

Mobiliteitsagenda Fontys 2017-2021

Woensdag 10 november 2016

Inhoudsopgave

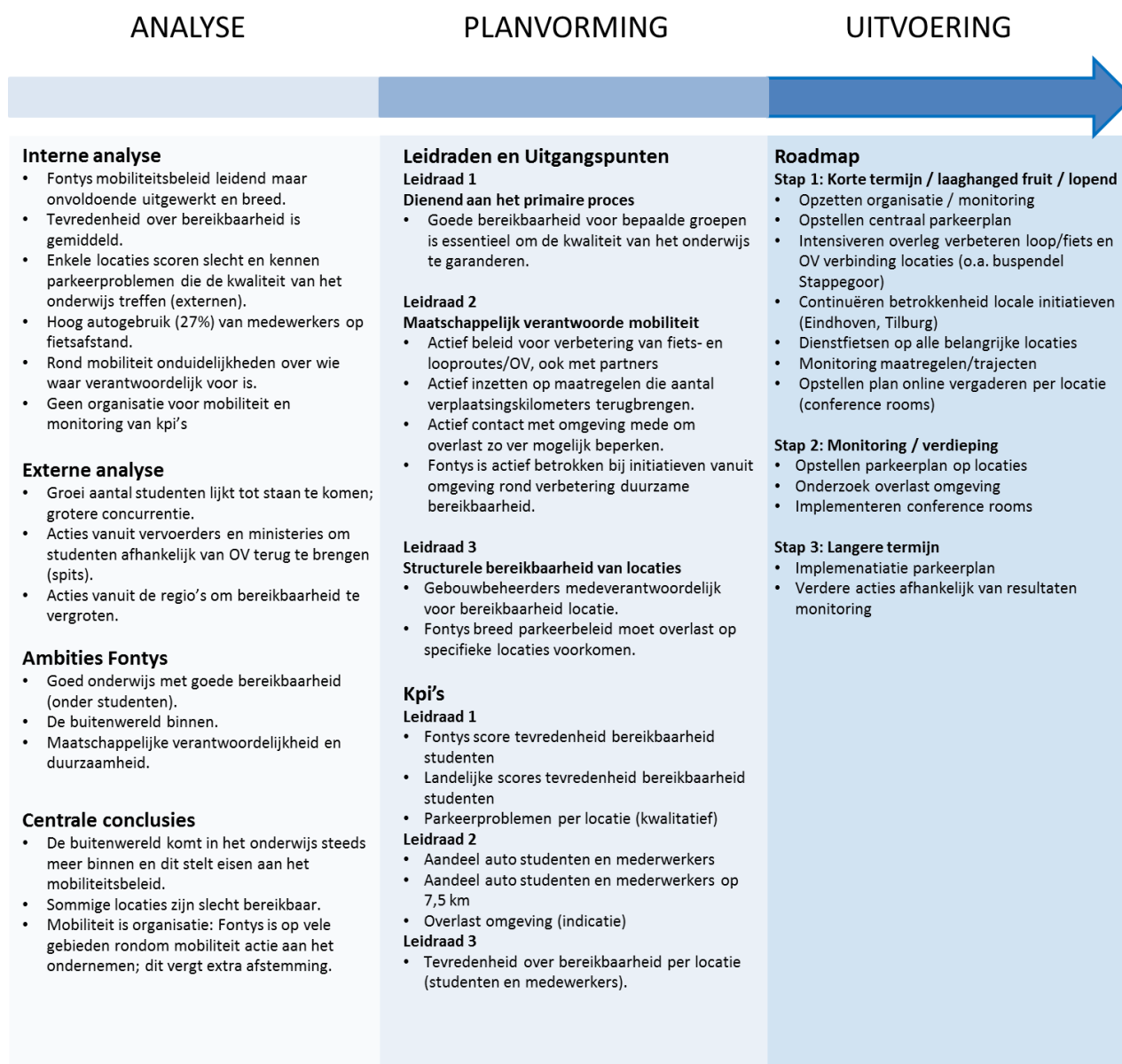
Managementsamenvatting	3
1 Inleiding	5
1.1 Doel agenda	5
1.2 Verantwoording	5
1.3 Leeswijzer	6
2 Terugblik: de analyse	7
2.1 Voorgeschiedenis: Fontys en Mobiliteit	7
2.2 Huisvestingsbeleid	8
2.3 Nieuwe arbeidsvoorwaarden	9
3 Huidige situatie en verwachte ontwikkelingen	10
3.1 De mobiliteit van studenten	10
3.2 De mobiliteit onder medewerkers	13
3.3 Bereikbaarheid van locaties	16
3.4 Externe ontwikkelingen	17
3.5 Andere ambities en ontwikkelingen	19
3.6 Samenvatting van de analyse en centrale conclusies	20
4 Ambitie en uitgangspunten	23
4.1 Leidraad 1: dienend aan het primaire proces	24
4.2 Leidraad 2: Maatschappelijk verantwoorde mobiliteit	25
4.3 Leidraad 3: Structurele bereikbaarheid van locaties	27
4.4 Organisatie	28
4.5 Kwantificering ambities en monitoring	30
5 Actieplan en Roadmap	31
5.1 Oplossingsrichtingen en acties per locatie	32
5.2 Uitwerking voornaamste maatregelen	33
5.3 Roadmap op hoofdlijnen	34
6 Communicatieplan	37
6.1 Procescommunicatie (over doel en totstandkoming mobiliteitsagenda)	37
6.2 Productcommunicatie (over specifieke mobiliteitsmaatregelen)	38
6.3 Samenvattend in een tijdspad	39
BIJLAGEN (los van agenda)	40

Managementsamenvatting

De mobiliteitsagenda herijkt de ambities van Fontys op de aandachtsgebieden die raken aan mobiliteit en zet deze ambities om in acties. De agenda baseert zich daarbij op een **analyse** van de huidige situatie en confronteert die met de ambities van Fontys. De agenda zet vervolgens de strategie op hoofdlijnen neer voor de komende jaren aan de hand van drie leidraden (**planvorming**). De eerste leidraad is daarbij leidend: mobiliteit moet de continuïteit van het onderwijs ondersteunen. De anderen (maatschappelijk verantwoorde mobiliteit en goede bereikbaarheid) zijn ondergeschikt aan de eerste leidraad. Uit deze leidraden vloeien een aantal richtingen voor de toekomst voort. Een besluit over deze oplossingsrichtingen of acties op hoofdlijnen vormen het kernelement van deze mobiliteitsagenda. De agenda sluit af met een uitwerking van deze acties naar een Roadmap en de bijbehorende kpi's (**uitwerking**).

De volgende schema's vatten de hoofdpunten van de mobiliteitsagenda samen.

Belangrijkste conclusies t.a.v. interne en externe ontwikkelingen relevant voor de agenda



1 Inleiding

Fontys is een beeldbepalende instelling voor hoger onderwijs en onderzoek met ruim 44.000 studenten, meer dan 4.500 medewerkers en ongeveer 20 vestigingen in steden in vooral Noord-Brabant en Limburg. De bereikbaarheid van deze vestigingen is van essentieel belang voor het goed functioneren van Fontys en vormt daarmee een belangrijke randvoorwaarde voor de continuïteit (en daarmee kwaliteit) van het onderwijs en tevredenheid van studenten en medewerkers. De context van de bereikbaarheid van Fontys verschilt per locatie en is aan verandering onderhevig.

Fontys is de laatste jaren actief bezig geweest met het vormgeven van beleid rond mobiliteit van medewerkers en studenten. In 2013 is Fontys gestart met het opstellen van een mobiliteitsvisie en in 2014 volgde een mobiliteitsplan. Dit krijgt nu een vervolg met deze mobiliteitsagenda die Fontys in de komende jaren duidelijkheid biedt over de te volgen weg rond dit thema.

1.1 Doel agenda

De mobiliteitsagenda is één van de vier strategische agenda's van de Dienst H&F, naast de facilitaire-, huisvestings- en duurzaamheidsagenda. In de mobiliteitsagenda wordt een overzicht geboden van de verwachte ontwikkelingen en maatregelen op het gebied van bereikbaarheid voor de komende vijf jaar. Deze agenda sluit aan bij de huisvestingsagenda door de geschetste ontwikkelingen in het onderwijs gerelateerd aan fysieke huisvesting en de ontwikkelingen per locatie in ogenschouw te nemen. In de duurzaamheidsagenda is mobiliteit en bereikbaarheid in de vorm van 'slimmer verplaatsen' opgenomen als een van de doelstellingen voor komende jaren.

Het doel van deze agenda is:

1. Het toetsen van de lopende plannen en ambities rond mobiliteit aan nieuwe ontwikkelingen en inzichten; zijn we op de goede weg?
2. Het presenteren van een aangescherpt kader plus acties om Fontys hierop optimaal te laten inspelen; hoe doen we de goede dingen?

In deze mobiliteitsagenda komen zowel de termen mobiliteit als bereikbaarheid voor. Om te voorkomen dat deze twee begrippen door elkaar heen worden gebruikt hanteren we binnen deze agenda de volgende definities:

- **Mobiliteit:** het komen en gaan van allen die voor de organisatie Fontys relevant zijn. Mobiliteit gaat over de omvang van reizigersstromen en is een neutraal begrip zonder waardeoordeel.
- **Bereikbaarheid:** de mate waarin men goed (snel, veilig, comfortabel) ergens kan komen, of waarin een groep ergens kan komen. Bereikbaarheid is meestal gerelateerd aan een specifieke locatie. De criteria die bepalen of er sprake is van goede of slechte bereikbaarheid zijn veelal subjectief.

1.2 Verantwoording

De agenda is tot stand gekomen in opdracht van het College van Bestuur waarbij de aansturing plaatsvond vanuit een Stuurgroep en de uitvoering door de kerngroep.

Naast betrokkenheid van het kernteam en de stuurgroep zijn er aanvullend gesprekken gevoerd met sleutelpersonen binnen de organisatie, vooral directeurs van instellingen. Deze gesprekken

hadden tot doel om de ambitie van de mobiliteitsagenda te bepalen. De bemensing van de stuur- en kerngroep en de namen van de geïnterviewde personen zijn weergegeven in bijlage D.

De mening van studenten en medewerkers is gevraagd door middel van enquêtes. De enquêtes dienden ook om de meest recente situatie rond mobiliteit vast te stellen. Voor een volledig verslag en verantwoording van de enquêteresultaten verwijzen we naar bijlagen B en C.

1.3 Leeswijzer

De mobiliteitsagenda is opgebouwd in een aantal hoofdonderdelen.

Het eerste hoofdstuk start met een korte terugblik op het proces bij de totstandkoming van de mobiliteitsagenda. Vervolgens wordt de huidige situatie omtrent bereikbaarheid en mobiliteit bij de onderwijslocaties in kaart gebracht. Zowel de eigen situatie (mede op basis van onderzoek) als relevante externe ontwikkelingen (zoals de verwachtingen rond het aantal studenten) maken onderdeel uit van deze analyse.

Het centrale hoofdstuk van de agenda beschrijft de ambities en toetst deze aan de huidige situatie en vertaalt deze zo concreet mogelijke leidraden naar acties (de planvorming). Deze drie leidraden worden nadrukkelijk ook in volgorde van belang gepresenteerd:

1. Kwaliteit en daarmee continuïteit onderwijs is leidend (primaire proces);
2. Maatschappelijk verantwoord ondernemen;
3. Bereikbaarheid locaties.

De agenda sluit af met twee hoofdstukken waarin de leidraden en bijbehorende acties verder worden uitgewerkt. In de Roadmap zijn de planning en concrete acties beschreven om tot een uitvoering te komen. Het communicatieplan bevat de richtlijnen voor de omgang met studenten, medewerkers, staf en de buitenwereld.

2 Terugblik: de analyse

Het onderwerp 'mobiliteit en bereikbaarheid' is al langere tijd onder de aandacht van Fontys. Het mobiliteitsbeleid staat niet op zichzelf. Het kent een sterke samenhang met andere beleidsterreinen zoals huisvesting, personeel en organisatie.

Dit hoofdstuk beschrijft de voorgeschiedenis van de mobiliteitsagenda via de eerder opgestelde beleids- en visiedocumenten op het gebied van mobiliteit. Verder richt het hoofdstuk zich op de belangrijkste (toekomstige) ontwikkelingen op totaal Fontys niveau (Focus 2020) en op het gebied van huisvesting en personeelsbeleid. Bij huisvesting is dit met name het beleid om onderwijslocaties te concentreren en voor P&O zijn dit de recente aanpassingen in de arbeidsvoorwaarden voor woon-werkverkeer.

2.1 Voorgeschiedenis: Fontys en Mobiliteit

Het primaire proces van Fontys bestaat uit het verzorgen van hoogwaardig hoger beroepsonderwijs. Uit het visiedocument Fontys 2020:

- "Wij bieden studenten het vooruitzicht, dat ze hun eigen talenten ontdekken en zich optimaal op eigen wijze ontwikkelen tot startbekwame professionals die maatschappelijke verantwoordelijkheid nemen, bijdragen aan innovaties in hun werkveld én die zich blijvend ontwikkelen."

Mobiliteit of bereikbaarheid maken geen letterlijk onderdeel uit van deze visie. Toch is met deze formulering de plaats van beide thema's indirect wel bepaald: bereikbaarheid en mobiliteit zijn dienend aan de continuïteit van het onderwijs dat Fontys wil bieden. Ook de maatschappelijke verantwoordelijkheid in brede zin is binnen het thema mobiliteit te plaatsen.

In Fontys 2020 is nog een tweede visie ontwikkeld. Deze kan als volgt worden samengevat:

- "We werken samen met het werkveld, stakeholders en regio's aan innovaties en professionele ecosystemen."

