

Parkeerbeleid Fontys

Management summary

Het is van belang dat Fontys ook in de toekomst goed bereikbaar blijft voor studenten, medewerkers en bezoekers. We zien dit als randvoorwaarde voor de continuïteit van ons onderwijs. Helaas ondervinden we steeds meer knelpunten op het gebied van autoparkeren. Op bepaalde locaties is de parkeerdruk zo hoog dat er problemen ontstaan met de autobereikbaarheid.

In het kader van de mobiliteitsagenda is besloten dat een systeem van betaald parkeren als ultieme remedie achter de hand moet zijn om de parkeerdruk te reguleren als andere maatregelen falen. In dit voorstel wordt geschetst welk model van parkeerbeleid tegemoet komt aan onze wensen: een beleid dat geschikt is voor alle locaties en zo nodig daar geactiveerd kan worden.

Draagvlak vanuit de organisatie is daarbij natuurlijk van belang. Daartoe zijn verschillende bijeenkomsten op locaties met vertegenwoordigers van de centrale en decentrale medezeggenschap en andere geïnteresseerden georganiseerd. Eveneens is overleg geweest met de huisvestingscommissie van CMR die ook mobiliteit in haar portefeuille heeft. De uitkomsten hiervan zijn meegenomen in dit advies.

Er is onderzoek gedaan naar de omvang van het parkeerprobleem en reisgedrag van medewerkers en studenten. Per locatie is indicatief inzichtelijk hoeveel parkeerplaatsen er te weinig zijn om de huidige parkeerders te faciliteren. Met een afname van het aantal parkeerders met 20% is de doelstelling van een goede bereikbaarheid te realiseren.

Aangezien Fontys niet wenst te kiezen voor een parkeerverbod voor bepaalde groepen, maar het parkeren toch wil reguleren, is gekeken naar de mogelijkheid van betaald parkeren voor bepaalde groepen. Er is niet voor gekozen om alle parkeerders te laten betalen; Fontys zet in eerste instantie in op die groepen met in zijn algemeenheid de beste alternatieve reismogelijkheden en niet degene die erg afhankelijk zijn van de auto. Gezocht werd naar een juiste segmentering, waarbij voorop staat dat deze moet voldoen aan onze randvoorwaarden: objectief vast te stellen, meetbaar en niet-discriminatoire.

De oplossing voor het bereikbaarheidsprobleem wordt gezocht in het stimuleren van parkeerders om op een andere manier naar Fontys te reizen. Daartoe is onderzocht is in hoeverre medewerkers en studenten een alternatief hebben voor vervoer per auto; aan de hand van een postcode-analyse is inzichtelijk hoever de individuele studenten en medewerkers van hun standplaats wonen.

Voor het bepalen van de vraag of het OV een goed alternatief is, verschillen de omstandigheden per locatie en regio te sterk om daar beleid op te enten. Aannee is dat voor het afleggen van een afstand van maximaal 7,5 kilometer de fiets een goed alternatief is. De vernieuwde reiskostenregeling van Fontys onderstrept dit ook. Met de opkomst van de e-bike wordt deze afstand verdubbeld tot ca. 15 kilometer.

Gemiddeld 37% van de medewerkers en studenten die parkeren bij Fontys woont binnen een straal van 15 kilometer. Op de 4 grote locaties (Rachelsmolen, TF, Stappegoor en Venlo) is dit voor medewerkers 40% en voor studenten 36%. Voorgesteld wordt daarom om het betaald parkeerbeleid vanuit deze lijn op te zetten: fase 1 de groep medewerkers/studenten tot 7.5km, fase 2 tot 15 km en mocht dat uiteindelijk nog niet afdoende zijn wordt (fase 3) betaald parkeren voor iedereen ingevoerd. De verwachting is dat de target van 20% afname van parkeeracties op die locaties waar het knelt, kan worden bereikt door de groep 'omwonenden' (binnen 15 km).

1. Inleiding en leeswijzer

In de mobiliteitsagenda is gesteld dat de bereikbaarheid van Fontys essentieel is voor (de continuïteit van) het onderwijs en dat, daar waar noodzakelijk, ook gestuurd wordt op verbetering van deze bereikbaarheid. Eerst door het nemen van stimulerende maatregelen maar als dat niet afdoende blijkt dan wordt als laatste stap 'betaald parkeren' ingevoerd. Bij de uitwerking van het betaald parkeren voor Fontys wordt gekozen voor een eenduidige systematiek, zodat er niet voor alle locaties een eigen beleid ontwikkeld wordt.

Om hierin de goede keuzes te kunnen maken is het noodzakelijk dat het 'onderliggende dossier' op orde is, met andere woorden dat we goed weten wat de context (zowel intern als extern) is aangaande de bereikbaarheidsvraagstukken per locatie en meer specifiek het auto parkeren. Hiertoe zijn gegevens verzameld en geanalyseerd (enquêtes medewerkers en studenten, postcodeanalyses) en daar waar zinvol gebruikt in het document dan wel toegevoegd als bijlage.

Ter voorbereiding op deze uitwerking zijn 4 sessies georganiseerd waar leden van de centrale en decentrale medezeggenschap voor zijn uitgenodigd, evenals andere geïnteresseerden in het onderwerp. In totaal zijn 75 deelnemers aanwezig geweest waarvan een meerderheid medewerker. 67% van de aanwezigen gebruikt voornamelijk de auto als vervoersmiddel. Dit relatief hoge percentage is te verklaren doordat parkeerders het meest in het geding zijn in de discussie over een parkeerbeleid. In de sessies zijn door middel van Kahoot (online stem applicatie) vragen en stellingen voorgelegd aan de deelnemers waarbij de resultaten zijn verwerkt in een samenvatting. Een kort verslag van de sessies en de uitkomsten van de kahoot-sessie zijn opgenomen in [bijlage 1](#). Daar waar van toepassing zijn de Kahoot-resultaten ook weergegeven in het parkeerbeleid.

De feiten en analyse van de gegevens wordt gebruikt als input voor het parkeerbeleid en leidt tot de redeneerlijn van een voorstel voor het parkeerbeleid, inclusief een keuze om te komen tot een systematiek van betaald parkeren.

De opbouw van dit document start in hoofdstuk 2 met een korte terugblik op de vastgestelde mobiliteitsagenda 2017-2021 en de huidige arbeidsvoorwaarden gerelateerd aan reizen en parkeren. De volgende hoofdstuk zijn een uiteenzetting van de onderliggende analyse: hoofdstuk 3 parkeergedrag, hoofdstuk 4 parkeerdruk op de locaties, hoofdstuk 5 de omgevingsanalyse en hoofdstuk 6 de omgevingsanalyse. Dan wordt toegewerkt naar een voorstel van beleid door eerst te definiëren wat de uitgangspunten en doelstelling van het parkeerbeleid is (hoofdstuk 7). In hoofdstuk 8 wordt toegelicht hoe tot een keuze van segmentering is gekomen.

Het laatste hoofdstuk, 9, maakt op basis van al het voorgaande een voorstel voor een systematiek voor Fontys. Het voorstel gaat uit van een fasegewijze invoering van betaald parkeren voor medewerkers en studenten, afhankelijk van woon-werk/studie locatieafstand.

Voor uiteenzettingen van onderbouwingen wordt gebruik gemaakt van diverse bijlagen, 1 t/m9.

2. Mobiliteitsagenda en arbeidsvoorwaarden

De mobiliteitsagenda maakt rond mobiliteit de keuzes aan de hand van drie leidraden (volledig weergegeven in [bijlage 2](#)) te weten:

Leidraad 1. Dienend aan het primaire proces (het onderwijs en onderzoek) met als uitgangspunt dat goede bereikbaarheid essentieel is om de continuïteit van het onderwijs te garanderen.

Kahoot: 83% van medewerkers en studenten vindt autobereikbaarheid essentieel voor het onderwijs van Fontys. Ook medewerkers die meestal fietsen of OV gebruiken vinden dit in meerderheid.

Leidraad 2. Maatschappelijk verantwoorde mobiliteit waarbij gestuurd wordt op duurzame bereikbaarheid en reisgedrag.

Kahoot: Bijna de helft, 48%, vindt dat betaald parkeren past binnen de maatschappelijke ontwikkeling van duurzaam reisgedrag.

Leidraad 3. Duurzame bereikbaarheid van locaties dat wil zeggen toekomstbestendig waarbij maatregelen, waaronder een parkeerbeleid, worden genomen voor die locaties die minder goed bereikbaar zijn.

Het parkeerbeleid wordt op Fontys niveau uitgewerkt met als doel om knelpunten in locatie-specifieke parkeersituaties op te kunnen lossen. Dit parkeerbeleid is 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 stuurgroep mobiliteit en de gebouwbeheerder(s). De stappen te nemen bij eventuele parkeerproblemen zijn in volgorde:

1. Optimaliseren terreininrichting (al uitgevoerd op alle locaties)

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.

2. 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, alsook bezoekers op uitnodiging.

3. Optimaliseren acties om parkeerdruk te verlichten

Diverse acties spelen op een Fontys breed niveau, denk aan de reiskostenregeling, NS business-card en B-riders. In sommige gevallen zal dit beleid per locatie worden aangevuld. Denk dan aan het beschikbaar stellen van dienstfietsen of dienstauto's om de auto in het woon-werkverkeer terug te dringen. In [bijlage 3](#) wordt een overzicht gegeven van stimulerende maatregelen die uitgevoerd zijn of momenteel worden voorbereid, zowel op Fontys niveau als op locatieniveau.

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

Alleen in het uiterste geval zal op een locatie betaald parkeren worden ingevoerd waarbij er nog een uitwerking dient plaats te vinden naar differentiatie in groepen (in lijn met de drie leidraden). Dit is ter beslissing aan de Stuurgroep op het moment dat dit zich voordoet. Wel zal bij de uitwerking van het betaald parkeren voor Fontysbrede regels (eenduidige systematiek) worden gekozen, zodat er niet voor alle locaties een eigen beleid ontwikkeld wordt.

Kahoot: een meerderheid 61% vindt, het -met de nodige nuances- redelijk dat Fontys betaald parkeren invoert op locaties waar het erg knelt. Het draagvlak is het hoogst onder de fietsers, 73%.

Het opstellen van het parkeerbeleid loopt vooruit op de uitvoering van de stappen 2 en 3 waarbij er zeker nog aandachtspunten zijn die aandacht behoeven of geregeld moeten zijn alvorens het parkeerbeleid in te kunnen voeren, zoals:

- Goed functionerend locatieteam bereikbaarheid
- Eenduidige bebording van locaties van Fontys waarmee niet-belanghebbende duidelijk wordt gemaakt dat ze niet welkom zijn en regelmatige handhaving hierop.
- Communicatie naar medewerkers over aanstaande beleid inclusief stimulerende maatregelen en naar omgeving en gemeente over voorliggende knelpunten en gevolgen van parkeerbeleid.
- Structurele metingen over bezetting parkeerterreinen en uitwijk naar omgeving.

2.1 Arbeidsvoorwaarden gerelateerd aan mobiliteit en parkeren

In de huidige regeling, geldig vanaf 1-9-2016, voor vergoeding woon-werk (zie bijlage 4) wordt het gebruik van openbaar vervoer sterk gestimuleerd door de kosten hiervan volledig te vergoeden. Ca 800 medewerkers (17%) maken hier gebruik van. Medewerkers met een reisafstand onder de 10 km ontvangen na 1-9-2018 geen woon-werkvergoeding en hebben de mogelijkheid gebruik te maken van een voor hen zeer gunstige renteloze fietslening. Medewerkers boven de 10 km die niet kiezen voor de ov-regeling krijgen een vaste vergoeding, onafhankelijk van de modaliteit die ze kiezen. Daarmee is er momenteel vanuit de woon-werkvergoedingsregeling geen stimulans voor gebruik van (e-) fiets boven 10 km reisafstand.

In de huidige regeling is opgenomen dat parkeerkosten op eigen terrein vergoed worden tenzij gekozen is voor een ov-vergoeding of renteloze fietslening. Bij die locaties waar Fontys geen eigen parkeerterrein heeft (zoals De Witte Dame en De Kunsten) wordt een beperkt aantal parkeerplaatsen/abbonementen beschikbaar gesteld waar instituut-specifieke regelingen van toepassing zijn.

Fontys vergoedt in basis geen parkeerkosten aan medewerkers buiten Fontys-terreinen. Huidige uitzondering hierop is locatie TU/e. Tot de komst van het T&I-domein naar de TU/e Campus (medio 2019) worden de parkeerkosten voor medewerkers vergoed. Vanuit het beleid van de TU/e (duurzame groene campus) is door TU/e gesteld dat medewerkers (en studenten) zelf moeten betalen om het aantal parkeerders terug te dringen. Medewerkers van de TU/e betalen al vanaf 2015. Fontys medewerkers en –studenten betalen vanaf schooljaar 2019 eenzelfde tarief als de medewerkers van de TU/e.

Bij de locatie Sittard geldt een betaald parkeren regime voor studenten. Met een abonnement betalen zij € 1 per dag.

3. Reisgedrag medewerkers en studenten

De locaties van Fontys verschillen in bereikbaarheid met ov, per auto en fiets. Bovendien verschillen per locaties ook de afstand waar medewerkers en studenten vandaan komen. Middels een postcodeanalyse (zie [bijlage 5](#)) is in beeld gebracht per campus/locatie waar medewerkers en studenten vandaan komen en wat de gemiddelde afstand is die afgelegd wordt.

Geconcludeerd kan worden dat Fontys studenten gemiddeld ca. 40 km van hun studielocatie wonen. De grote locaties (Rachelsmolen, TF en Stappegoor) hebben gemiddeld een lagere afstand behalve Campus Venlo (48 km), evenals De Kunsten (45 km). Uit de postcodeanalyse van de medewerkers blijkt dat gemiddeld een medewerker bij Fontys ca. 30 km van de werklocatie woont. Kijkend naar de grote locaties wonen in Eindhoven de medewerkers beduidend dichterbij (25-30 km) dan in Stappegoor (32 km) en campus Venlo (34 km). Onder andere De Kunsten en Sporthogeschool scoren substantieel hoger in reisafstand voor de medewerkers.

Kijken naar reisgedrag (met welke modaliteit wordt hoofdzakelijke gereisd) zijn er gegevens verzameld in de enquête die zowel onder studenten als medewerkers is uitgezet in 2016. In [bijlage 6](#) zijn de uitkomsten hiervan weergegeven.

Van de medewerkers komt gemiddeld 58% met de auto en ook hier zijn er (grote) verschillen per locatie. De centrum locaties (zoals De Kunsten en De Witte Dame) hebben een lager autogebruik maar dit heeft ook direct te maken met de beperkte beschikbaarheid van parkeerplaatsen. De locaties meer aan de randen van de steden, veelal zonder parkeerrestricties, hebben een hoger autogebruik.

