

MEMO

Aan: Gemeente Tilburg
Van: Tilburg University
Datum: 9 december 2020
Onderwerp: Duurzaam mobiliteitsbeleid en veranderende parkeerbehoefte (2)

1. Inleiding

Het in december 2019 door het CvB en Universiteitsraad van Tilburg University behandelde mobiliteitsbeleid is in februari 2020 definitief bevestigd door de U-raad. Op basis van dit beleid en als gevolg van de Covid-19 effecten op ons reisgedrag, heeft Tilburg University op 24 juni 2020 aan de Gemeente voorgesteld het besluit tot het realiseren van een parkeergarage met 5 jaar uit te stellen. Aanleiding daarvoor was de verwachte reductie in parkeerbehoefte ten gevolge van de mobiliteitsmaatregelen (zie paragraaf 2) en de te verwachten blijvende effecten op ons werk- en studiepatroon en diensgevolge ons reisgedrag. De Covid-19 crisis zorgde voor lege parkeerplaatsen en tegelijk de kans om de mobiliteitsmaatregelen sneller effect te laten sorteren en gezamenlijk te kiezen voor de eerste concrete stappen naar duurzame mobiliteit in het Kenniskwartier.

Tilburg University heeft adviesbureau Goudappel Coffeng opdracht gegeven te onderzoeken wat de effecten zullen zijn van de maatregelen zoals Tilburg University deze gaat implementeren in 2021.

Deze memo beschrijft het uitgevoerde onderzoek en de resultaten. De resultaten geven aan dat een reductie van het autoverkeer verwacht mag worden, waardoor de parkeerdruk afneemt en dat het besluit over de realisatie van een parkeergarage uitgesteld kan worden tot uiterlijk eind 2024.

2. Maatregelen

Onderstaande maatregelen, passend binnen het vastgestelde mobiliteitsbeleid, worden door Tilburg University in de periode begin 2021-begin 2022 ingevoerd:

- Herziening regeling
 - Woon-werkverkeer en verhuiskostenregeling
 - Dienstreizen zowel binnen als buitenland
 - Fiets/e-bike regeling
- Uitbreiding telewerkmogelijkheden via herzien flexwerkbeleid
- Inzet deelauto's en –fietsen en ridesharing
- Verkennen van de mogelijkheden tot continueren van online onderwijs voor een deel van het lesprogramma

Naast bovenstaande maatregelen zal voldoende studentenhuysvesting op loop- en fietsafstand van de campus positief bijdragen aan de vermindering van het autoverkeer. Gemeente, woningbouwcorporaties en Tilburg University zijn daarover al geruime tijd met elkaar in gesprek en hebben daar concrete afspraken over gemaakt in het convenant “Studentenhuysvesting Tilburg 2020-2025”. Ook maatregelen op gemeentelijk, regionaal en nationaal niveau op het gebied van het verduurzamen van mobiliteit zal een positief effect ressorteren. De “Mobiliteitsaanpak Tilburg samen op weg naar 2040” zal op gemeentelijk niveau een enorme boost geven.

Door Goudappel Coffeng zijn onderzocht de effecten van onderstaande maatregelen op de parkeerbehoefte:

- Wijzigen vergoeding voor woon-werkverkeer
- Wijzigen vergoeding dienstreizen
- Aanpassing verhuiskostenvergoeding
- Invloed van meer thuiswerken en online studeren

Tilburg University hanteert hierbij een conservatieve, behoudende benadering waarbij uitsluitend de maatregelen binnen de directe invloedssfeer van Tilburg University zijn meegenomen. Effecten op het gebied van studentenhuysvesting, openbaarvervoer, gemeentelijk mobiliteitsbeleid en regionale/nationale maatregelen, zijn buiten beschouwing gelaten.

Opgemerkt wordt dat, afgezien van promotiecampagnes, Tilburg University weinig instrumenten beschikbaar heeft om het autoverkeer onder studenten te verminderen. De enige maatregel die beschikbaar is, is de toegang tot de parkeerplaats reguleren. Echter zonder een samenhangend parkeerbeleid voor de gehele omgeving van de campus gaat dit leiden tot parkeeroverlast.

3. Enquête

Tilburg University heeft in 2019 een enquête gehouden onder het personeel (>2.000) en studenten (>16.000) ten aanzien van mobiliteit. Van het personeel hebben 962 de enquête ingevuld, onder de student bedroeg dit aantal 1.417.

De resultaten van de enquête vormen een belangrijke informatiebron voor de berekeningen die Goudappel Coffeng heeft uitgevoerd.

4. Groei studenten populatie

In oktober 2019 stonden 17.378 studenten ingeschreven en waren er 1935 (fte) medewerkers werkzaam. In oktober 2020 was het aantal ingeschreven studenten opgelopen tot circa 19.300. In de vastgestelde vastgoed visie 2018-2025 is aangenomen dat Tilburg University zou groeien tot 20.000 studenten in 2025. Ten behoeve van de berekening van de parkeerbehoefte is nu aangenomen dat de studentenpopulatie groeit naar 22.000 in 2025, waarna deze stabiliseert of afneemt. Tilburg University verwacht dat onder invloed van demografische ontwikkelingen de studentenpopulatie niet verder toeneemt (maar eerder afneemt) in de jaren na 2025. Dit wordt onderschreven door landelijke prognoses voor het hoger- en universitair onderwijs.