Deze tweede visie zet de plek van Fontys in haar omgeving centraal. Het richt zich op de gemeenten maar ook het werkveld waarmee Fontys in toenemende mate wil samenwerken en de hogeschool wil binnenhalen. Nadrukkelijk wordt de buitenwereld niet 'buiten gezet' maar als medebepalend gezien voor het succes. De mobiliteitsagenda faciliteert deze ambitie.

Mobiliteitsvisie 2013

De Mobiliteitsvisie van Fontys van april 2013, vastgesteld door het College van Bestuur en de CMR, is een beknopte notitie die de uitgangspunten voor het beleid omtrent mobiliteit samenvat. Dat gebeurt vanuit de volgende visie:

- "Fontys faciliteert mobiliteit zodat haar locaties maatschappelijk verantwoord bereikbaar zijn voor studenten, medewerkers en bezoekers."

De Mobiliteitsvisie legt ook vast aan welke vervoerwijze de voorkeur wordt gegeven vanuit het streven naar een maatschappelijk verantwoorde bereikbaarheid: **allereerst langzaam verkeer (te voet, per fiets), vervolgens ov, elektrisch vervoer en tenslotte de auto**. Ook bevat de Mobiliteitsvisie een belangrijke uitspraak over de parkeer capaciteit:

- "Uitbreiden van de huidige capaciteit is niet wenselijk, ook niet als er parkeerproblemen zijn. Geld dient besteed te worden aan onderwijs, niet aan parkeerplaatsen."

Mobiliteitsplan 2014

Het Mobiliteitsplan is een uitwerking van deze visie met concrete maatregelen en is door het College van Bestuur als richtinggevend vastgesteld. Niet alle maatregelen zijn uiteindelijk ingevoerd. De volgende elementen stonden centraal:

- De parkeerdruk moet omlaag, zodat de onvrede onder autogebruikers afneemt. Dit moet bereikt worden met verleidende maatregelen en het (dwingend) weren van illegale parkeerders door middel van het plaatsen van slagbomen.
- Meer keuzemogelijkheden in vervoerwijzen voor de Fontys medewerker. Het bieden van meer en kwalitatief hoogwaardige fietsparkeerplaatsen wordt genoemd als voorbeeld van een stap die Fontys zelf kan nemen om een overstap naar de fiets te stimuleren.
- Een verschuiving van de financiële middelen naar ov en fiets.
- Een medewerkerstevredenheid die gemiddeld genomen gelijk blijft (sommige groepen zullen meer tevreden zijn dan andere).

Het Mobiliteitsplan is daarbij opgebouwd volgens een drie stappenplan met een toenemende inzet:

- **Stap 1:** randvoorwaardelijke maatregelen: de basisvoorzieningen voor mobiliteit en bereikbaarheid moeten verder op orde;
- **Stap 2:** het invoeren van de arbeidsvoorwaardelijke maatregelen;
- **Stap 3:** het afschaffen van vrij (niet betaald) parkeren op enkele probleemlocaties. Deze laatste stap zal pas genomen worden als de eerdere stappen en evaluaties onvoldoende blijken te werken.

De afgelopen jaren is gestart met stap 1 en zijn er op meerdere locaties randvoorwaardelijke maatregelen genomen. Het gaat om de volgende maatregelen:

Gebouw TF (Eindhoven)	-Slagbomen geplaatst bij het parkeerterrein -Fietsparkeercapaciteit uitgebreid en kwalitatief verbeterd
Locaties in Eindhoven	-Dienstfietsen vervangen en aantal uitgebreid
Campus Rachelsmolen	-Parkeerplaatsen voor elektrische auto's met oplaadpunten -Verbetering en uitbreiding van fietsparkeren
Campus Stappegoor	-Parkeerplaatsen voor elektrische auto's met oplaadpunten

Afgelopen september is stap 2 uit het stappenplan, het wijzigen van de arbeidsvoorwaarden voor woon-werkverkeer (zie onderdeel 'nieuwe arbeidsvoorwaarden'), geïmplementeerd.

2.2 Huisvestingsbeleid

De gebouwenportefeuille van Fontys kenmerkt zich door een groot aantal instituten op een groot aantal locaties. Sommige locaties zijn klein en tellen slechts één instituut, andere locaties zijn groot met meerdere instituten en gebouwen en grote aantallen studenten. De gebouwenportefeuille zal de komende jaren wijzigen als gevolg van het beleid om onderwijsactiviteiten op een beperkt aantal locaties te concentreren. Van 2008 tot 2012 is er sterk ingezet op concentratie van de onderwijsactiviteiten op een beperkt aantal locaties. Dit beleid wordt de komende jaren voortgezet en beoogt een meer effectieve en doelmatig gebruik van vierkante meters.

Het uiteindelijke doel is één of meerdere 'vaste kernen' van onderwijs per stad met daarbij behorende concentratie van de onderwijsactiviteiten te hebben. Enkel in het geval van specifiek onderwijsinhoudelijke redenen (bijvoorbeeld samenwerking met externe partijen) of in geval van noodzakelijke tijdelijke (extra) capaciteit (flexibele schil) wordt hiervan afgeweken. Uiteindelijk zijn

er zes hoofdvestigingsplaatsen (Eindhoven, Tilburg, Venlo, Sittard, Den Bosch en Veghel) voorzien met daarbinnen één of meerdere aantal campussen.

Het concentreren van de onderwijsactiviteiten maakt onderdeel uit van de strategische huisvestingagenda 2015 – 2024. In deze agenda zijn de ambities en het beleid van Fontys op het gebied van huisvesting beschreven. Naast de concentratie van onderwijsactiviteiten zijn er andere ambities benoemd die van invloed zijn op mobiliteit en de bereikbaarheid van de onderwijslocaties:

- Onderwijsactiviteiten zijn in de toekomst meer gericht op interactie, eigen identiteit en beleving. Inzet is dat studenten vaker en langer aanwezig zijn op school. Dit zal naar verwachting resulteren in een toename van de mobiliteit naar de onderwijslocaties.
- Het externe werkveld zal participeren binnen het onderwijs waardoor de huisvesting van Fontys een interessante ontmoetingsplaats en werkplek voor het bedrijfsleven en maatschappelijke instellingen zal worden. 'Seats-to-Meet'-achtige concepten kunnen binnen Fontys een plaats krijgen.

2.3 Nieuwe arbeidsvoorwaarden

Vanaf 1 september 2016 zijn nieuwe voorwaarden van toepassing voor de reiskostenregeling. De vernieuwingen zijn vastgesteld door het College van Bestuur met instemming van de Centrale Medezeggenschapsraad. Uitgangspunt van de nieuwe regeling is het stimuleren van duurzaam reisgedrag per fiets (door het aanbieden van een renteloze lening) of openbaar vervoer (door het 100% vergoeden van woon-werk verkeer). De woon-werkvergoeding tot 10 km komt te vervallen. Dit betekent dus niet verbieden of medewerkers beperken in hun keuzevrijheid. Een toelichting op de reiskostenregeling staat in bijlage E.

3 Huidige situatie en verwachte ontwikkelingen

In het kader van de mobiliteitsagenda is onder studenten en medewerkers onderzoek gedaan naar hun mobiliteitsgedrag en wensen op dat gebied. Hoe verplaatsen medewerkers en studenten zich momenteel tussen woon- en onderwijslocatie, hoe tevreden zijn ze over de bereikbaarheid en welke interne en externe ontwikkelingen hebben hier mogelijk invloed op? De eerste twee onderdelen presenteren de uitkomsten van deze enquêtes onder studenten en medewerkers.

Het derde onderdeel biedt een overzicht van de bereikbaarheid van de grotere onderwijslocaties: waar liggen knelpunten? Het laatste onderdeel richt zich op de interne en externe ontwikkelingen in bijvoorbeeld het onderwijs waar Fontys in haar mobiliteitsbeleid mee te maken gaat krijgen.

3.1 De mobiliteit van studenten

Om inzicht te krijgen in het mobiliteitspatroon van studenten en hun tevredenheid over de bereikbaarheid is in het kader van de mobiliteitsagenda een korte enquête gehouden. De enquête vond plaats in juni 2016 op acht grote onderwijslocaties. In totaal zijn er 1.930 enquêtes afgenomen.

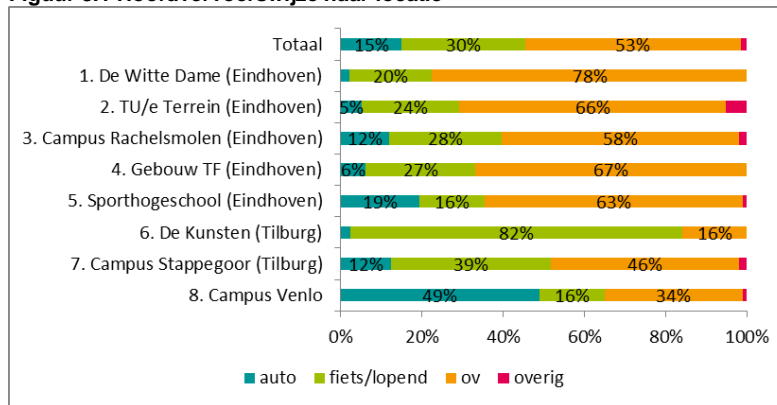
De enquête is uitgevoerd onder zowel deeltijd- als voltijdstudenten. De respons onder deeltijdstudenten was echter beperkt (66) en bleek onvoldoende om een representatief beeld van deze groep te schetsen. De resultaten zijn daarom alleen weergegeven voor de voltijdstudenten, tenzij anders aangegeven.

Vervoermiddelkeuze in perspectief

Uit de resultaten blijkt dat meer dan de helft van de studenten gebruik maakt van het openbaar vervoer om naar één van de onderwijslocaties te reizen (53%). De verdeling van studenten naar hoofdvervoerswijze staat weergegeven in Figuur 3.1. Dit hoge aandeel van het ov wordt verklaard door de keuze van de weekvariant van de ov-studentenkaart door 78% van de studenten. Deze weekvariant van de ov-studentenkaart geeft de studenten het recht om op collegedagen gratis te reizen met trein en bus.

Het percentage studenten dat met de auto komt is op het eerste gezicht vrij hoog (15%), maar dit wordt voor een groot deel verklaard door de situatie in Venlo, waar de Duitse studenten vooral met de auto op en neer pendelen (49% komt daar met de auto). De Sporthogeschool kent ook een hoog aandeel automobilisten (19%). Verder is te zien dat op centrale locaties als De Witte Dame en De Kunsten het autogebruik te verwaarlozen is.

Figuur 3.1 Hoofdvervoerswijze naar locatie



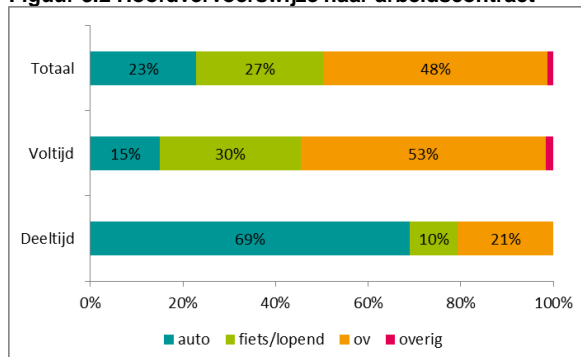
Het aandeel van de fiets is 30%. Stappegoor en de Kunsten (beiden in Tilburg) kennen een relatief hoog aandeel studenten dat met de fiets naar de onderwijslocatie reist (39% en 82%!); de locaties in Eindhoven kennen juist een veel hoger aandeel ov met als uitschieter locatie de Witte Dame.

Vervoermiddelkeuze naar deeltijd en voltijd studeren

Het al dan niet studeren in deeltijd is een andere factor die de vervoermiddelkeuze onder studenten beïnvloedt. Deeltijdstudenten zijn meestal ouder, studeren in de late middag en avond en werken veelal. Ze pendelen tussen werk, huis en studie en maken daarom relatief veel gebruik van de auto (69%). Slechts 21% van de deeltijders kiest voor het ov.

Hoewel de deeltijd studenten in de enquête slechts beperkt vertegenwoordigd zijn kan op basis van deze getallen worden vastgesteld dat het belang van de auto onder hen vele malen groter is dan bij de voltijdstudenten. Dit werd ook onderkend in de gesprekken met de instituutbeheerders.

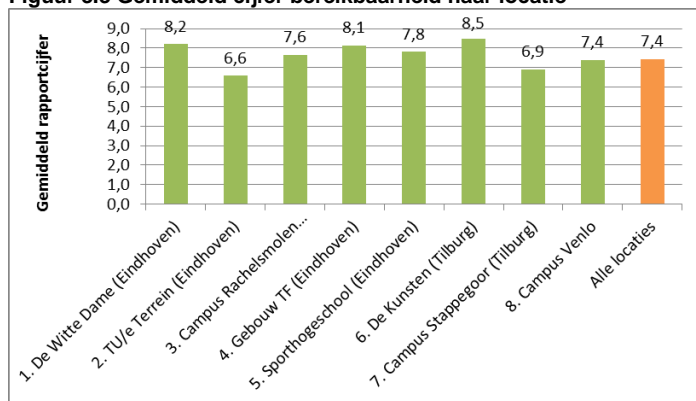
Figuur 3.2 Hoofdvervoerswijze naar arbeidscontract



De waardering van de locaties

Studenten is ook gevraagd hoe ze de bereikbaarheid van de onderwijslocaties in algemene zin beoordelen. De algemene waardering van de bereikbaarheid is ruim voldoende (7,4). Twee locaties kennen een bijzonder hoge waardering: De Kunsten in Tilburg (8,5) en de Witte Dame in Eindhoven (8,2). Beide locaties kenmerken zich door een centrale ligging in de binnenstad en een goede bereikbaarheid met vooral de fiets en ov. Minder te spreken zijn de studenten over het TU/e terrein in Eindhoven (6,6) en campus Stappegoor in Tilburg (6,9).

