

In opdracht van:
Propos Consultancy

Kenmerk:
M07227-R-E3

Datum:
7 december 2021



Handreiking mobiliteitsaanpak Aafje en 't Ronde Sant Ridderkerk

1.	INLEIDING	4
1.1	Aanleiding en doel	4
1.2	Leeswijzer	4
2.	MOBILITEITSMATREGELEN BIJ ZORGINSTELLINGEN	5
2.1	Huidige vergoedingsregeling	5
2.2	Voorwaardenscheppend aan de slag	6
2.3	Voor wie?	6
3.	RESULTATEN ENQUÊTE	7
3.1	Aantal medewerkers per vakgebied	7
3.2	Werkdagen en -tijden	8
3.3	Vervoersmiddelgebruik per medewerker	9
3.4	Vervoersmiddelgebruik per dag	9
3.5	Vergoeding reiskosten	11
3.6	Benodigdheden meer fietsgebruik	12
3.7	Gebruik leasefiets-regeling	13
3.8	Benodigdheden meer openbaar vervoer-gebruik	14
3.9	Gebruik deelauto/deelfiets	15
3.10	Gemis alternatieve vervoersvormen	15
3.11	Aandachtspunten	16
3.12	Voorkeursvervoersmiddel	16
4.	DOORVERTALING PARKEREN: ADVIES MOBILITEITSBELEID	17
4.1	Conclusies mobiliteitsmaatregelen andere zorginstellingen	17
4.2	Conclusies enquête	17
4.3	Advies mobiliteitsbeleid	18
4.4	Stappenplan voor nieuw mobiliteitsbeleid	19
5.	ADVIES PARKEERVRAAG	21



Colofon

Copyright

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

No part of this book may be reproduced in any form, by print, photoprint, microfilm or any other means without written permission from the publisher.





1. INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel

Stichting Aafje werkt op dit moment aan de ruimtelijke ontwikkeling 't Ronde Sant in Ridderkerk. Het project voorziet in een herontwikkeling van de woonzorglocatie aan de straat Hugo de Groothof. Het betreft de sloop van de bestaande bebouwing en de realisatie van 120 wooneenheden voor Stichting Aafje, 60 sociale huurappartementen voor Wooncompas en een kinderdagverblijf. In navolging van een door Mobycon uitgevoerde verkenning van de parkeervraag vraagt u om een vervolgslag. Het doel is het ontwikkelen van bouwstenen/aanknopingspunten voor het (mobiliteits)beleid voor 't Ronde Sant/Aafje in lijn met juridische en landelijke regels en een doorvertaling daarvan naar de te verwachten parkeervraag van medewerkers van Aafje.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 gaan we in op de verkregen resultaten in onze gesprekken met zorginstellingen over hun mobiliteitsmaatregelen. Hoofdstuk 3 bespreekt de resultaten van de enquête waarmee specifiek voor 't Ronde Sant/Aafje het (toekomstige) mobiliteitsgedrag is onderzocht. In hoofdstuk 4 maken we een doorvertaling naar parkeren aan de hand van de uitkomsten van de gesprekken en de enquête. We geven in dat hoofdstuk ons advies voor bouwstenen/aanknopingspunten voor een nieuw mobiliteitsbeleid. In hoofdstuk 5 geven we tot slot ons advies betreffende een te hanteren parkeervraag/parkeernorm voor de medewerkers en de totale ontwikkeling.



2. MOBILITEITSMAATREGELEN BIJ ZORGINSTELLINGEN

Om tot een goed onderbouwd advies rondom een mobiliteitsaanpak en geschikte parkeervraag te komen, zijn we allereerst in gesprek gegaan met een aantal partijen die hun ervaringen met mobiliteitsbeleid (rond zorginstellingen) met ons hebben gedeeld. Zo hoeven we het wiel niet opnieuw uit te vinden, maar kunnen we leren van de ervaringen die andere partijen eerder al hebben opgedaan. Het betreft drie medewerkers van 'Bereikbaar Haaglanden en Rijnland' (met functies 'Branche-aanpak Zorg', 'Fietsstimuleringsacties rondom zorginstellingen' en 'Contact met ziekenhuizen in de regio'). Daarnaast hebben we gesproken met een medewerker van de 'Verkeersonderneming' die zich bezighoudt met contact met zorginstellingen vanuit Mobility Lab.

Om nieuw mobiliteitsbeleid vorm te geven dat bijdraagt aan een lagere parkeervraag, is allereerst draagvlak van groot belang. Allereerst bij de werkgever (wat is hun belang?) en daarnaast natuurlijk bij de medewerkers (zij zijn degenen die uiteindelijk hun mobiliteitsgedrag moeten gaan veranderen). De enquête die is uitgezet onder de medewerkers van Stichting Aafje is hiervoor een eerste stap. Dit biedt ook inzicht in de reden waarom medewerkers op dit moment met de auto naar het werk reizen^{1/2}. Maar ook door te werken met vrijblijvende probeeracties van nieuw mobiliteitsaanbod en diverse campagnes kan draagvlak worden gecreëerd. Voorbeelden hiervan zijn Love to Ride en Low Car Diet³.

Het creëren van draagvlak is tijdrovend, maar dit is wel de sleutel tot succes en daarmee essentieel om de parkeervraag daadwerkelijk te kunnen verlagen. Hierbij is het aan te raden om te zoeken naar haakjes in het bestaande beleid, zoals bijvoorbeeld vitaliteit of kostenbesparing.

Twee aspecten zijn daarnaast van belang om ervoor te zorgen dat medewerkers minder met de (eigen) auto van en naar het werk reizen:

1. De huidige vergoedingsregeling;
2. Voorwaardenscheppend aan de slag.

2.1 Huidige vergoedingsregeling

Bij veel zorginstellingen is het gebruikelijk om een hoge kilometervergoeding te krijgen. Dit in combinatie met bijvoorbeeld gratis parkeergelegenheid maakt het erg aantrekkelijk om met de auto te reizen. Daarom is het nuttig om de huidige CAO en vergoedings sfeer te bekijken en ervoor te zorgen dat medewerkers er met een nieuwe regeling niet financieel op achteruit gaan⁴. Dit betekent bijvoorbeeld dat een nieuwe regeling voordeliger kan zijn voor de fiets dan voor de auto.

Als vrijwilligers ook reiskosten vergoed krijgen, zou er voor deze doelgroep gewerkt kunnen worden met een spaaraanbod waarbij ze de optie hebben om te sparen voor bijvoorbeeld een nieuwe (elektrische) fiets.

¹ Als medewerkers bijvoorbeeld overdag nog elders moeten zijn voor het werk, en daarom met de auto reizen, kan het aanbieden van poolauto's uitkomst bieden

² Door interviews te houden kunnen de onderliggende motieven beter worden achterhaald, maar past niet helemaal binnen de scope van onze opdracht

³ Hierbij is het de vraag of er structurele (mobiliteits)gedragsverandering plaatsvindt, omdat er een duidelijke prikkel in de beloning zit.

⁴ In het voorbeeld van TwentsMobiel kregen medewerkers tot wel 300 euro per maand vergoed voor hun auto.



2.2 Voorwaardenscheppend aan de slag

Het is daarnaast van belang om voorwaardenscheppend te werk te gaan en daarmee de overstap van de auto naar bijvoorbeeld de fiets aantrekkelijker te maken. Denk hierbij aan:

- Goede fietsenstalling;
- Oplaadpunten;
- Kleedkamer en douche;
- Fietsreparatie⁵.

Door voorwaardenscheppend aan de slag te gaan, worden na de *'early adopters'* ook andere medewerkers (en vrijwilligers) over de streep getrokken.

Verder kan ook het ov-potentieel worden meegenomen in een mobiliteitsscan, waarbij ov-reizen tot circa 1,5 keer de auto-reisafstand en met maximaal 1 overstap geschikt kunnen zijn om van modaliteit te veranderen. Dit kan worden gestimuleerd door het volledig vergoeden van de reis met het openbaar vervoer. Dit is vooral interessant voor de medewerkers met vaste werktijden (kantoorwerk). Het aanbieden van deelmobiliteit voor woon-werkverkeer is fiscaal ingewikkeld en daardoor minder geschikt volgens 'Bereikbaar Haaglanden en Rijnland'. Daarnaast is het niet gewenst dat het deelvoertuig lange tijd stilstaat bij iemand thuis. Dit is daarentegen wel een uitkomst voor verplaatsingen die plaatsvinden onder werktijd (bijv. poolauto's⁶).

Het betreft een zorginstelling, waar onregelmatige werktijden en nachtdiensten voorkomen. Sommige medewerkers (of vrijwilligers) kunnen hierdoor op een bepaald moment misschien niet met de fiets. Flexibiliteit in het plan is daarom noodzakelijk.

2.3 Voor wie?

Het is het meest strategisch en kansrijk om in te zetten op medewerkers. Dit is tevens de makkelijkste weg, omdat de arbeidsvoorwaarden een geschikt middel zijn om de alternatieven voor de (eigen) auto aantrekkelijker te maken. Vrijwilligers kunnen daarnaast op een leuke manier worden betrokken bij bijvoorbeeld beloningsacties zoals Love to Ride. Inzetten op mantelzorgers wordt niet aangeraden, omdat zij vaak al erg veel aan hun hoofd hebben door de zorg voor hun dierbaren.