In de groep met woon-werk afstand binnen 7,5 km reist van de medewerkers met de fiets 67%, OV 3%, auto 27%. Het aandeel OV-kaarten is het grootst op locatie De Witte Dame 37%, het laagst op locatie Venlo 5%. Dergelijke verschillen zijn goed te verklaren vanuit de mate van bereikbaarheid met het OV. Op de drie andere grote locaties is het aandeel Rachelsmolen 17%, TF Eindhoven 19%, Stappegoor 15%.

Gemiddeld reist 15% van de VT-studenten met de auto en 69% van de deeltijd studenten. 10% van de studenten met een OV-reisproduct in de enquête geeft aan te parkeren op een Fontys terrein. Op de 4 grootste locaties verschilt het auto-aandeel onder studenten; het laatst gebouw TF (6%), het hoogst Campus Venlo (49%). Kijkend naar het auto-aandeel onder studenten binnen 7,5 km: het laagst Campus Stappegoor (5%) en het hoogst Campus Venlo (23%). Van de thuiswonende student parkeert 17% en van de uitwonende student 13%.

Medewerkers wonen relatief dichterbij dan studenten en parkeren relatief veel meer maar het aantal studenten is veel groter dan het aantal medewerkers. Op de campussen Rachelsmolen en Stappegoor parkeren gemiddeld parkeren op een dag ongeveer evenveel medewerkers als studenten. Bij Campus Venlo parkeren veel meer studenten. Bij locatie TF juist weer meer medewerkers. Parkeerders met een woon-werk afstand van minder dan 7,5 km bezetten een deel van de capaciteit: van alle medewerkers die parkeren woont 25% binnen de 7,5 km, bij studenten is dat 18%. Als daarbij opgeteld worden de medewerkers en studenten die binnen een straal van 15 km wonen bezetten zij gemiddeld 37 % van de parkeercapaciteit.

4. Parkeerdruk per locatie

Er zijn vaste patronen in de bezetting van parkeerplaatsen over de maanden van het jaar. Vanaf het nieuwe schooljaar (september) en vanaf het moment dat het minder aantrekkelijk is om te fietsen (slecht weer tijdens herfst-wintermaanden) is de parkeerdruk het hoogst. De tweede helft van het onderwijsjaar is minder druk dan de eerste. Toch is er op de grotere locaties sprake van een te hoge piekbezetting in alle onderwijsmaanden.

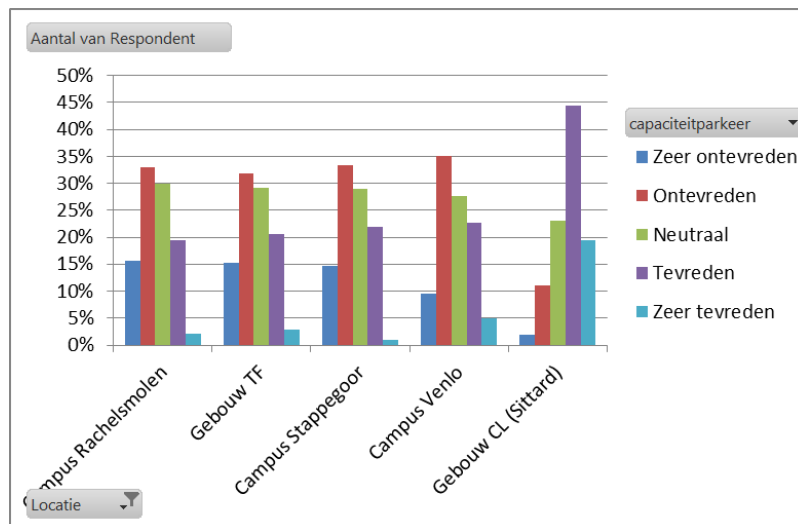
De parkeerdruk is echter niet bij iedere locatie van Fontys even hoog en per moment van de dag/week is ook aan te wijzen wanneer veel parkeerhinder wordt ervaren. Dit vertoont een rechtstreeks verband met de bezetting en benutting van de gebouwen. Juist op piekdagen (ma, di en do) en piekmomenten (tussen 10h en 13h) zijn de grootse tekorten van parkeerplaatsen. Spreiding van onderwijs, verruiming van venstertijden en daarmee openingstijden van gebouwen heeft direct een positief effect op de druk op parkeerplaatsen.

Voor alle locaties zijn de vaste bezettingspatronen van de eigen parkeerterreinen in beeld gebracht. Zie bijlage 7. Dit is gebeurd in overleg met de facilitair managers van deze locaties. De bezetting van parkeerplaatsen verschilt over de dagen van de week en de uren van de dag. Het gaat om vaste patronen per locatie. Er vallen specifieke tijden aan te wijzen op piekdagen waarna de parkeerplaatsen helemaal vol staan.

Van alle locaties heeft Campus Stappegoor de grootste parkeerdruk (ca tekort 30%) maar direct nabij zijn goede uitwijkmogelijkheden, wel tegen een tarief van € 1 per dag. In Eindhoven is er grote druk op Campus Rachelsmolen en locatie TF. Beide locaties hebben een tekort van ca. 25% aan parkeerplaatsen op de piekmomenten en in de direct nabijheid ook enige uitwijkmogelijkheden. Echter de parkeerdruk in Eindhoven Centrum Noord is groot, mede ook omdat TU/e en MMC betaald parkeren voor medewerkers hebben ingevoerd. Medewerkers/studenten en bezoekers die betaald parkeren willen ontlopen, parkeren ook in de directe omgeving.

Campus Venlo heeft ook op piekmomenten te weinig parkeercapaciteit op eigen terrein. De wegen direct om de Campus hebben een parkeerverbod maar op ca 500 meter afstand ligt een vrij toegankelijk parkeerterrein van enkele sportverenigingen. Deze wordt gebruikt als uitwijklocatie.

De tevredenheid over de parkeercapaciteit is gevraagd in de medewerker enquête. De verschillen per locatie zijn groot waarbij uiteraard de locaties met de grootste parkeerdruk het minst goed scoren. Op de campussen Rachelsmolen, Stappegoor en Venlo is tussen de 45% en 50% (zeer) ontevreden over de parkeercapaciteit. Ter vergelijking op de locatie Sittard is dat dat 12%.



Kahoot: 54% ervaart zelf regelmatig of soms hinder met het vinden van een parkeerplaats vindt en 82% hoort van medestudenten en/of collega's dat die daar mee te maken hebben.

5. Omgevingsanalyse

Parkeerregulering en -tarifiering is steeds meer gemeengoed in Nederland en dientengevolge ook in de gemeenten waar Fontys gevestigd is. Binnenstedelijk is/wordt door gemeentelijk beleid steeds meer betaald parkeren ingevoerd voor zowel bewoners als bezoekers zodat er minder verkeer is en minder (onbetaald) geparkeerd wordt. Dit vanuit de ambitie tot een verbetering van de leefbaarheid van de stad (en mogelijk om parkeerkosten te dekken). Ook instellingen en bedrijven in de directe omgeving hebben betaald parkeren voor medewerkers/bezoekers ingevoerd of zijn daar mee bezig. Vanuit duurzaamheidsdoelstellingen en/of omdat het parkeervraagstuk veel (maatschappelijk) geld kost.

Direct om Fontys heen is de volgende situatie rondom de grotere campussen/locaties:

Eindhoven:

- Binnenstedelijk is grotendeels betaald parkeren voor bewoners en bezoekers en beleid zet in op volledig betaald parkeren binnen de binnenring.
- Woonwijk Rachelsmolen deels vergunningshouders/betaald parkeren
- TU/e Campus volledig betaald parkeren (medewerkers € 2 per dag en bezoekers max. € 7,50 per dag):
- Maxima Medisch Centrum (medewerkers ? en bezoekers € 4 per dag)
- Genneper Parken: gemeente is voornemens in 2020 een P&R parkeergarage te bouwen en in het gebied betaald parkeren in te voeren (€ 3-4 per dag).

Tilburg

- Binnenstedelijk is grotendeels betaald parkeren voor bewoners en bezoekers.
- Stappegoor-gebied betaald parkeren (€1 per dag met een aangekondigde tariefsverhoging per 1-1-2018 voor enkele delen van het gebied naar € 2,20 per dag)

Venlo

- In en rond het centrum hanteert de gemeente een betaald parkeren regime van € 2 per uur tot maximaal € 8 per dag.
- De parkeerkosten bij Viecuri bedragen € 0,30 per dertien minuten. Het maximale tarief per 24 uur is € 5,50.

Sittard

- De gemeente hanteert tarieven van € 1,50 per uur voor parkeergarages en € 1,30 voor straatparkeren tot een maximum van € 5 per dag.

6. Benchmark

Medio juli 2017 zijn gegevens opgevraagd over het parkeerbeleid binnen de groep (grote) hogescholen die deelneemt aan de jaarlijkse HBO-benchmark, [zie bijlage 8](#). Parkeerbeleid blijkt een hot topic bij andere hogescholen. Een aantal is met het invoeren van betaald parkeren bezig en heeft gegevens onder embargo ter beschikking gesteld. Deze gegevens zijn in de benchmark niet vermeld. Veel hogescholen hanteren strenge regels voor locaties met een hoge parkeerdruk en vrij parkeren op locaties met voldoende capaciteit. Hogeschool Zuyd geeft aan bewust te hebben gekozen voor betaald parkeren op alle locaties voor iedereen uit het oogpunt van stimuleren van duurzaam transport.

6.1 Belangrijkste uitkomsten

Gratis parkeren voor voltijdstudenten is niet meer vanzelfsprekend.

Een aantal hogescholen biedt voltijdstudenten geen parkeermogelijkheden, ook niet tegen betaling; de parkeerterreinen zijn voorbehouden aan medewerkers. Bij InHolland zijn voltijdstudenten alleen welkom op de parkeerterreinen waar voldoende ruimte is (Alkmaar en Diemen).

Betaald parkeerbeleid is in opkomst

Bij Windesheim, Hanzehogeschool, Hogeschool van Amsterdam en Zuyd is al sprake van betaald parkeren. In Rotterdam wordt gewerkt aan de invoering ervan. De tarieven lopen sterk uiteen, van EUR 1,15 per dag bij Zuyd tot EUR 10 per dag bij de HvA.

Segmentering

Wat betreft segmentering is er een gevarieerd beeld. Redelijk algemeen is dat voltijdstudenten sowieso niet welkom zijn op de eigen parkeerplaatsen. Ook segmentering op woonwerk-afstand komt voor. Hogeschool Zuyd koos bewust voor *niet* segmenteren: iedereen betaalt voor zijn parkeerplaats. Bij een aantal hogescholen worden parkeerplaatsen verdeeld onder de verschillende instituten die deze naar believen verdelen over hun medewerkers. Dit systeem ontbeert echter een objectieve maatstaf voor wie mag parkeren en wie niet.

'Concurrenten' Fontys

De meest directe concurrenten van Fontys zijn Hogeschool Zuyd, Avans Hogescholen en Hogeschool Arnhem-Nijmegen. Avans biedt gratis parkeren voor medewerkers, maar biedt geen parkeergelegenheid voor (voltijd)studenten. Hogeschool Zuyd vraagt van zowel medewerkers als studenten een bijdrage van EUR 1,15 per dag voor gebruik van de eigen parkeerterreinen. Alleen bij HAN parkeren alle medewerkers en studenten gratis.

Vergelijkbaar met Fontys: Hanzehogeschool Groningen

Hoewel de Hanzehogeschool in Groningen minder studenten kent dan Fontys (27.000 vs 44.000) zijn beide instituten wel vergelijkbaar: gelegen in stad met een sterke regiofunctie, buiten de randstad, in een gebied waar het openbaar vervoer vanuit de omliggende kernen niet overal optimaal is. Deze hogeschool heeft een aantal eigen parkeerterreinen op de campus, waar betaald parkeren geldt. Alleen medewerkers die buiten de stad Groningen wonen, kunnen een pas krijgen voor gratis toegang tot het parkeerterrein. Voor studenten is alleen een parkeerpas aan te vragen als zij in Duitsland wonen. Het tarief voor andere gebruikers bedraagt EUR 1,20 per uur met een maximum van EUR 6 per dag.

7. Uitgangspunten en doelstelling parkeerbeleid

Om Fontys bereikbaar te houden zal de parkeerdrukke op sommige locaties beheersbaar moeten worden gemaakt. Leidraad 1 van de mobiliteitsagenda geeft aan dat goede bereikbaarheid essentieel is om de continuïteit van het onderwijs te garanderen en aantrekkelijk te blijven voor studenten. Daarbij horen 'voldoende' auto- en fietsparkeerplaatsen, mede ook om de samenwerking met het werkveld te faciliteren. Ook is gesteld dat er in basis geen uitbreiding in parkeercapaciteit meer gerealiseerd wordt vanuit de argumentatie dat onderwijsgeld niet aan (dure) parkeerplaatsen uitgegeven wordt.

Dit betekent dat voor die locaties waar (incidenteel) tekort is aan parkeerplaatsen een doelstelling ontstaat voor vermindering van het aantal parkeerders. Enkele concrete maatregelen om medewerkers en studenten te stimuleren op andere manieren naar Fontys te reizen dan met de auto zijn al genomen en er zijn nog diverse maatregelen in voorbereiding (zie bijlage 3). Hoewel de verwachting is dat deze maatregelen zeker effect zullen hebben, is het ook reëel te veronderstellen dat het in totaliteit niet leidt tot een volledige oplossing van de parkeerproblematiek. Daarmee wordt er een systeem van betaald parkeren bepaald als laatste stap om de bereikbaarheid te kunnen garanderen.

7.1 Uitgangspunten parkeerbeleid

Een belangrijk uitgangspunt ten aanzien van het parkeerbeleid is dat er een uniforme keuzesystematiek bepaald wordt. Daarmee wordt voorkomen dat voor elke locatie een specifiek beleid moet worden ontwikkeld en uitgerold. Bovendien schept dit eenduidigheid naar de toekomst toe: er zijn locaties met het betaald parkeren regime en locaties zonder. Uiteraard dient het beleid aan te sluiten op de huidige arbeidsvoorwaarden van Fontys, waarbij deze de toetsing van rechtsgelijkheid ook moet kunnen weerstaan.

Een ander uitgangspunt is dat Fontys niet wil overgaan tot een parkeerverbod voor bepaalde groepen. Verbieden zit niet in het DNA van onze organisatie en een verbod zorgt ervoor dat je voor bepaalde groepen daarmee met de auto niet meer bereikbaar bent. Dit wordt overigens niet in die mate onderschreven door de uitkomsten van de sessies op locatie.