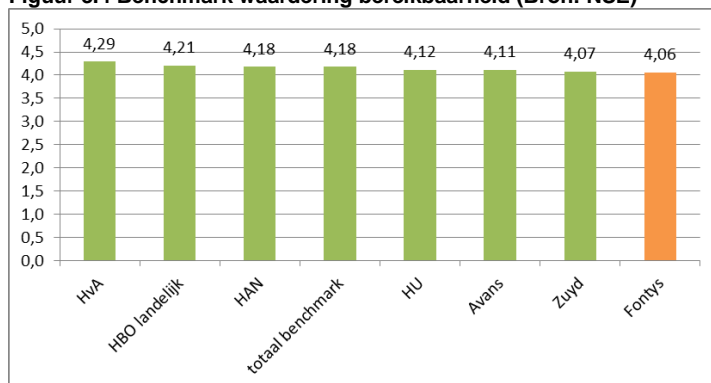
Figuur 3.3 Gemiddeld cijfer bereikbaarheid naar locatie



De Nationale Studenten Enquête (NSE) en de website Studiekeuze 1,2,3 bieden de mogelijkheid om de bereikbaarheidswaardering van de studenten in nationaal perspectief te plaatsen.

In de NSE zijn de onderwijsinstellingen op een groot aantal indicatoren beoordeeld. Er is ook een vraag in de enquête opgenomen over de bereikbaarheid van de onderwijslocaties. De bereikbaarheidsscores (schaal van 0- 5) voor hoger onderwijsinstellingen staan weergegeven in volgende tabel.

Figuur 3.4 Benchmark waardering bereikbaarheid (Bron: NSE)



Alle hoger onderwijsinstellingen in de benchmark hebben een hoge waardering. Vertaald naar een 10-puntschaal krijgen alle instellingen een score van 8 of hoger voor bereikbaarheid. Alhoewel Fontys de laagste score kent, verschilt dit slechts ongeveer 2 tiende van de instelling met de hoogste waardering.

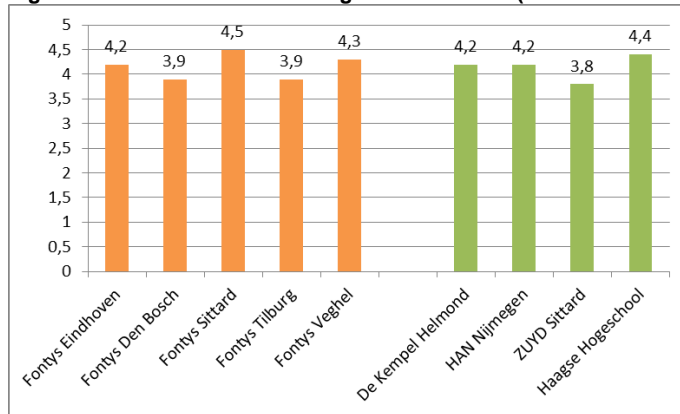
De NSE vindt ieder jaar plaats. Een vergelijking van de scores over de laatste vier jaar laat zien dat Fontys een licht positieve ontwikkeling heeft doorgemaakt.

Tabel 3.1 Ontwikkeling score bereikbaarheid (Bron: NSE)

2016	2015	2014	2013
4,06	4,04	4,05	3,97

De website studiekeuze 1,2,3 (<https://www.studiekeuze123.nl/>) beoordeelt onderwijsinstellingen op een groot aantal indicatoren, waaronder bereikbaarheid. De resultaten voor bereikbaarheid zijn alleen beschikbaar per stad. Dit leidt voor de belangrijkste Fontys steden tot de volgende bereikbaarheidsscores op een schaal van 0-5 (met als referentie enkele andere hogescholen):

Figuur 3.5 Benchmark waardering bereikbaarheid (Bron: Studiekeuze 1,2,3)



Voor zover uit dit overzicht (dat voor Fontys meerdere locaties per stad samenvat) iets valt af te leiden moet de conclusie zijn dat Fontys onder studenten heel redelijk scoort op het thema bereikbaarheid. De goede scores van Veghel en Sittard zijn opvallend. Op basis van de uitkomsten bij Fontys lijkt een goede bereikbaarheid met of een belangrijke factor bij de waardering door studenten.

Conclusies

De belangrijkste conclusie van de enquête onder studenten is dat zij tevreden zijn over de bereikbaarheid van de onderwijslocaties. Centrale, 'prettig gelegen' locaties als Witte Dame en De Kunsten worden het meest gewaardeerd. Het aandeel van de auto is laag (m.u.v. Venlo en Sporthogeschool) en de afhankelijkheid van het openbaar is relatief hoog (53%). Dit laatste heeft alles te maken met de beschikbaarheid van de ov-studentenkaart.

Factoren die dit positieve beeld in de toekomst kunnen beïnvloeden zijn de volgende:

- Fontys zet actief in op meer deeltijdstudenten. Het aandeel auto zal daarmee omhoog gaan. Dit hoeft echter niet tot parkeerproblemen te leiden zolang de pieken voor deeltijders maar buiten de lespieken voor voltijders kunnen blijven.
- De ov-studentenkaart met gratis ov voor de studenten is voorlopig veiliggesteld. Er loopt nu een traject om de gevraagde bezuinigingen op een 'zachte manier' binnen te halen. De kans is echter nog steeds aanwezig dat na de verkiezingen van 2017 de Tweede Kamer alsnog ingrijpt. De ov-bereikbaarheid van Fontys wordt dan kwetsbaar en waarschijnlijk minder hoog gewaardeerd.

3.2 De mobiliteit onder medewerkers

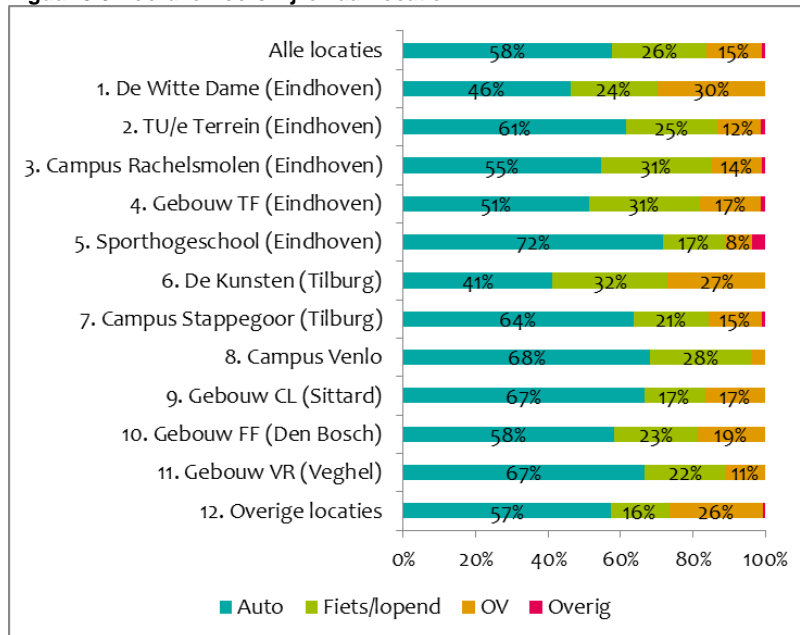
Ook onder medewerkers is in het kader van de mobiliteitsagenda een enquête gehouden. Alle medewerkers hebben hierover een mail ontvangen. De enquête is nadrukkelijk een momentopname. Het onderzoek is net voor de zomer van 2016 gehouden terwijl de nieuwe reiskostenvergoeding (zie onderdeel 'nieuwe arbeidsvoorwaarden') per 1 september 2016 van kracht is.

Vervoermiddelkeuze in perspectief

Het merendeel van de medewerkers van Fontys maakt gebruik van de auto (58%). De verdeling van medewerkers naar hoofdvervoerswijze staat weergegeven in onderstaande figuur. De locatie van de vestiging is een belangrijke verklarende factor voor de verschillen in vervoerswijzen. Zo kennen locaties in de binnenstad van Tilburg en Eindhoven een relatief laag aandeel automobilisten en een hoog aandeel fietsers/lopers t.o.v. de andere locaties. Verder spelen keuzes uit het verleden een rol. De Sporthogeschool kent een hoog aandeel automobilisten. Een mogelijke

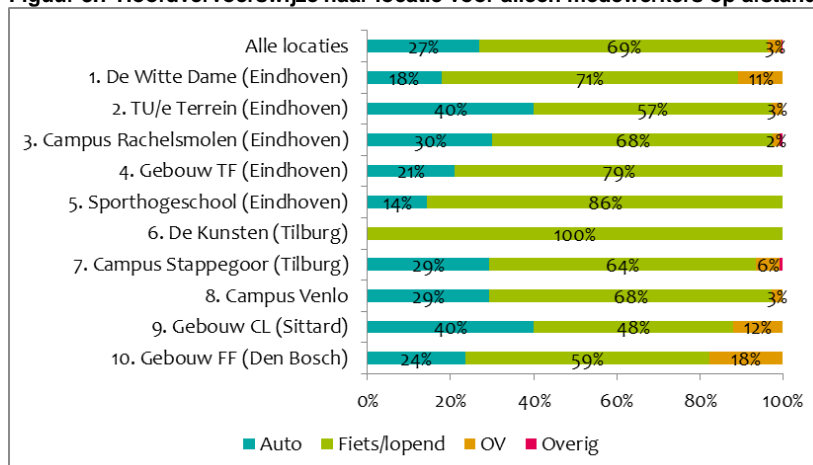
verklaring hiervoor is de verhuizing in 2012 van locaties in Sittard en Tilburg naar de nieuw opgerichte Sporthogeschool in Eindhoven. Daarnaast ligt de locatie vrij ver van het station, wat de auto een aantrekkelijker alternatief maakt.

Figuur 3.6 Hoofdvervoerswijze naar locatie



Verder valt op dat een groot deel van de medewerkers met een korte woon-werkafstand (<7,5 km) met de auto reist. Het gaat Fontys-breed om meer dan een kwart (27%). Medewerkers die in Sittard wonen en werken en zij die in Eindhoven wonen en op de Tu/e werken komen zelfs voor 40% met de auto. De fiets kan een goed alternatief zijn op deze afstand. Velen zullen echter een (goede) reden hebben voor hun keuze om met de auto te reizen. De ervaring elders leert dat deze groep een kans biedt om het autogebruik omlaag te brengen zonder hen in de problemen te brengen.

Figuur 3.7 Hoofdvervoerswijze naar locatie voor alleen medewerkers op afstand <7,5km



De waardering van de locaties

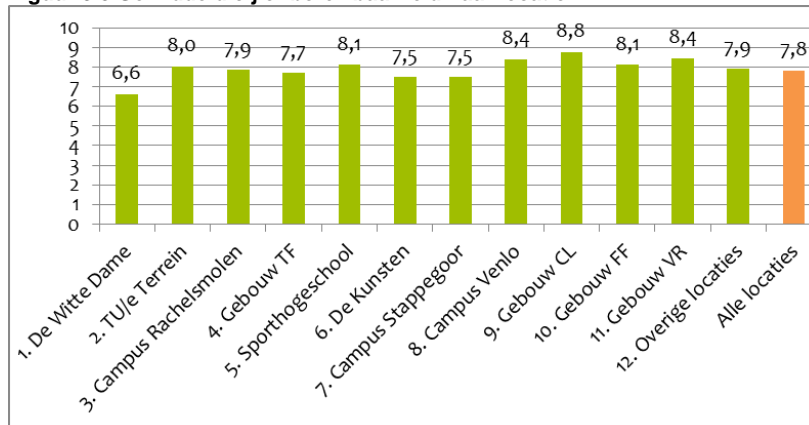
Medewerkers is gevraagd hoe ze de bereikbaarheid van de locaties in algemene zin beoordelen.

Over de verschillen in waardering zijn enkele opmerkingen te maken:

- De algemene waardering van de bereikbaarheid onder medewerkers is hoog (een 7,8).
- Er is slechts één locatie waar medewerkers minder over zijn te spreken 'De Witte Dame'.

- De relatief lage score wordt met name veroorzaakt door de medewerkers die per auto reizen. Deze waarden de bereikbaarheid van De Witte Dame met een 5,3 tegenover een 7 voor de fietsers/lopers en een 8,4 onder ov-gebruikers.

Figuur 3.8 Gemiddeld cijfer bereikbaarheid naar locatie

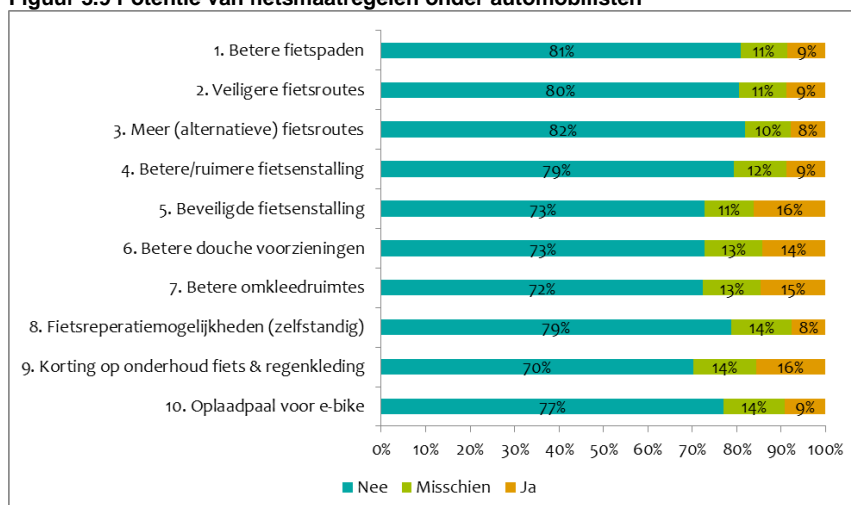


Er is geen verdiepend onderzoek gedaan naar de achtergronden van deze verschillen. Enkele opmerkingen zijn wel te maken. Automobilisten waarderen centrale locaties als De Witte Dame (in mindere mate De Kunsten) relatief laag op hun autobereikbaarheid; het autogebruik is daar onder medewerkers relatief lager dan bij andere locaties, maar de voorwaarden om in aanmerking te komen voor een parkeerplaats vanuit Fontys zijn streng. Degene die daar niet voor in aanmerking komen en toch de auto willen parkeren, moeten of in een dure parkeergarage staan of ergens gratis parkeren (ver) buiten het centrum.