5. Groei aantal medewerkers

Er is een relatie tussen de omvang van de studentenpopulatie en het aantal medewerkers. Tilburg University gaat uit van een groei van het aantal medewerkers naar 2035 (fte) in 2025, gebaseerd op 22.000 studenten.

6. Aanwezigheid op de campus

Het komt nooit voor dat alle studenten en medewerkers tegelijk aanwezig zijn op de campus. Tilburg University laat nagenoeg ieder jaar tellingen uitvoeren naar de bezetting van collegezalen en incidenteel naar kantoren. Op basis van deze data is geschat dat gemiddeld circa 90% van de medewerkers aanwezig is op de campus en bij studenten ligt dit percentage op ongeveer 35%. Waarschijnlijk is de aannahme voor medewerkers hoog.

Tot begin 2020 werd er op beperkte schaal vanuit huis gewerkt door de medewerkers. Sinds Covid-19 werken veruit de meeste medewerkers vanuit huis. Uit de enquête blijkt dat een grote groep medewerkers in de toekomst, na Covid-19, graag deeltijd vanuit huis wil blijven werken. Tilburg University wil dit mogelijk maken en werkt nu aan (spel)regels en voorzieningen om dit permanent te faciliteren.

Ten behoeve van de berekeningen is een voorzichtige aannahme gedaan dat het thuiswerkpercentage met 10% toeneemt, dit terwijl respondenten aangeven graag 20% of meer procent van de tijd vanuit huis te willen werken.

7. Online onderwijs

Ten gevolge van Covid-19 wordt er in 2020 en eerste helft 2021 veel online onderwijs gegeven. Studenten reageren hier zowel positief als negatief op. Vrijwel dagelijks komen er berichten beschikbaar over de voor- en nadelen van online onderwijs. Waar deze discussie naar toe leidt is eind 2020 nog niet te zeggen, maar het is meer dan aannemelijk dat een vorm van hybride onderwijs gaat ontstaan, deels fysiek en deels online. Over de verdeling tussen fysiek en online zal in de komende maanden nog veel over gesproken worden.

Indien besloten wordt om een deel van het onderwijs online te geven dan zal dit hoe dan ook een gunstig effect hebben op het autoverkeer.

8. Resultaten berekening effecten

Op basis van de beschikbare gegevens en een aantal, behoudende, aannames heeft Goudappel Coffeng berekend wat de effecten kunnen zijn, zie onderstaand:

- Als referentiejaar is gekozen najaar 2019. Hiervan zijn veel gegevens beschikbaar en dit moment was nog voor de uitbraak van Covid-19 dus weerspiegelde de “normale” (parkeer)situatie.
- Volgens de berekeningen bedraagt de totale, gemiddelde parkeerbehoefte 1.662 auto's (situatie 2019);
- Parkeercapaciteit is 1.517, dus circa 145 auto's staan geparkeerd in de buurt van de campus hoofdzakelijk in de straten van de Torenbuurt, langs de Warandelaan en langs de prof. Cobbenhagenlaan;
- Per aug 2021 zal de beschikbare parkeercapaciteit dalen naar 1.367 omdat de parkeerplaats ten noorden van gebouw Tias buiten gebruik genomen wordt vanwege start bouw Nieuwbouw 2;
- Worden er geen maatregelen getroffen en groeit het studentenaantal naar 22.000 in 2025 dan neemt de parkeerbehoefte toe naar 1.894 auto's. Opgemerkt wordt dat de toename van het aantal studenten t.g.v. realisatie Nieuwbouw 2 opgenomen zit in genoemde 22.000;
- Worden de maatregelen onverkort ingevoerd dan daalt de parkeerbehoefte naar 1.371 in 2025 bij 22.000 studenten;

- De parkeerbehoefte (1.371) in 2025 komt nagenoeg overeen met de parkeercapaciteit (1.367);

9. Planning en zekerheden

Tilburg University wil Nieuwbouw 2 per zomer 2023 in gebruik nemen, net voor de start academisch jaar '23-'24.

De genoemde maatregelen worden in de periode begin 2021-begin 2022 ingevoerd, zodat er 1,5-2,5 jaar beschikbaar is om de effecten te monitoren en indien nodig aanvullende maatregelen te treffen.

Tilburg University zal ieder najaar van de jaren 2021, 2022, 2023 en 2024 tellingen/metingen uitvoeren naar de parkeerdruk en zal de rapportage delen met Gemeente. Gebruikmakend van deze rapportage zal beoordeeld worden, in overleg met Gemeente, of en zo ja welke aanvullende maatregelen getroffen moeten worden om de doelstelling (gemiddelde parkeerbehoefte circa 1371 auto's in 2025) te behalen.

Tilburg University rapporteert ieder najaar aan Gemeente over o.a. aantallen studenten en medewerkers en welke mobiliteitsmaatregelen geïmplementeerd zijn en/of gaan worden.

10. Voorstel

Tilburg University is van mening dat er gegronde redenen zijn om onderstaande voor te stellen:

- Gemeente laat de koppeling tussen de bestemmingsplanwijziging voor Nieuwbouw 2 en de parkeergarage los;
- Gemeente voert geen parkeertoets uit bij de indiening van de omgevingsvergunning realisatie Nieuwbouw 2, maar stelt deze uit tot eind 2024 en verwijst naar deze notitie;
- Tilburg University voert jaarlijks een parkeeronderzoek uit, incl. rapportage zoals omschreven onder punt 9;
- Partijen bespreken eind 2024 of de parkeergarage wel of niet gebouwd dient te worden, tegelijk met de vaststelling van de alsdan benodigd aantal aanvullende parkeerplaatsen;
- Door nu rust in te bouwen en de parkeerontwikkelingen te volgen, nemen we ook de druk op de omliggende wijken weg.
- Gemeente kan in haar meerjarenbegroting middelen reserveren voor het eventueel verplaatsen van de hoofdriolering. TiU houdt de reservering voor het parkeergebouw aan totdat in gezamenlijkheid besloten wordt wel/niet te hoeven realiseren.