⁵ Bij het ziekenhuis in Leiden was de eenmalige fietsenmaker op locatie een groot succes

⁶ Dit kan ook m.b.v. een bestaande deelauto in de omgeving

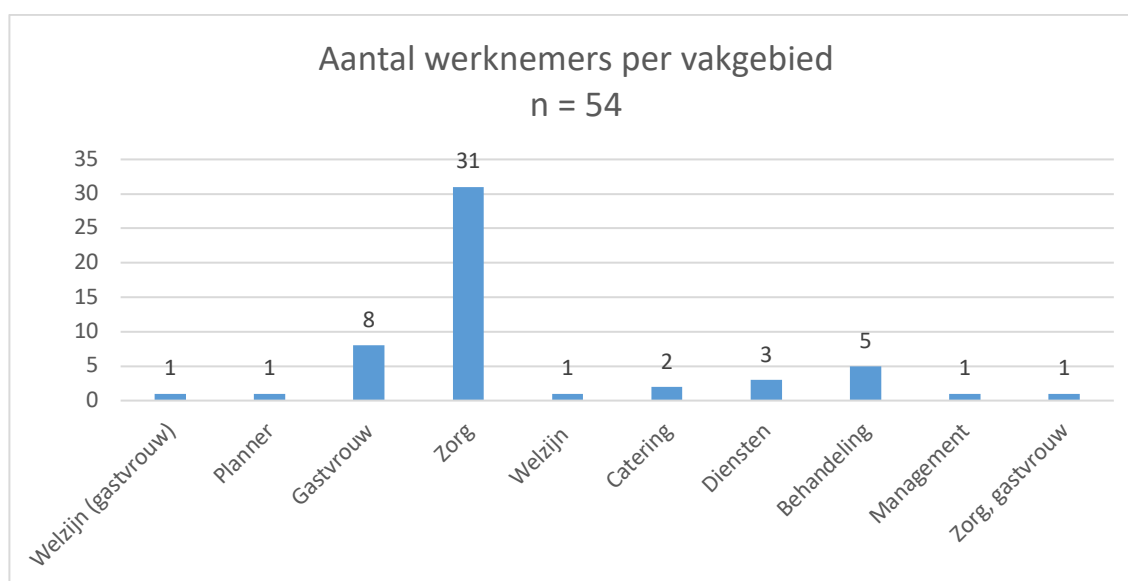


3. RESULTATEN ENQUÊTE

We bespreken in dit hoofdstuk de resultaten van de uitgezette enquête. In totaal hebben 54 respondenten de enquête ingevuld, dit op een totaal van ongeveer 105 medewerkers. Waar relevant doen we uitspraken over wat de resultaten van deze groep betekent voor alle medewerkers door de gegeven antwoorden met de factor $(105/54 =) 1,94$ te vermenigvuldigen. Een groep van 54 op 105 is een voldoende grote groep om betrouwbare en representatieve uitspraken over te doen voor alle medewerkers. Met een foutmarge van 10% en een betrouwbaarheid van 90% is namelijk een steekproef van minstens 42 respondenten nodig⁷. Daarmee geeft de enquête ook voldoende indicaties voor de mate van draagvlak voor bepaalde opties. Bij het uiteindelijk vaststellen van geschikt mobiliteitsbeleid adviseren we de medewerkers actief te betrekken om draagvlak te creëren, waardoor het wat ons betreft momenteel voldoende is om met indicaties een idee te krijgen van het draagvlak wat er nu al is.

3.1 Aantal medewerkers per vakgebied

Van de 54 respondenten werken de meesten in de zorg (57%, 31 medewerkers). 8 respondenten (15%) werken als gastvrouw, 5 respondenten (9%) werken in de behandeling en de overige respondenten zijn medewerkers met overige functies.



Figuur 1 – Aantal medewerkers per vakgebied

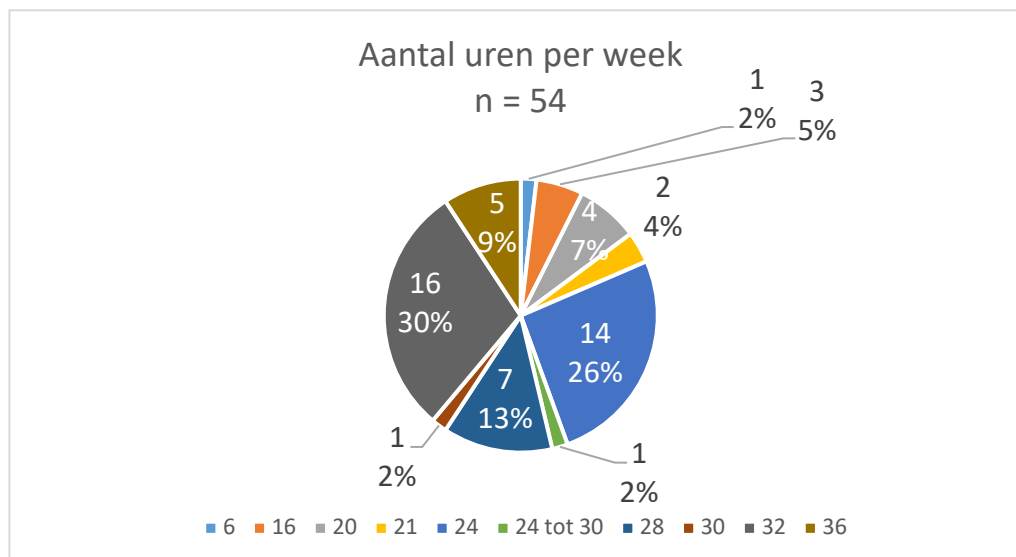
Er zijn aan de hand van de resultaten voorzichtige uitspraken te doen over hoeveel van het totale aantal (105) medewerkers werkelijk in de zorg zelf zitten en hoeveel andere functies uitvoeren. Aan de hand van de vermenigvuldiging met 1,94, zouden er (zonder tussentijdse afronding) 60 medewerkers in de zorg werken.

⁷ Bron: <https://www.corpos.nl/producten/Steekproef/streekproefcalculator.html>



3.2 Werkdagen en -tijden

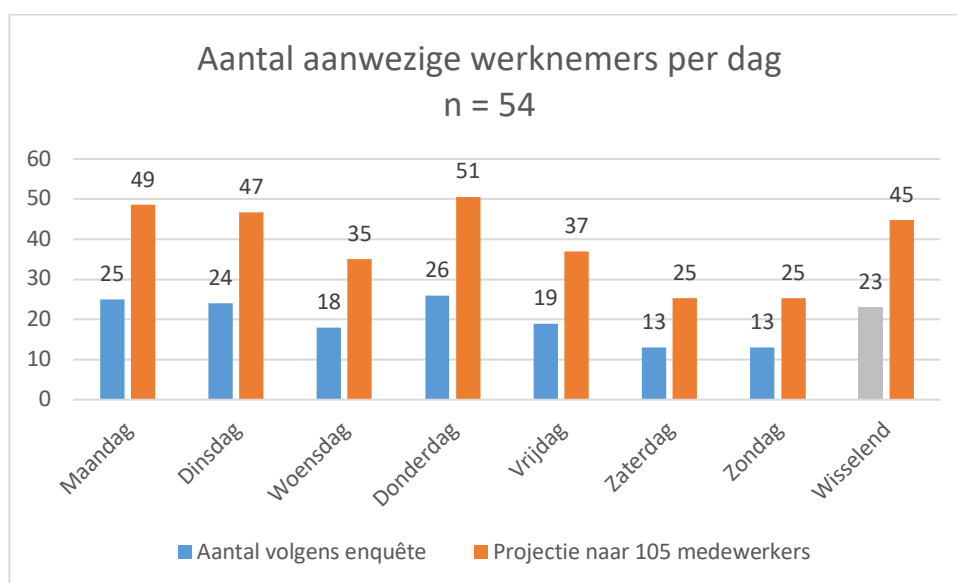
Van de 54 respondenten werken de meesten 32 uur per week (30%, 16 medewerkers). Van de respondenten die de enquête hebben ingevuld, is het gemiddeld aantal werkuren per week afgerond 27 uur.



Figuur 2 – Aantal werkuren per week naar aantal medewerkers

Als we dit door zouden trekken naar de gemiddeld 105 medewerkers, zou dit betekenen dat ongeveer 31 medewerkers 32 uur per week werken, 27 medewerkers 24 uur per week, 14 medewerkers 28 uur per week, 10 medewerkers 36 uur per week, 8 medewerkers 20 uur per week, 6 medewerkers 16 uur per week, 4 medewerkers 21 uur per week en 2 medewerkers elk 6, 24 tot 30 en 30 uur per week.

23 van de 54 respondenten werken op wisselende dagen. De overige 31 respondenten hebben vaste werkdagen. Op donderdag zijn de meeste medewerkers aanwezig. Van de 54 respondenten zijn dan 26 respondenten aanwezig (16%).