Interesse in fietsmaatregelen

De medewerkers die van de auto gebruik maken is een aantal fietsmaatregelen voorgelegd. Gevraagd is of deze opties hun ervan overtuigen om voortaan met de fiets te reizen i.p.v. met de auto. De antwoorden laten zien dat de fietsmaatregelen in potentie ongeveer 10 à 20% van de automobilisten op de fiets kan doen overstappen. Denk hierbij aan fietsmaatregelen als: betere fietspaden, betere/ruime fietsenstallingen, beter douchevoorzieningen en fietsreparatiemogelijkheden.

Figuur 3.9 Potentie van fietsmaatregelen onder automobilisten



3.3 Bereikbaarheid van locaties

Bereikbaarheid van locaties: Eindhoven

Momenteel kent Fontys vijf locaties in Eindhoven: drie in het Noordoosten (gebouwen S1, S3 en H4 op campus TU/e, gebouw TF, gebouwen R3/4, R5 en R1 op campus Rachelsmolen), één in het centrum (gebouw ES (Witte Dame)) en één aan de zuidzijde (Sporthogeschool). Vanuit de huisvestingsagenda wordt (behoudens de Sporthogeschool) ingezet op een concentratie van het onderwijs en de diensten op twee locaties: 1. campus Rachelsmolen: domeinen economie, mens & maatschappij en educatie + diensten 2. campus TU/e: Techniek-domein.

De belangrijkste punten per locatie:

- **TU/e** (1.300 studenten, 500 medewerkers): voldoende parkeerplaatsen, lage waardering studenten (6,6) en hoge waardering medewerkers (8). De lage waardering van studenten wordt vooral bepaald door hen die met het ov komen. 61% van de medewerkers komt met de auto, van de studenten is dit 5%.
- **TF** (5.000 / 500); onvoldoende parkeercapaciteit op piekmomenten, 51% autogebruik onder medewerkers, 6% onder de studenten. Hoge waardering studenten: 8,1
- **Rachelsmolen** (11.000 / 1.000). Hoge parkeerdruk; 55% van medewerkers komt met de auto, 12% van de studenten. Waardering studenten: 7,6 (medewerkers 7,9).
- **De Witte Dame** (2.000 / 150), Zeer hoge waardering studenten: 8,2, zeer lage bij medewerkers: 6,6. Parkeervoorzieningen (voor medewerkers) op grote afstand; 46% met de auto.
- **Sporthogeschool** (1.700 / 140). Voldoende parkeergelegenheid, hoog autogebruik medewerkers (72%), opvallend laag aandeel fiets studenten: 16%. Waardering 7,8.

Bereikbaarheid van locaties: Tilburg en Venlo

Fontys kent twee grote goed functionerende locaties in Tilburg: De Kunsten en Campus Stappegoor. De Kunsten is gelegen in het centrum en Campus Stappegoor aan de zuidrand van Tilburg. Campus Stappegoor wordt uitgebreid in twee fases. De gebouwen gelegen aan de Meerkoldreef en prof. Gimberelaan worden in deze analyse niet meegenomen omdat deze gebouwen in 2019-2020 uit gebruik genomen worden.

De locatie Venlo kenmerkt zich door het hoge aandeel Duitse en andere internationale studenten. Voor dit type studenten is het niet aantrekkelijk om gebruik te maken van trein en bus, omdat zij geen ov-jaarkaart krijgen. Ze wonen vaak nog in Duitsland en pendelen vandaar op en neer, het liefst met de auto. Dit resulteert in een grote autoparkeerdruk waarbij de afgelopen jaren diverse keren de parkeercapaciteit is uitgebreid. Parkeren blijft (op piekmomenten) echter een knelpunt.

De belangrijkste punten per locatie:

- **Stappegoor** (11.000/ 900): parkeercapaciteit op piekmomenten beperkt, bereikbaarheid per ov als onvoldoende ervaren, voldoende waardering medewerkers (7,5) en studenten (6,9).
- **De Kunsten** (1.200/ 400): goed bereikbaar per ov en fiets. Hoge waardering studenten (8,5). Medewerkers kennen een relatief lage waardering toe aan de autobereikbaarheid (6,3). Fontys heeft beperkte eigen parkeercapaciteit en huurt extra plaatsen bij tegen een gereduceerd commercieel (gemeentelijk) tarief.
- **Venlo** (4.000/ 350): normaal voldoende bereikbaarheid per auto en fiets, beperkte bereikbaarheid per ov. Parkeren blijft (op piekmomenten) een knelpunt. Hoge waardering door medewerkers (8,4) en studenten (7,4).

Lopende acties en ontwikkelingen

Eindhoven

In Eindhoven lopen een aantal ontwikkelingen die de Fontys locaties direct raken (voor een breder overzicht zie F):

- **Ontwikkeling noordelijke station ingang:** Fontys is direct betrokken bij de plannen om het gebied ten noorden van station Eindhoven opnieuw in te richten voor fietsers en voetgangers. Deze plannen zullen de bereikbaarheid van de locaties Rachelsmolen, Tu/e en TF verbeteren.
- **Community Eindhoven Centrum Noordoost:** samenwerking van 8 partijen rond bereikbaarheid en mobiliteit (gekoppeld aan Brabants Mobiliteitsnetwerk, Beter Benutten Vervolg).
- **Parkeerbeleid Eindhoven:** voor nieuwbouwplannen is Fontys met de gemeente in onderhandeling over de te hanteren parkeernorm.
- **Agenda fiets:** er lopen verschillende plannen in Eindhoven die de fietsbereikbaarheid van de locaties zullen verbeteren.

Tilburg en Venlo

De Fontys locaties in Tilburg hebben te maken met twee overleggen:

- De community Onderwijs op Stappegoor.
- Plannen om de busverbinding met Stappegoor te verbeteren.

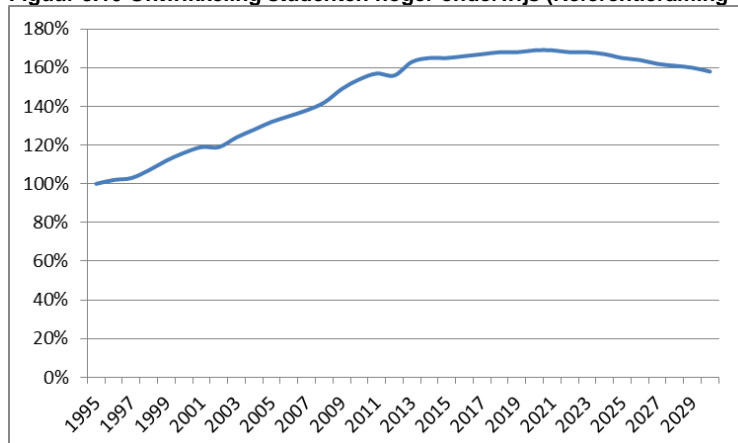
Venlo heeft vooral te maken met de verbindingen naar het oosten om het zeer hoge aandeel auto's onder Duitse studenten terug te dringen. Een pendelbus is nog geen groot succes en fietsroutes zijn in ontwikkeling.

3.4 Externe ontwikkelingen

De ontwikkeling van het aantal studenten

Ieder jaar wordt door het Ministerie van OCW berekend hoe het aantal studenten zich zal landelijk ontwikkelen in de komende jaren. De laatste raming (2015) staat weergegeven in onderstaande figuur. Te zien is dat hoger onderwijs de afgelopen 10 jaar sterk is gegroeid. Deze groei zal de komende jaren nog licht doorzetten, waarna rond 2022 een dalende trend in zal zetten.

Figuur 3.10 Ontwikkeling studenten hoger onderwijs (Referentieraming OCW 2015)



Op basis van de regionale bevolkingsprognose van het CBS personen 15-20 jaar en 20-25 jaar wordt voor Zuid-Nederland een hogere daling (ca. 15%) verwacht dan in Nederland als totaal (ca. 7%). Daarmee is de verwachting van de daling van het studenten hoger onderwijs vanaf 2022 in de gebieden waar Fontys actief is hoger dan het landelijke niveau.

Consequenties voor mobiliteitsagenda

De verwachte ontwikkeling van het aantal studenten is de komende jaren redelijk vlak, al kan dit beeld uiteraard regionaal verschillen. Aan de ene kant bevindt Fontys zich in (toekomstige) krimpgebieden, aan de andere kant is Eindhoven ook een belangrijke motor voor de nationale economie. Een vlakke ontwikkeling van het aantal studenten zal naar verwachting zorgen voor een toename van een concurrentie tussen de onderwijsinstellingen.

Ov-studentenkaart en reizen buiten de ov-spits

Met het nieuwe leenstelsel is ook de ov-studentenkaart voor studerende beschikbaar gebleven. Studenten kunnen kiezen uit twee varianten:

- De weekkaart: deze geeft recht op vrij reizen op doordeweekse dagen en zal vooral worden gebruikt door thuiswonende studenten. De overgrote meerderheid van de studenten kiest voor deze variant (78%).
- De weekendkaart: deze laat alleen vrij reizen in het weekend toe. Deze variant zal vooral voor uitwonende studenten worden gebruikt.

De ov-studentenkaart is niet zomaar weer onderdeel gaan uitmaken van het nieuwe leenstelsel. De kosten (te dragen door het ministerie van OC&W) zijn hoog en nemen met ongewijzigde opzet nog jaarlijks toe. De Tweede Kamer heeft bepaald dat er over een periode van 10 jaar € 200 miljoen op de ov-studentenkaart moet worden bespaard. Wijzigingen in de opzet van de kaart zijn echter niet toegestaan. Dus zullen de besparingen tot stand moeten komen via zachtere maatregelen.

De commissie Baljeu heeft in december 2015 een rapport neergelegd met als belangrijkste conclusie dat de gevraagde besparingen in principe via zachte weg zijn te bereiken. Dat zal dan vooral het resultaat moeten zijn van inspanningen die in de regio en in samenwerking met de onderwijsinstellingen moeten worden verricht. Als kansrijke oplossingsrichtingen presenteerde de commissie bijvoorbeeld:

- Het stimuleren van afstandsleren (door het toepassen van meer ICT in het onderwijs).
- Het anders roosteren zodat minder studenten in de dure en volle spits met het ov reizen.
- Het stimuleren van alternatieve middelen van vervoer zoals de e-bike.

Over de invulling van de regionale aanpak vinden op dit moment (medio 2016) nog besprekingen plaats tussen de ministeries van OCW (verantwoordelijk voor de ov-studentenkaart) en het ministerie van IenM (verantwoordelijk voor regionale aanpakken van Beter Benutten Vervolg). Zoals het er nu naar uitziet, zal die aanpak als maatwerk per regio in de loop van 2016 zijn beslag krijgen en zal deze bestaan uit een intensievere samenwerking tussen vervoerders, onderwijsinstellingen en overheden. Vanuit vele onderwijsinstellingen is vooralsnog zeer terughoudend gereageerd om (mede) verantwoordelijkheid te dragen voor politieke beslissingen om spitsvervoer verder te belasten (door het introduceren van een ov-jaarkaart voor MBO-studenten) en onjuiste capaciteitsplanning van vervoerders (m.n. NS).

Stelling in de mobiliteitsagenda

Vooralsnog kiest Fontys ervoor geen actief beleid te voeren op het verminderen van ov-spits bewegingen van studenten, indien deze niet rechtstreeks volgen vanuit ontwikkelingen van het onderwijs. In geval dat afstandsleren door instituten vanuit de ontwikkelingen in het curriculum meer vorm krijgt, biedt dit kansen om spits bewegingen in het ov te verminderen.

Deze mobiliteitsagenda zal de ontwikkelingen op dit vraagstuk blijven volgen, maar er is (nog) geen aanleiding voor een actief sturende rol.

3.5 Andere ambities en ontwikkelingen

Op Fontys als geheel en op locaties afzonderlijk komen een groot aantal ontwikkelingen af die raken aan mobiliteit en bereikbaarheid. Het voorgaande gaf er een zo feitelijk mogelijke weergave van. Centraal in dit onderdeel staat de wijze waarop de ontwikkelingen op de verschillende instituten overkomen en of dit aanleiding geeft tot extra acties of accenten. Het onderwijs zelf staat steeds centraal. De basis voor deze paragraaf lag in de gesprekken die zijn gevoerd met een aantal directieleden.

Uitbreiden naar Duurzaamheid?

Over het uitbreiden van de ambities naar met name duurzaamheid bestond in het algemeen overeenstemming: Fontys is dat aan haar maatschappelijke positie verplicht. Over de mate waarin dat zou moeten gebeuren en de consequenties die dat zou kunnen hebben, waren de meningen genuanceerder. In Eindhoven vreesde men consequenties voor de aantrekkelijkheid voor studenten als duurzaamheid strikt zou worden doorgevoerd in bijvoorbeeld het parkeerbeleid. Elders zag men dit niet zo en wees men er op dat andere hogescholen ook al betaald parkeren voor studenten kennen. De gesproken instituten willen allemaal een zelfstandige rol op zich nemen bij de nadere invulling, maar juist op dit punt had men sterk de behoefte aan duidelijke kaders op een hoger niveau. Alleen zo zijn de juiste afwegingen te maken en beschikken de instituten over voldoende rugdekking om ook minder populaire maatregelen te nemen.