11. Bijlagen

1. Rapportage Goudappel Coffeng

Maatregel	Toelichting	Status besluitvorming	Wanneer		Hoe te meten
Vergoeden fiets, e-bike en speed pedelec	De bestaande maximale vergoeding voor fietsen is verhoogd tot €2000 en €3000 voor e-bikes, dit is een onderdeel van het keuzemodel arbeidsvoorwaarden.	Definitief besloten tot invoering.	Ingevoerd per 1-1-2021.		
Flexwerken/hybride werken	Verruimen richtlijnen voor thuiswerken ter voorbereiding op en als onderdeel van de brede invoering van hybride werken	Richtlijnen naar verwachting Q3/Q4 '21 door de besluitvorming. Tot aan formele besluitvorming wordt (meer) thuiswerken al gestimuleerd/geaccepteerd.	Invoering per 1-1-2022.		
Vergoeden dienstreizen en poolauto's	Grotere focus op het openbaar vervoer bij binnen- en buitenlandse dienstreizen. Voor binnenlandse dienstreizen wordt ook een elektrische poolauto beschikbaar gesteld. Dienstreizen binnen de standplaats worden niet meer vergoed.	Q2/Q3 door besluitvorming.	Invoering per 1-9-2021. De invoering van de maatregel zal worden aangesloten op de terugkomst op de campus na Covid-19.	Wegens ontbreken gegevens niet meegerekend, effect is derhalve niet opgenomen in de resultaten. Mocht dit alsnog gebeuren dan zal dit een positief (lees een reductie aantal auto's wat een parkeerplek zoekt) effect hebben.	
Herzien regeling woon-werkverkeer	Het stimuleren van duurzaam vervoer in het woon-werkverkeer middels een herziening van de huidige regeling.	Nog niet definitief besloten.	Invoering per 1-1-2022.	Wegens ontbreken gegevens niet meegerekend, effect is derhalve niet opgenomen in de resultaten. Mocht dit alsnog gebeuren dan zal dit een positief (lees een reductie aantal auto's wat een parkeerplek zoekt) effect hebben.	
Herzien vergoedingen verhuiskosten	Vergoeden van verhuiskosten als medewerkers dichterbij de campus komen wonen.	Nog niet definitief besloten.	Invoering per 1-1-2022.		
Hybride/Online onderwijs	In 2021 zal onderzocht worden wat de (on)mogelijkheden zijn van structureel online-onderwijs.	Nog geen besluitvorming. Stuurgroep en werkgroepen zijn geformeerd.	Nog te vroeg om hierover een uitspraak te doen.		
Studenten stimuleren om niet met de auto naar de campus te komen	Er zijn geen dwingende maatregelen mogelijk. Studenten zullen middels campagnes gestimuleerd worden om niet met de auto naar de campus te komen. Parkeerdruk t.g.v. studenten wijzigt niet t.o.v. 2019.		Communicatiecampagne start bij terugkomst op de campus na Covid-19.		
Verwacht effect pakket aan genoemde maatregelen				Het pakket aan bovenomschreven maatregelen levert een parkeerreductie op van circa 300 geparkeerde auto's t.o.v. referentiejaar 2019.	Tweemaal per jaar door de firma Groenlicht tellingen laten verrichten naar aantal geparkeerde auto's op en rond de campus, zodat het effect van het pakket aan hierboven omschreven maatregelen geregistreerd wordt.

Effecten van mobiliteitsmaatregelen op parkeerbehoefte

Tilburg University

9 december 2020

Marc Stemerding



Effecten van mobiliteitsmaatregelen op parkeerbehoefte

Tilburg University

Colofon

Dit document is opgesteld door Goudappel Coffeng BV in opdracht van Tilburg University



Kenmerk	...
Datum	9 december 2020
Auteurs	Marc Stemerding

Inhoudsopgave

Inleiding	3
Aspecten die worden doorgerekend	5
Effecten mobiliteitsmaatregelen	6
Aandeel thuiswerken en online onderwijs	13
Ontwikkeling populatie	14
Acht scenario's	15
Conclusies scenario's en parkeerbezetting	17
Beschouwing over pakket maatregelen	18