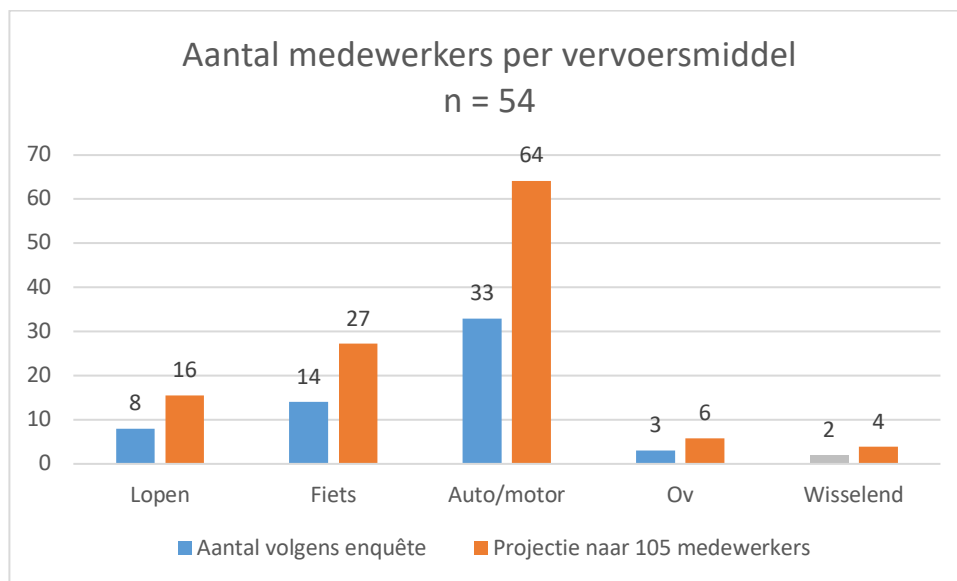
Figuur 3 – Aantal aanwezige medewerkers per dag



Als we dit door zouden trekken naar de gemiddeld 105 medewerkers, zou dit betekenen dat ongeveer 51 medewerkers op de donderdag aanwezig zijn, 49 medewerkers op de maandag, 47 medewerkers op de dinsdag, 35 medewerkers op de woensdag, 37 medewerkers op de vrijdag, 25 medewerkers op de zaterdag en zondag en 45 medewerkers hebben wisselende dagen dat ze aanwezig zijn.

3.3 Vervoersmiddelgebruik per medewerker

Van de 54 respondenten gebruiken 33 respondenten regelmatig de auto/motor, 14 respondenten de fiets, 8 respondenten lopen, 3 respondenten gebruiken het ov en 2 respondenten wisselen tussen vervoersmiddelen. Uitgaand van 105 medewerkers zouden dit respectievelijk 64, 27, 16, 6 en 4 medewerkers zijn.



Figuur 4 – Aantal medewerkers per vervoersmiddel

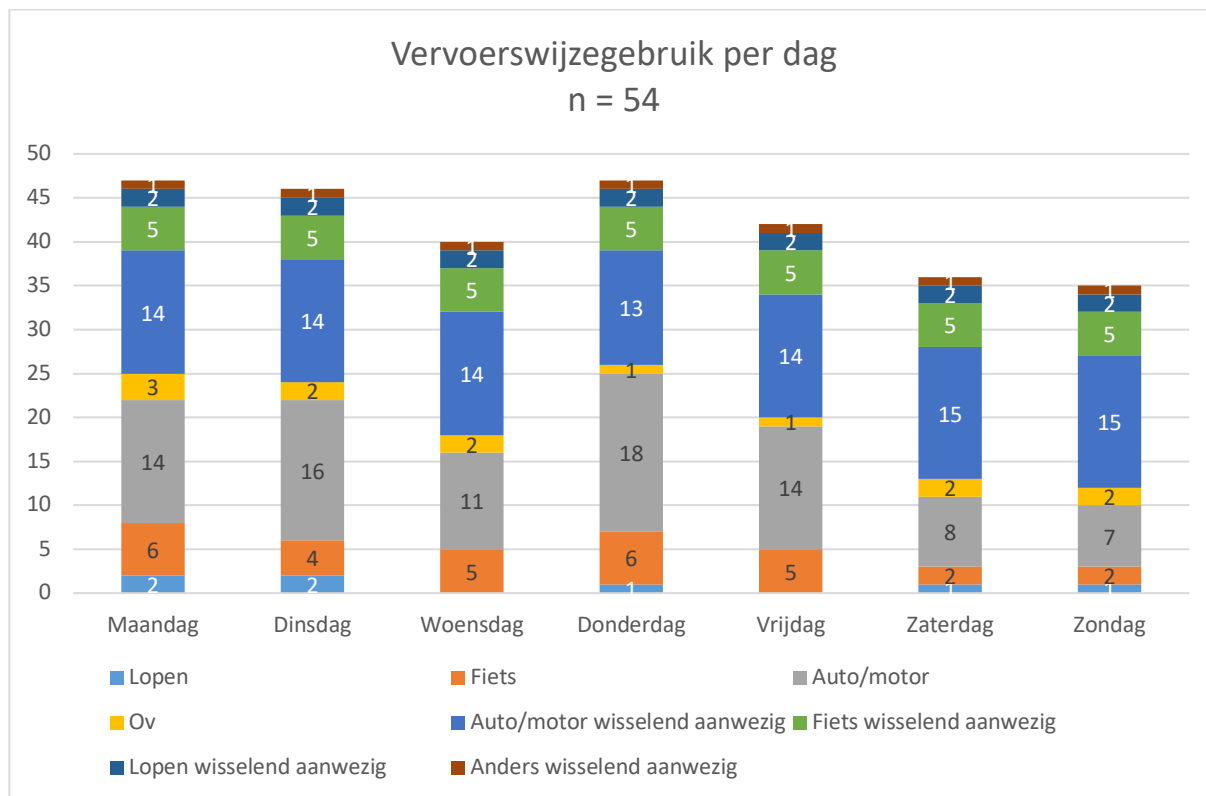
De gemiddelde respondent loopt gemiddeld 0,46 keer per week, fietst gemiddeld 1 keer per week, rijdt gemiddeld 2,63 keer per week met de auto/motor en gebruikt gemiddeld 0,25 keer per week het ov.

3.4 Vervoersmiddelgebruik per dag

Aan de hand van de resultaten van het aantal aanwezige medewerkers per dag en het aantal medewerkers per vervoersmiddel, kunnen we inschatten wat per dag het aantal gebruikte vervoersmiddelen is. Met name voor autogebruikers is dit relevant, omdat we daarmee kunnen inschatten hoeveel parkeerplaatsen per dag nodig zijn, waarbij we uitgegaan zijn van autogebruik en geen motorgebruik. Daarnaast zijn we uitgegaan van worstcasescenario's. Sommige respondenten gebruiken verdeeld over de dagen meerdere vervoersmiddelen waarbij onbekend is welk vervoersmiddel op welke dag. Als een respondent aangeeft een X aantal dagen te fietsen en een X aantal dagen met de auto/motor te gaan, zijn we ervan uitgegaan dat op elk van de werkdagen van die respondent de auto wordt gebruikt. Wanneer dit het geval is met een X aantal dagen fietsen en een X aantal dagen lopen, zijn we uitgegaan van fietsgebruik op al deze dagen. De medewerkers die op wisselende dagen aanwezig zijn, geven we per vervoersmiddel apart weer. Zo zien we dat op donderdag naar verwachting de meeste auto's worden geparkeerd (het maatgevende moment). Dit zijn er 18. Op het moment dat de 13 medewerkers die op wisselende dagen werken ook alle 13 aanwezig zijn en alle 13 met de auto komen, zijn voor de 54 respondenten 31 autoparkeerplaatsen nodig. In een bestcasescenario zouden 11 autoparkeerplaatsen nodig zijn voor deze 54 respondenten. Daarnaast zouden – uitgaand van een slechtste