Overigens was er weinig discussie over de reeds ingevoerde maatregelen die Fontys duurzamer maken: de nieuwe arbeidsvoorwaarden en het principe dat parkeerproblemen niet automatisch worden opgelost met het bijhuren of bijbouwen van parkeercapaciteit. Opvallend was ook dat er breed draagvlak bestond voor een aanvullende methode om de parkeervraag te reduceren: onderscheid maken tussen productief parkeren (nodig voor de onderwijsambities van Fontys) en consumptief parkeren (omdat de medewerker/student zelf graag met de auto wil komen). De eerste groep zou voor moeten gaan op de tweede.

De buitenwereld binnen en nieuwe vormen van onderwijs

In het kader van een bredere kijk op de agenda kwamen de meeste instituten ook met de trends in het onderwijs. Een van de trends vatten we hier samen onder de term 'De Buitenwereld binnen' en staat voor alle verschijnselen waarbij onderwijs niet beperkt blijft tot een interactie van student en docent in een vast lokaal met een vast ritme, maar steeds meer de inbreng van relatieve buitenstaanders vergt (ook marktpartijen) om het onderwijs en onderzoek nog beter te laten aansluiten, deeltijdstudenten die tot laat in hun levenspad onderwijs blijven volgen, tussen locaties en andere activiteiten pendelende docenten, enzovoort. Al deze ontwikkelingen leggen claims op de bereikbaarheid van onderwijslocaties. De flexibiliteit die wordt gevraagd vergt een hogere inzet van de auto (en dus meer parkeerplaatsen), extra aandacht voor andere vormen van vervoer of de inzet van ICT. Voor wat betreft de parkeervraag gaat het om een extra claim om ruimte te scheppen voor productief parkeren. Nu al bestaan er klachten over deze voor het onderwijs zo belangrijk mensen die te lang op zoek zijn naar een vrije parkeerplaats.

In een aantal gevallen kan volgens de gesprokenen een bredere inzet van ICT een oplossing bieden, bijvoorbeeld om pendelen voor regelmatig terugkerend van stafmedewerkers overleg te voorkomen. Daarvoor liggen bij Fontys nog veel kansen. Een hogere inzet van ICT binnen het onderwijs zal volgens de gesprokenen juist niet tot minder pendelverkeer (van studenten) leiden. Fontys is zeer terughoudend met de inzet van ICT (trajecten blended learning) omdat ze bouwt op een onderwijsvisie waarin vooral het contact met docenten maar ook met andere studenten centraal staat. De opleiding FHICT zelf was daar het meest uitgesproken over: leerlingen worden geacht de hele dag op de campus te zijn en in kleine groepjes samen te werken onder begeleiding

van vaak iemand uit de markt. Dit betekent niet dat er geen kansen liggen om ICT ondersteunend aan het onderwijs te gebruiken en daarbij bijvoorbeeld het reizen in de ov-spits te ontlasten.

Leven Lang Leren

Onderwijs stopt niet na de eerste baan. Steeds meer mensen volgen onderwijs tijdens hun werk. Een flexibele arbeidsmarkt waarbij werkactiviteiten veranderen vraagt om een leven lang leren. Meerdere instituten van Fontys kennen een Leven Lang Leren Agenda (LLLA). Werkenden volgen momenteel al (in deeltijd) onderwijs. Deze ontwikkeling zal in de toekomst alleen maar toenemen.

Voor deze studievormen geldt dat ze zich richten op reeds werkenden die de studie moeten combineren met soms een voltijd baan. Van deze mensen wordt een grote flexibiliteit in hun dagindeling gevraagd, een flexibiliteit waar Fontys op in moeten spelen door verschillende vormen van bereikbaarheid van de locaties te bieden, elk op een hoog niveau. Vooral de auto (met genoeg vrije parkeerplaatsen) zal daarbij aandacht behoeven. Dit hoeft geen probleem te zijn als deze vormen van onderwijs buiten de reguliere lesuren plaatsvinden; dan is er meer parkeerruimte beschikbaar. Een veel hogere gebouwbezetting heeft echter ook consequenties voor Fontys.

Het belang van bereikbaarheid voor studenten

Via enquêtes is er inzicht verkregen in de waardering van de bereikbaarheid onder studenten en medewerkers (zie voorgaand hoofdstuk). De waardering voor de bereikbaarheid van de locaties van Fontys is over het algemeen redelijk. Dit is opvallend omdat er verschillen zijn tussen locaties in de kwaliteit van voorzieningen die worden geboden. In vergelijking tot andere hoger onderwijsinstellingen scoort Fontys echter (beperkt) minder goed op bereikbaarheid.

Hoe zwaar deze score op het onderdeel bereikbaarheid weegt in de totale beoordeling van de Hogeschool of een specifiek instituut is moeilijk aan te geven. Dit speelt vooral een rol bij de studiekeuze en dus bij de concurrentie om nieuwe studenten. Voor de één zal een rechtstreekse busverbinding doorslaggevend zijn in de studiekeuze, de ander gaat meer op reputatie af of de specifieke modules die worden aangeboden. In de 123Studiewijzer speelt bereikbaarheid nauwelijks een rol. De meningen van de gesproken personen binnen Fontys over de rol van bereikbaarheid bij de studiekeuze lopen uiteen. Sommigen zien bereikbaarheid als een grote positieve kwaliteit waar Fontys zich actief mee moet profileren, anderen verwachten alleen dat de basis op orde is en verwachten niet dat bereikbaarheid een aspect is waarmee Fontys nieuwe studenten aantrekt.

3.6 Samenvatting van de analyse en centrale conclusies

De analyse leidt voor de mobiliteitsagenda tot een groot aantal constatering die zijn samen te vatten in drie centrale conclusies. Deze conclusies zullen ook centraal staan in de uitwerking van deze agenda. Het volgende schema vat dit samen. De centrale conclusies zijn nader uitgewerkt.

1. **De buitenwereld binnen.** Het externe werkveld wordt voor het onderwijs steeds belangrijker. Denk aan het bedrijfsleven dat les geeft of de uitwisseling met andere locaties en instituten. Fontys speelt daar met haar onderwijsvormen en onderzoek goed op in. Dit heeft echter consequenties voor de bereikbaarheid van de verschillende instituten. Fontys zal er voor moeten zorgen dat de instituten juist voor deze vormen van mobiliteit goed bereikbaar moeten zijn.
2. **Waardering van bereikbaarheid geen eentonig beeld.** Het belang van goede bereikbaarheid waardoor studenten de keuze voor Fontys maken is niet evident.

Studenten en medewerkers waarderen bereikbaarheid ook soms verschillend. De meningen zijn verdeeld en de cijfers spreken elkaar deels tegen. Duidelijk is wel dat Fontys op dit punt niet meer dan gemiddeld scoort en dat er voor bepaalde locaties een afbreukrisico is. De TU/e in Eindhoven en Stappegoo in Tilburg scoren volgens eigen onderzoek bij studenten onder de 7 (De Witte Dame en De Kunsten scoren ruim meer dan een 8). In de mobiliteitsagenda zal een duidelijke keuze gemaakt worden om de bereikbaarheid (of het beeld daarvan) voor deze locaties te verbeteren. Hierbij wordt rekening gehouden met de ontwikkelingsplannen voor de locaties die voortvloeien uit de het Huisvestingsprogramma 2015-2024.

- 3. Mobiliteit is organisatie.** Mobiliteit heeft raakvlakken met zeer veel aspecten van Fontys: van de conciërge op locaties, tot de centrale diensten en de verantwoordelijken voor onderwijs op een locatie. Wie wat doet en of alles wat zou moeten gebeuren wel gebeurt is daarom lastig vast te stellen. Wie is verantwoordelijk voor bedrijfsfietsen op een locatie als die nodig lijken? Wie voor acties om de duurzaamheid te vergroten? De mobiliteitsagenda zal hier tot keuzes komen.

Interne analyse

- Fontys mobiliteitsbeleid leidend maar onvoldoende uitgewerkt en breed.
- Tevredenheid over bereikbaarheid is gemiddeld.
- Enkele locaties scoren slecht en kennen parkeerproblemen die de kwaliteit van het onderwijs treffen (externen).
- Hoog autogebruik (27%) van medewerkers op fietsafstand.
- Rond mobiliteit onduidelijkheden over wie waar verantwoordelijk voor is.
- Geen organisatie voor mobiliteit en monitoring van kpi's

Externe analyse

- Groei aantal studenten lijkt tot staan te komen; grotere concurrentie.
- Acties vanuit vervoerders en ministeries om studenten afhankelijk van OV terug te brengen (spits).
- Acties vanuit de regio's om bereikbaarheid te vergroten.

Ambities Fontys

- Goed onderwijs met goede bereikbaarheid (onder studenten).
- De buitenwereld binnen.
- Maatschappelijke verantwoordelijkheid en duurzaamheid.

Centrale conclusies

- De buitenwereld komt in het onderwijs steeds meer binnen en dit stelt eisen aan het mobiliteitsbeleid.
- Sommige locaties zijn slecht bereikbaar.
- Mobiliteit is organisatie: Fontys is op vele gebieden rondom mobiliteit actie aan het ondernemen; dit vergt extra afstemming.

4 Ambitie en uitgangspunten

Deze mobiliteitsagenda maakt rond mobiliteit een aantal keuzes. Deze keuzes staan centraal in dit hoofdstuk. De onderbouwing van die keuzes komt voort uit de analyse die is gemaakt en dan met name de drie hoofdpunten (zie ook hoofdstuk Analyse):

1. De buitenwereld komt in het onderwijs steeds meer binnen en dit stelt eisen aan het mobiliteitsbeleid.
2. Sommige locaties hebben te maken met een slechte bereikbaarheid (of een beeld daarvan). Dit kan op den duur de aantrekkelijkheid van die locatie beïnvloeden.
3. Mobiliteit is organisatie: Mobiliteitsbeleid raakt de organisatie op diverse vlakken; dit vergt extra afstemming.

Deze drie onderwerpen komen uit de analyse van materiaal en gesprekken naar voren. Verder is in de gesprekken ingegaan op de ambities van Fontys. De resultaten van deze gesprekken zijn getoetst aan de ambities in de mobiliteitsvisie en Fontys 2020. Dit heeft geleid tot een herijking en herformulering van de ambities van de mobiliteits-visie en plan. Om de ambities om te kunnen zetten tot acties zijn ze voor de mobiliteitsagenda vertaald tot leidraden.

Ten aanzien van het Mobiliteitsbeleid heeft Fontys in eerder verband al een drietal keuzes gemaakt die randvoorwaardelijke zijn voor het invullen van de maatregelen. Deze zijn:

1. Inzetten op stimulerende maatregelen, de keuzevrijheid van studenten en medewerkers blijft voorop staan.
2. De huidige platte en flexibele organisatie structuur van Fontys mag niet worden aangetast en dient waar mogelijk te worden versterkt bij de aanpak van de kwesties op deze Mobiliteitsagenda.
3. Het aantal parkeerplaatsen op een locatie wordt – behoudens bijzondere omstandigheden – niet uitgebreid. Er wordt geen geld overgeheveld van het onderwijs naar bereikbaarheid.

De uitwerking van de agenda zal plaatsvinden aan de hand van drie leidraden:

- Leidraad 1. Dienend aan het primaire proces (het onderwijs en onderzoek)
- Leidraad 2. Maatschappelijk verantwoorde mobiliteit
- Leidraad 3. Duurzame bereikbaarheid van locaties

Zoals hierna in de uitwerking per leidraad naar voren komt bevatten de leidraden tegenstrijdigheden. De volgorde van de leidraden is bepalend voor de keuzes van de in te zetten mobiliteitsmaatregelen; het primaire proces is dus leidend. De aanpak van het parkeerprobleem op een locatie moet de bereikbaarheid verbeteren *in zoverre dat de continuïteit van het onderwijs niet wordt aangetast*. In de afweging 'bereikbaarheid van een locatie oplossen door de parkeercapaciteit uit te breiden' versus 'het streven naar maatschappelijke verantwoordelijkheid' is het laatste leidend. De afweging zal niet altijd zwart wit zijn en de keuze niet altijd eenvoudig. Er ontstaat wel een heldere besluitvorming door de situaties transparant op deze drie hoofdlijnen te beoordelen. Zo sluit de agenda het beste aan op de principes die al zijn geformuleerd in de Mobiliteitsvisie en Focus 2020.

4.1 Leidraad 1: dienend aan het primaire proces (onderwijs en onderzoek)

Uitgangspunt 1: goede bereikbaarheid voor bepaalde groepen is essentieel om de continuïteit van het onderwijs te garanderen. Daarbij horen voldoende auto- en fietsparkeerplaatsen.

Het eerste principe waarlangs de mobiliteitsagenda wordt uitgewerkt is dat het beleid dienend moet zijn aan het primaire proces: het onderwijs. Dit principe werd in ieder interview over de ambities van Fontys rond de mobiliteitsagenda als leidend principe gezien.

Twee conclusies staan centraal bij de nadere invulling van deze leidraad:

- Een goede bereikbaarheid (met alle modaliteiten) als onderdeel van de keuze voor een opleiding
- De buitenwereld zal steeds meer binnen de schoolmuren komen

Aantrekkelijk blijven voor studenten (hoe belangrijk is bereikbaarheid?)

Het primaire proces van Fontys is bieden van hoogwaardig hoger beroepsonderwijs en onderzoek. De acties op het gebied van bereikbaarheid en mobiliteit dienen daarom het onderwijs te ondersteunen. Medewerkers en studenten moeten niet belemmerd worden in hun participatie in het onderwijs door problemen omtrent bereikbaarheid. Een lage waardering van een locatie door studenten duidt op concrete problemen die zij ervaren en kan voor volgende generaties hun keuze voor onderwijs op Fontys mede bepalen.