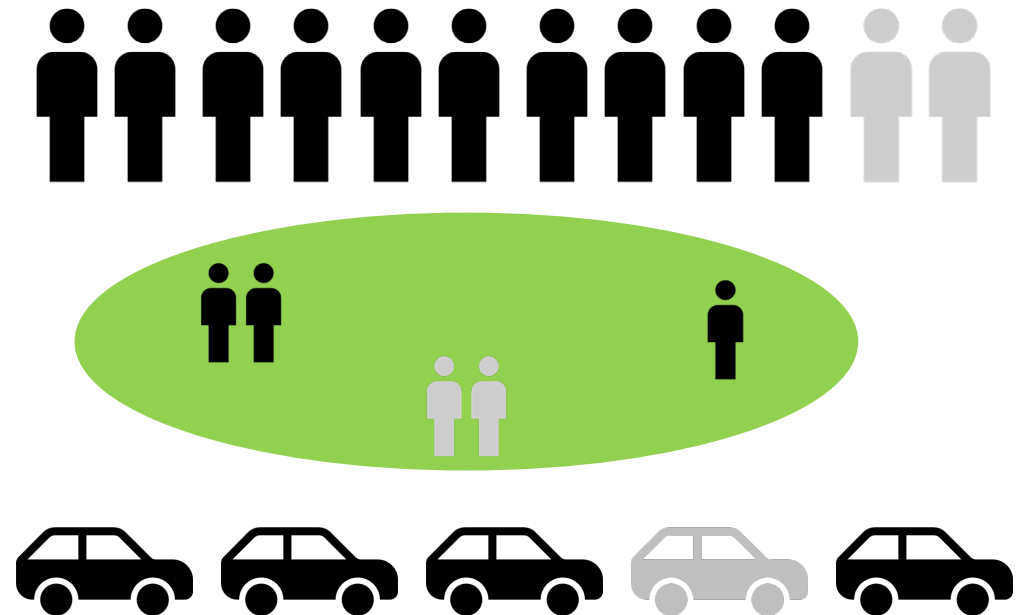
Inleiding

- ❑ In dit document en bijhorende rekenmodellen wordt de (in de toekomst verwachte) parkeerbehoefte van Tilburg University doorgerekend
- ❑ Rekening houdend met diverse scenario's
 - ❑ Groeiprognose
 - ❑ Aanwezigheidspercentage
 - ❑ Beleidsmaatregelen
- ❑ Eindresultaat: een voorspelling van het aantal benodigde parkeerplaatsen (in vergelijking met de huidige situatie)
- ❑ Situatie parkeren TiU - situatie najaar 2019
 - ❑ Parkeercapaciteit TiU was in 2019 net voldoende
 - ❑ Er bestond permanente zorg om parkeeroverlast in omliggende woonwijken
- ❑ Situatie medio 2020
 - ❑ (Situatie na maart 2020) - door de effecten van COVID-19 tijdelijk grote overcapaciteit
- ❑ Toekomst 2021-2025
 - ❑ Mobiliteitsbeleid wordt ingevoerd
 - ❑ Vanuit duurzaamheidsperspectief zijn additionele, bovenop de 1517 (1367 vanaf sept 2021) aanwezige, parkeerplaatsen niet gewenst
- ❑ Prognose en doorrekening van de effecten van het nieuwe mobiliteitsbeleid
 - ❑ Rekening houdend met groei studenten en personeel
 - ❑ Rekening houdend met maatschappelijke verandering thuiswerken en online onderwijs

Aspecten die worden doorgerekend

Parkeerbehoefte wordt bepaald door drie factoren:

1. **Omvang van de populatie**
We rekenen met hoger groeipercentage dan vastgoedstrategie 2018-2025, voor studenten en personeel
 2. **Mate van aanwezigheid op campus**
Wordt beïnvloed door thuiswerken en online onderwijs
 3. **Aandeel auto**
Als effect van het mobiliteitsbeleid verandert het aandeel auto
- ❑ De (3) voorstaande aspecten zijn gecombineerd uitgewerkt tot 4 scenario's
 - ❑ Resultaten uitgedrukt in parkeervraag 2020 - 2025



Effecten mobiliteitsmaatregelen

☐ Primair doel: duurzamer reizen personeel en ook studenten

- ☐ Directe en indirecte invloed op vervoermiddelkeuze
- ☐ En dus op de parkeerbehoefte

☐ Vergoeden Woon-Werkverkeer

- ☐ Vergoeding woon-werkverkeer beïnvloedt keuze vervoermiddel
- ☐ TiU heeft in haar mobiliteitsplan stevig ingezet op deze maatregel (auto, ov, fiets)
- ☐ NB.: TiU heeft geen restricties m.b.t. parkeren (geen afgesloten parkeerplaats)

☐ Verhuisvergoeding voor medewerkers TiU

- ☐ Een goede voorziening voor verhuiskosten beïnvloedt de keuze van de woonplaats van (nieuw) personeel van TiU
- ☐ Mensen die dichterbij wonen, nemen vaker de fiets

☐ Vergoeding Dienstreizen

- ☐ Vergoeding zakelijke reizen beperkt ook woon-werkverkeer met de auto
- ☐ Wegens ontbreken gegevens niet meegerekend in dit rapport, positief effect is derhalve niet opgenomen in de resultaten

☐ Geen (directe) maatregelen voor studenten

- ☐ Studenten worden gestimuleerd om voor een minder milieubelastend vervoermiddel te kiezen
- ☐ Geen (meer dwingende) maatregelen mogelijk zoals voor personeel
- ☐ Aangenomen is dat aandeel auto niet daalt

Effecten mobiliteitsmaatregelen

Vergoeding woon-werkverkeer

In 2019 (pre COVID-19) is door TiU een uitgebreide enquête gehouden onder het personeel. Hieronder enkele van de (t.b.v. de berekeningen) interessante gegevens:

- ❑ Huidige aandeel auto onder personeel is 40,9%
- ❑ 76% automobilisten zegt een ander vervoermiddel te **kunnen** kiezen
- ❑ Scan medewerkersbestand 2019:
 - ❑ 20,3% is **op de auto aangewezen**
 - ❑ Aangenomen dat bij een afstand tot 15 km gebruik wordt gemaakt van fiets of e-bike
 - ❑ OV-reis tot max. 90 minuten, of VF-factor <1,5
- ❑ Hoeveel automobilisten **willen** hun gedrag veranderen?
 - ❑ Daarover is veel informatie uit enquête te halen, de resultaten van die analyse in de 2 tabellen hiernaast

Reden voor auto, maar eventueel andere keuze mogelijk	
Onafhankelijk en gemak	29%
Reisduur en afstand	29%
Aansluitingen	8%
Comfort, bagage, weer	14%
Andere zakelijke afspraken	4%
Kinderen/zorgtaken	7%
Kosten	3%
overig	6%
Totaal	100%

Voor welke triggers zijn die automobilisten gevoelig?	
Meer mogen thuiswerken	32%
Extra bijdrage van TiU op gebruik ov	27%
Ter beschikking stellen e-deelauto's	24%
Extra voorzieningen voor fietsers	18%
Ter beschikking stellen van e-deelfietsen	15%
Terugdringen aantal parkeerplaatsen	2%
Betaald parkeren invoeren	5%
Niet gevoelig voor deze triggers (telt niet op tot 100%)	22%

Effecten mobiliteitsmaatregelen

Vergoeding woon-werkverkeer

❑ Driekwart van de automobilisten is gevoelig voor triggers die in het Mobiliteitsbeleid zijn opgenomen:

1. Meer mogen thuiswerken
2. Vergoeding ov
3. (E-) deelauto's

❑ We kunnen aannemen t.a.v. gedragsverandering, dat:

- ❑ de kostenvergoeding helpt tegen bezwaren rond kosten en tegen mogelijk ongemak
- ❑ het mogen thuiswerken helpt tegen bezwaren als combineren zorgtaken, tijdsbeslag

❑ Maar dat werkt verschillend uit voor verschillende klassen woon-werkafstand

- ❑ Komt overeen met ervaringen elders
- ❑ Nieuwe medewerkers zijn gevoeliger voor maatregelen dan bestaande medewerkers

	Invloed van vergoedingen op gedrag	Invloed van mogelijkheid thuiswerken op gedrag	Invloed van gemak, reistijd op gedrag	Invloed van combinatie werk-zorg op gedrag	Veronderstelde gevoeligheid maatregelen en voorspelde gedragsverandering
Woont dichtbij <5 km	Klein	Klein	Klein	Groot	Klein (10%)
Woont 5-15 km	Medium	Klein	Medium	Groot	Medium (25%)
Woont 15-50 km	Groot	Groot	Groot	Medium	Medium (25%)
Woont ver weg >50 km	Groot	Groot	Medium	Klein	Groot (35%)

Effecten mobiliteitsmaatregelen

Vergoeding woon-werkverkeer

Woon-werkafstand	Aandeel in totaal Bron: adressenbestand	Aandeel auto huidige situatie Bron: enquête 2019	Gevoeligheid maatregelen	Aandeel auto direct na maatregelen	Aandeel auto 2025 ¹⁾
..5 km	38%	18%	(klein) 10%	16%	14%
5-10 km	3%	33%	(medium) 25%	25%	21%
10-15 km	2%	60%	(medium) 25%	45%	39%
15-50 km	26%	68%	(medium) 25%	51%	44%
50-100 km	15%	47%	(groot) 35%	31%	26%
100 km +	8%	29%	(groot) 35%	19%	16%
Restgroep ²⁾	7%	64%	(niet) 0%	64%	64%
Totaal	100%	40,9%		31,9%	28,0%

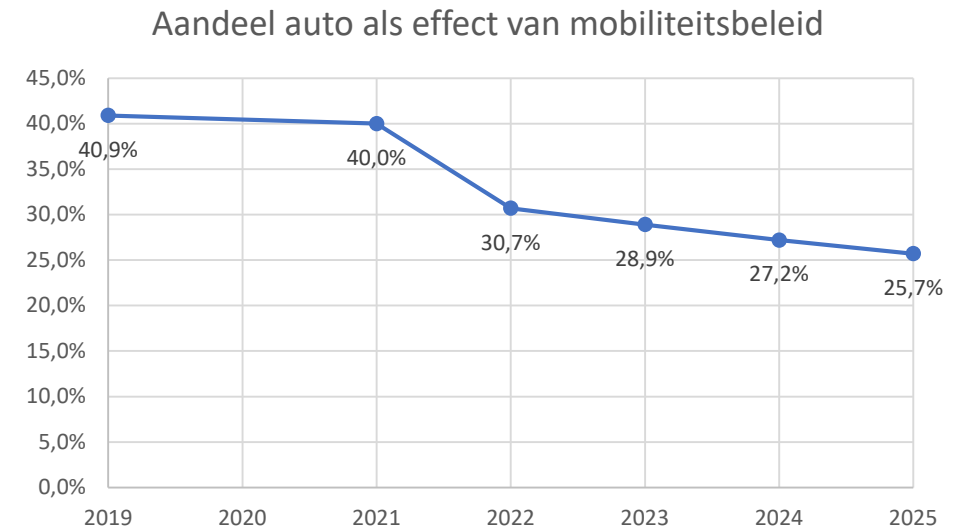
- 1) De populatie verandert door personeelsverloop. Nieuwe medewerkers zijn gevoeliger voor mobiliteitsmaatregelen dan bestaande, vandaar dat aandeel auto afneemt.
- 2) Dit zijn mensen die in het buitenland wonen (België, Duitsland). De maatregelen hebben naar verwachting minimaal effect hebben wegens ontbreken solide alternatieven zoals OV.

