

MOBILITEIT VAN WERKNEMERS EN STUDENTEN VAN DE UT

KARST GEURS

VAKGROEP VERKEER, VERVOER EN RUIMTE - UNIVERSITEIT TWENTE

Mobiliteitsmanagement is in Nederland enorm in beweging. Dit is in gang gezet door de landelijke Taskforce Mobiliteitsmanagement. Inmiddels hebben vele tientallen werkgevers in Nederland zich verbonden aan een convenant, ook in Twente is dat het geval. De Universiteit Twente is een van 24 werkgevers in de regio Twente die zich heeft verbonden aan het convenant Twente Mobiel, Samen Slim Werken. Daarmee wil de UT een voortrekkersrol vervullen voor wat betreft mobiliteitsmanagementmaatregelen. Het doel van het convenant is reductie van het aantal autokilometers in de spits met gemiddeld 5% rond het jaar 2012.

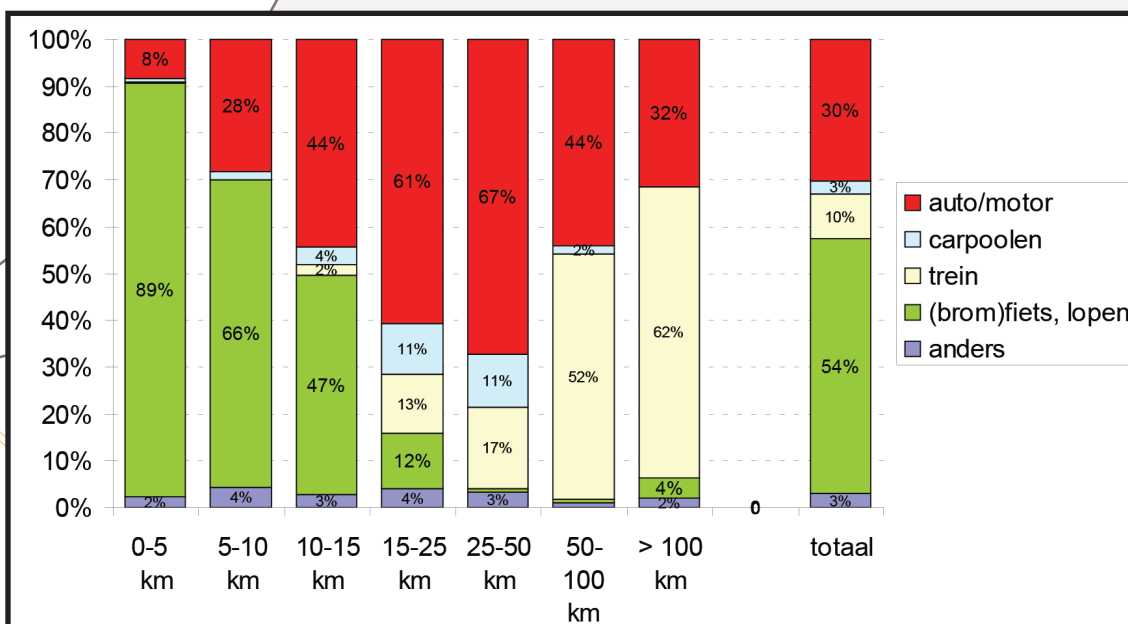
Als onderdeel van het convenant worden bij de deelnemende bedrijven nulmetingen uitgevoerd (zogenoemde Quick Scans). Dit om achteraf de effecten van mobiliteitsmanagementmaatregelen te kunnen bepalen. Dit artikel beschrijft de resultaten van de Quick Scan voor de Universiteit Twente, uitgevoerd door de Vakgroep Verkeer, Vervoer en Ruimte (VVR) van de Faculteit Construerende Technische Wetenschappen (CTW) van de UT. De analyses zijn uitgevoerd in opdracht van Concerndirectie PA&O van de UT en Twente Mobiel. Het onderzoek was veel uitgebreider dan standaard nulmetingen. De Quick Scan bestond uit twee enquêtes. In juni en juli 2010 is een vragenlijst uitgezet onder medewerkers van de UT, medio december 2010 is een vragenlijst uitgezet onder studenten van de UT. In beide gevallen zijn vragen gesteld over reistijden, reisafstanden en vervoerwijzekeuze in het woon-werkverkeer, en waardering van huidige vervoersmogelijkheden. Aan de werknemersenquête zijn daarnaast belangrijkste twee keuze experimenten ('stated choice' experimenten) toegevoegd. Werknemers moesten hierbij steeds een keuze maken uit een aantal pakketten met mogelijke mobiliteitsmaatregelen. Denk aan wijzigingen in reiskostenvergoedingen en introductie van betaald parkeren op de campus. De keuze experimenten geven inzicht in de effectiviteit van mobiliteitsmanagementmaatregelen.