Studenten met (recht) op een ov-jaarkaart mogen niet meer parkeren? Overall vindt een duidelijke meerderheid dit redelijk, 58%.
Medewerkers met een fiets- of OV-vergoeding mogen niet meer parkeren?
Bijna de helft van de autorijders vindt dit redelijk, 47%.

Van belang is ook dat er rekening wordt gehouden met de Fontys locaties waar nu al (deels) een betaald parkeerregime geldt voor medewerkers en/of studenten (De Kunsten, Sittard) dan wel binnen afzienbare tijd zal gelden (TU/e Campus). Eveneens is het verstandig om ook het beleid van organisaties om ons heen te beschouwen zodat er eventuele verschuivingen van parkeergedrag naar de omgeving ingeschat kan worden.

Tarifering van betaald parkeren heeft niet als doel om financiële opbrengsten te genereren, enkel als (laatste) middel om het aantal parkeerders te verminderen. Opbrengsten voortvloeiend hieruit zullen dan ook weer ingezet worden ten gunste van het mobiliteitsbeleid.

7.2 Doelstelling parkeerbeleid

Met als doelstelling om (te allen tijde) goed bereikbaar te zijn voor degene (medewerkers, studenten en bezoekers) die de keuze maken om met de auto naar een Fontys locatie te reizen is een optimale situatie dat er ook een parkeerplaats beschikbaar is.

Met bovenstaande als basis ontstaat er een (optimale) situatie van een maximale bezetting van de parkeercapaciteit 95%. Bij deze grenswaarde is er altijd capaciteit voor ingaande en uitgaande auto's en zoekverkeer.

De te bereiken reductie in het aantal parkeringen is dus groter dan het aantal parkeerplaatsen dat momenteel tekort is op piekmomenten; er is een extra reductie ter grootte van 5% van de huidige parkeercapaciteit nodig.

Aldus resulteren de volgende doelstellingen voor de vier drukste parkeerlocaties. Het gaat om de reductie van het aantal parkeringen per piekdag.

| locatie | Campus Rachelsmolen | Gebouw TF | Campus Stappegoor | Campus Venlo |
|------------------------------------|------------------------|------------|----------------------|-----------------|
| aantal parkeerplekken | 833 | 280 | 669 | 660 |
| marge optimale bereikbaarheid (5%) | 42 | 14 | 33 | 33 |
| tekort op piekmomenten | 200 | 70 | 200 | 50 |
| vermindering bezetting | 242 | 84 | 233 | 83 |
| vermindering bezetting % | 29% | 30% | 35% | 13% |

Aangenomen wordt dat de andere nog te nemen maatregelen (plaatsen van slagbomen, inzetten dienst e-bikes, dienstauto's, stimuleren carpooling en gebruik van e-bike) zullen leiden tot een eerste afname van parkeerdruk. Beoogd wordt daarom dat het inzetten van parkeerbeleid moet resulteren in een verdere afname van de bezetting van circa 20%.

Dit beleid moet zo zijn ingericht dat het indien nodig op alle locaties kan worden ingevoerd.

Vanwege de genoemde diversiteit binnen Fontys is het belangrijk om alle mogelijkheden en groepen in kaart te brengen alvorens een keuze te maken. Dit betekent dat er keuzes gemaakt moeten worden in segmentering en betalingssystematiek.

8. Segmentering

Een systematiek voor betaald parkeren kan onderscheid maken in segmenten (groepen) die wel of niet moeten betalen. Ter bepaling van mogelijke opties voor segmentering is gekeken naar welke groepen identificeerbaar zijn op basis van kenmerken of gedragingen, zie bijlage 9. Om een goede segmentering te maken moet een segment herkenbaar zijn, meetbaar zijn en objectief vast te stellen. Belangrijk daarbij is ook rechtsgelijkheid; er mag geen onderscheid worden gemaakt op grond van genoten opleiding, vermogen, achtergrond of maatschappelijke herkomst, de keuze voor een segment mag ook niet de schijn geven van ongelijkheid.

8.1 Segmentering van medewerkers

Onder Fontys medewerkers wordt veelvuldig gebruik gemaakt van de auto voor woon-werk verkeer waarbij soms wel maar niet altijd eenduidig is waarom voor de auto als reisoptie voor woon-werk wordt gekozen. Soms wordt de keuze gebaseerd op gemak, soms is het openbaar vervoer niet goed geregeld waardoor er weinig/geen keuze is. Dit laatste wordt vooral tijdens de inspraaksessie in Sittard en Venlo naar voren gebracht. Bij de inspraaksessies in Tilburg en Eindhoven wordt voornamelijk verwezen naar stagebezoeken vanuit Fontys-locatie als reden voor (verplicht) autogebruik. Dit zou (deels) ondervangen kunnen worden door het inzetten van dienstauto's.

Medewerkers die dichtbij (< 10 km) de standplaats wonen zullen per 1-9-2018 geen reiskostenvergoeding meer ontvangen wanneer zij met de auto reizen. Aangaande de segmentering in woon-werkafstand wordt tijdens de inspraaksessies wel naar voren gebracht als dubbel benadelend van de mensen die dichtbij wonen. Wel geldt voor de medewerkersgroep die dichtbij wonen dat deze met fiets (<7,5 km) of met e-bike (<15 km) een mogelijk goed alternatief beschikbaar hebben.

Kahoot: 56% vindt het redelijk dat er eerder betaald parkeren geldt voor medewerkers die dichtbij wonen (< 7,5 km) dan die ver wonen.

Een andere mogelijke segmentering is een systematiek voor betaald parkeren (voor medewerkers) op de piekmomenten van de dag. Onafhankelijk van je reisafstand moet op een bepaalde momenten betaald worden. Omdat de piekmomenten per dag, per week en per locatie verschillen leidt een dergelijke systematiek tot een grote mate van (ongewenste) detaillering wanneer betaald parkeren niet of wel zou gelden.

8.2 Segmentering van studenten

Ook onder studenten wordt in absolute termen veel door studenten gereisd met de auto (gemiddeld 15% van de voltijd studenten) maar er zijn duidelijke verschillen in locaties en type opleidingen. Op de grote campussen (Rachelsmolen en Stappegoor) zijn ca. 50% van de parkeerders studenten. Dit percentage is nog veel hoger op Campus Venlo waarbij het hoge autogebruik (49% van de studenten komt met de auto) nagenoeg volledig toe te wijzen is aan de Duitse studenten die met de auto komen. Reizen per ov is geen/nauwelijks een optie. Daarnaast kunnen zij als buitenlandse student geen aanspraak maken op een ov-vergoeding of compensatie. Studenten vanuit Duitsland carpoolen al veelvuldig met elkaar. Op centrum locaties zoals De Kunsten en De Witte Dame, waar geen parkeervoorzieningen aan studenten geboden worden, blijken ook nauwelijks studenten met de auto te komen.

Tijdens de inspraaksessie op locatie Venlo, waar voornamelijk studenten aanwezig waren, bleek veel onrust ten aanzien van betaald parkeren. Vooral ten aanzien van de Duitse studenten wordt aangegeven dat betaald parkeren de concurrentiepositie van Fontys als opleider negatief kan beïnvloeden.

In de segmentering van studenten kan onderscheid gemaakt worden naar afstand woonlocatie-studielocatie. Het blijkt dat studenten die dichtbij wonen toch ook regelmatig kiezen voor vervoer met de auto terwijl (e)-fiets of ov een goed alternatief kan zijn. 18% van de studenten die binnen 7,5 km woont en 37% van de studenten die binnen 15 km wonen kiezen als hoofdvervoerswijze voor de auto. Daarnaast zou ook een duidelijk onderscheid gemaakt kunnen worden tussen voltijd of deeltijd student waarbij de voltijdstudent veelal kan beschikken over een OV-reisvergoeding.

Per saldo geldt in z'n algemeenheid, conform aan medewerkers, ook studenten die op kortere reisafstand van Fontys wonen de beste alternatieve reisopties (fiets, e-bike en ov) hebben.

8.3 Segmentering van andere groepen

Andere te onderscheiden belanghebbenden die bij Fontys parkeren en te definiëren zijn als segmenten zijn minder-validen en bezoekers. Voor minder validen zijn op Fontys parkeerterreinen aparte parkeerplaatsen gereserveerd. Voor bezoekers zijn geen specifieke voorzieningen.

Kahoot: 55% geeft aan dat voor gasten en leveranciers niet hoeven te betalen tegenover 42% die voorstander is van dezelfde regels voor bezoekers.

Kahoot: 61% geeft aan dat minder validen per definitie niet hoeven te betalen, 35% vindt dat zij ook moeten betalen.

9. Analyse systematiek en tarifiering

Een beleid formuleren ten aanzien van betaald parkeren voor Fontys vraagt om een zorgvuldige afweging. Zorgvuldig vanuit het oogpunt dat het net als in andere organisaties per definitie leidt tot weerstand van veelal degenen die 'getroffen' worden door het beleid. Maar ook zorgvuldig om de context van het parkeervraagstuk op elke Fontys locatie verschilt en er toch een generieke systematiek opgesteld wordt. Dit bleek ook tijdens de sessies op locaties waarbij aanwezig een aantal opties voor nieuw beleid is voorgelegd en hebben zij hierover hun mening gegeven.

Kahoot: Keep it simple of beter maatwerk? 79% kiest voor nuancering van parkeerbeleid.

Beargumenteerde nuancering met vooraf interne afstemming past binnen de cultuur van Fontys. Veelvoorkomende reactie vanuit de sessies is dat het begrijpelijk is dat er op sommige locaties ingegrepen moet worden en de dat de te maken keuzes hierbij lastig zijn. De roep om verbetering van de parkeersituatie is op sommige locaties ook heel sterk. De irritatie en frustratie die ontstaan door geen beschikbaarheid van parkeerplaatsen bij medewerkers, studenten en bezoekers is soms groot.

9.1 Typologieën systematiek

“Betaald parkeren” kun je op allerlei manieren inrichten en is bepalend voor het doel dat je wil bereiken. Onderstaand de belangrijkste opties met een korte toelichting.

1) Maandabonnement

In de werksfeer de meest gangbare vorm van betaald parkeren. Het voordeel: de eenvoud van één bedrag per maand. Administratief makkelijk. Een abonnement ontmoedigt vooral de incidentele parkeerders. Maar er is een verborgen gebrek: kwantumkorting. Wie meer parkeert, betaalt per keer minder.

2) Betalen per keer

Deze werkt omgekeerd: betalen per parking. Hoe meer iemand parkeert, des te meer het kost. Incidenteel parkeren is daarmee goedkoper dan bij een abonnement. Een variant hierop is dat medewerkers een aantal keer (per maand/jaar) gratis mogen parkeren (TU/e systeem).

3) Differentiatie naar woon-werk afstand

In de prijs van abonnement of betalen per keer kan de woon-werk afstand meegenomen worden. Iemand die dichterbij woont betaald een hoger abonnement of dagprijs dan iemand die verder weg woont vanuit de gedachte dat dichterbij wonen vaak resulteert in meer opties om te reizen.

4) Differentiatie naar piek

Hierbij wordt betalen per keer verdisconteert de parkeerpieken. Een dagprijs geldt alleen op pieken – op daluren is er een nul-tarief. Overbezetting is meestal alleen op bepaalde dagen en tijden. Daarbuiten hoeven we parkeren niet te ontmoedigen. Een piektarief stimuleert keuzereizigers bij drukte de auto te laten staan, en die liever buiten de pieken te gebruiken. Zo blijft meer plaats over voor wie geen andere keus heeft.

Met bovenstaande mogelijke opties kan oneindig worden gecombineerd. Een voorbeeld hiervan is een maandabonnement + betalen per keer. Hierbij wordt het bevorderen van incidenteel parkeren bij een dagprijs tegengewerkt evenals het stimuleren van vaak parkeren bij een abonnement.

9.2 De afweging voor Fontys

In de afweging om tot keuzes te komen voor een betaald parkeren systematiek voor Fontys zijn de volgende externe ontwikkelingen van belang om te beschouwen:

- Binnenstedelijk richt het beleid van gemeenten zich steeds meer op het weren van de auto's en het faciliteren van fiets en ov. De infrastructuur voor fietsverbindingen wordt in Tilburg, Eindhoven, Venlo en Sittard verbeterd waarbij er allerlei stimuleringsmaatregelen zijn ingezet vanuit de Rijksoverheid en de Provincie om dit te financieren.
- De openbaar vervoersverbindingen in grote steden zijn redelijk goed ontwikkeld maar dit geldt niet voor minder stedelijk gebied. Daarmee is Fontys niet altijd goed bereik met ov vanuit rurale gebieden alsook grensoverschrijdend richting Duitsland.
- Het gebruik van de e-bike stijgt explosief waarbij de reikwijdte van de afstand die afgelegd kan worden per fiets wordt verdubbeld (ca. 15 km).

Intern zijn de volgende constatering/afwegingen van belang:

- Met het volledig vergoeden van ov-reiskosten woon-werk stimuleert Fontys vooral medewerkers die verder weg wonen om de trein (of bus) te nemen. Immers de reiskostenvergoeding die ontvangen wordt als er met auto gereden wordt is relatief laag ten opzichte van de kosten die gemaakt worden. Daarmee zou je kunnen stellen dat de medewerkers die verder weg wonen al meer een bewuste keuze voor auto maken.
- Vanuit beheersbaarheid en op basis van de meningen in de sessie wordt parkeerbeleid gelieerd aan tijdstippen of dagen niet geschikt geacht.
- Een parkeerbeleid met abonnement (ten voordele van "vaak parkeerders") krijgt maar een kleine groep mee tijdens de kahoot-sessies. De meeste mensen hebben een voorkeur voor betalen per dag gevolgd door een beleid gebaseerd op een combinatie van beiden.
- Voor wat betreft parkeerbeleid bij studenten geeft een duidelijke meerderheid aan dat geen onderscheid gemaakt moet worden tussen deeltijd- en voltijd studenten.
- In de huidige dienstreisvergoeding van € 0,24 zit parkeergeld in verdisconteerd. De discussie over de hoogte van deze vergoeding is geen onderdeel van het parkeerbeleid.
- Bereikbaarheid is de aanleiding voor het parkeerbeleid en eventuele opbrengsten die met een betaald parkeren systematiek worden gegeneerd worden weer ingezet voor (stimulerende) mobiliteitsmaatregelen en/of andere uitgaven van algemeen nut.
- Van zowel medewerkers als studenten worden de woonadressen (GBA-adres) geregistreerd bij Fontys. Het is niet bekend in hoeverre medewerkers maar vooral studenten deze gegevens doelbewust gaan wijzigen om een eventueel betaald parkeren regime te ontlopen.