Voor het onderwijs is bereikbaarheid een afgeleide: iedereen moet op tijd en zonder bereikbaarheid irritaties aan de les kunnen deelnemen. Op de eerste plaats gaat het dan om de aanwezigheid van voldoende en goede stallingplaatsen voor de fiets. Ook zullen de locaties per ov voldoende bereikbaar moeten zijn. Voor het onderwijs is de auto ook belangrijk. Uit de ambitiegesprekken blijkt dat een aanzienlijk deel van de studenten het aanbod aan parkeerplaatsen meeneemt in hun overweging voor de keuze van een opleiding. Hierbij wordt genoemd dat Brabant een autocultuur kent (velen wonen in kleine dorpjes). Het op peil houden van parkeercapaciteit is naast een goede bereikbaarheid per fiets en ov van groot belang voor de aantrekkelijkheid van Fontys in de onderwijsmarkt.

Het belang van autobereikbaarheid geldt voor één locatie in het bijzonder. Locatie Venlo kent een groot aantal Duitse studenten. Zij wonen vaak nog in Duitsland en pendelen van daar op en neer. Dit heeft te maken met de Duitse auto-mindset (statussymbool), slechte ov-verbindingen en de Nederlandse ov-studentenkaart die niet geldt voor reizen in Duitsland. Het gevolg is een zeer hoge parkeervraag onder studenten op locatie Venlo.

De Buitenwereld Binnen: de gevolgen

De toeloop van externe partijen uit het werkveld stelt speciale eisen aan de bereikbaarheid. Ze heeft onder andere tot gevolg dat de vraag naar parkeerruimte toeneemt. Enerzijds door externen die bij Fontys parkeren, anderzijds door Fontys medewerkers die met de auto komen omdat zij later op de dag naar bedrijven en instellingen moeten reizen. De mate van samenwerking met het werkveld verschilt wel per instituut. Op de locaties met instituten die meer en meer samenwerken met de buitenwereld, dient er met een groeiende parkeervraag rekening gehouden te worden. Dit kan z'n beslag krijgen in de uitwerking van het parkeerbeleid (zie uitgangspunt 7). Verder is het van belang dat externen goed geïnformeerd worden over de mogelijkheden om per ov en fiets naar Fontys te reizen. Vaak zijn zij niet bekend met de mogelijkheden op dit vlak.

4.2 Leidraad 2: Maatschappelijk verantwoorde mobiliteit

Fontys als onderwijsinstelling is dienend aan de samenleving en wordt gefinancierd met publiek geld. Fontys zal ook in haar mobiliteitsbeleid maatschappelijke verantwoordelijkheid nemen mede door in haar beleid te sturen op duurzame bereikbaarheid en reisgedrag. Dit aspect komt in vele facetten terug in de plannen en in de gesprekken die in het kader van deze agenda zijn gevoerd. Reiskostenvergoeding die de keuze voor de vervoerswijzen met voorkeur stimuleert is reeds geldend beleid.

Een dwingende vertaling van dit principe kan tot tegenstrijdigheden leiden met de continuïteit van het onderwijs (zie onder 1). Bij de nadere uitwerking van maatschappelijke verantwoordelijkheid erkent de agenda de prioriteitstelling van het primaire proces en zijn er vier uitgangspunten gedefinieerd.

Uitgangspunt 2: Actief beleid voor verbetering van fiets- en looproutes (alleen en met partners) en het stimuleren van ov-reizen. De voorkeursvolgorde van de vervoerswezen blijft voor Fontys leidend.

- Verdere maatregelen ten behoeve van een goede fiets en ov-bereikbaarheid van de locaties. Alle basisfaciliteiten voor in ieder geval fiets en openbaar vervoer op orde (stallingen, looproutes ov)
- Verdere ondersteuning van het ov reisgedrag door een actieve communicatie en het inzetten van dienstdiensten en – auto's op de locaties waardoor voor medewerkers deels de noodzaak vervalt om met de auto te komen als men overdag een afspraak elders heeft.
- Geen uitbreiding parkeercapaciteit auto's zonder dwingende reden (reeds geldend principe).

Uitgangspunt 3: Actief inzetten op maatregelen die het aantal verplaatsingskilometers terugbrengen

De belangrijkste uitwerking van dit uitgangspunt betreft het inzetten op betere ICT-faciliteiten om medewerkers onnodig heen-en-weer reizen tussen locaties te besparen. Door te investeren in goede en betrouwbare faciliteiten kan dit gestimuleerd worden. Vooral in routinematige afspraken – waarbij men elkaar al kent – kan iedereen zo vanaf zijn eigen werklocatie participeren. Op verschillende plekken binnen Fontys wordt hier al ervaring mee opgedaan. Volgens leden van de Medezeggenschapsraad kan Fontys veel geld besparen door in deze faciliteiten centraal te investeren. Het gaat om apparatuur, programmatuur maar ook conference rooms en afsluitbare vergaderruimtes. Het faciliteren van thuiswerken, indien dat past binnen het beleid van een instituut of dienst, kan ook zorgen voor reductie van verplaatsingskilometers en druk op parkeerterreinen.

Vanuit de onderwijsvisies van Instituten kunnen online faciliteiten ook (ondersteunend) ingezet worden voor het onderwijs c.q. het contact met de studenten.

Het stimuleren van carpoolen past ook binnen het op een verantwoorde wijze omgaan met mobiliteit. Het zorgt enerzijds voor verlaging van de parkeerdruk op de onderwijslocaties en heeft ook financiële voordelen voor degene die samen reizen.

Met gemeentes en aanbieders van studentenhuisvesting vindt afstemming plaats over de gewenste kwantiteit en kwaliteit van studentenhuisvesting om daarmee obstakels voor studenten, in de keuze om op kamers te gaan, zoveel mogelijk te beperken. Fontys participeert in Tilburg en Eindhoven al in Taskforces op dit gebied. Er wordt niet ingezet op het zelf ontwikkelen van studentenhuisvesting.

Uitgangspunt 4: Fontys zal actief contact zoeken met en open staan haar directe omgeving. Zo kan worden gezocht naar mogelijkheden om van elkaar te profiteren, maar ook om mogelijke overlast te verminderen.

De meeste locaties van Fontys bevinden zich in de stad en hebben te maken met een omgeving waar bewoners, bedrijven en voorzieningen dagelijks te maken hebben met de stromen studenten en een campus complex dat meer of minder is afgesloten van die omgeving. Concreet komen er soms vanuit omwonenden klachten over parkeeroverlast. Fontys kiest met dit uitgangspunt niet zozeer voor het slechten van alle barrières naar die omgeving (het aanbrengen van slagbomen bij de parkeerterreinen is om allerlei redenen nuttig), maar wil haar omgeving wel actiever betrekken bij de keuzes die Fontys maakt.

In gebieden die wel kwetsbaar zijn en waar mensen last kunnen ondervinden zal Fontys het volgende doen:

1. Monitoren wat er precies aan de hand is en hoe groot het probleem is (hoeveel auto's van Fontys, hoe hoog is de parkeerdruk?).
2. Een duidelijk overzicht hebben van de eigen acties (vanuit duurzaamheid / parkeren) die lopen om het autogebruik terug te dringen; waar nodig en bij bepaalde locaties een extra accent (bijvoorbeeld communicatie over de risico's op parkeeroverlast).

Beide acties bieden echter geen garantie dat niemand in de buurt gaat parkeren en overlast veroorzaakt. Redelijkerwijs kan Fontys ook niet worden aangesproken voor het parkeergedrag van medewerkers en studenten. Daarom als derde:

3. Mochten er desondanks duidelijke signalen zijn van parkeeroverlast veroorzaakt door Fontys, dan zal Fontys zelf contact zoeken met buurt én gemeente. In laatste instantie is een oplossing voor het probleem de invoering van betaald parkeren (wat gevoelig ligt en waar Fontys niet over gaat).

Uitgangspunt 5: Fontys is actief betrokken bij lokale initiatieven vanuit de omgeving dan wel initiatief nemen om haar locaties voor duurzamer vervoerswijzes beter bereikbaar te maken.

Veel van de gewenste acties op het gebied van mobiliteit liggen buiten Fontys: regionaal ov beleid, fiscale regelgeving rond reiskosten, commerciële ontwikkelingen rond leaseauto's of andere aanbieders van mobiliteit. Dit geldt zeker ook voor duurzaamheid. Vanuit de betrokken gemeenten lopen verschillende initiatieven die tot doel hebben om de locaties bereikbaar te houden. Fontys is daar al actief bij betrokken en dat wordt in deze agenda gecontinueerd. Wel zal Fontys (voor zover dat dit nog niet gebeurde) een extra accent plaatsen bij initiatieven die tot doel hebben om juist de duurzaamheid te versterken. Het gaat dan niet alleen om overleggen in de directe omgeving van haar locaties maar ook op bredere initiatieven als het Brabants Mobiliteitsnetwerk en de activiteiten die daar worden ontplooid. Waar nodig zal Fontys daarbij een proactieve rol spelen.

De betrokkenheid van Fontys bij dit soort overleggen is vooral ook een organisatievraagstuk. Degene die namens Fontys participeert doet dat zowel vanuit een locatie of een deelbelang, als vanuit de hele organisatie. Afstemming en oog voor extra kansen die mogelijk zijn opdoemen is dan ook essentieel: deelname aan acties, relatie met eigen reiskostenbeleid, studentenmobiliteit, enzovoort.

4.3 Leidraad 3: Structurele bereikbaarheid van locaties

Deze derde lijn is vooral gekoppeld aan de huisvestings situatie van Fontys op de diverse locaties. Een onderwijslocatie die slecht bereikbaar is verliest aan gebruikswaarde en daarmee aan economische waarde; studenten blijven weg en kiezen voor een beter bereikbare hogeschool. De mobiliteitsagenda zet daarom in op duurzame bereikbaarheid, waarmee ze wil zeggen: toekomstbestendig in economische zin, zonder dat de maatschappelijke verantwoordelijkheid rond duurzaamheid van Fontys in het geding komt.

Uitgangspunt 6: Gebouwbeheerders op locaties worden mede verantwoordelijk voor de uitvoering van maatregelen en de bereikbaarheid van hun locatie

Deze mobiliteitsagenda gaat bij het invullen van deze leidraad van de volgende punten uit:

- **Bereikbaarheid is altijd ondergeschikt aan het primaire proces en duurzaamheid.**
Knelpunten in het onderwijs (studenten blijven weg) kunnen wel aanleiding zijn voor extra acties rond bereikbaarheid. Deze knelpunten hebben voorrang. Concreet betekent dit dat er serieus gekeken zal worden naar de problemen die externen ondervinden om een parkeerplek bij de onderwijslocaties te vinden.
- **Bereikbaarheid is maatwerk** en sterk afhankelijk van de locatie, de gevestigde instituten en de omgeving. Het is daarmee ook in sterke mate een lokale verantwoordelijkheid, passend bij de decentrale structuur van Fontys. Centrale principes vanuit de centrale diensten kunnen de zelfredzaamheid op de locaties helpen.
- **Bereikbaarheid verbeteren is iets wat Fontys niet alleen af kan.** Samenwerken met de omgeving hoort daar nadrukkelijk bij. Idealiter gebeurt dat in regio van de locatie door gespecialiseerde personen bij de centrale diensten.

De verantwoordelijkheid van Fontys voor de bereikbaarheid gaat niet veel verder dan de poort. Als er een storing is bij de NS of een grote file op de A2 heeft Fontys daar direct last van zonder daar enige invloed op uit te kunnen oefenen. De uitwerking van deze leidraad heeft dan ook vooral betrekking op de bereikbaarheid van de locaties zelf. Het gaat dan niet alleen om parkeerplaatsen maar nadrukkelijk ook over voldoende stallingsplaatsen voor de fiets en de OV-bereikbaarheid.

Het verbeteren van de bereikbaarheid is per locatie nader uitgewerkt. Aparte aandacht behoeft daarbij de wijze waarop de acties worden georganiseerd.

Uitgangspunt 7: Voor heel Fontys geldt een parkeerbeleid dat parkeeroverlast op specifieke locaties moet voorkomen. Binnen dit generieke beleid is de invulling van het beleid per locatie maatwerk met een belangrijke verantwoordelijkheid voor de gebouwbeheerder.

Fontys zal een document opstellen dat voor alle locaties een kader biedt om eventuele parkeerproblemen aan te kunnen pakken. Het document regelt de basisprincipes, verantwoordelijkheden en de te nemen stappen / verschillende vormen van acties die per locatie nader kunnen worden ingevuld. De invulling van dit parkeerbeleid ligt dus bij de locaties zelf (NB het gaat niet om parkeren bij nieuw- of verbouw).

Voor dit parkeerbeleid gelden van de mobiliteitsagenda de volgende overwegingen:

- De eindverantwoordelijkheid voor het parkeerbeleid ligt bij het CvB die zich laat adviseren door dienst H&F en P&O (= bewaken van de kaders). De invulling ligt bij de locaties zelf en dan met name de Gebouwbeheerder.
- Er komt geen extra capaciteit

- Keuzevrijheid van eenieder staat voorop. Er worden op voorhand geen groepen van het parkeren uitgesloten.

Parkeerbeleid als stappenplan

Het parkeerbeleid van Fontys is in essentie een stappenplan waarvan de volgorde centraal is vastgelegd maar waarvan het ritme van de uitvoering per locatie zal verschillen. Dit gebeurt in samenspraak tussen de gebouwbeheerder en de verantwoordelijke vanuit dienst H&F. De stappen te nemen bij eventuele parkeerproblemen zijn in volgorde:

4. Optimaliseren terreininrichting

Er zijn soms nog plekken te winnen door de terreininrichting kritisch te bekijken. De herinrichting mag echter niet ten koste gaan van de kwaliteit van fiets- of looproutes op het terrein.