WERKNEMERS

De respons op de werknemersenquête was hoog. Ruim 46% van de 4109 medewerkers die zijn uitgenodigd hebben de enquête ingevuld. De responshoogte ligt duidelijk hoger dan gebruikelijk bij nulmetingen in het kader van mobiliteitsmanagement (meestal tussen de 25 en 30%). Uit de vragenlijst komt het volgende beeld van het woon-werkverkeer van UT-medewerkers naar voren:

Gemiddeld is de woon-werkafstand van UT'ers 20,5 kilometer. Een groot deel van de werknemers woont dicht bij het werk (60% woont op minder dan 10 kilometer afstand). Het aandeel UT'ers met een reistijd langer dan 45 minuten is beperkt (circa 7%). UT'ers leggen gemiddeld ruim 7000 woon-werkkilometers af per jaar. De meeste UT medewerkers vertrekken tussen 8.00 en 9.00 uur en gaan weer naar huis tussen 17.00 en 18.00 uur.

De huidige vervoerwijzekeuze van UT'ers in het woon-werkverkeer is vanuit duurzaamheidsperspectief vrij gunstig. De helft van de medewerkers pakt de fiets, een derde gaat met de auto en bijna 10% gaat met het openbaar vervoer (trein). Driekwart van de woon-werkritten tot 10 kilometer wordt met de fiets afgelegd. Ruim 40% van de woon-werkritten langer dan 25 kilometer gaat per trein (zie figuur 1). Ook een groot deel van de zakenreizen (circa tweederde) wordt per trein gemaakt. Het aandeel auto is duidelijk lager dan bij andere deelnemende bedrijven aan het convenant Twente Mobiel (gemiddeld 52%) en het Nederlands gemiddelde (gemiddeld 57%), de aandelen fiets en trein zijn hoger. Gemiddeld in Nederland gaan 25% van de woon-werkritten per fiets, op de UT is dit meer dan het dubbele. Dit betekent dat er bij de UT, in vergelijking tot andere deelnemende bedrijven, minder potentieel is voor vergroten van het aandeel fiets en openbaar vervoer in het woon-werkverkeer. Belangrijkste motivatie voor het vervoermiddel is reistijd, kosten en comfort. Voor de automobilist is de reistijd in bijna de helft van de gevallen de doorslaggevende factor. Fietsers en voetgangers geven in grote mate aan dat gezondheid een belangrijke factor is.