Op basis van bovenstaande wordt voorgesteld het parkeerbeleid in eerste instantie te richten op medewerkers en studenten gerelateerd aan woon-werk/studie afstand. Daarmee wordt fietsen gezien als een belangrijke sleutel van het nieuwe parkeerbeleid. Starten met betaald parkeren voor medewerkers en studenten die dichtbij wonen helpt de schaarse parkeergelegenheid eerlijker verdelen. Het maakt parkeren onaantrekkelijker voor degenen die andere reisopties hebben dan de auto.

Kahoot: een parkeerbeleid gericht op mensen die dichtbij wonen heeft in meerderheid steun (53%)

Om zicht te krijgen waar medewerkers vandaan komen en op welke wijze ze reizen is ook een postcodeanalyse uitgevoerd op specifiek de afstanden van 0 tot 7,5 km en van 7,5 tot 15 km. Doel is

om het potentieel te achterhalen dat per fiets of e-bike een alternatief heeft voor de auto. Middels de postcodeanalyse is voor medewerkers geanalyseerd om zicht te krijgen hoeveel dat potentieel is. Hierbij dient wel opgemerkt te worden dat er gevraagd is naar hoofdvervoerswijze en daarmee autorijders ook af en toe met andere vervoerswijze kunnen komen maar ook vice versa. Tevens zijn niet alle medewerkers en studenten elke dag aanwezig.

| locatie | Campus Rachelsmolen | Gebouw TF | Campus Stappegoor | Campus Venlo |
|---------------------------------------|------------------------|------------|----------------------|-----------------|
| aantal parkeerplekken | 833 | 280 | 669 | 660 |
| marge optimale bereikbaarheid (5%) | 42 | 14 | 33 | 33 |
| tekort op piekmomenten | 200 | 70 | 200 | 50 |
| vermindering bezetting | 242 | 84 | 233 | 83 |
| vermindering bezetting % | 29% | 30% | 35% | 13% |
| autorijders | | | | |
| antal medewerkers woon-werk < 7,5 km | 127 | 35 | 79 | 27 |
| aantal studenten woon-studie < 7,5 km | 218 | 55 | 120 | 107 |
| potentieel aan fietsers | 345 | 90 | 199 | 134 |
| aantal autorijders woon-werk < 15 km | 251 | 83 | 168 | 51 |
| aantal studenten woon-studie < 15 km | 339 | 81 | 219 | 267 |
| potentieel aan fietsers | 590 | 164 | 387 | 318 |

9.3 Voorstel systematiek Fontys

Het stappenplan van het parkeerbeleid blijft onverminderd van kracht. Dit betekent dat na optimalisatie van terreininrichting (stap 1) er eerst slagbomen op een locatie worden geplaatst (stap 2) en stimulerende maatregelen worden uitgezet om medewerkers en studenten te motiveren om op andere wijze naar Fontys te komen dan met de auto (stap 3). Als deze maatregelen uiteindelijk onvoldoende effect hebben wordt de systematiek voor betaald parkeren ingezet waarbij de afweging per locatie wordt gemaakt.

Onvoldoende effect is gedefinieerd als een bezetting van 100% of meer van een parkeerterrein van Fontys. Deze bezetting kan exact gemeten worden aan de hand van tellingen via de slagbomen. De stuurgroep mobiliteit beoordeelt en bepaald of er uiteindelijk op een locatie sprake is van een te hoge parkeerdruk en daarmee gestart wordt met de invoering van betaald parkeren. Afstemming hierover vindt uiteraard plaats met de betrokken locatie (gebouwbeheerders).

De systematiek voor de invoering van het beleid van betaald parkeren wordt ingezet vanuit een drietrapp methode voor die locatie waar betaald parkeren wordt ingevoerd. De eerste trap is het invoeren van betaald parkeren voor iedereen (medewerker en student) die binnen een straal van 7.5 km van werk/studie woont gerekend vanaf de locatie waar betaald parkeren wordt ingevoerd. Mocht het effect van deze maatregel niet afdoende zijn volgt de volgende trap: het invoeren van betaald parkeren voor iedereen die tussen 7,5 km -15 km van werk/studie woont. Mocht uiteindelijk het effect hiervan wederom niet afdoende zijn volgt de laatste stap en dat is betaald parkeren voor iedereen.

Voorgesteld wordt om het parkeerbeleid op te zetten vanuit een dagtarief. Iedere parkeerder wordt gevraagd elke dag een afweging te maken waarbij er 5 x per jaar gratis geparkeerd mag worden. Vanuit redelijkheid en in relatie tot vergelijking tot onze omgeving en andere hogescholen wordt een starttarief van € 2 voorgesteld.

| | afstand woon-werk/studie | medewerkers | studenten |
|--------|--------------------------|-------------------|-------------------|
| FASE 1 | 7,5 km | € 2 per dag | € 2 per dag |
| | | 5 x vrij per jaar | 5 x vrij per jaar |
| FASE 2 | 15 km | € 2 per dag | € 2 per dag |
| | | 5 x vrij per jaar | 5 x vrij per jaar |
| FASE 3 | iedereen | € 2 per dag | € 2 per dag |
| | | 5 x vrij per jaar | 5 x vrij per jaar |

Bij het invoeren van het parkeerbeleid zou een full time medewerker die binnen 7,5 km woont en altijd met de auto naar Fontys gaat, gemiddeld een bedrag van € 34,85 per maand (€ 418 per jaar) moeten betalen om te mogen parkeren waarbij 5 x gratis al is verrekend. In [bijlage 10](#) wordt dit nader toegelicht, mede in relatie tot de reiskostenvergoeding die medewerkers ontvangen.

Voor studenten zou bij een gemiddeld aanwezigheid (4 dagen per week) van alle onderwijsweken (40) zou een bedrag ontstaan van € 320 op jaarbasis.

Voor bezoekers geldt dat zij op uitnodiging van een instituut of dienst in aanmerking kunnen komen voor een uitrijkaart. Het voorstel is dat voor deze uitrijkaart ook een tarief van € 2 wordt gerekend om een ongebreideld gebruik te voorkomen.

9.4 Doorzicht naar verdere uitwerking parkeerbeleid

Na vaststelling van het parkeerbeleid wordt de systematiek op detailniveau verder uitgewerkt. Het gaat onder meer over de volgende aspecten:

- Betaald parkeren beleid voor bijzondere groepen: minder validen, bezoekers e.d.
- Wijze van administratieve afhandeling waarbij dit intern of extern georganiseerd kan worden.
- Registratie van parkeerbewegingen waarbij het logisch is om dit te doen bij de slagbomen (via Fontys-pas of kentekenherkenning) en waarbij er een geautomatiseerde link kan worden gelegd naar persoon en afstand woonsituatie.

Aanvullend wordt een roadmap uitgewerkt waarin duidelijk de stappen van het plaatsen van slagbomen en stimulerende maatregelen in de tijd per locatie worden uitgezet.

Bijlage 1: samenvatting sessies en resultaat Kahoot

SAMENVATTING IMPRESSIE INFORMATIESESSIES MET (DECENTRALE EN CENTRALE) MEDEZEGGENSCHAP EN ANDERE GEINTERESSEERDEN

| | |
|----------------------------|---------------|
| 10 oktober 2017 Tilburg: | 8 deelnemers |
| 11 oktober 2017 Sittard: | 6 deelnemers |
| 12 oktober 2017 Eindhoven: | 29 deelnemers |
| 1 november 2017 Venlo: | 26 deelnemers |

Inleiding

De sessie was onderverdeeld in twee onderdelen te weten:

- een toelichting op de context van bereikbaarheid bij Fontys en de argumentatie/noodzaak om te komen tot een parkeerbeleid inclusief de keuzes die te maken zijn in het bepalen van een systematiek van betaald parkeren (wie betaald op welk moment hoeveel).
- een online vragenlijst over de eigen ervaring/mening over deze context en keuzes die aanwezig zouden maken in het bepalen van een systematiek van betaald parkeren. Dit is gebeurd aan de hand van een Kahoot-sessie.

Onderdeel 1: toelichting op de context van de bereikbaarheid van Fontys en bepalen van systematiek

Reacties/vragen tijdens deze toelichting.

- Zorg voor een goede onderbouwing (bij voorkeur met cijfers) bij het verder opstellen van het parkeerbeleid.
- Denk behalve aan ontmoedigingsbeleid ook aan aanmoedigingsbeleid (zoals thuiswerken, dienstauto's, online vergaderen, roosterbeleid, indeling werkdagen).
- Ov-vergoeding voor Duitse studenten ontbreekt en reisduur wordt te lang vanuit Duitsland.
- De gegevens van de studenten enquête Sittard ontbreken (*red: deze zijn in 2016 niet afgenomen*).
- Evenals met leslokalen heeft parkeren te maken met piekmomenten: kan er niet ruimer over de dag en week geroosterd worden waardoor parkeerprobleem minder wordt?
- Enkel locatie dicht bij station zegt niet zoveel over OV-bereikbaarheid: Limburgse achterland is per OV beperkt ontsloten.
- Stagebezoeken zijn lastig/niet met OV in te plannen vanwege inefficiëntie in tijd en bereikbaarheid (daarmee autogebruik nodig vanuit werkredenen).
- Onduidelijk is hoeveel medewerkers/studenten kiezen voor vervoer met auto vanuit noodzaak of 'gemak'.
- Parkeeraanbod creëert ook parkeervraag: met andere woorden op die plekken waar (te) weinig parkeerplaatsen zijn zoeken mensen uiteindelijk wel naar andere oplossingen.
- Op Rachelsmolen is het ook lastig te overzien waar nog parkeerplaatsen beschikbaar zijn (geen verwijsstelsel).
- Op Campus Venlo is geen duidelijke bebording over dat het een Fontys terrein is en te weinig toezicht hierop.
- Het beeld bestaat dat veel parkeeroverlast wordt veroorzaakt door externen (bijv. medewerkers/studenten TU/e bij Rachelsmolen en Viecuri in Venlo).

- Externe parkeerkosten worden bij Fontys niet vergoed. Dat zou ook heroverwogen moeten worden.
- Stimuleringsmaatregel B-riders geldt alleen als je overstapt van auto op fiets, niet als je al fiets. Bovendien zit er een GPS-tracking op de app waardoor iedereen ziet waar je bent.
- Volgens enkele aanwezigen in Venlo is het niet mogelijk en mogelijk zelfs niet toegestaan vanuit de gemeente om slagbomen op het terrein te plaatsen vanwege gevaar op filevorming op de Tegelseweg.
- (In de beleving) neemt de parkeerdruk neemt in af Venlo vanwege afnemende studentenaantallen.
- Een systematiek van abonnement om te kunnen parkeren is geen stimulans om met ov/fiets te komen.
- Hoe werkt een abonnement als je parttimer bent?
- Hoe zit het met medewerkers/studenten die over meer locaties heen activiteiten hebben, moeten die dan dubbel betalen?
- Betaald parkeren is te duur voor (Duitse) studenten die geen andere optie hebben dan de auto.
- Communicatie over andere (stimulerende) maatregelen is onvoldoende.
- Afstemming over invoeren van betaald parkeren zou in afstemming moeten met locatie zelf want die kent situatie het best.
- In Venlo is veel onrust ontstaan over geruchten dat er al betaald parkeren ingevoerd zou gaan worden (voor iedereen).

Onderdeel 2: wat vinden de deelnemers (Kahoot-sessie)

Aan de hand van de toelichting is middels een online app (Kahoot) een vragenlijst voorgelegd aan alle deelnemers waarbij de antwoorden direct zichtbaar op het scherm werden geprojecteerd. De uitkomsten zijn verwoord in het document 'Resultaat Kahoot'.

Tijdens de vragenlijst bleek dat de deelnemers niet voldoende in het onderwerp zijn ingevoerd om bij alle vragen snel een genuanceerd en weloverwogen keuze te kunnen maken uit de voorbereide antwoorden.

Afsluiting

Er is waardering uitgesproken dat medewerkers/studenten betrokken worden bij het onderwerp en geïnformeerd worden en daarbij ook hun mening kunnen ventileren. Eveneens is teruggekoppeld dat het een complex onderwerp is waarbij het projectteam succes bij toegewenst is om tot een goed parkeerbeleid te komen.

RESULTATEN KAHOOT VRAGEN/STELLINGEN

1. Deelnemers

De Kahoot sessies vonden plaats in Tilburg, Sittard, Eindhoven (waaronder P&O servicecentrum) en Venlo. In totaal hebben tijdens de sessies 75 personen deelgenomen aan de Kahoot-sessies waarbij vragen/stellingen aan hen zijn voorgelegd waar ze uit voorbereide antwoorden een keuze konden maken. De meerderheid van aanwezigen waren medewerkers, studenten een minderheid. Wat is de meest gebruikte manier van reizen van de aanwezigen? De keuzes waren Auto, Fiets, Openbaar Vervoer en Anders. 67% van de aanwezigen gaf aan: auto. Fiets 15%, openbaar vervoer 13%.

2 Draagvlak voor invoering van betaald parkeren

A Is autobereikbaarheid essentieel voor (het onderwijs van) Fontys?

Ja, vindt een ruime meerderheid, 83%. De autorijders vinden dat natuurlijk het meest, 90%. Dat is niet gek, want parkeerders waren in de meerderheid in de groep. Maar ook fietsers en OV-gebruikers parkeren geregeld (tenminste in deze groep) (zie 2C). En dus vindt ook een meerderheid van fietsers autobereikbaarheid essentieel, 64%, en ook een meerderheid van OV-gebruikers, 70%.

B Horen jullie van studenten/collega's klachten over hinder met parkeren?

Dit is een vraag naar de beleving. De zaak blijkt op alle locaties actueel, en op sommige locaties urgent. De score voor 'vaak' is 26%, die voor 'vaak + soms' is gemiddeld 82%. In de beleving blijkt parkeren een belangrijk thema.

C Ervaren jullie zelf hinder met parkeren (zoektijd, beschikbaarheid)?

Gemiddeld antwoorden de deelnemers 'vaak' 22%. Degenen die meestal met de auto komen, 14%.

Maar ook OV-gebruikers antwoorden 20%, de fietsers, 18%.

Dit wijst erop, dat ook fietsers en OV-gebruikers geregeld parkeren. Dat ze daarbij 'vaak' last hebben kan erop duiden, dat ze parkeren op drukke dagen. Dat zijn de bekende piekdagen tijdens de week - en dan dagen met slecht weer, wanneer ze de fiets thuis laten. Dit incidentele parkeren geldt kennelijk niet alleen voor fietsers, maar ook voor OV-gebruikers.

D Betaald parkeren past binnen (de maatschappelijke ontwikkeling van) duurzaam reisgedrag?

Bijna de helft antwoordt 'ja', 48%.