Effecten mobiliteitsmaatregelen

Verhuisvergoeding voor medewerkers TiU

- ❑ Vergoeding verhuizen is voor beperkte groep interessant
 - ❑ Tijdelijkheid van veel aanstellingen, baan van partner
 - ❑ Grote groep (40%) woont al op korte afstand (38% < 5km)
- ❑ T.a.v. verhuizing is het volgende aangenomen:
 - ❑ 20% van de nieuwe medewerkers boven de 15 km verhuist naar Tilburg (0-5 km)
 - ❑ 10% van de nieuwe medewerkers boven de 15 km verhuist naar iets verder weg (5-10 km)
 - ❑ In korte afstandsklassen is de kans op vervoerwijze auto kleiner dan in de langere afstandsklassen
- ❑ De personeelsdynamiek bij TiU is 20%
 - ❑ Elk jaar wordt 20% van het personeelsbestand ververs
 - ❑ Aangenomen dat dat evenredig gaat over afstandsklasse en vervoerwijze

- ❑ Effect van verhuizing: jaarlijks ~0,9% minder aandeel auto
- ❑ Nieuwkomers zijn gevoeliger voor mobiliteitsbeleid
 - ❑ Geen gewoontegedrag
 - ❑ Verhuizing en nieuwe baan is **major life event**



Effecten mobiliteitsmaatregelen

Vergoeding dienstreizen

- ❑ Niet meegenomen
 - ❑ Er is niet voldoende informatie beschikbaar over de huidige situatie
 - ❑ Het opstellen van een analyse of prognose is dus niet mogelijk
 - ❑ In 2021 wordt gestart met een proef met deelauto's
- ❑ Verwacht effect is klein
 - ❑ Minder redenen om auto te gebruiken voor woon-werkverkeer
 - ❑ Effect maatregelen op aandeel auto is daarmee conservatief ingeschat

Effecten mobiliteitsmaatregelen

Studenten – geen (directe) maatregelen voor studenten

- ❑ Huidige aandeel auto onder studenten is 11% (uitkomst enquête)
 - ❑ Hoog aandeel auto in vergelijking tot andere Universiteiten en Hogescholen
 - ❑ Situatie TiU met vrij parkeren op campus en nabijheid woonwijken is uniek in NL
 - ❑ Meer pp bezet door studenten dan door personeel
- ❑ Er is (nog) geen beleid t.a.v. mobiliteit studenten
 - ❑ Geen dwingende maatregelen
 - ❑ Studenten worden gestimuleerd om een minder milieubelastend vervoermiddel te kiezen, denk aan (reclame)campagnes, bewustwording, voorstellen alternatieven als OV, fiets, carpool
- ❑ Studentenpopulatie verandert
 - ❑ Internationale studenten, groei tussen 2016-2019 van 13% naar 18%
 - ❑ Aandeel auto onder die groep is 5% (bron: Enquête 2019)
- ❑ Evengoed laten we het aandeel auto onder studenten voorzichtigheidshalve op 11% staan
 - ❑ Weten dat 1% vermindering 60-70 parkeerplaatsen scheelt

Aandeel thuiswerken en online onderwijs

Voortzetten en vergroten

☐ Thuiswerken: een blijvend verschijnsel post-Corona-tijd

- ☐ Het grootste voordeel is minder reistijd, vooral voor wie op grotere afstand woont
- ☐ Minder stress doordat stilstand (tijdverlies) in files wordt voorkomen
- ☐ Ook minder zakelijke reizen doordat meer via o.a. Teams zal worden gewerkt.

☐ Pre-COVID-19 werd op de Universiteit ook al thuisgewerkt, maar in beperkte mate

- ☐ Deel personeel TiU is plaatsgebonden
- ☐ Wetenschappelijk Personeel (WP): huidige thuiswerkfactor 90%, toekomst 80%
- ☐ Ondersteunend en Beheers Personeel (OBP): huidige thuiswerkfactor 95%, toekomst 85%
- ☐ Dat is een conservatieve inschatting

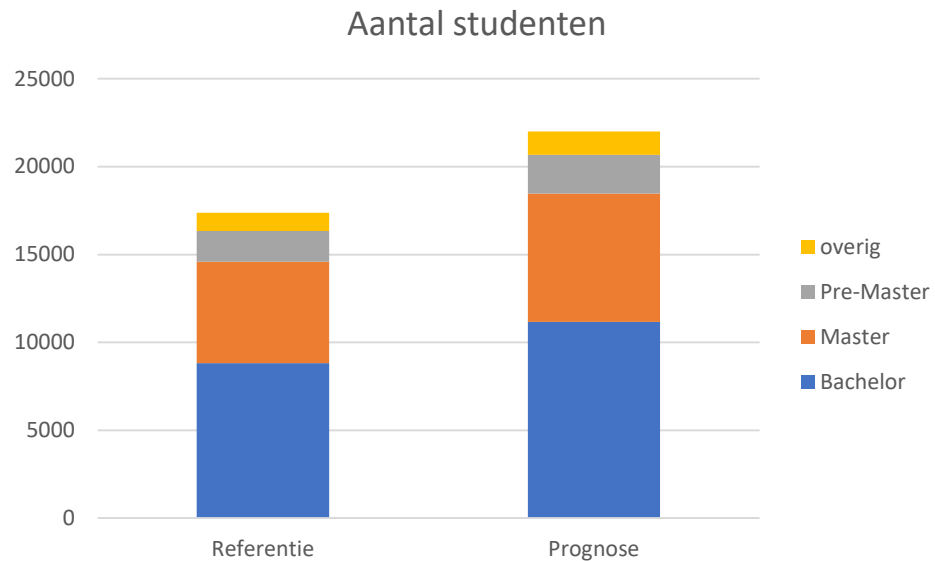
☐ Online onderwijs voor grote hoorcolleges en (soms) andere onderwijsvormen