5. Afsluiten van het terrein met slagboom

Het gevolg van deze actie is dat in ieder geval de mensen die niets op de locatie te zoeken hebben worden geweerd. Alleen medewerkers en studenten met een pas hebben toegang. Als er inderdaad auto's van anderen stonden zal de parkeerdruk hierdoor afnemen. Dit is momenteel o.a. op de TU/e campus en op TF al het geval.

6. Optimaliseren acties duurzaamheid om parkeerdruk te verlichten

De meeste acties rond duurzaamheid spelen op een Fontys breed niveau, denk aan de reiskostenregeling en de communicatie. In sommige gevallen zal dit beleid per locatie moeten worden aangevuld. Dit zal vooral aan de orde zijn als er sprake is van parkeerproblemen. Denk dan aan het beschikbaar stellen van dienstfietsen of dienstauto's om de auto in het woon-werkverkeer terug te dringen.

7. (in het uiterste geval:) Het invoeren van betaald parkeren per locatie

Alleen in het uiterste geval zal op een locatie betaald parkeren worden ingevoerd. De mogelijkheid wordt daarbij open gehouden dat er in de tariefstelling wordt gedifferentieerd naar groepen (in lijn met de drie leidraden). Dit is ter beslissing aan de Stuurgroep op het moment dat dit zich voorhoudt. Wel zal bij de uitwerking van het betaald parkeren voor Fontys brede regels worden gekozen, zodat medewerkers niet op de ene locatie € 1,10 aan de poort moeten betalen en op een andere € 20,- via de reiskostenvergoeding wordt verrekend.

TU/e legt Fontys eenzelfde parkeerbeleid op als haar medewerkers en studenten. Vanaf 2019 zullen studenten en medewerkers zelf moeten betalen om op Campus TU/e te kunnen parkeren.

Beleid rond aanvullende voorzieningen per locatie

Elke locatie regelt zelf voorzieningen die ze nodig acht voor een goed functioneren, soms worden daarbij gebruik gemaakt van diensten die door H&F / P&O worden aangeboden. Denk aan bedrijfsauto's, bedrijfsfietsen, een pendelbus of het actief deelnemen aan overleggen om de bereikbaarheid te verbeteren. Deze mobiliteitsagenda heeft tot doel om deze rolverdeling in de toekomst nog beter tot haar recht te doen komen en in acties om te zetten.

4.4 Organisatie

Mobiliteit binnen een instelling als Fontys is vooral een kwestie van een goede organisatie. Er zal een bepaalde mate van afstemming moeten zijn tussen locaties maar ook tussen verschillende ondersteunende diensten en met de omgeving. Tegelijkertijd zal de vrijheid van opereren voldoende geborgd moeten zijn. Eén van de kernelementen van Fontys is de platte

organisatiestructuur met een grote verantwoordelijkheid bij de instellingen en op de locaties. De mobiliteitsagenda ondersteunt dit.

Duidelijkheid krijgen over de organisatie gaat in feite vooraf aan de vervolgacties van deze agenda.

- Dit zal moeten gelden voor de organisatie rond de uitvoering van de mobiliteitsagenda (op projectniveau): de eindverantwoording, de samenstelling en taak van de werkgroep, eventuele budgetten.
- De agenda wil ook duidelijkheid bieden voor de algemene organisatie rond het thema mobiliteit (op operationeel niveau). Blijft de huidige rolverdeling met een leidende positie van de instituten in stand, hoe gaat dat eruit zien bij de verschillende deelonderwerpen.

Beide lijnen (project en operationeel) lopen bij aanvang door elkaar heen maar gaandeweg zal het project 'Uitvoering' worden afgerond en zal binnen Fontys een blijvende organisatie rond mobiliteit in stand moeten blijven.

Stuurgroep Mobiliteit en Bereikbaarheid		
Directeuren onderwijs	Portefeuillehouder	Directeuren diensten
	Centraal Adviseur	

Werkgroep Mobiliteit en Bereikbaarheid per campus/locatie		
Gebouwbeheerders		Vertegenwoordigers diensten
	Mobiliteitscoördinator	

Centrale verantwoordelijkheid en stuurgroep

De eerste stap zal het aanstellen van een portefeuillehouder mobiliteit binnen het CvB moeten zijn. Deze persoon zal onder meer optreden als trekker van een **Stuurgroep Mobiliteit** met partners: de centraal verantwoordelijke mobiliteit arbeidsvoorwaarden (directeur P&O), de centraal verantwoordelijke mobiliteit fysieke maatregelen (directeur H&F) en vertegenwoordiging vanuit het onderwijs. De stuurgroep werkt op basis van de Mobiliteitsplannen en heeft als voornaamste taak om toe te zien op de voortgang van de uitvoering en om waar nodig die bij te stellen.

Deze stuurgroep wordt ondersteund door een toegewezen **Strategisch Adviseur Mobiliteit (SAM)**. Deze adviseur is de linking pin tussen de stuurgroep en de uitvoering en vervult voor de Stuurgroep een secretariaatsrol. Samen met de mobiliteit coördinator is hij onder meer verantwoordelijk voor de coördinatie van die uitvoering.

De stuurgroep vervult haar taak aan de hand van **jaarplannen** met daaraan gekoppeld een evaluatie van het voorafgaande jaar. De kpi's maken een centraal onderdeel uit van deze jaarplannen. De vergaderfrequentie is ongeveer twee keer per jaar.

Uitvoering van de mobiliteitsagenda

De uitvoering van de agenda ligt bij de MB (mobiliteit coördinator) . Zijn eerste taak zal zijn om met vertegenwoordigers van relevante locaties (gebouwbeheerders) en van de faciliterende diensten een werkgroep te formeren. Directe taak van de werkgroep is de uitvoering van de roadmap en de coördinatie van de lopende acties. Op den duur (met een lagere frequentie) zal deze werkgroep zich omvormen tot regulier mobiliteitsoverleg.

Op enkele centrale locaties (Rachelsmolen, Tu/e – TF, Stappegoor, Venlo) zal de gebouwbeheerder een eigen team opzetten om de uitvoering van de maatregelen te coördineren.

4.5 Kwantificering ambities en monitoring

De leidraden met bijbehorende uitgangspunten zijn in algemene termen geformuleerd. De agenda kiest er voor om de ambities van Fontys niet in algemene zin te kwantificeren. Het mobiliteitsbeleid is zeer divers en vergt aandacht op een groot aantal terreinen. Dit maakt monitoring niet minder relevant omdat op een aantal terreinen verdere acties zijn gekoppeld aan nog te verwachten ontwikkelingen.

De volgende kpi's gelden voor deze mobiliteitsagenda:

Leidraad 1: dienend aan primaire proces

1. Fontys score tevredenheid bereikbaarheid studenten: dit zal gebeuren door eigen metingen.
2. Landelijke scores tevredenheid bereikbaarheid studenten: via de nationaal beschikbare bronnen.
3. Parkeerproblemen per locatie (kwalitatief): op sommige locaties zijn de parkeerproblemen zo urgent dat bijvoorbeeld derden nodig voor het onderwijs niet altijd een plek kan worden geboden. Deze kpi is gekoppeld aan het parkeerplan.

Leidraad 2: maatschappelijke verantwoordelijkheid

4. Aandeel auto studenten en medewerkers: vaststellen via eigen onderzoek. Een stijging van het percentage auto kan aanleiding zijn voor extra acties.
5. Aandeel auto studenten en medewerkers op 7,5 km: idem.
6. Gemiddeld aantal dagen medewerkers op locatie (nader uit te werken); het aantal dagen dat medewerkers op locaties zijn en reizen naar andere locaties zijn in belangrijke mate bepalend voor de ecologische footprint.
7. Overlast omgeving (indicatie).

Leidraad 3: structurele bereikbaarheid van locaties

8. Tevredenheid over bereikbaarheid per locatie (studenten en medewerkers).

5 Actieplan en Roadmap

De Roadmap bevat een nadere uitwerking van de leidraden en uitgangpunten die Fontys hanteert in acties en een agenda. Aan de basis van het actieplan staat een confrontatie die de uitgangspunten confronteert met de situatie op de locaties en Fontys breed. Soms zal dit leiden tot concrete maatregelen, maar dat zal niet in alle gevallen mogelijk of gewenst zijn. Aanvullende acties zijn soms pas op termijn nodig of vergen nog nadere monitoring en besluitvorming. Dit geldt bijvoorbeeld voor de in het Mobiliteitsplan voorgestelde invulling van stap 3 met concrete parkeermaatregelen (zie hiervoor).

Roadmap

Stap 1: Korte termijn / laaghanged fruit / lopend

- Opzetten organisatie / monitoring
- Opstellen centraal parkeerplan
- Intensiveren overleg verbeteren loop/fiets en OV verbinding locaties (o.a. buspendel Stappendoor)
- Continuëren betrokkenheid lokale initiatieven (Eindhoven, Tilburg)
- Dienstfietsen op alle belangrijke locaties
- Monitoring maatregelen/trajecten
- Opstellen plan online vergaderen per locatie (conference rooms)

Stap 2: Monitoring / verdieping

- Opstellen parkeerplan op locaties
- Onderzoek overlast omgeving
- Implementeren conference rooms

Stap 3: Langere termijn

- Implementatie parkeerplan
- Verdere acties afhankelijk van resultaten monitoring

5.1 Oplossingsrichtingen en acties per locatie

De 7 uitgangspunten voor deze mobiliteitsagenda zijn voor de verschillende locaties en voor Fontys breed te vertalen naar een groot aantal concrete acties. Deze acties zijn samengevat in bijgaand overzicht en zullen nader worden uitgewerkt in de Roadmap.

	Leidraad 1	Leidraad 2				Leidraad 3	
	1	2	3	4	5	6	7
Uitgangspunten / locaties	goede bereikbaarheid van onderwijs	stimuleren fiets en OV	verplaatsing verminderen	overlast omgeving verminderen	betrokken lokale initiatieven	gebouw-beheerders verantwoordelijk	parkeerbeleid
1. De Witte Dame (Eindhoven)	verbeteren auto pp (zie 7)	Extra fietsparkeerplaatsen Dienstfietsen					Stappen parkeerplan in werking
2. TU/e Terrein (Eindhoven)	verbeteren ov/ pendel (met name naar station)	Dienstfietsen; snelfietsroute station			actie (ECN)		betaald vanaf 2019
3. Campus Rachelsmolen (Eindhoven)	verbeteren auto pp (zie 7)	Snelfietsroute station; dienstfietsen; extra fietsparkeerplaatsen		Acties starten	actie (ECN)		Stappen parkeerplan in werking
4. Gebouw TF (Eindhoven)		Dienstfietsen			actie (ECN)		
5. Sporthogeschool (Eindhoven)		Actief stimuleren meer fiets; Dienstfietsen					
6. De Kunsten (Tilburg)		Dienstfietsen		Acties starten			
7. Campus Stappegoor (Tilburg)	Meewerken aan betere buspendel;	Snelfietsroute station; Dienstfietsen			actie community Tilburg		Stappen parkeerplan in werking
8. Campus Venlo		Snelfietsverbindingen van en naar locatie; extra fietsparkeerplaatsen; dienstfietsen					Stappen parkeerplan in werking
9. Gebouw CL (Sittard)		Dienstfietsen					
12. Overige locaties							
Fontys breed	Monitoring op kpi's Communicatie	B-riders, overleg gemeenten	Acties vergaderen op afstand	(verantwoordelijkheid gebouw-beheerders)	actie (centraal faciliteren)	opzetten organisatie (kaders staan al)	opzetten beleid (kaders staan al);

5.2 Uitwerking voornaamste maatregelen

Parkeerbeleid, verbeteren auto parkeerplaatsen

Het parkeerbeleid is als onderdeel van uitgangspunt 7 al nader uitgewerkt. Speciale aandacht krijgen de locaties Rachelsmolen, Stappegoor, TF en Venlo. De parkeerproblemen belemmeren hier de bereikbaarheid door derden. Aparte aandacht krijgt de locatie De Witte Dame waar de parkeerproblemen ingewikkelder liggen.

Dienstfietsen

Een aantal locaties heeft zelf al het initiatief genomen om dienstfietsen ter beschikking te stellen. Daarmee kunnen medewerkers zonder dat ze met hun auto zijn gekomen toch tijdens werktijd bezoeken afleggen (binnen een bepaalde radius). De dienstfietsen zijn een succes en werken dempend op het autogebruik. De mobiliteitsagenda voorziet in de voldoende aanwezigheid van dienstfietsen op alle onderwijslocaties in Eindhoven en Tilburg en op verzoek ook in de andere steden. Hieromtrent vallen ook (pilots met) E-bikes.

Stimuleren carpoolen door faciliteren/communiceren over carpool-app

Met carpoolen is voor medewerkers geld te besparen en kan de reis rustiger verlopen. Bovendien reduceert carpoolen de parkeerdruk (tenzij mensen overstappen uit het ov). Om deze redenen wil Fontys daarom carpoolen ondersteunen. De precieze wijze waarop dat gaat gebeuren wordt nog onderzocht. Er is bij Fontys Venlo een carpool app in omloop en buiten Fontys zijn ook apps beschikbaar om mensen met elkaar in contact te brengen en te houden. De inzet is dat Fontys één van die apps wil ondersteunen. Als een keuze is gemaakt zal Fontys bekijken welke aanvullende acties nodig zijn rond werving en communicatie. Er wordt op dit moment niet gedacht aan het reserveren van parkeerplaatsen voor carpoolers.

Meewerken aan buspendel (Stappegoor)

De reeds bestaande huidige betrokkenheid van Fontys bij het verbeteren van de busverbinding tussen station Tilburg en Stappegoor zal er toe moeten leiden dat er in ieder geval voor studenten aansprekende oplossing uit de bus komt. Studenten moeten de verbetering gaan herkennen als een signaal dat Fontys hun oordeel over bereikbaarheid serieus neemt. De persoon die namens Fontys met gemeente en vervoerders onderhandelt krijgt daartoe een duidelijk mandaat mee.