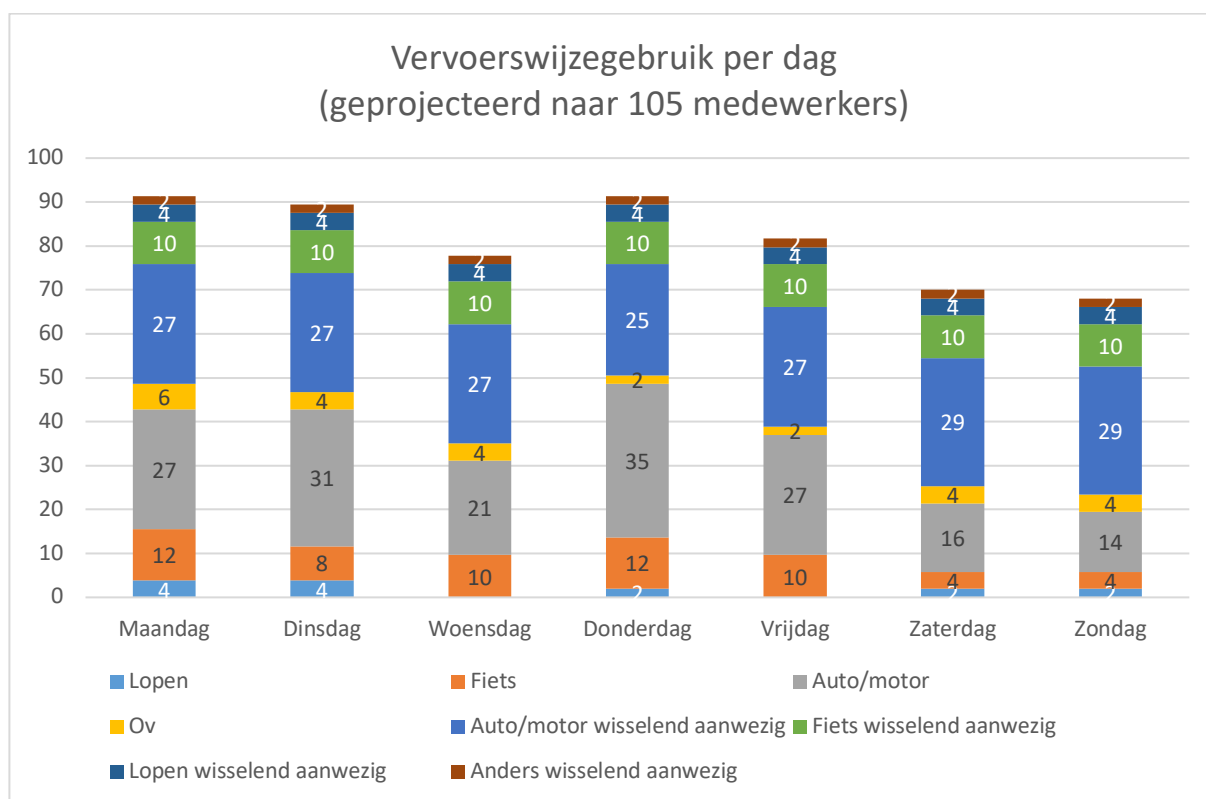
scenario qua autogebruikers – voor deze 54 respondenten minimaal 11 fietsparkeerplaatsen nodig zijn. Wanneer in werkelijkheid vaker de fiets wordt gebruikt waar we hebben gerekend met de auto, zijn er 31 fietsparkeerplaatsen nodig voor deze respondenten.



Figuur 5 – Aantal medewerkers per vervoersmiddel per dag (naar aanleiding van enquête)

Als we dit door zouden trekken naar de gemiddeld 105 medewerkers, zou dit betekenen dat in een worstcasescenario op het maatgevende moment (donderdag) ongeveer 60 autoparkeerplaatsen nodig zijn. In een bestcasescenario zijn dit ongeveer 21 parkeerplaatsen. Daarnaast zouden 22 fietsparkeerplaatsen nodig zijn, uitgaand van het worstcasescenario qua autogebruik. Bij een bestcasescenario qua autogebruik, zouden naar verwachting 60 fietsparkeerplaatsen nodig zijn. Vanwege de voldoende grote steekproef geven deze aantallen een goede indicatie.

De volgende grafiek toont de inschatting van het vervoer per dag, geprojecteerd naar alle medewerkers.

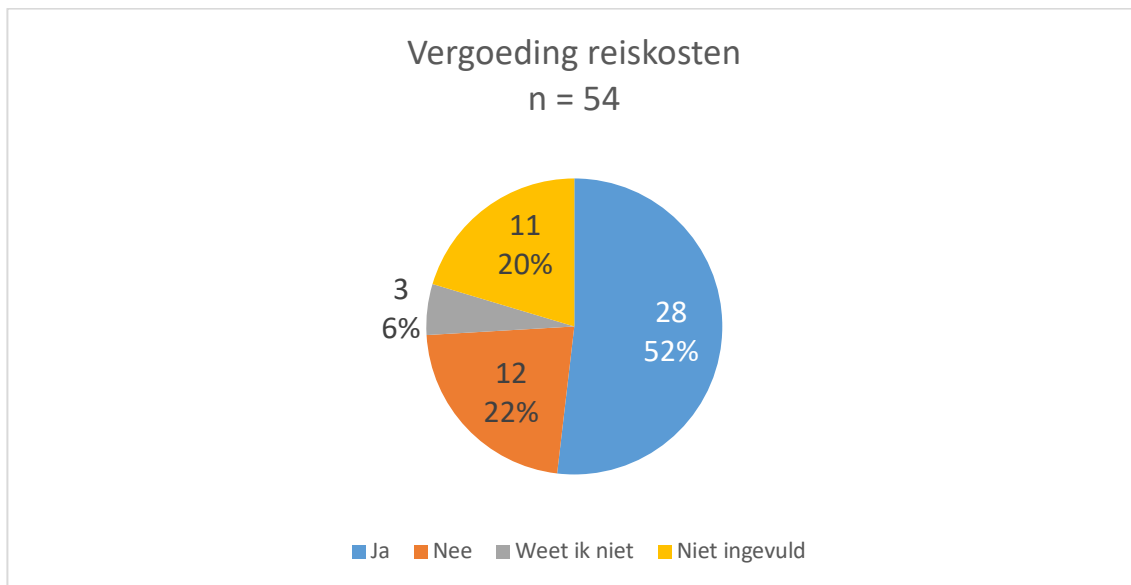


Figuur 6 – Aantal medewerkers per vervoersmiddel per dag (naar aanleiding van projectie naar 105 medewerkers)

3.5 Vergoeding reiskosten

Van de 54 respondenten geven 28 respondenten (52%) aan dat ze een reiskostenvergoeding hebben. Bij 1 medewerker gaat dit om een vergoeding van de ov-kosten, bij 1 medewerker om een vaste reiskostenvergoeding en bij de andere medewerkers gaat het om een vergoeding per kilometer. Respondenten die geen reiskostenvergoeding krijgen of niet weten of ze deze wel of niet krijgen, zijn vrijwel in alle gevallen gebruikers van het openbaar vervoer, de fiets of zijn medewerkers die lopen.

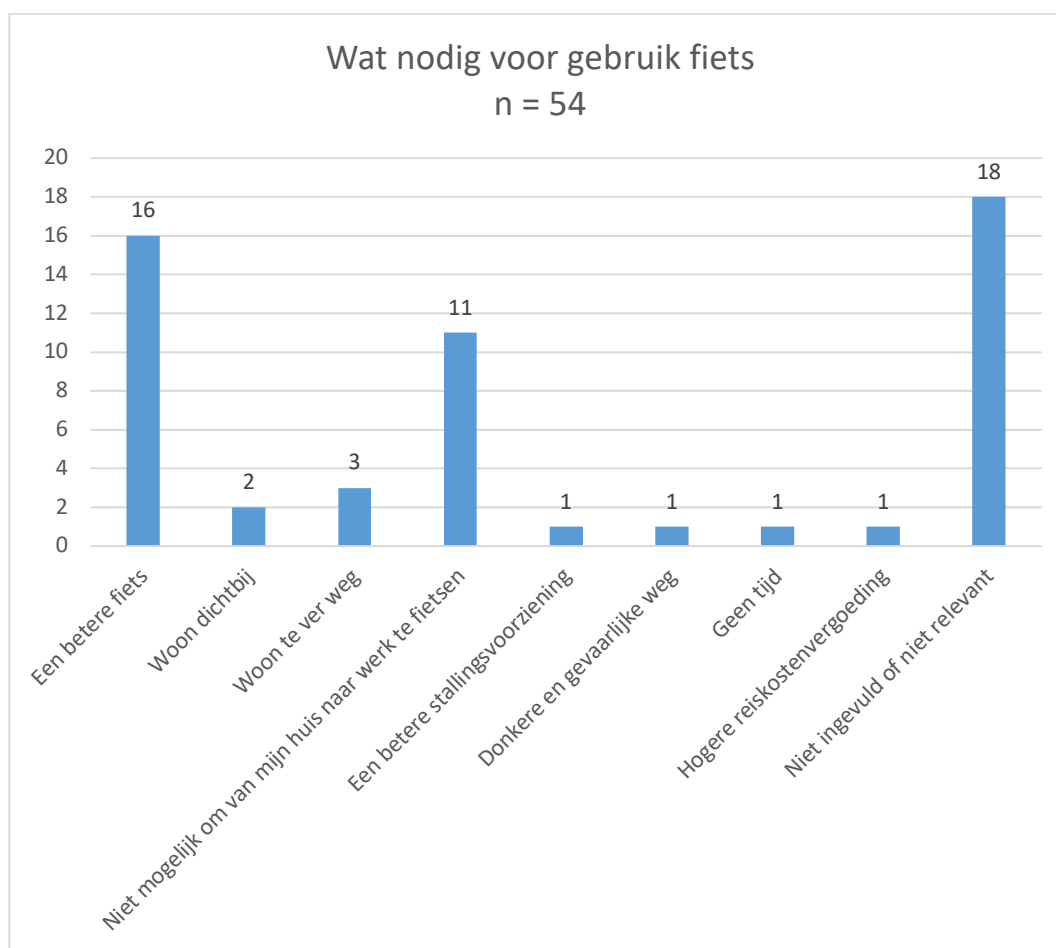
Geprojecteerd naar de 105 medewerkers zouden ongeveer 54 medewerkers een reiskostenvergoeding hebben. 23 respondenten hebben geen reiskostenvergoeding, 6 personen weten het niet en 21 personen hebben de vraag niet ingevuld.