- ☐ Studenten zijn al niet zo veel aanwezig (~35% van de tijd)
- ☐ Bachelor en Master studenten, nu 35% aanwezig, toekomst 28%
- ☐ Pre-Master studenten, nu 70% aanwezig, toekomst 56%
- ☐ Overige studenten geen verandering

Ontwikkeling populatie

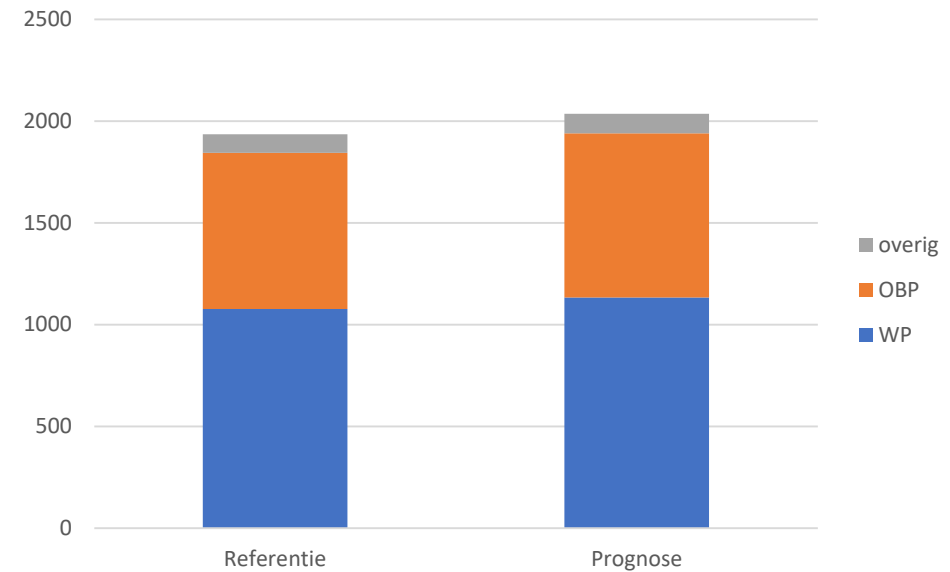
Studenten

- Referentie (2019): 17.378 studenten
- Prognose (2025): 22.000 studenten (+27%)



Personeel

- Referentie (2019): 1.935 FTE
- Prognose (2025): 2.035 FTE (+5%)