Meewerken aan verbeterplannen in de omgeving

Voor deze acties (waarvoor ook de verantwoordelijkheid vooral bij derden ligt) actief en met een duidelijk mandaat opereren in de gesprekken. Voor de diverse locaties is dit nader uitgewerkt.

Fontys breed: participatie

De bestaande participatie van Fontys in externe overleggen wordt geïntensiveerd en nadrukkelijk gekoppeld aan de mobiliteitsagenda. In ieder geval zal dit gericht zijn op:

- Het inspelen op lopende acties om bijvoorbeeld het gebruik van de fiets te stimuleren (Ons Brabant Fietst / B-riders)
- Communicatie aan studenten als successen rond bereikbaarheid in de directe omgeving kunnen worden geboekt. Dit element zal één van de centrale drijfveren in deze overleggen moeten zien: in ieder geval de studenten ook laten zien dat Fontys bereikbaarheid en mobiliteit serieus neemt en (met partners) resultaat boekt.

Fontys breed: organisatie opzetten & communicatie

De uitvoering van de mobiliteitsagenda vergt een zorgvuldige organisatie. Dit punt is in het vorige hoofdstuk al verder uitgewerkt.

De communicatie krijgt een centrale rol in deze agenda. Rond de relevante thema's zijn beelden en werkelijkheid niet altijd aan elkaar te koppelen. Communicatie zal er voor moeten zorgen dat beiden beter aan elkaar verbonden worden en successen kunnen worden gevierd. In ieder geval zal de beoordeling van de bereikbaarheid door studenten omhoog moeten. Zie het volgende hoofdstuk voor een communicatieplan.

5.3 Roadmap op hoofdlijnen

Stap 0 Organisatie op orde

- Start najaar 2016 – afronding medio 2017 (parallel aan andere acties)

Stap 1 Laaghangend fruit

Voor de beeldvorming en het draagvlak van de agenda (en de andere acties) is het zinvol als er snel een aantal maatregelen kunnen worden doorgevoerd.

Uitvoeren parkeermaatregelen Rachelsmolen (auto en fiets)

Op drukke momenten is er sprake van een tekort aan parkeercapaciteit op het campusterrein. Het parkeerterrein kan afgesloten worden, maar er is nu overdag nog geen toegangscontrole. Fontys heeft het voornemen om het parkeerterrein voor onbevoegden af te sluiten met slagbomen, om zo de overlast door parkeren vanuit TU/e zoveel mogelijk te beperken. Hierbij staat hetzelfde beheersysteem voor ogen als toegepast wordt bij locatie TF. Het weren van niet-Fontys parkeerders levert winst op voor de bereikbaarheid van de campus. De verwachting is dat deze maatregel in combinatie met de arbeidsvoorwaardelijke maatregelen voldoende effect sorteren.

Ov Verbinding campus Stappegoor

De busverbinding tussen Tilburg CS en Stappegoor wordt als onvoldoende ervaren door medewerkers en studenten vanwege de wachttijd op Tilburg CS. Dit wordt veroorzaakt door reizigers die in pieken aankomen op het station. Er lopen al gesprekken met de gemeente Tilburg en het is wenselijk dat die snel tot een zichtbaar resultaat leden.

Generieke acties: starten communicatie

Zie hiervoor het communicatieplan.

Stap 2 Nadere monitoring / verdieping

- Start: begin 2017 – voortdurend

Voor een aantal acties is het nog te vroeg, denk aan ingrijpende parkeermaatregelen of een ander roosterbeleid. Deze acties kunnen wel urgent worden als bepaalde trends zich doorzetten. Fontys zal rond deze acties de vinger aan de pols moeten houden en jaarlijks de voortgang monitoren.

Meer in algemene zin zal Fontys de medewerkers- (in beknopte vorm) en studentenenquête moeten herhalen om de resultaten te zien. Denk aan eens per jaar (de kosten zijn relatief laag). Zo zijn trends te volgen rond waardering en ov-gebruik.

Rond het parkeren heeft de agenda geen sluitend beeld opgeleverd. Er is behoefte aan een systematischer overzicht per locatie van de capaciteit en de verdeling van de parkeerdruk over de dag (idealiter naar groepen).

Onderzoek plus acties overlast omgeving

De overlast die studenten en medewerkers veroorzaken is een ingewikkeld probleem waar Fontys niet de gehele verantwoording voor kan nemen. In ieder geval voor Rachelsmolen zal begonnen worden van het Actieplan Overlast zoals dat bij uitgangspunt 4 is geformuleerd.

Stap 3 Besluitvorming over verdergaande maatregelen

Aan de hand van jaarplannen en evaluaties vindt in de stuurgroep de besluitvorming plaats over aanvullende acties.

6 Communicatieplan

De communicatie over de inhoud en het doel van de mobiliteitsagenda kent twee sporen:

- Procescommunicatie: over het doel en de totstandkoming van de mobiliteitsagenda.
- Productcommunicatie: over de inhoud en realisatie van specifieke maatregelen uit de mobiliteitsagenda (communicatie op maat)

Beide sporen worden hieronder toegelicht.

6.1 Procescommunicatie (over doel en totstandkoming mobiliteitsagenda)

Dit is de communicatie over de totstandkoming en het doel (de ambitie) van de mobiliteitsagenda. Overkoepelend en nog niet over specifieke maatregelen voor een bepaalde locatie of bepaalde doelgroepen. Dat is de productcommunicatie (zie hieronder).

De procescommunicatie richt zich in eerste instantie op de gremia die nog invloed hebben op de content van de agenda en dus in de definitieve vaststelling een rol hebben. Dit besluitvormingsproces loopt nog tot het eind van het jaar. We communiceren in deze periode met name met beslissers/ beïnvloeders (DMR, IMR, CMR, Commissie P) en uitvoerders (Kernteam, Stuurgroep) over de Mobiliteitsagenda. Er wordt Fontysbreed (met studenten en medewerkers) gecommuniceerd nadat de Mobiliteitsagenda officieel is vastgesteld. Dan start ook de productcommunicatie over specifieke onderdelen van de agenda én met specifieke doelgroepen.

Kernboodschap

Een kernboodschap zorgt voor stabiliteit en duidelijkheid in de communicatie. Het is niet bedoeld om steeds letterlijk over te nemen. Het geeft wel met hoofdlijnen weer waar het over moet gaan. In de procescommunicatie willen we vooral blijven vertellen waarom er een Mobiliteitsagenda (in de maak) is, waar we staan en wat we van bepaalde gremia verwachten. Dat laatste zal, afhankelijk van de fase waarin we zitten, steeds weer worden bijgesteld. De overall kernboodschap luidt:

Kijk:

Onze Fontyslocaties moeten goed bereikbaar zijn én blijven. Daarom werkt Fontys aan toekomstgerichte maatregelen om die bereikbaarheid te verbeteren en duurzaam aantrekkelijker te maken voor studenten en medewerkers. Dat is nodig.

Want:

Bereikbaarheid is essentieel voor het goed kunnen functioneren van Fontys en daarmee een randvoorwaarde voor de continuïteit/kwaliteit van onderwijs en de tevredenheid van studenten en medewerkers. Dit heeft in 2013 al zijn beslag gekregen in een mobiliteitsvisie en mobiliteitsplan. Daarnaast vinden er binnen en buiten Fontys allerlei veranderingen en ontwikkelingen plaats waar we beter op in willen spelen.

Afgesproken is dat maatregelen op het gebied van verkeersmobiliteit en bereikbaarheid in drie stappen worden ingevoerd:

1. 'Basis in orde'. Dit zijn maatregelen die écht nodig zijn om het goed functioneren van de Fontys-locaties te kunnen waarborgen. Zoals het plaatsen van slagbomen, uitbreiden en verbeteren van fietsparkeerplaatsen, meer dienstfietsen en oplaadpunten voor elektrische auto's.

2. 'Focus verleggen'. Dit zijn maatregelen die het fietsen en OV-gebruik stimuleren. De aanpassingen in de reiskostenvergoedingen – 1 sept jl. ingevoerd – zijn hiervan een voorbeeld.
3. 'Regulering', in het geval stap 1 en 2 nog niet voor het gewenste effect zorgen. Per locatie wordt dan bekeken wat aanvullend nodig is om knelpunten op het gebied van bereikbaarheid aan te pakken.

Dus:

Komt er eind 2016 een Fontysbrede mobiliteitsagenda + roadmap (2017 – 2021) om beter te kunnen sturen op de uitvoering van maatregelen voor de korte (1 jaar) en middellange termijn (tot 2020). In de mobiliteitsagenda staat onze ambitie ten aanzien van verkeersmobiliteit/bereikbaarheid en concrete maatregelen en voorstellen voor maatregelen om die ambitie waar te kunnen maken. Getoetst aan het eerder vastgestelde mobiliteitsplan en in- en externe ontwikkelingen. Het besluitvormingsproces rondom de Mobiliteitsagenda en roadmap ziet er als volgt uit:

6.2 Productcommunicatie (over specifieke mobiliteitsmaatregelen)

Op het moment dat de mobiliteitsagenda is vastgesteld, start de productcommunicatie. Deze communicatie richt zich op de 'gebruikers' en 'uitvoerders', oftewel degenen die te maken krijgen met maatregelen uit de agenda. Omdat ze er de consequenties van gaan ondervinden of omdat ze een rol/ verantwoordelijkheid hebben in de uitvoering ervan. Zij moeten/ willen weten wat het voor hen betekent en wat van hen wordt verwacht. Deze informatie moet dus heel concreet, duidelijk en toegankelijk zijn.

Kernboodschap

In tegenstelling tot de kernboodschap in de procescommunicatie (hierboven) gaat deze kernboodschap dieper in op de inhoud van de Mobiliteitsagenda: de ambitie die Fontys heeft ten aanzien van mobiliteit én de uitgangspunten en (uiteindelijke ook) maatregelen die daarbij horen om die ambitie te verwezenlijken. De kernboodschap luidt als volgt:

Kijk:

Fontys heeft sinds kort een vastgestelde Mobiliteitsagenda. Hierin staat onze ambitie ten aanzien van verkeersmobiliteit en de bereikbaarheid van onze Fontyslocaties en op welke manier we die gaan verwezenlijken.

Want:

Bereikbaarheid is essentieel voor het goed kunnen functioneren van Fontys en daarmee een randvoorwaarde voor de continuïteit van onderwijs en de tevredenheid van studenten en medewerkers.

Dus:

Wordt er de komende periode (concreter maker) gewerkt aan de realisatie van maatregelen die de bereikbaarheid van de Fontyslocaties en de verkeersmobiliteit van medewerkers en studenten verbeteren. Dit gebeurt volgens de volgende uitgangspunten:

Mobiliteit is dienend aan het onderwijs

- Goede bereikbaarheid voor bepaalde doelgroepen is essentieel om de continuïteit van het onderwijs te garanderen. Daarbij horen voldoende auto- en fietsparkeerplaatsen.

Maatschappelijk verantwoorde mobiliteit

- Actief beleid voor verbetering van fiets- en looproutes en het stimuleren van OV-reizen.

- Actief inzetten op maatregelen die het aantal verplaatsingskilometers terugbrengen.
- Overlast voor de omgeving dient zoveel mogelijk te worden tegengegaan. In ieder geval voor parkeren en in kwetsbare gebieden
- Fontys is actief betrokken bij lokale initiatieven uit de omgeving of neemt zelf initiatief om locaties voor duurzame vervoerswijzen beter bereikbaar te maken.

Structurele bereikbaarheid van locaties

- Gebouwbeheerders worden mede verantwoordelijk voor de uitvoering van maatregelen en de bereikbaarheid van hun locatie.
- Het generieke parkeerbeleid (om parkeeroverlast op locaties te voorkomen) wordt per locatie op maat ingevuld, met een belangrijke verantwoordelijkheid voor de gebouwbeheerder.

Dit is nog een vrij algemene kernboodschap. Deze zal nog verder aangescherpt worden per maatregel. Ook communicatie vindt dan (veel meer dan in de procescommunicatie) op maat plaats. Afgestemd per locatie en doelgroepen aldaar. Met wie we precies gaan communiceren over welke maatregel en wat het doel is van die communicatie, wordt in een later stadium verder geanalyseerd. Op basis van een goede omgevingsanalyse wordt bepaald wie de belangrijkste doelgroepen zijn, met welk doel we met hen gaan communiceren en ten slotte hoe we dat gaan doen. De kernboodschap hierboven zal daar zeker een rol in krijgen, maar wordt nog beter afgestemd om het kennisniveau van de doelgroep en wat we van hen verwachten. Ook de kanalen en uitingen die daar het beste bij passen, worden op basis daarvan bepaald.

6.3 Samenvattend in een tijdspad

Vanaf nu t/m december 2016: Procescommunicatie

- Met **beslissers en uitvoerders** Mobiliteitsagenda. Dit is met name **persoonlijke communicatie** (werksessies, afstemming) naar het moment van definitieve besluitvorming.
- Nadat de Mobiliteitsagenda is vastgesteld wordt dit gedeeld met alle Fontys **medewerkers en studenten**. Dit gebeurt in ieder geval met een online intern nieuwsbericht (Fontys Nieuws) en een pagina op de **portal van H&F** waar wat meer achtergrondinformatie over de Mobiliteitsagenda te vinden is. In feite is dit al de eerste vorm van productcommunicatie.

Vanaf januari 2017 en verder: Productcommunicatie.

- **Communicatie op maat**, per maatregel/ locatie. Hiervoor volgt per situatie een plan van aanpak.

BIJLAGEN (los van agenda)

- A. Gespreksverslagen
- B. Tabellenboek + verantwoording werknemersenquête
- C. Tabellenboek + verantwoording studentenenquête
- D. Stuur- en kerngroep en geïnterviewde personen
- E. Reiskostenregeling
- F. Feitenoverzicht bereikbaarheid per locatie