Figuur 7 – Aantal medewerkers met vergoeding reiskosten

3.6 Benodigheden meer fietsgebruik

Van de 54 respondenten geven 16 respondenten (30%) aan dat een betere fiets zou bijdragen aan een hoger fietsgebruik. 11 personen geven aan dat het voor hen niet mogelijk is om met de fiets te gaan. 3 personen geven aan dat ze te ver weg wonen. Enkele respondenten hebben andere benodigheden aangegeven en enkele andere respondenten hebben de vraag niet ingevuld of geven geen mogelijkheden aan waardoor ze vaker de fiets zouden gebruiken.



Figuur 8 – Benodigdheden meer fietsgebruik

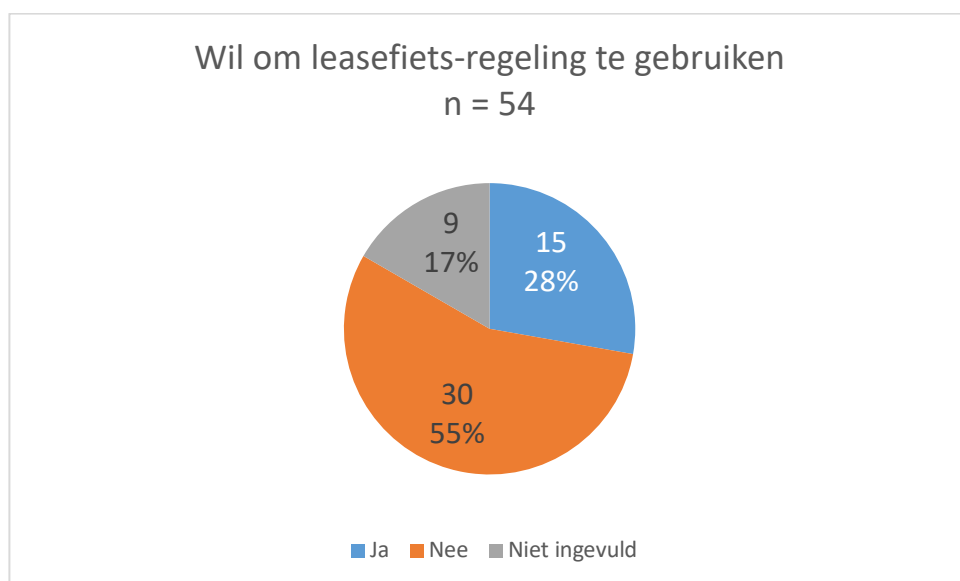
3.7 Gebruik leasefiets-regeling

Van de 54 respondenten geven 15 respondenten (28%) aan gebruik te willen maken van een leasefiets-regeling. 30 respondenten (56%) geven aan hier geen gebruik van te willen maken. 9 respondenten hebben de vraag niet beantwoord. Geprojecteerd naar 105 medewerkers zouden ongeveer 29 medewerkers wel en 58 medewerkers niet gebruikmaken van een leasefiets-regeling.

De medewerkers die gebruik zouden maken van een leasefiets-regeling geven als redenen:

- Zodat de auto niet gebruikt hoeft te worden;
- Zodat ik van een betere kwaliteit fiets gebruik kan maken;
- Omdat het voor de regio altijd handig is;
- Omdat ik deze nu al gebruik;
- Omdat ik er eerder nog niet over had nagedacht;
- Omdat een e-bike een hoop zou schelen;
- Omdat ik nog niet eerder van de mogelijkheid op de hoogte was;
- Omdat mijn fiets kapot is.

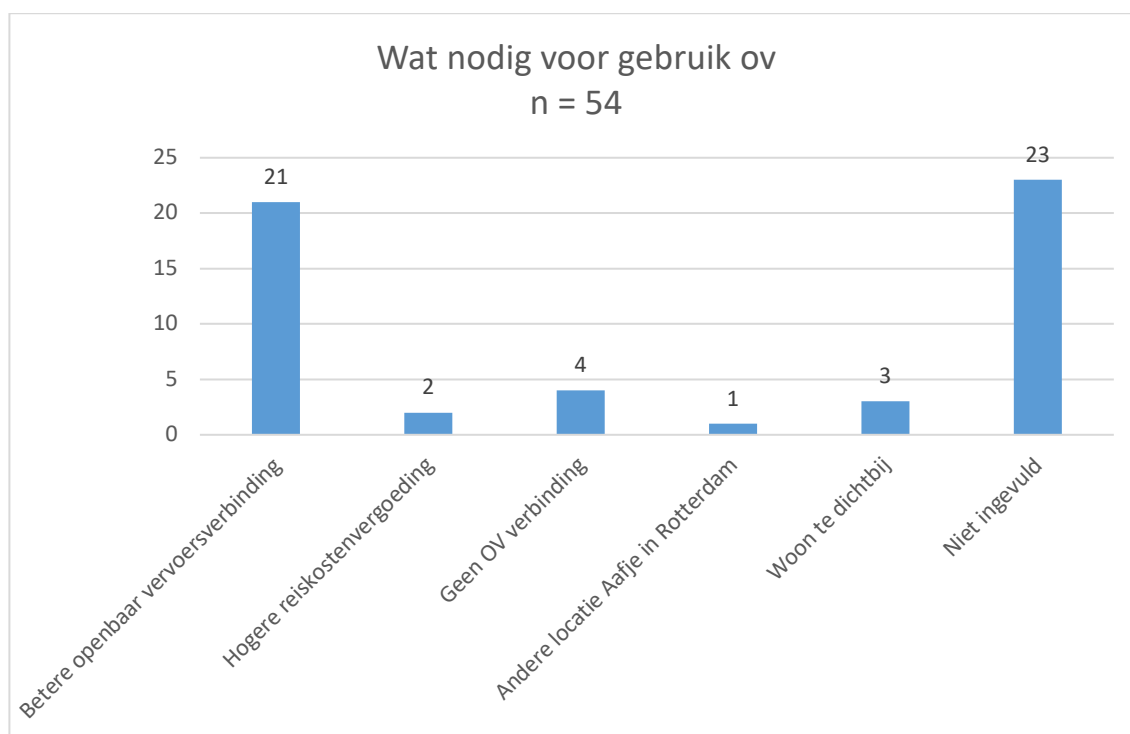
Respondenten die geen gebruik zouden maken van een leasefiets-regeling geven onder andere aan dat men al een nieuwe fiets heeft, dat men geen fiets wil die weer ingeleverd moet worden en dat men in de buurt woont (allen twee keer genoemd).



Figuur 9 – Wil gebruik leasefiets-regeling

3.8 Benodigheden meer openbaar vervoer-gebruik

Van de 54 respondenten geven 21 respondenten (39%) aan dat een betere ov-verbinding zou bijdragen aan een hoger ov-gebruik, 2 respondenten geven aan dat een hogere reiskostenvergoeding zou helpen en 1 respondent geeft aan dat een andere locatie voor Aafje in Rotterdam nodig zou zijn. De overige respondenten hebben de vraag niet ingevuld of geven geen mogelijkheden aan waardoor ze vaker het openbaar vervoer zouden gebruiken. Geprojecteerd naar 105 medewerkers zou voor ongeveer 41 medewerkers een betere OV-verbinding bijdragen aan een hoger ov-gebruik.

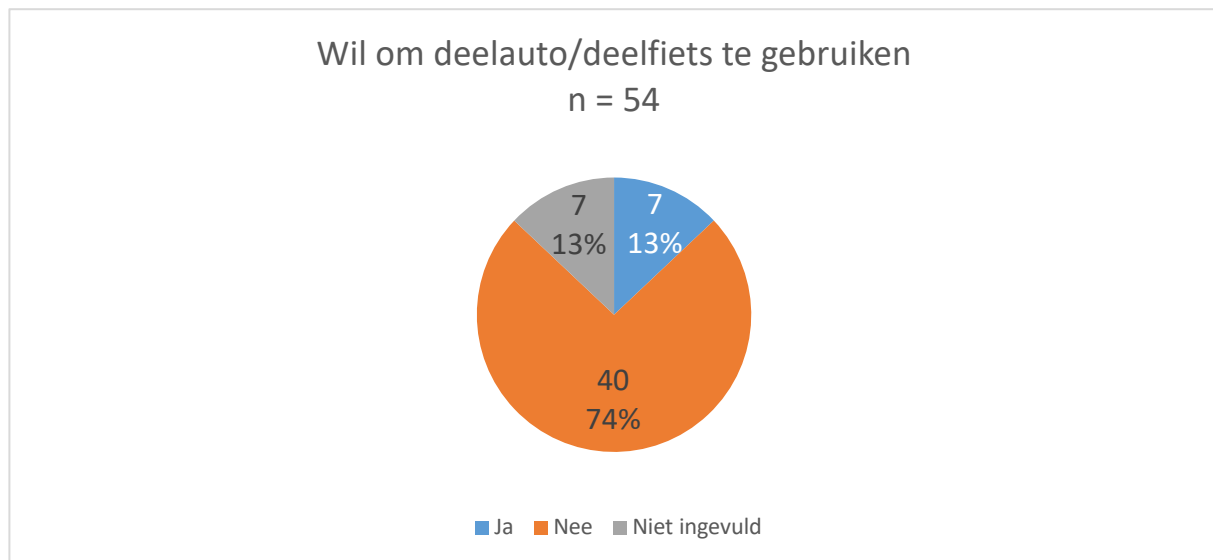


Figuur 10 – Benodigheden meer ov-gebruik



3.9 Gebruik deelauto/deelfiets

Van de 54 respondenten geven 7 respondenten (13%) aan dat ze gebruik willen maken van een deelauto en/of deelfiets. 40 respondenten (74%) zouden dit niet doen. 7 respondenten (13%) hebben de vraag niet ingevuld. Geprojecteerd naar 105 medewerkers zouden ongeveer 14 medewerkers gebruikmaken van een deelauto/deelfiets.