E Parkeervoorzieningen kunnen uit onderwijsgeld gefinancierd worden?

Slechts 9% antwoordt hierop met 'ja', maar er is bij deze vraag ook veel non-respons, 85%.

F Is betaald parkeren redelijk op locaties waar het erg knelt?

'Ja' en 'Ja, maar met de nodige nuances' heeft overall een meerderheid, 53%. De score per vestiging is het hoogst op Stappengoor, 100%, en het laagst in Venlo, 32%. Verdeeld naar modaliteit scoren de autorijders het laagst, 44%. Dit ligt voor de hand. Het draagvlak is het hoogst onder de fietsers, 73%.

G Betaald parkeren voor studenten verslechtert de concurrentiepositie van Fontys.

Een minderheid van deelnemers, 39%, is het helemaal eens met deze stelling: 'Ja, absoluut'. De rest vindt 'Nee' of 'Ja, maar niet teveel'.

H De concurrentiepositie als werkgever verslechtert bij invoeren betaald parkeren.

Als het om de concurrentiepositie van medewerkers gaat, is een groter percentage het eens met de stelling: 'Ja, absoluut', 48%. Hier verschillen de opinies per reiswijze. Een meerderheid, 60%, van autorijders, is het eens. Van OV-gebruikers is een minderheid het eens, 30%, van fietsers 18%.

3 De opzet van een stelsel van betaald parkeren.

A Een parkeerbeleid met op piekmomenten voor sommige segmenten een verbod

Een derde is voor een verbod, 33%. De overige respondenten vinden dat een verbod niet past in Fontys-cultuur. Bij de autorijders is meerderheid tegen een verbod, 56%. Ook bij de fietsers is een minderheid tegen, 73%, evenals bij de OV-gebruikers, 80%.

B Een parkeerbeleid op basis van Keep It Simple - of beter maatwerk?

Een grote meerderheid (79%) kiest voor een genuanceerd opgezette regeling. Van de automobilisten kiest 78% voor nuance, de fietsers iets meer, 82%, de OV-gebruikers iets minder, 70%.

C Een parkeerbeleid ten voordele van 'vaakparkeerders'?

De autorijders hebben het meest de voorkeur voor een prijs per dag, dit biedt voordeel voor incidentele parkeerders, 40%. Onder fietsers is de voorkeur een prijs per dag groter, 55%. Zij parkeren kennelijk relatief vaker incidenteel. De voorkeur voor een abonnement is onder autorijders 2,5 keer groter als onder fietsers. Ook dit wijst erop dat fietsers relatief meer incidenteel parkeren dan autorijders. De voorkeur 'combinatie' is onder autorijders, 30%, fietsers, 27%, en overall, 28%, groter dan die voor abonnement, resp. 24%, 9%, 24%.

D Een parkeerbeleid gericht op medewerkers die dichtbij wonen (< 7,5 km)?

Betaald parkeren voor medewerkers die dichtbij wonen helpt de schaarse parkeergelegenheid eerlijker verdelen. Het maakt parkeren onaantrekkelijker voor degenen die andere reisopties hebben dan de auto. Overall is hier een meerderheid voor 53%. Ook fietsers, 55%, en OV-gebruikers, 60%, steunen deze vorm.

E Studenten met (recht) op een ov-jaarkaart mogen niet meer parkeren?

Driekwart van de autorijders vindt dit redelijk, 75%. Maar een meerderheid van fietsers vindt dit niet redelijk, 55%, evenals een meerderheid van OV-gebruikers, 86%. Overall vindt een duidelijke meerderheid dit redelijk, 58%.

F Medewerkers met een fiets- of OV-vergoeding mogen niet meer parkeren?

Bijna de helft van de autorijders vindt dit redelijk, 47%. Of: meer dan helft autorijders vindt 't niet redelijk, 53%. Een veel grotere meerderheid onder fietsers vindt dit niet redelijk, 82%. Ook een zeer grote meerderheid van OV-gebruikers vindt dit niet redelijk, 86%. Overall vindt een meerderheid van respondenten dit idee niet redelijk, 63%.

Het ligt voor de hand dat fietsers en OV-ers tegen zijn, want zij verliezen bij dit uitgangspunt hun mogelijkheid tot incidenteel parkeren, bijvoorbeeld op dagen met slecht weer.

Bijlage 2: Leidraden in Mobiliteitsagenda 2017 -2024

Leidraad 1. Dienend aan het primaire proces (het onderwijs en onderzoek) met als uitgangspunt dat goede bereikbaarheid essentieel is om de continuïteit van het onderwijs te garanderen en aantrekkelijk te zijn/blijven voor studenten. Daarbij horen ‘voldoende’ auto- en fietsparkeerplaatsen, mede ook om de samenwerking met het werkveld te faciliteren.

Leidraad 2. Maatschappelijk verantwoorde mobiliteit waarbij gestuurd wordt om duurzame bereikbaarheid en reisgedrag. Dit wordt ingezet van een actief beleid voor verbetering van fiets- en ov-bereikbaarheid, inzet van dienstfietsen- en auto’s en er zonder dwingende reden geen uitbreiding meer plaatsvindt van parkeercapaciteit voor auto’s. Ook wordt ingezet om het aantal verplaatsingskilometers voor medewerkers (en studenten) te verminderen, onder meer door in te zetten op betere ICT-faciliteiten voor online contact (vergaderen/overleggen). Aanvullend wordt ook nog het ‘samen reizen’ (carpoolen) gestimuleerd. Deze voornamelijk stimulerende maatregelen worden afgestemd met de (directe) omgeving en lokale initiatieven die hieromtrent actief zijn.

Leidraad 3. Duurzame bereikbaarheid van locaties dat wil zeggen toekomstbestendig waarbij maatregelen worden genomen voor die locaties die minder goed bereikbaar zijn. Omdat het vraagstuk van bereikbaarheid sterk locatie-specifiek is wordt de verantwoordelijkheid ook mede daar neergelegd.

Het parkeerbeleid wordt op Fontys niveau uitgewerkt met als doel om knelpunten in locatie-specifieke parkeersituaties op te kunnen lossen. Voor dit parkeerbeleid gelden de volgende overwegingen:

- De eindverantwoordelijkheid voor het parkeerbeleid ligt bij het CvB die zich laat adviseren door dienst H&F en P&O. De invulling ligt mede bij de locaties zelf en dan met name de Gebouwbeheerder.
- Er komt geen extra parkeercapaciteit.
- Keuzevrijheid van eenieder staat voorop. Er worden op voorhand geen groepen van het parkeren uitgesloten.

Om duurzame bereikbaarheid te bewerkstelligen is er zowel op Fontys- als locatie-specifiek niveau afstemming nodig tussen locaties/gebruikers maar ook tussen verschillende ondersteunende diensten en met de omgeving. Daartoe is in de mobiliteitsagenda een organisatiestructuur voorgesteld die dat op beide niveaus faciliteert.

| Stuurgroep Mobiliteit en Bereikbaarheid | | |
|---|--------------------|----------------------|
| Directeuren onderwijs | Portefeuillehouder | Directeuren diensten |
| | Centraal Adviseur | |

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

De stuurgroep is verantwoordelijk voor de maatregelen die voor heel Fontys van belang zijn en daarnaast om toe te zien op de voortgang van de uitvoering van mobiliteitsplannen en om waar nodig die bij te stellen. De werkgroepen houden zich per campus/locatie bezig met de locatie specifieke aspecten/knelpunten van de bereikbaarheid. Op de grote campussen (Rachelsmolen, Stappegoor en Venlo) zijn deze bereikbaarheidsteams al actief.

Bijlage 3: (Stimulerende) maatregelen ter bevordering van fiets en OV-mobiliteit.

Gerealiseerde, in uitvoering en in voorbereiding.

2015

- ✓ Uitbreiding dienstfietsen (Rachelsmolen, TF en TU/e terrein)
- ✓ Aanpassing woon-werk vergoeding reiskosten ten gunste van OV en fiets (2016)
- ✓ Invoering NS Business card (Fontys)
- ✓ Pilot E-dienst auto's FHICT
- ✓ Upgrade fietsparkeren (TF)

2016

- ✓ Aanpassing woon-werk vergoeding reiskosten ten gunste van OV en fiets (Fontys)
- ✓ Invoering Uitbreiding OV vervoer van/naar Campus Stappegoor d.m.v. campusliners (Campus Stappegoor)
- ✓ Upgrade fietsparkeren (Campus Rachelsmolen)
- ✓ Plaatsen slagbomen (TF)

2017

- ✓ E-bike pilot (Campus Rachelsmolen)
- ✓ Start pilot project stimuleren online vergaderen FHPED (gereed begin 2018)
- ✓ Pilot carsharing app Beamrz student-to-student (Campus Rachelsmolen)
- ✓ Upgrade fietsvoorzieningen (Sittard)

2018

- ✓ E-bike pilot (Campus Stappegoor)
- ✓ Plaatsen slagbomen (Campus Rachelsmolen)
- ✓ Pilot E-dienstauto's (Campus Rachelsmolen en Stappegoor)
- ✓ Stimuleren online vergaderen (Fontys)

Bijlage 4: Arbeidsvoorwaarden gerelateerd aan mobiliteit en parkeren

Vanaf september 2016 is de nieuwe regeling voor mobiliteit van kracht. Om het autogebruik te beperken, wordt een aantal reisalternatieven aangepast:

- Volledige vergoeding van kosten openbaar vervoer bij een reisafstand vanaf 5 km woon-werk.
- Vervanging van het fietsplan door een renteloze fietslening. De woon-werkvergoeding wordt ingezet ter afbetaling van de lening.
- Bij een reisafstand minder dan 10 km wordt de woon-werkvergoeding afgebouwd met 1/3 per jaar naar €0,00. Medewerkers kunnen wel aanspraak maken op een renteloze fietslening met een "fictief" bedrag woon-werkvergoeding.

Bij deelname aan de renteloze fietslening geldt het volgende:

- Art 2.3 De werknemer kan gebruik maken van een renteloze lening voor de aanschaf van een fiets. In dat geval zal werkgever met werknemer een overeenkomst van geldlening overeenkomen.
- Art 2.4. De looptijd van de lening bedraagt maximaal vijf jaren of minder wanneer de arbeidsovereenkomst voordien om welke reden dan ook of ongeacht op wiens initiatief eindigt of van rechtswege verstrijkt. De maximale hoogte van de lening wordt berekend door de vergoeding zoals vastgelegd in lid 6 op jaarbasis te vermenigvuldigen met 5.
- Art 2.5. De werknemer ontvangt ter aflossing van de renteloze lening maandelijks een netto vergoeding van werkgever die wordt vastgesteld bij aanvang van de lening.
- Art 2.6. Indien de werknemer op vijf dagen per week werkzaam is, bedraagt de vergoeding bij een reisafstand tussen het woonplaatsadres en het standplaatsadres van:
 - 1 km € 6,52 per maand;
 - 2 km € 13,05 per maand;
 - 3 km € 19,57 per maand;
 - meer dan 3 km en minder dan 10 km: € 20 per maand;
 - van 10 tot 20 km is: € 41 per maand;
 - 20 km en meer is: € 62 per maand

Omdat medewerkers met een woon-werkafstand minder dan 10 km geen woon-werkvergoeding meer zullen ontvangen vanaf september 2018 is de regeling speciaal voor hen gunstig omdat in het geval van een fietslening een netto bedrag ter hoogte van de woon-werkvergoeding wordt uitbetaald ter afbetaling van de lening.

Het mobiliteitsplan voorziet in volledige betaling van de kosten voor openbaar vervoer onder de volgende voorwaarden:

- Art 3.1. De werknemer met een reisafstand tussen het woonplaatsadres (zijnde het adres waar werknemer staat ingeschreven in de GBA) en het standplaatsadres van minder dan 5 km, heeft geen recht op vergoeding van kosten openbaar vervoer.
- Art 3.2. De werknemer met een reisafstand tussen het woonplaatsadres en het standplaatsadres van 5 km of meer ontvangt een door werkgever te bepalen abonnement openbaar vervoer of kortingskaart openbaar vervoer ten behoeve van werknemer waarvan de ritten woonplaats-standplaats volledig worden vergoed op basis van tweede klas.
- Art 3.3. Een werknemer kan kiezen voor een abonnement dat de waarde van de vergoeding van het traject woonplaats-standplaats op basis van tweede klas te boven gaat. De meerkosten komen in dat geval voor rekening van werknemer.

In samenhang met het mobiliteitsplan is het kader voor parkeerkosten bepaald:

- Art 2.10. Indien de werknemer gebruik maakt van de renteloze lening kan werknemer de eventuele parkeerkosten van een parkeerterrein (of daarbuiten) bij de standplaats niet bij de werkgever declareren.
- Artikel 3.4. Indien de werknemer gebruik maakt van vervoer per openbaar vervoer kan werknemer de eventuele parkeerkosten van een parkeerterrein (of daarbuiten) bij de standplaats niet bij de werkgever declareren.
- Artikel 4.8. Indien er bij de standplaats een Fontys parkeerterrein ligt waar parkeerkosten op van toepassing zijn, dan komen die tijdens werktijd gemaakte kosten voor rekening van werkgever.
- Artikel 4.9a. Bij de locaties waar werkgever geen eigen parkeerterrein heeft, wordt een beperkt aantal parkeerplaatsen of abonnementen beschikbaar gesteld. Hierop zijn instituten specifieke regelingen van toepassing die zijn afgestemd met de IMR. In geen geval geldt voor een werknemer een recht op een parkeerplaats en/of abonnement.
- Artikel 4.9b. Indien werknemer niet in aanmerking komt voor een parkeerplaats en/of abonnement zoals bedoeld in lid 9a, worden eventuele parkeerkosten niet door werkgever vergoed.