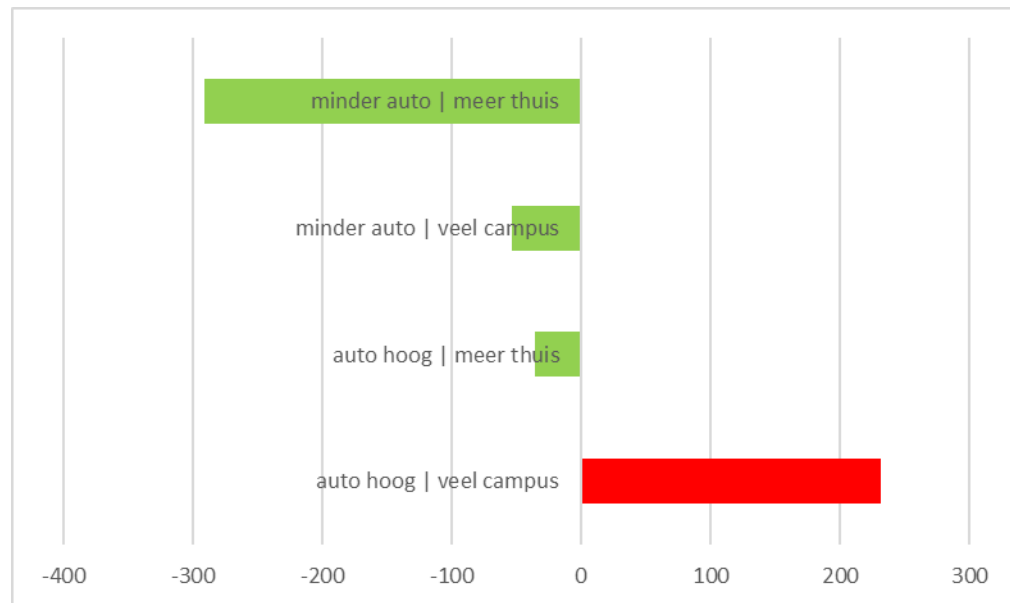
Vier scenario's

				Scenario's					
					0 (2019)	5	6	7	8
Gedragsverandering					0	auto hoog	auto hoog	minder auto	minder auto
Thuiswerken en online onderwijs					0	veel campus	meer thuis	veel campus	meer thuis
			prognose groei						
Personeel in FTE	WP		105%		1077	1133	1133	1133	1133
(groei laag-hoog)	OBP		105%		768	807	807	807	807
	overig		105%		91	95	95	95	95
					1935	2035	2035	2035	2035
		veel campus	meer thuis						
Aanwezigheid personeel	WP	90%	80%		969	1019	906	1019	906
(thuiswerken laag-hoog)	OBP	95%	85%		729	767	686	767	686
	overig	100%	90%		91	95	86	95	86
					1789	1882	1678	1882	1678
		auto hoog	minder auto	20,3%					
Aandeel auto (gedragsverandering)		40,9%	25,7%		40,9%	40,9%	40,9%	25,7%	25,7%
Parkeervraag personeel (piek)					732	770	686	484	431
			prognose groei						
Studenten, aantal inschrijvingen	Bachelor		127%		8823	11169	11169	11169	11169
(groei laag-hoog)	Master		127%		5760	7291	7291	7291	7291
	Pre-Master		127%		1750	2215	2215	2215	2215
	overig		127%		1046	1324	1324	1324	1324
					17378	22000	22000	22000	22000
		veel campus	meer thuis						
Aanwezigheid studenten	Bachelor	35%	28%		3095	3919	3135	3919	3135
(online onderwijs laag-hoog)	Master	35%	28%		2021	2558	2046	2558	2046
	Pre-Master	70%	56%		1228	1555	1244	1555	1244
	overig	28%	23%		295	373	298	373	298
					6639	8404	6723	8404	6723
		auto hoog	minder auto						
Aandeel auto (gedragsverandering)		11,0%	11,0%		11%	11%	11%	11%	11%
Parkeervraag studenten (piek)					730	924	740	924	740
		normaal	bij verbouwing						
Parkeercapaciteit TiU		1517	1367		1517	1367	1367	1367	1367
Parkeervraag personeel+studenten (piek) in 2025					1462	1694	1426	1408	1171
Parkeervraag t.o.v. referentie (=1462)					0	232	-36	-54	-291
Parkeren bezoekers en Tias					200	200	200	200	200
Parkeerbehoefte totaal					1662	1894	1626	1608	1371
Restcapaciteit bij piek					-145	-527	-259	-241	-4

Conclusies scenario's en parkeerbezetting

- Huidige situatie (2019 pre COVID-19) parkeervraag versus parkeercapaciteit:

- Parkeren bij piek 10% (145 plaatsen) boven capaciteit
- Ca. 200 plaatsen beschikbaar in omliggende woonwijken



- Bandbreedte parkeereffect (4 scenario's): -291 tot +232

- Negatief scenario: geen maatregelen m.b.t. mobiliteit bij geprognosticeerde groei: 232 pp meer nodig
- Prognose scenario: Maximaal maatregelen mobiliteit invoeren bij geprognosticeerde groei: 291 pp minder nodig

- Alleen thuiswerken/online onderwijs niet voldoende

- Maar bij groei prognose worden effecten teniet gedaan
- Conclusie is dat de beschreven Beleidsmaatregelen mobiliteit nodig zijn

Beschouwing pakket maatregelen

- ❑ Vergoeden fiets (korte afstand, tot 10 km)
 - ❑ Goede regeling, marktconform
 - ❑ Groep is groot (40%), aandeel auto 18%
 - ❑ Automobilisten korte afstand relatief ongevoelig voor maatregelen
 - ❑ Scheelt 15-25 parkeerplaatsen
- ❑ Vergoeden e-bike, speed ped (middenafstand, 10-20 km)
 - ❑ Goede regeling, marktconform
 - ❑ Groep is klein (5%), Aandeel auto 50%
 - ❑ Automobilisten middenafstand wel gevoelig voor maatregelen
 - ❑ Scheelt 10-20 parkeerplaatsen
- ❑ Vergoeden ov (midden en lange afstand)
 - ❑ Verstrekken ov-abonnement marktconform
 - ❑ Overweeg vergoeding P+R
 - ❑ Groep is groot (50%), Aandeel auto 55%
 - ❑ Hoe langer de afstand, hoe gevoeliger voor maatregelen
 - ❑ Scheelt 160-200 parkeerplaatsen
- ❑ Vergoeden verhuiskosten
 - ❑ Goede regeling in lijn met duurzaamheidsbeleid
 - ❑ Maar grote groep (40%) woont al dichtbij
 - ❑ Jaarlijks grote groep nieuwe medewerkers (20%)
 - ❑ Scheelt 10-20 parkeerplaatsen per jaar
- ❑ Vergoeden dienstreizen en poolauto's
 - ❑ Conform regelingen bij overheden
 - ❑ Nog onbekend welk volume, nu niet in beschouwing genomen
 - ❑ Door poolauto niet meer met eigen auto naar werk voor dienstreis
- ❑ Vergoeden niet-duurzaam reizen (auto)
 - ❑ Goede regeling in lijn met duurzaamheidsbeleid
- ❑ Is de regeling marktconform?
 - ❑ Steeds meer werkgevers (overheid, niet overheid) volgen deze lijn
 - ❑ Enerzijds werkgevers die geen reiskosten vergoeden
 - ❑ Anderzijds bedrijven met leaseauto als secundaire avw
 - ❑ Duurzaam imago biedt werkgever concurrentievoordeel

Vestiging Deventer

Snipperlingsdijk 4

7417 BJ Deventer

T +31 (0570) 666 222

F +31 (0570) 666 888

Postbus 161

7400 AD Deventer

www.goudappel.nl

goudappel@goudappel.nl