Figuur 11 – Wil gebruik deelauto/deelfiets

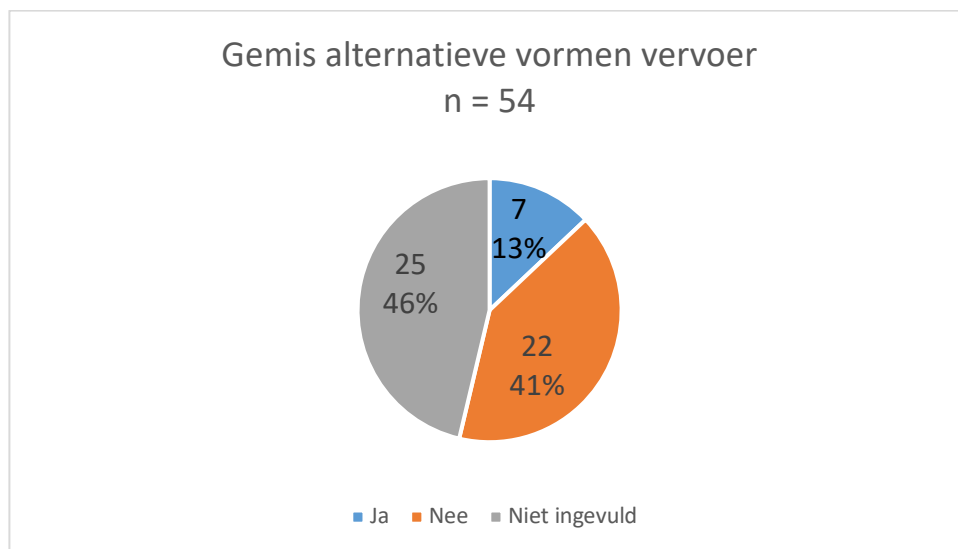
Redenen voor respondenten om geen deelauto/deelfiets te gebruiken zijn onder andere:

- Beschikken over eigen vervoer;
- Liever een eigen fiets gebruiken;
- Op loopafstand wonen;
- Niet houden van delen;
- Afhankelijkheid;
- Het niet voor zich zien;
- Verschillende diensten hebben;
- Te veel gedoe.

3.10 Gemis alternatieve vervoersvormen

Van de 54 respondenten geven 7 respondenten (13%) aan een alternatieve vorm van vervoer te missen. Die respondenten zouden graag meer parkeervoorzieningen, een goede stalling, een werkauto, een elektrische scooter/fiets, een fiets voor algemeen gebruik op locatie en informatie rondom regelingen zoals de leasefiets zien. 22 respondenten (41%) missen geen alternatieve vervoersvorm, waarvan 1 respondent als toelichting hierbij geeft: "Ook andere afspraken die ik moet combineren". 25 respondenten (46%) hebben de vraag niet beantwoord.

Geprojecteerd naar 105 medewerkers missen ongeveer 14 medewerkers een alternatieve vervoersvorm.



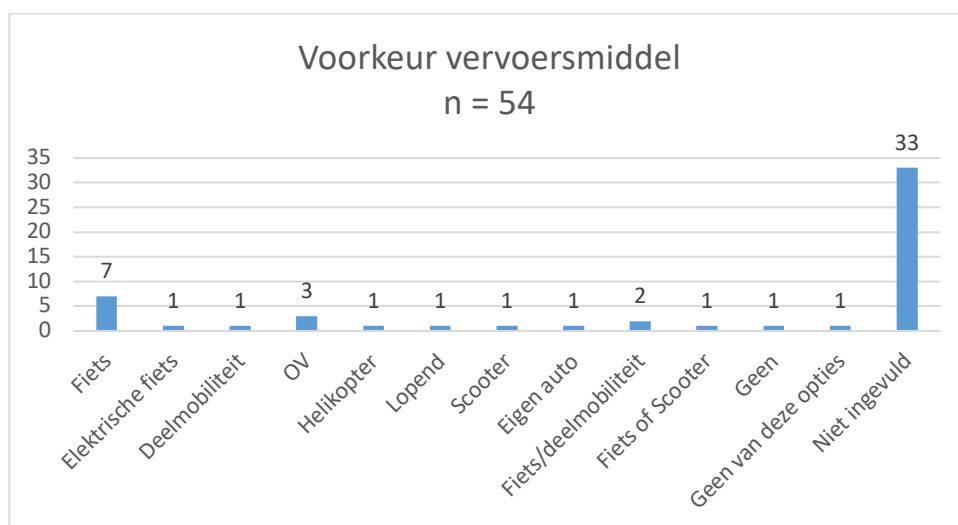
Figuur 12 – Gemis alternatieve vervoersvorm

3.11 Aandachtspunten

De respondenten hadden ook de mogelijkheid aandachtspunten te geven als het gaat om het parkeren en het vervoer. 7 respondenten (13%) hadden (realistische) aandachtspunten. 1 respondent ziet graag beter ov, 1 respondent geeft aan dat vervoer tussen locaties en overleg soms niet handig is als er geen (deel)auto beschikbaar zou zijn, 3 respondenten zien graag meer parkeermogelijkheden, 1 respondent ziet graag dat dat mogelijke regelingen onder de aandacht gebracht worden en 1 respondent zou graag de parkeerplaatsen op een nieuwe locatie zien.

3.12 Voorkeursvervoersmiddel

De respondenten konden ten slotte aangeven wat hun voorkeur heeft qua vervoersmiddel. Hier wordt gespreid op geantwoord, maar de fiets is het meest gekozen vervoersmiddel. 1 medewerker gaf aan graag lopend te komen maar dit niet te durven vanwege risico op naar de dokter moeten en vanwege de afwezigheid van een voetgangerspad.



Figuur 13 – Voorkeursvervoersmiddel



4. DOORVERTALING PARKEREN: ADVIES MOBILITEITSBELEID

In dit hoofdstuk geven we aan welke conclusies we kunnen trekken uit de aangegeven mobiliteitsmaatregelen bij andere zorginstellingen in combinatie met de resultaten uit de enquête en wat aan de hand van die resultaten ons advies is voor het te hanteren mobiliteitsbeleid en de realistische parkeervraag.

4.1 Conclusies mobiliteitsmaatregelen andere zorginstellingen

Uit de gesprekken met andere zorginstellingen bleek dat met name kansen liggen onder medewerkers, dat draagvlak van groot belang is en deze wellicht kan worden vergroot met vrijblijvende probeeracties met nieuw mobiliteitsbeleid en campagnes. Aangeraden wordt om te zoeken naar haakjes in bestaand beleid, zoals vitaliteit of kostenbesparing.

De meeste kansen worden gezien in de vergoedingsregeling en door voorwaardenscheppend te werk te gaan. Het eerste punt kan worden gerealiseerd met een mobiliteitsregeling waarbij de fietser meer voordeel geniet dan de automobilist en door voor bijvoorbeeld vrijwilligers een spaaraanbod in werking te treden. Voorwaardenscheppend aan de slag gaan kan door goede fietsenstallingen met oplaadpunten te realiseren, te zorgen voor kleedkamers en douches en eventueel een fietsreparatieservice. Verder is een optie om de reis per openbaar vervoer volledig te vergoeden. Bij dit alles is flexibiliteit belangrijk vanwege de onregelmatige werktijden.

4.2 Conclusies enquête

De belangrijkste conclusies uit de enquête zijn:

- De 54 respondenten komen op de drukste/maatgevende momenten met 18 tot 31 auto's/motoren en met 11 fietsen tegelijk in een worstcasescenario qua autogebruik. In een bestcasescenario qua autogebruik gaat het om 11 auto's/motoren en 31 fietsen tegelijk. Omgerekend naar alle medewerkers kan verwacht worden dat op het drukste moment tegelijk 21 (bestcase) tot 60 (worstcase) parkeerplaatsen voor auto's nodig zijn en 22 (bestcase) tot 60 (worstcase) parkeerplaatsen voor fietsen.
- Sommige medewerkers ontvangen nog geen reiskostenvergoeding.
- Meer medewerkers staan niet open voor het gebruiken van een leasefiets-regeling (30 medewerkers) dan wel (15 medewerkers). Sommige medewerkers (30%) staan er wel voor open om hun eigen fiets vaker te gebruiken, maar met name als ze een betere fiets zouden hebben. Er is dus (nog) geen overtuigend draagvlak voor een leasefiets-regeling.
- 39% van de respondenten denkt bij een betere ov-verbinding vaker het ov te gebruiken. 12 van die 21 medewerkers hebben wisselende werkdagen, dus het is lastig in te schatten hoeveel medewerkers per dag dan het ov zouden willen/kunnen gebruiken. In totaal zou het volgens een schatting om 41 medewerkers kunnen gaan die vaker het ov zouden gebruiken bij een betere ov-verbinding, waarvan misschien gemiddeld 9 (zonder de wisselend aanwezige medewerkers mee te rekenen) tot 33 (inclusief alle wisselend aanwezige medewerkers die voor ov openstaan) per dag.
- Er lijkt nog weinig wil te zijn om gebruik te maken van deelmobiliteit, aangezien slechts 7 van de 54 respondenten aangaven hiervoor open te staan.
- Over het algemeen lijkt er niet echt een gemis te zijn aan alternatieve vervoersvormen, het voorkeursvervoermiddel is de fiets (13% van de respondenten).