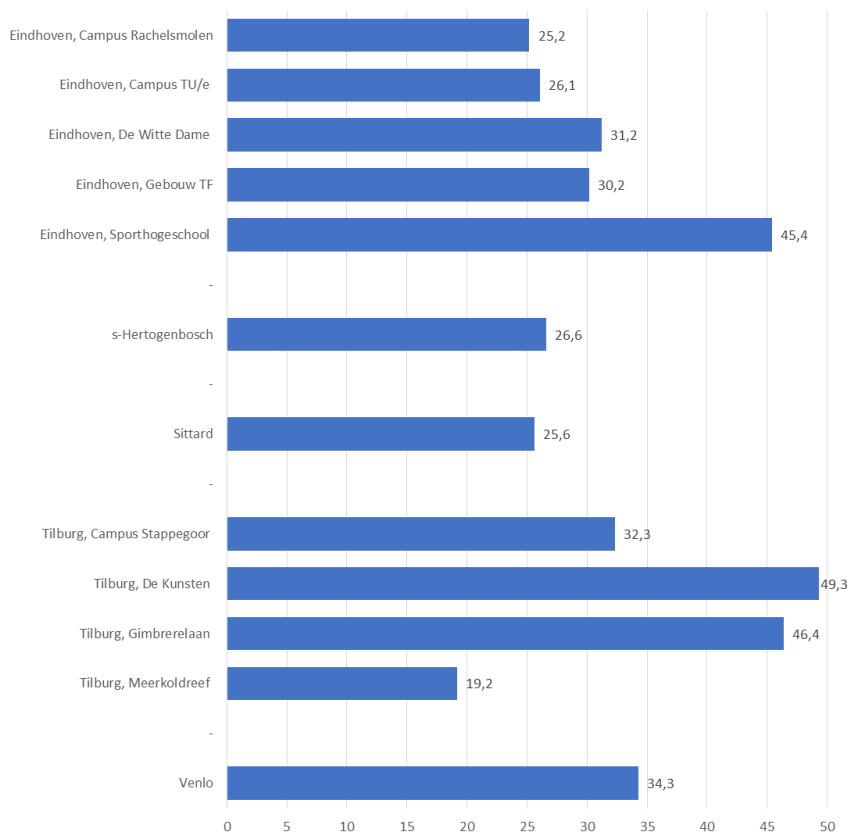
Daarnaast is de volgende tekst nog opgenomen in het beleid (waar reeds mee is ingestemd):

Mocht er in de toekomst voor gekozen worden om het heffen van parkeerkosten als sturingsmechanisme in te zetten (bijvoorbeeld voor verminderen parkeerproblematiek), dan vervalt de vergoeding van parkeerkosten bij de standplaats.

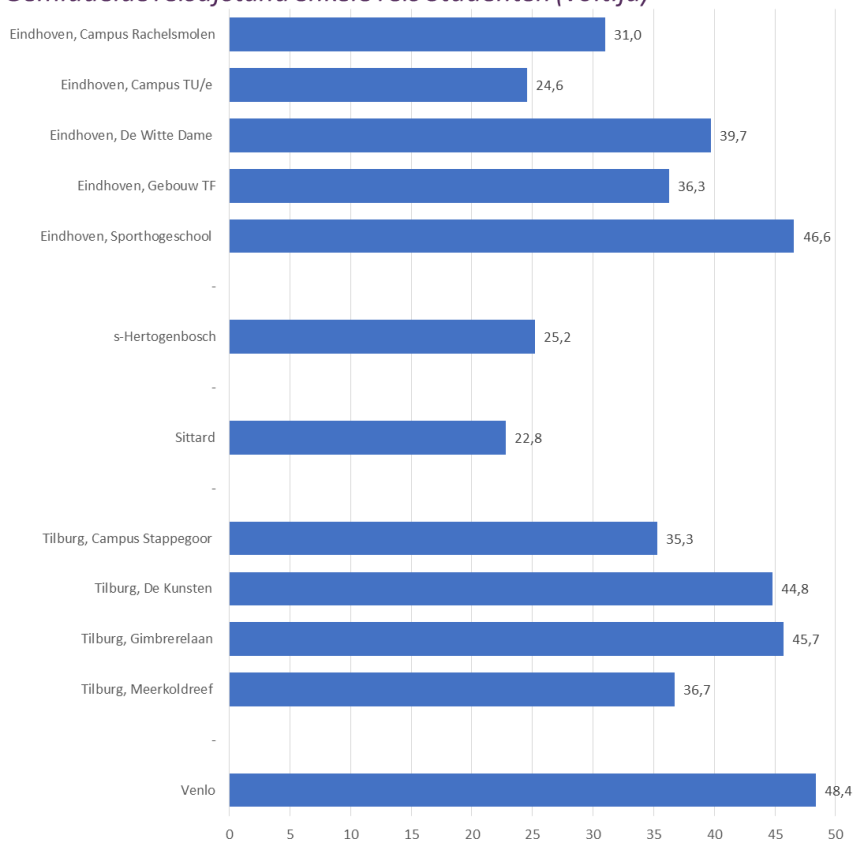
In tegenstelling tot art 2.10 wordt het parkeertarief op het TU/e terrein in Eindhoven niet doorberekend aan de medewerker met een renteloze fietslening wanneer deze met de auto gebruik maakt van het parkeerterrein.

Bijlage 5 Uitkomsten postcode analyse medewerkers en studenten

Gemiddelde reisafstand enkele reis medewerkers

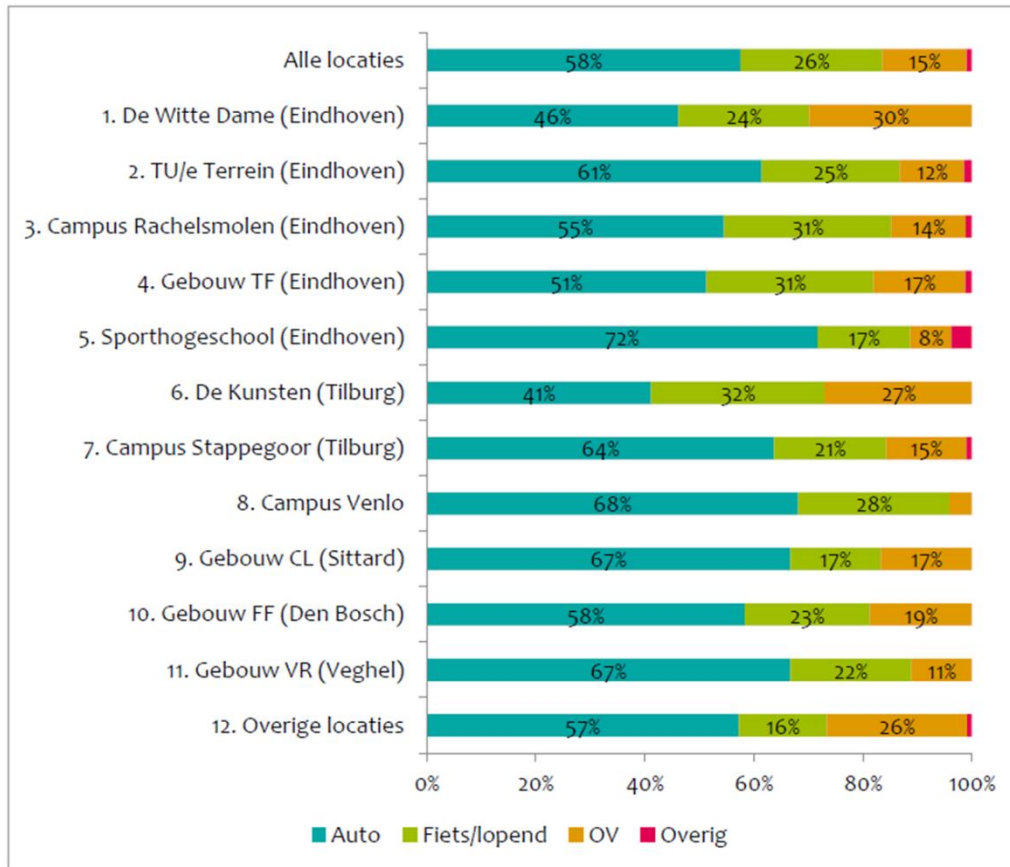


Gemiddelde reisafstand enkele reis Studenten (voltijd)

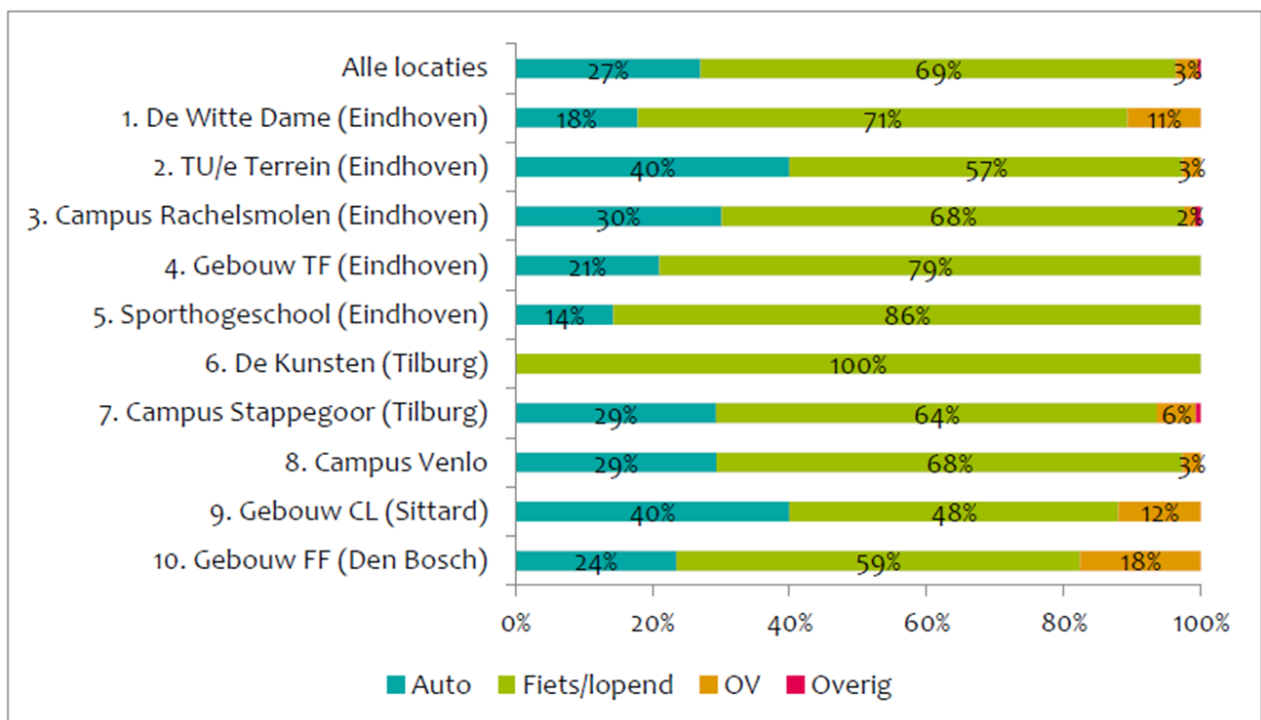


Bijlage 6: reisgedrag van medewerkers en studenten

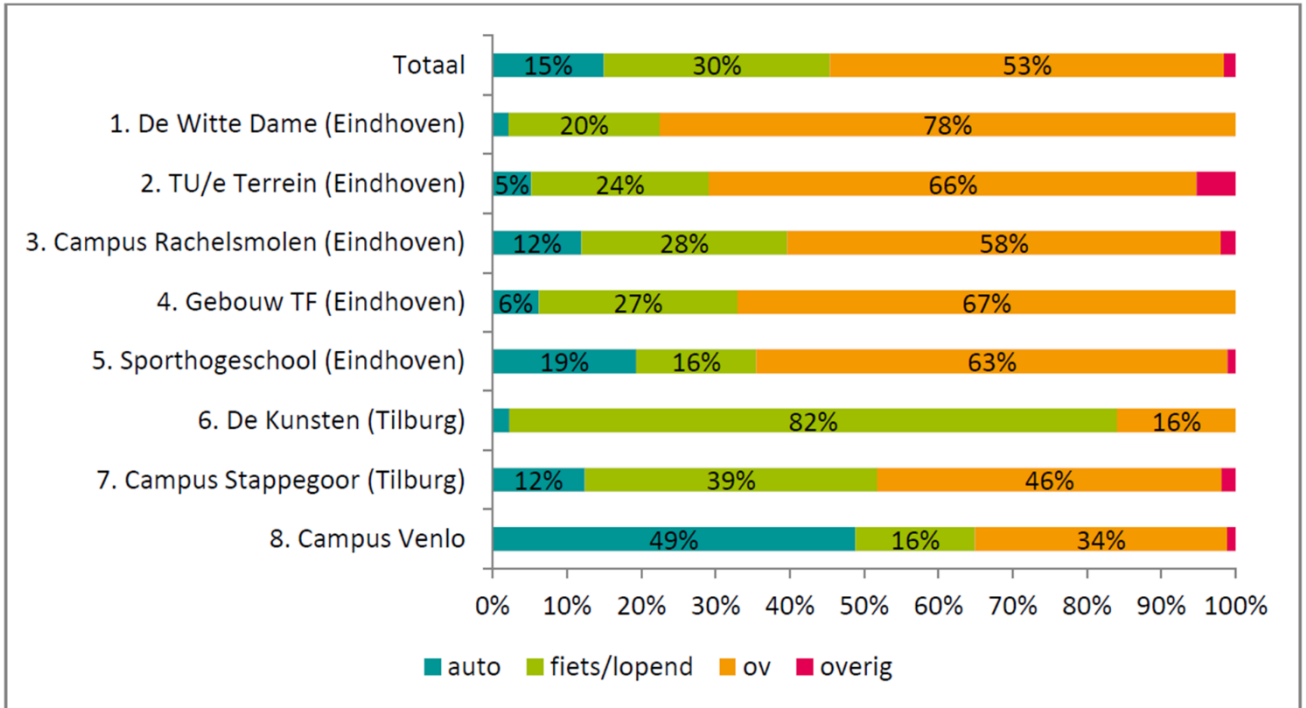
Reisgedrag medewerkers uit enquête (juni 2016)



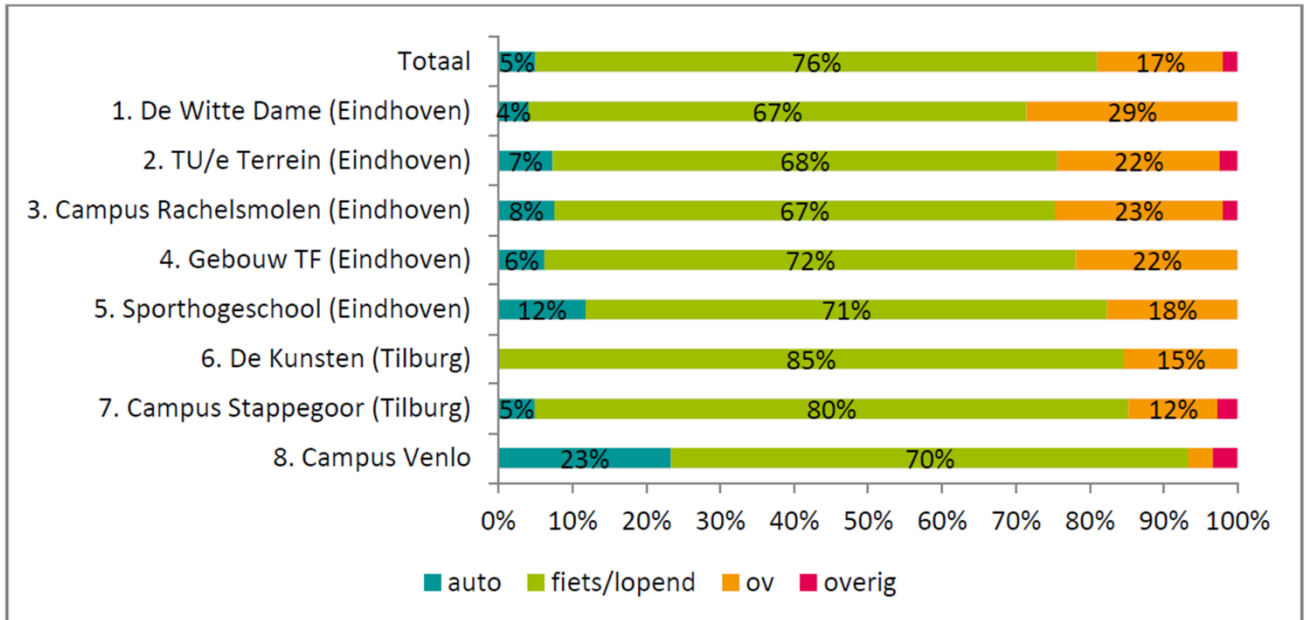
Reisgedrag medewerkers woon-werk binnen 7,5 km uit enquête (juni 2016)