4.3 Advies mobiliteitsbeleid

Aan de hand van de gevoerde gesprekken met 'Bereikbaar Haaglanden en Rijnland' en met de 'Verkeersonderneming' en aan de hand van de enquête, adviseren we om de volgende punten aan te dragen voor het mobiliteitsbeleid:

- Vergoed de totale reis die per openbaar vervoer wordt gemaakt. Dit kan door bijvoorbeeld businesscards uit te geven aan medewerkers of ze de mogelijkheid te geven alle reiskosten per openbaar vervoer handmatig te declareren. Geef medewerkers daarnaast de mogelijkheid het openbaar vervoer uit te proberen in het kader van een probeeraanbod, door bijvoorbeeld een maand lang de woon-werkreis per openbaar vervoer te vergoeden.
- Vergoed fietsgebruik door bijvoorbeeld een kilometervergoeding in te stellen. Dit kan de medewerkers die in de buurt wonen maar nu geen fiets gebruiken stimuleren om alsnog met de fiets te gaan. Daarnaast is het voor de huidige fietsgebruikers een extra stimulans om te blijven fietsen. Uit onderzoek van MuConsult uit september 2019 blijkt dat binnen de gezondheidszorg het aantal fietsdagen gemiddeld met 14% groeit wanneer iedereen een fietsvergoeding van 19 cent per kilometer krijgt. Het aantal fietskilometers stijgt zelfs met 20%. Wanneer de fietsvergoeding 10% verhoogd wordt, zorgt dat voor een stijging van 0,1% in het aantal fietsdagen⁸. Ondanks dat een hogere fietsvergoeding dus weinig effect lijkt te hebben, adviseren we wel om – als de mogelijkheden hiervoor zijn – de fietsvergoeding hoger te laten zijn dan de autovergoeding, dit als extra prikkel. Belangrijk hierbij is om – aansluitend op de resultaten van de gesprekken – te zorgen voor een goede droge fietsenstalling met oplaadpunten.
- Stel een budget beschikbaar dat als bijdrage dient voor het kopen van een goede (elektrische) fiets. Uit de enquête bleek dat een derde van de respondenten bij een betere fiets vaker met de fiets zou willen gaan. Ook uit het eerdergenoemde onderzoek van MuConsult blijkt dat het aanbieden van een fiets of e-bike via de werkkostenregeling of via het Fietsplan een significant positief effect heeft op het aantal fietsdagen⁸.
- Laat de organisatie aansluiten bij Love to Ride en/of de app Livemobility. Doel van beide programma's is het stimuleren om vaker de fiets te pakken en zo bij te dragen aan gezondere werknemers en een gezonder leefmilieu. Hier staan beloningen tegenover. Wat beide programma's voor effecten hebben op meer fietsgebruik is niet bekend, maar over het algemeen helpt een beloningssysteem om gedrag te veranderen.

Voor de leasefiets en deelmobiliteit is het draagvlak nog niet groot. We adviseren hierbij de volgende stappen te ondernemen:

- Start een probeeraanbod waarbij het mogelijk is voor een korte periode een leasefiets te gebruiken om zo het draagvlak te vergroten. Organisaties die fietsen leasen zijn bijvoorbeeld Hellorider en Fietslease. In samenwerking met (een van) deze partijen is wellicht een probeeraanbod te regelen.
- Probeer een probeeraanbod te regelen voor deelmobiliteit om zo de medewerkers hiervan het voordeel in te laten zien en het draagvlak te vergroten. De Verkeersonderneming heeft recent in de gemeente Schiedam in samenwerking met diverse leveranciers de mogelijkheid aangeboden voor twee maanden de eigen auto te laten staan in ruil voor een mobiliteitstegoed van 200 euro per maand⁹. Een kleinschaliger probeeraanbod voor 't Ronde Sant met wellicht mogelijkheden voor een tegoed, kan medewerkers over de streep trekken hiervan gebruik te maken. Belangrijk is dan wel dat deze deelmobiliteit ook beschikbaar is op de sociaal onveilige tijdstippen. Om de mogelijkheden te bespreken is het goed om met de Verkeersonderneming en de gemeente Ridderkerk om tafel te gaan.

⁸ Bron: <https://muconsult.nl/wp-content/uploads/2019/11/Rapport-Fiets.pdf>

⁹ <https://www.dumoco.nl/probeeranbod-deelmobiliteit>



Los van het mobiliteitsbeleid is het wellicht mogelijk om met de gemeente in gesprek te gaan over een eventueel rechtstreeks voetpad tussen de bushalte Sporthal Drievliet en 't Ronde Sant om zo de loopafstand vanaf deze bushalte te verkleinen van ongeveer 400 naar ongeveer 200 meter. Wellicht zijn er ook mogelijkheden voor een extra halte op de route van buslijn 146 op het kruispunt Erasmuslaan – Hugo de Grootlaan. Deze adviezen sluiten aan op de enquête waar sommige respondenten vroegen om een betere ov-verbinding. Het verhogen van de frequenties is niet realistisch, maar door loopafstanden te verkorten wordt in feite ook de ov-verbinding verbeterd.

We adviseren verder om haakjes in het bestaande beleid te vinden. Zaken als vitaliteit, duurzaamheid of het beter beheersen van kosten zijn wellicht al in het bestaande beleid genoemd, maar kunnen op de manier hoe deze aspecten nu een plek hebben in het beleid wellicht aanleiding zijn voor herziening van het mobiliteitsbeleid.

Voor de uiteindelijke implementatie van bovenstaand adviseren we om samenwerking te zoeken met het te fuseren 'Bereikbaar Haaglanden en Rijnland' en de 'Verkeersonderneming'. Deze partij kan concrete begeleiding bieden in deze zaken. Onder andere wordt vanuit deze partij de werkgeversaankpak opgepakt.

4.4 Stappenplan voor nieuw mobiliteitsbeleid

Over het algemeen start het opstellen van nieuw mobiliteitsbeleid met het inventariseren van de doelstellingen en behoeften vanuit het bedrijf, het analyseren van deze behoeften en het bepalen van de maatregelen die je zou willen nemen in het beleid en de effecten hiervan. Dit alles hangt samen met draagvlak creëren. Ons memo is een hulpmiddel bij het bepalen van wat ons betreft geschikte maatregelen kunnen zijn naar aanleiding van de behoeften die zijn gebleken uit de enquête. Het is van belang om uiteindelijk de maatregelen door de medewerkers zelf ook op te laten stellen en zo draagvlak hiervoor te vinden. Op basis van de enquête lijken onze voorgestelde maatregelen voldoende draagvlak te hebben. Dit zijn daarmee onze voorgestelde vervolgstappen:

1. Draagvlak creëren: de nu mogelijke maatregelen moeten worden besproken samen met de werknemers en vrijwilligers (en eventueel mantelzorgers) om ze op die manier nauw te betrekken. Hiervoor kan een focusgroep worden opgericht. Het uiteindelijk gezamenlijk kiezen van geschikte maatregelen ligt grotendeels bij de medewerkers en vrijwilligers (en mantelzorgers) zelf. Pas als er werkelijk draagvlak is voor geschikte maatregelen is het mogelijk om door te gaan naar de volgende stap en het beleid in te regelen.
2. Start business case: van belang is om – wanneer er draagvlak is – klein te beginnen en de werknemers en vrijwilligers (en mantelzorgers) te laten zien dat maatregelen werken. Start hiervoor een business case met vrijblijvende probeeracties zoals in de vorige paragraaf genoemd voor de fiets en het openbaar vervoer. Evalueer binnen de focusgroep wat de ervaringen zijn.
3. Organiseren: maak het beleid en probeer de koppeling te maken met beleid dat er al ligt. Mochten er al ambities zijn op bijvoorbeeld het gebied van duurzaamheid of vitaliteit, kan dat worden gekoppeld aan het nieuwe mobiliteitsbeleid. Stel vervolgens budgetten op per onderdeel en zorg dat dit flexibel op- en afgeschaald kan worden. Dit laatste is met name van belang vanwege ons advies betreffende probeeraanbod, wat mogelijk op langere termijn kan leiden tot nieuwe maatregelen.
4. Beheren: zorg voor een goede administratieve uitvoering van het mobiliteitsbeleid.



5. Sturen: zorg voor een instrument om gericht te kunnen sturen, wanneer bijvoorbeeld de parkeervraag toch hoger uit blijkt te vallen dan nu is ingeschat doordat bijvoorbeeld het fietsgebruik toch lager uitvalt dan verwacht. Geef bijvoorbeeld in het mobiliteitsbeleid de ruimte om per medewerker specifieke extra's te kunnen geven om hem/haar te verleiden toch de auto te laten staan of op andere dagen de auto te gebruiken. Bij iedere persoon werkt dit anders. Tijdelijke promotieacties kunnen ook helpen om de maatregelen opnieuw onder de aandacht te brengen.
6. Evalueren: evalueer regelmatig de stand van zaken en onderzoek of het beleid het gewenste effect heeft. Ga hierover in gesprek met de medewerkers zelf en bespreek welke zaken beter kunnen en stuur bij waar nodig.

Zoals eerder genoemd, adviseren we voor de uiteindelijke implementatie en het concreter maken van bovenstaand procesmatig/algemeen stappenplan om begeleiding te vragen van het te fuseren 'Bereikbaar Haaglanden en Rijnland' en de 'Verkeersonderneming'. Wellicht hebben zij nog aanvullingen op het stappenplan zoals wij dat nu voor ogen zien.



5. ADVIES PARKEERVRAAG

De gemeente Ridderkerk geeft in haar vigerend 'Verkeersplan Ridderkerk 2011 – 2015 Module Parkeren' aan dat als richtlijn voor de parkeernormering gebruik wordt gemaakt van CROW-publicatie 182 'Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering'. Er moet worden uitgegaan van stedelijkheidsgraad 'sterk stedelijk', voor schilgebieden/rest bebouwde kom en van maximale kencijfers. Voor verpleeg- en verzorgingshuizen zijn dan 0,7 parkeerplaatsen per wooneenheid nodig (waarvan 40% medewerkers en 60% bezoekers). Het gaat dus om $(40\% * 0,7 =) 0,28$ parkeerplaatsen per wooneenheid voor medewerkers en $(60\% * 0,7 =) 0,42$ parkeerplaatsen per wooneenheid voor bezoekers. Conform deze norm zijn de volgende aantallen parkeerplaatsen nodig:

Functie	Aantal	Norm	Parkeervraag
Verpleeg- en verzorgingshuis medewerkers	120	0,28 pp/wooneenheid	34 pp
Verpleeg- en verzorgingshuis bezoekers	120	0,42 pp/wooneenheid	50 pp
Verpleeg- en verzorgingshuis totaal			84 pp

Tabel 1: Parkeervraag op basis van gemeentelijke parkeernormen

Om inzichtelijk te maken wat de afwijkingmogelijkheden zijn binnen deze berekende parkeervraag, berekenen we ook de parkeervraag op basis van de meest recente minimale en maximale CROW-parkeerkencijfers uit publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren'. De keuze die gemaakt wordt voor bepaalde CROW-kencijfers die tussen de minimale en maximale cijfers in zitten, wordt juridisch getoetst, en aanbevolen wordt om niet lager te gaan dan de minimale CROW-kencijfers. Voor verpleeg- en verzorgingshuizen hanteert het CROW in publicatie 381 een minimaal kencijfer van 0,5 parkeerplaatsen per wooneenheid en een maximaal kencijfer van 0,7 parkeerplaatsen per wooneenheid. Net als in publicatie 182 bestaat dit kencijfer voor 40% uit medewerkers en 60% uit bezoekers. Het gaat dus om minimaal $(40\% * 0,5 =) 0,2$ parkeerplaatsen per wooneenheid voor medewerkers en $(60\% * 0,5 =) 0,3$ parkeerplaatsen per wooneenheid voor bezoekers. Maximaal gaat het om de eerder berekende 0,28 en 0,42 parkeerplaatsen per wooneenheid. Conform deze kencijfers zijn de volgende aantallen parkeerplaatsen nodig:

Functie	Aantal	Minimaal kencijfer	Maximaal kencijfer	Minimale parkeervraag	Maximale parkeervraag
Verpleeg- en verzorgingshuis medewerkers	120	0,2 pp/wooneenheid	0,28 pp/wooneenheid	24 pp	34 pp
Verpleeg- en verzorgingshuis bezoekers	120	0,3 pp/wooneenheid	0,42 pp/wooneenheid	36 pp	50 pp
Verpleeg- en verzorgingshuis totaal				60 pp	84 pp

Tabel 2: Minimale en maximale parkeervraag op basis van CROW-kencijfers

Oftewel, voor medewerkers zijn er conform de gemeentelijke parkeernormen en de maximale CROW-kencijfers van publicatie 'Toekomstbestendig parkeren' 34 parkeerplaatsen nodig met een norm van 0,28 parkeerplaatsen per wooneenheid. Volgens minimale CROW-kencijfers zijn voor medewerkers 24 parkeerplaatsen nodig met een kencijfer van 0,2 parkeerplaatsen per wooneenheid.



Aan de hand van de enquête hebben we grofweg in kunnen schatten dat het aantal benodigde autoparkeerplaatsen voor de medewerkers tussen 21 en 60 parkeerplaatsen kan liggen in de huidige situatie. Dit uitgaand van de uitkomsten van de enquête maal 1,94. De marge is groot vanwege de vele wisselend aanwezige medewerkers en doordat niet elke dag hetzelfde vervoersmiddel wordt gebruikt. Het is hierdoor lastig om met een exact juiste te hanteren parkeernorm in de toekomstige situatie met een nieuw mobiliteitsbeleid te komen.

Uitgaand van de resultaten van de enquête waarin 30% aangeeft de fiets te gebruiken bij een betere fiets en 39% aangeeft het ov te gebruiken bij een betere ov-verbinding, ligt er potentie om van een lager autogebruik uit te gaan bij het treffen van de geadviseerde maatregelen. Een klein deel van de medewerkers heeft zowel een betere fiets als een betere ov-verbinding genoemd, waardoor we ermee rekening moeten houden dat één van deze twee vervoersmiddelen op elke dag gekozen moet worden door die medewerkers. Deelmobiliteit kan volgens ons ook een goede bijdrage leveren in het verder verlagen van de parkeervraag. Draagvlak hiervoor lijkt er nog weinig te zijn, maar de verwachting is dat dit met een probeeraanbod zal toenemen. Al met al verwachten we dat het autogebruik met ongeveer 50% kan afnemen ten opzichte van de huidige situatie. Hiermee houden we rekening met marges en dat er wellicht meer medewerkers komen te werken door een toename in zorgwoningen. Bij een daling van 50% op de 21 tot 60 parkeerplaatsen, zouden in de toekomstige situatie 11 tot 30 parkeerplaatsen voor medewerkers nodig zijn. Met een omgekeerde berekening berekenen we wat voor parkeernorm voor medewerkers hierbij hoort.

Functie	Aantal	Minimale parkeervraag	Maximale parkeervraag	Minimaal kencijfer	Maximaal kencijfer
Verpleeg- en verzorgingshuis medewerkers	120	11 pp	30 pp	0,09 pp/wooneenheid	0,25 pp/wooneenheid

Tabel 3: Minimaal en maximaal parkeerkencijfer uitgaand van verwachte parkeervraag o.b.v. enquête

Vanwege de grote onzekerheden in de enquête dankzij de vele medewerkers die op wisselende dagen werken en waarvan niet bekend is op welke dagen de auto en op welke dagen andere vervoerswijzen wordt gebruikt, is het volgens ons logisch om met het gemiddelde te rekenen. Gemiddeld zijn ongeveer $((11 + 30) / 2 =) 21$ autoparkeerplaatsen voor medewerkers nodig, wat een gemiddeld kencijfer oplevert van $((0,09 + 0,25) / 2 =) 0,17$ parkeerplaatsen per wooneenheid voor medewerkers. Dit ligt lager dan de minimale CROW-kencijfers (0,2 parkeerplaatsen per wooneenheid voor medewerkers). Om nog wel wat marge te houden, adviseren we te rekenen met minimale CROW-kencijfers. Die behelst 0,2 parkeerplaatsen per wooneenheid voor medewerkers. Ook voor bezoekers gaan we dan uit van het minimale kencijfer, wat 0,3 parkeerplaatsen per wooneenheid is. Op basis van ons advies zijn dan voor deze ontwikkeling 60 parkeerplaatsen benodigd, waarvan 24 parkeerplaatsen voor medewerkers, zoals in de volgende tabel te zien is. Ten opzichte van de gemeentelijke parkeernorm betekent dit een afname van de parkeervraag van $(34 - 24 =) 10$ parkeerplaatsen voor medewerkers.

Functie	Aantal	Minimale kencijfer (advies)	Minimale parkeervraag (advies)
Verpleeg- en verzorgingshuis medewerkers	120	0,2 pp/wooneenheid	24 pp
Verpleeg- en verzorgingshuis bezoekers	120	0,3 pp/wooneenheid	36 pp
Verpleeg- en verzorgingshuis totaal			60 pp

Tabel 4: Geadviseerde parkeerkencijfer en parkeervraag o.b.v. minimale CROW-kencijfer



Het CROW heeft ook fietsparkeerkencijfers voor diverse functies (CROW, Fietsparkeerkencijfers 2019). Er zijn echter geen kencijfers voor zorgwoningen. We adviseren om voor fietsen met ruime normen te rekenen en daarom conform ons berekende worstcasescenario in ieder geval 60 fietsparkeerplaatsen te realiseren, en eventueel meer dan dat als ruimte voor eventuele deelfietsen.