Reisgedrag studenten uit enquête (2016)



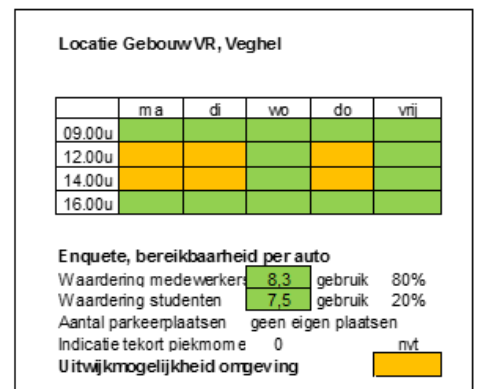
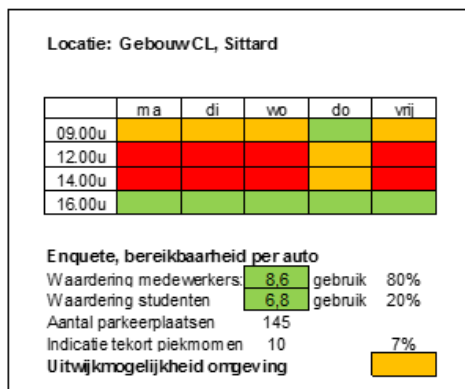
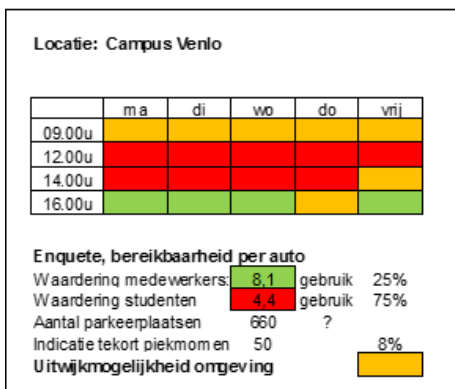
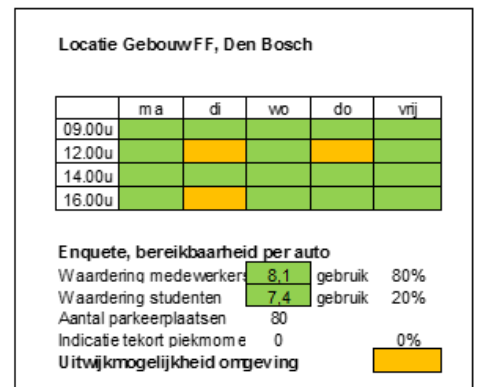
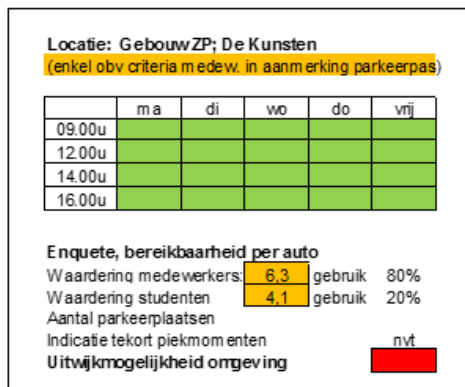
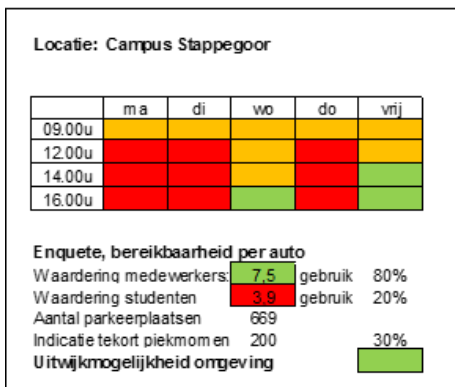
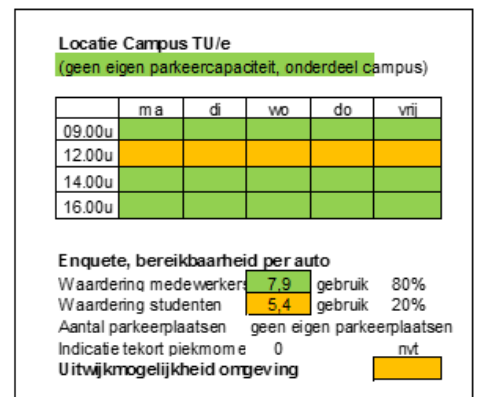
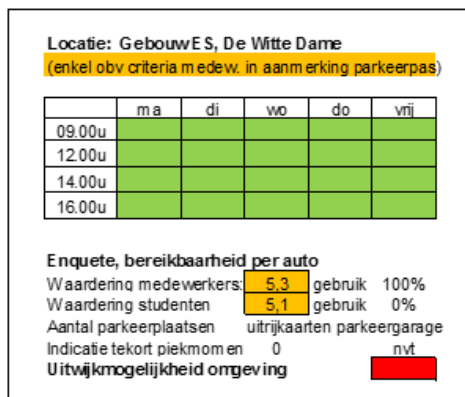
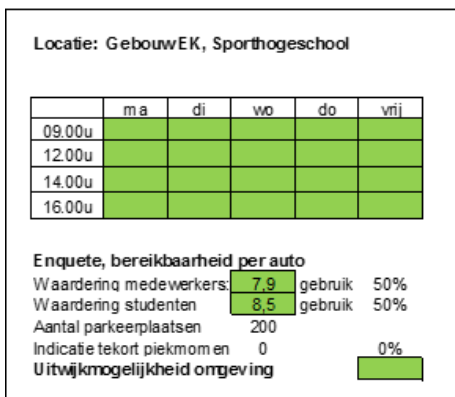
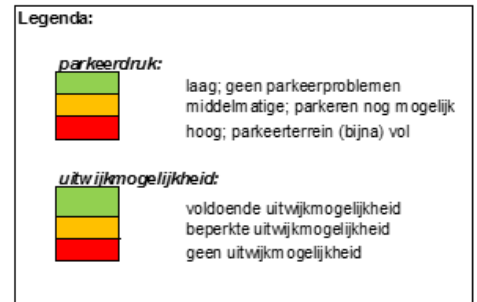
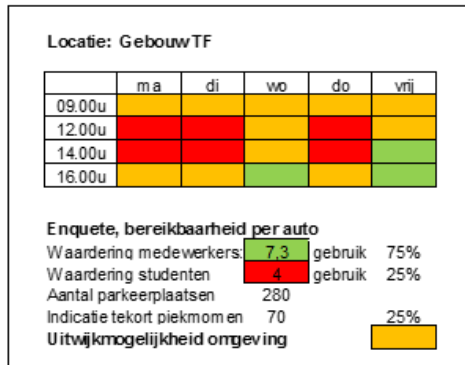
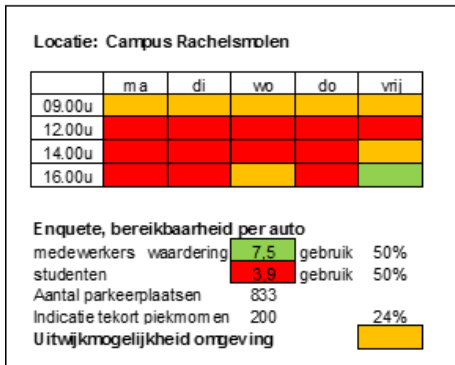
Reisgedrag studenten woon-studie binnen 7,5 km uit enquête (juni 2016)



Bijlage 7 Parkeerdruk op de locaties

Parkeerdruk per locatie, verdeling gedurende de werkweek BEGIN SCHOOLJAAR

waardering mdw uit enquête-document
waardering student berekend obv % tevredenheid



Bijlage 8: benchmark andere Hogescholen

Medio juli 2017 is er door dienst H&F een minibenchmark uitgezet binnen de groep (grote) hogescholen die deelneemt aan de jaarlijkse HBO-benchmark. Doel hiervan was na te gaan op welke manier andere hogescholen omgaan met het parkeervraagstuk. In eerste instantie is per email een aantal vragen gesteld omtrent het parkeerbeleid van de scholen. In tweede instantie is er telefonisch contact geweest met de hogescholen om een beeld te krijgen van de parkeerdruk op de belangrijkste locaties.

Manieren van reguleren

Uit de benchmark bleek dat bij veel hogescholen het parkeren op eigen terrein op de een of andere manier gereguleerd is. Onbeperkt en gratis parkeren voor iedereen is de grote uitzondering, enkel bij de HAN is hier sprake van.

Regulering vindt plaats op verschillende manieren:

Parkeerverbod

Voor (voltijd)studenten: zij zijn overdag niet welkom op het eigen P-terrein (bijv. Avans, Saxion, bep. vestigingen InHolland)

Voor medewerkers: medewerkers worden geacht met OV te komen (InHolland Den Haag)

Gratis parkeren voor bepaalde groepen:

- alleen gratis parkeerpassen voor medewerkers die verder weg wonen (Hanzehogeschool, Saxion)
- alleen gratis parkeren voor studenten woonachtig in Duitsland (Hanzehogeschool)
- een aantal parkeerpassen per instituut, intern te verdelen (Hogeschool Rotterdam, sommige vestigingen InHolland)

Betaald parkeren

- voor iedereen (Hogeschool Zuyd, Hogeschool Windesheim)
- voor degene die geen recht heeft op een gratis parkeerpas (iedereen is welkom, maar tegen betaling)

Bijlage 9: analyse mogelijke segmentering medewerkers en studenten

In het kader van reizen en autogebruik zijn diverse segmenten binnen de groep medewerkers te benoemen. Deze zijn beoordeeld op mate van:

- beheersbaarheid (is het bepalen van wie tot de groep behoort redelijk eenvoudig en/of leidt het niet tot een administratieve rompslomp).
- Objectiviteit: is objectief vast te stellen wie wel of niet tot de groep behoort.
- Rechtsgelijkheid:

Segmentering van medewerkers

Onder medewerkers hebben we de volgende segmenten onderzocht:

| <u>medewerkers</u> | <u>beheers- baar</u> | <u>objectief</u> | <u>rechts- gelijkheid</u> |
|--------------------------------|--------------------------|------------------|-------------------------------|
| OP - OOP | green | green | red |
| FT - DT | green | green | red |
| <u>opleiding</u> | green | green | green |
| <u>opties anders te reizen</u> | red | red | green |
| <u>zorgtaken (privé)</u> | red | red | green |
| <u>afstand woon -werk</u> | green | green | green |
| <u>aanwezigheid dagdeel</u> | green | green | green |
| <u>geen segmentering</u> | green | green | green |

Ad 1. Segment OP-OOP

Onderwijzend personeel heeft te maken met stagebezoeken en soms met doceren op meerdere locaties. Onderwijsondersteunend personeel is, op een aantal functies na, vaker locatie gebonden. Een segmentering op basis van onderwijsgevend - of onderwijsondersteunend personeel doet echter afbreuk aan het feit dat Fontysmedewerkers gelijke rechten hebben.

Ad 2. Segment FT-DT

Een medewerker die fulltime werkt en met de auto reist, legt een groter beslag op de parkeervoorzieningen dan een medewerker die deeltijd werkt. Daarnaast kan een deeltijdmedewerker gestimuleerd worden om zijn werkdagen in te plannen op de dagen dat er minder parkeerdruk is. Echter kan een segmentering ook uitgelegd worden als het benadelen van parttimemedewerkers ten opzichte van fulltime medewerkers waardoor rechtsongelijkheid zou optreden.

Ad 3. Segment Instituut/opleiding

Fontys kent een aantal gespecialiseerde opleidingen waarbij medewerkers een grote woon-werkafstand overbruggen. Over het algemeen zullen dit docenten zijn waarmee ook hier rechtsongelijkheid zou kunnen voorkomen. Daarnaast treedt bij het onderscheiden van een opleiding ook een schijn op van bevoorrechting, zeker als de opleiding gekoppeld kan worden aan maatschappelijke herkomst of achtergrond.

Ad 4. Segment Reisopties en reisduur

De optie anders te reizen betreft de mogelijkheden die de medewerker heeft om binnen een redelijke tijd de woon-werkafstand af te leggen. In bepaalde regio's zoals het Limburgse Heuvelland is openbaar vervoer geen optie. Er is echter geen eenduidig middel beschikbaar waarmee reistijd en reisopties inclusief combinaties van ov en fiets kunnen worden vastgesteld.

Ad 5. Segment Zorgtaken

Zorgtaken zijn een reden voor keuze voor de auto voor woon-werkverkeer. Zorgtaken zijn vaak niet objectief vast te stellen en daarmee te veel gebaseerd worden op willekeur. Daarnaast vraagt deze segmentering regelmatige controle of de zorgtaken nog voortduren of inmiddels beëindigd zijn.

Ad 6. Segment Woon-werkafstand

De woon-werkafstand van medewerkers en wijzigingen hierin zijn bekend bij P&O. In het mobiliteitsplan is gekozen voor segmentering op basis van woon-werkafstand waardoor segmentering goed op elkaar aansluit maar ook ervaren kan worden als “dubbel straffen”.

Ad 7. Segment Aanwezigheid dagdeel

Dit betreft een onderscheid tussen werkzaamheden ‘s ochtends, ‘s middags en ‘s avonds waarbij parkeerdrukke op piekmomenten zoals b.v. in de ochtend direct beïnvloed kan worden.

Ad 8. Geen segmentering van medewerkers

Bij iedere segmentering zal een groep meer nadelen van het beleid ondervinden dan de overige. Daarom kan ook bewust gekozen worden om geen segmentering toe te passen.

Segmentering van studenten

Gerelateerd aan reizen naar Fontys-locatie en autogebruik kunnen binnen de groep van studenten de volgende segmenten worden onderscheiden:

| studenten | <i>beheers- baar</i> | <i>objectief</i> | <i>rechts- gelijkheid</i> |
|-----------------------|--------------------------|------------------|-------------------------------|
| opleiding | | | |
| afstand woon - studie | | | |
| VT (ov-jaarkaart)- DT | | | |
| aanwezigheid dagdeel | | | |
| geen segmentering | | | |

Ad 1. Segment Opleiding

Er is vooral sprake van hoog autogebruik onder studenten bij economische opleidingen. Segmentering op grond van opleiding kan echter de schijn geven van onderscheid op basis van maatschappelijke herkomst of achtergrond en daarmee een basis voor rechtsongelijkheid.

Ad 2. Segment afstand woon-studie

Zowel eigen woonadres als adres van ouders wordt geregistreerd bij Fontys. Met betrekking tot studiefinanciering dient een student aan te tonen als hij/zij op kamers woont. Daarmee is er een goede registratie van afstand woon-studie.

Ad 3. Segment Voltijd- en deeltijdstudie

Voltijdstudenten hebben de mogelijkheid te kiezen voor een ov-jaarkaart en daarmee is een alternatief voor de auto beschikbaar. Deeltijdstudies vinden over het algemeen plaats op de dagdelen waarop weinig parkeerhinder wordt ondervonden. Deeltijdstudenten zijn meestal ouder en combineren werk en studie waardoor zij veelvuldig gebruik maken van de auto (Mobiliteitsagenda, 2016).

Ad 4. Segment Aanwezigheid dagdeel

Het segment Aanwezigheid gedurende een dagdeel maakt een onderscheid tussen de dagdelen waarbij parkeerdrukke op piekmomenten direct beïnvloed kunnen worden.

Ad 5. Geen segmentering

Om de nadelen van parkeerbeleid gelijk te verdelen kan gekozen worden geen segmentering toe te passen.

Bijlage 10: lasten voor medewerkers

Parkeerabonnement in combinatie met een prijs per dag

Uitgaande van 214 werkdagen* in een jaar met een geldend parkeertarief van een dagprijs van €2 per dag parkeren, zijn de lasten voor de werknemer in onderstaande tabel weergegeven naast de vergoeding woon-werk zoals deze per 1-9-2018 gaat gelden:

| Prijs per dag | € 2 | reiskostenvergoeding per 1-9-2018 per maand/per jaar | | | | | |
|-------------------------|----------------------------|--|----------|----------|---------|----------|--|
| | | 0-10km | 10-20 km | | 20+ km | | |
| Aantal reisdagen | totaal bedrag p.j.* | | p.m. | p.j. | p.m. | p.j. | |
| 5 dagen | € 428,00 | Nvt | € 41,00 | € 492,00 | € 62,00 | € 744,00 | |
| 4 dagen | € 342,40 | Nvt | € 32,80 | € 393,60 | € 49,60 | € 595,20 | |
| 3 dagen | € 256,80 | Nvt | € 24,60 | € 295,20 | € 37,20 | € 446,40 | |
| 2 dagen | € 171,20 | Nvt | € 16,40 | € 196,80 | € 24,80 | € 297,60 | |
| 1 dag | € 85,60 | Nvt | € 8,20 | € 98,40 | € 12,40 | € 148,80 | |

* volgens Belastingdienst kan gerekend worden met 214 werkdagen bij een fulltime dienstverband. Binnen Fontys wordt dit aantal dagen gehanteerd voor het berekenen van de reiskostenvergoeding voor fiscale ruimte reiskosten.

Aanvullende uitwerking parkeerbeleid Fontys

Aan: College van Bestuur
Van: Ronald Timmermans, Dienst H&F
Datum: 11 juni 2018

1 Inleiding

Eind 2017 is aan het College van Bestuur het concept-parkeerbeleid ter besluitvorming voorgelegd. Na een gevraagde extra toelichting op de uiteenzetting en afweging van systematieken van betaald parkeren heeft het College van Bestuur op 27 februari 2018 ingestemd met het voorgestelde parkeerbeleid en het ter instemming aan de Centrale Medezeggenschap voorgelegd.

De CMR A- en B-vergadering hebben het parkeerbeleid op respectievelijk 29 maart en 5 april 2018 besproken. De CMR heeft aangegeven dat in het parkeerbeleid onvoldoende duidelijk is op welk moment en wijze de besluitvorming plaats vindt om over te gaan naar tot het werkelijk invoeren van betaald parkeren op een bepaalde locatie. Na afstemming met het DB van de CMR op 24 mei is afgesproken dat er een aanvulling op het parkeerbeleid wordt voorgelegd waarbij de volgende aspecten nader zijn uitgewerkt:

- Duidelijke weergave van de werkwijze, criteria en op welk moment er overgegaan wordt tot het werkelijk invoeren van betaald parkeren op een bepaalde locatie voor iedereen die binnen een straal van 7,5 km woont (van stap 3 naar stap 4, fase I in het parkeerbeleid).
- Er wordt aangegeven op welke locaties naar verwachting betaald parkeren wordt ingevoerd en hoe lang de termijn is waarop het voorgestelde tarief geldt.
- Er wordt een indicatie gegeven wat de kosten zijn voor het invoeren van betaald parkeren op een locatie en de opbrengsten en wat er met het saldo wordt gedaan.

In deze notitie wordt de aanvullende uitwerking toegelicht waarbij eerst kort nog de essentie van het parkeerbeleid wordt uiteengezet.

2 Korte toelichting parkeerbeleid en systematiek betaald parkeren

Het is van belang dat Fontys ook in de toekomst goed bereikbaar blijft voor studenten, medewerkers en bezoekers. We zien dit als randvoorwaarde voor de continuïteit van ons onderwijs. Helaas ondervinden we steeds meer knelpunten op het gebied van autoparkeren. Op bepaalde locaties is de parkeerdruk zo hoog dat er problemen ontstaan met de autobereikbaarheid. Fontys heeft een relatief hoog autogebruik zowel onder medewerkers als studenten.

In de Mobiliteitsagenda 2017 - 2021, zowel door College van Bestuur als CMR in 2016 vastgesteld, is bepaald dat locaties toekomstig duurzaam bereikbaar dienen te zijn. Om dat te bereiken worden er maatregelen genomen, waaronder het vaststellen van een parkeerbeleid.

Dit parkeerbeleid wordt op Fontys niveau uitgewerkt met als doel om knelpunten in locatie-specifieke parkeersituaties op te kunnen lossen. Dit parkeerbeleid is een stappenplan waarvan de volgorde centraal is vastgelegd maar waarvan het ritme van de uitvoering per locatie zal verschillen.

De stappen te nemen bij eventuele parkeerproblemen zijn in volgorde:

1. Optimaliseren terreininrichting (al uitgevoerd op alle locaties)
2. Afsluiten van het terrein met slagboom
3. Optimaliseren acties om parkeerdruk te verlichten: om bereikbaarheid te verbeteren (en parkeerdruk af te laten nemen) heeft Fontys stimulerende maatregelen genomen c.q. in voorbereiding om te implementeren. Goede voorbeelden zijn:

- Volledige vergoeding OV voor woon-werk voor heel Fontys
 - Verbetering en uitbreiding van fietsparkeer voorzieningen op diverse locaties
 - Uitbreiding dienstfietsen inclusief E-bikes op diverse locaties
 - Stimuleren online vergaderen
 - Pilot e-dienstauto's Campus Rachelsmolen en Stappegoor en het vervolg van e-dienstauto's voor meer locaties.
4. (in het uiterste geval:) Het invoeren van betaald parkeren per locatie: alleen in het uiterste geval zal op een locatie betaald parkeren worden ingevoerd waarbij er nog een uitwerking dient plaats te vinden naar differentiatie in groepen. Bij de uitwerking wordt voor een eenduidige systematiek gekozen, zodat er niet voor alle locaties een eigen beleid ontwikkeld hoeft te worden en er op Fontys-niveau helderheid is.

3 Systematiek parkeerbeleid betaald parkeren

De systematiek die wordt voorgesteld voor het betaald parkeren is een dagtarief van € 2 (voor iedereen gelijk) , de keuze voor de doelgroepen is voor zowel medewerker als student en in differentiatie wordt gestuurd op woon-werk/studie afstand waarbij er de volgende stappen worden onderscheiden:

1. De eerste trap is het invoeren van betaald parkeren voor iedereen (medewerker en student) die binnen een straal van 7.5 km van werk/studie woont gerekend vanaf de locatie waar betaald parkeren wordt ingevoerd.
2. Mocht het effect van deze maatregel niet afdoende zijn volgt de volgende trap: het invoeren van betaald parkeren voor iedereen die tussen 7,5 km -15 km van werk/studie woont.
3. Mocht uiteindelijk het effect hiervan wederom niet afdoende zijn volgt de laatste stap en dat is betaald parkeren voor iedereen.

Door te starten met betaald parkeren voor medewerkers en studenten die dichtbij wonen, wordt het parkeren onaantrekkelijker gemaakt voor degenen die andere reisopties hebben dan de auto.

De verwachting is dat enkel voor de Fontys locaties waar het autoparkeren het meest knelt, te weten Campussen Rachelsmolen en Stappegoor en locatie TF het mogelijk blijkt om betaald parkeren in te voeren. Campus Venlo heeft ook op sommige momenten een parkeerplaatsentekort maar met de nog te nemen stimulerende maatregelen en de dalende studentenaantallen is de verwachting dat het parkeerprobleem zich oplost.

Voor die locaties waar uiteindelijk wel overgegaan wordt tot betaald parkeren is de verwachting dat stap 1 en 2 (betaald parkeren enkel voor studenten en medewerkers die binnen 15 km wonen) (ruim) voldoende effect hebben om het parkeertekort voldoende op te lossen. Het potentieel van studenten en medewerkers dat binnen een straal van 15 km woont en als hoofdvervoerswijze de auto heeft is op deze locaties namelijk gemiddeld meer dan 2 x zoveel als het tekort aan parkeerplaatsen. Daarmee is ook de verwachting dat het voorgestelde starttarief (€ 2 per dag) in hoogte voor de komende jaren voldoende is om het parkeervraagstuk op te lossen. Pas indien er sprake zou zijn van betaald parkeren voor iedereen en er zijn nog steeds knelpunten kan overwogen worden om het tarief te verhogen. Vanuit huidig inzicht lijkt dat de komende 5 jaar niet aan de orde.

4 Criteria voor invoeren betaald parkeren

Doelstelling is om te allen tijde goed bereikbaar te zijn voor degenen (medewerkers, studenten en bezoekers) die de keuze maken om met de auto naar een Fontys locatie te reizen. In de optimale situatie dient er dan ook een parkeerplaats beschikbaar te zijn. Met dit als basis ontstaat er een

(optimale) situatie van een maximale bezetting van de parkeercapaciteit 95%. Bij deze grenswaarde is er altijd capaciteit voor ingaande en uitgaande auto's en zoekverkeer.

Door bovenstaande doelstelling en grenswaarde in acht te nemen, kan het moment van invoeren van betaald parkeren op de volgende manier worden bepaald:

- De gebouwbeheerder(s) van een locatie is (zijn) samen met een Locatieteam Bereikbaarheid verantwoordelijk voor een goede bereikbaarheid van de locatie.
- De bezetting van een parkeerterrein kan exact en structureel gemeten worden door de tellingen via inkomende en uitgaande auto's door de slagbomen.
- Van 3 representatieve onderwijsweken in 3 verschillende maanden wordt de bezetting geanalyseerd. Hierdoor wordt een goed beeld verkregen van de mate van bereikbaarheid tijdens representatieve weken met een diversiteit aan weersinvloeden.
- Een locatie is onvoldoende bereikbaar als er tijdens deze 3 weken, op minimaal 2 dagen in elk van de weken een bezetting van meer dan 100% wordt behaald.

Als na meting blijkt dat een locatie onvoldoende bereikbaar is, besluit(en) de gebouwbeheerder (s) tot stap 1 van het parkeerbeleid (betaald parkeren voor iedereen die binnen een straal van 7,5 km woont). Deze maatregel wordt ingevoerd vanaf het nieuwe schooljaar. Gebouwbeheerder(s) in afstemming met de andere instituut/diensten-directeuren communiceren hierover richting studenten en medewerkers.

Mochten er twijfels zijn over de invoering van betaald parkeren dan wordt de casus voorgelegd aan het College van Bestuur (portefeuillehouder mobiliteit).

5 Kosten en opbrengsten van betaald parkeren

Er kan een redelijk goede indicatie van de opbrengsten worden aangegeven echter een indicatie van de kosten van betaald parkeren zijn is op voorhand heel lastig te bepalen. De kosten zijn afhankelijk van de mate waarin het betaald parkeren wordt ingevoerd (schaalgrootte) en op welke wijze het betalen wordt georganiseerd. Hierbij dienen we als Fontys nog keuzes te maken of we dit intern (bv salarisadministratie en Fontys pas) verrekenen of middels een extern bedrijf (bv middels het uploaden van een tegoed) organiseren. In beide gevallen zal een (substantieel) deel van de opbrengsten nodig zijn om de kosten te dekken. Geraamd wordt dat dit minimaal 10% tot maximaal 50% van de jaarlijkse opbrengsten zal zijn.

Voor een indicatie van de opbrengsten wordt als voorbeeld Campus Rachelsmolen gebruikt. Uitgangspunt is dat er voor alle medewerkers en studenten binnen een straal van 15 km op deze locatie betaald parkeren is ingevoerd (stap 1 én 2 van het parkeerbeleid). Op basis van huidige inzichten zou dat gaan om 340 studenten en 250 medewerkers die als hoofdvervoerswijze de auto gebruiken en binnen deze afstand wonen. Aanname is dat 50% besluit om toch met OV en/of fiets te gaan reizen. De andere 50% kiest ervoor om met de auto naar Fontys te komen en te betalen.

De 170 studenten (VT en DT) zijn gemiddeld 3 dagen per week * 40 weken aanwezig en betalen daarmee op jaarbasis € 240 per student, de 125 medewerkers (fulltime en partime) zijn gemiddeld 4 dagen per week * 40 weken en betalen op jaarbasis € 320. De totale parkeeropbrengst op jaarbasis zou daarmee ca. € 80.000 zijn.

Het saldo van kosten en opbrengsten op jaarbasis komt ten goede aan/ten laste van het mobiliteitsbudget en wordt ingezet om stimulerende maatregelen te nemen om de bereikbaarheid te verbeteren.