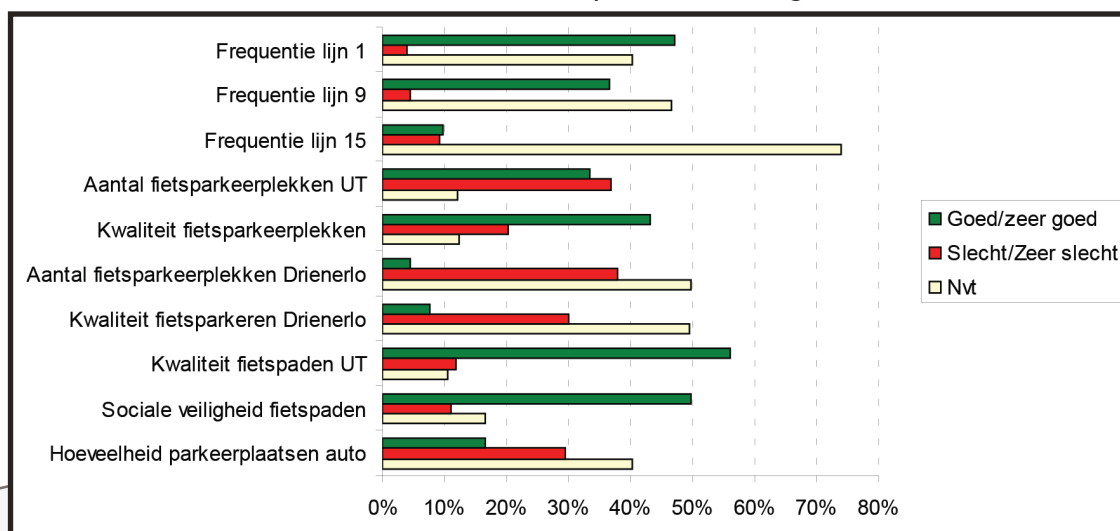
Figuur 1: Vervoerwijze keuze en woon-werkafstand werknemers Universiteit Twente

STUDENTEN ENQUÊTE

Van de circa 9000 in geschreven studenten, hebben er 1644 de enquête volledig ingevuld, waaronder twee keer zo veel bachelorstudenten als masterstudenten en een beperkt aantal minorstudenten. De respons is daardoor ongeveer 18%, beduidend lager dan bij de medewerkers.

Uit de enquête blijkt dat studenten over het algemeen dicht bij de UT wonen en veel gebruik maken van de fiets. Twee derde van de studenten woont op minder dan 6 kilometer van de UT en fietst naar de UT. De trein komt op de tweede plaats (15%) en wordt gebruikt door studenten die op langere afstand (vanaf 20 kilometer) van de UT wonen. Toch komt nog bijna 12% van de studenten met de auto, vooral vanwege reistijd en comfort. De bus wordt door 6% van de studenten als hoofdvervoerwijze gebruikt. De gemiddelde afstand van de woonlocatie naar de UT is 16 kilometer. De gemiddelde reistijd van studenten naar de UT bedraagt 32 minuten. Tweederde van de studenten reist binnen 30 minuten naar de UT.

De belangrijkste verbeterpunten op gebied van mobiliteit liggen bij de fiets en de bus. Over de huidige capaciteit van fietsenstallingen zijn de meningen verdeeld. Ruim 40% van de studenten vindt de fietsenstallingen goed/zeer goed (zie figuur 2). Toch geeft bijna 60% van de studenten aan uitbreiding van de capaciteit van fietsenstallingen belangrijk te vinden. Naast voorzieningen op de UT zelf is ook gevraagd naar de fietsenstallingen op station Drienerlo. De studenten vinden zowel de hoeveelheid als de kwaliteit vrij slecht. Uit de waardering van huidige voorzieningen blijkt dat de frequentie en aansluiting van de drie buslijnen die de UT aandoen, relatief goed worden beoordeeld. Als mogelijke verbetering wordt pendelvervoer naar station Hengelo en Enschede Drienerlo redelijk belangrijk geacht (36%). Persoonsgebonden reisinformatie wordt door studenten minder positief ontvangen dan door werknemers.



Figuur 2: Waardering vervoersvoorzieningen op de UT door studenten

RICHTINGEN VOOR MOBILITEITSMANAGEMENT OP DE UT

Veel medewerkers en ook studenten geven aan dat de kwaliteit van fietsenstallingen op de UT tekortschiet. Om het huidige aandeel fietsverkeer te behouden, wordt aanbevolen de haalbaarheid van overdekte en afsluitbare fietsstallingen voor werknemers, zoals aanwezig bij het Horstcomplex, te onderzoeken voor belangrijke gebouwen op de campus. Daarnaast hebben werknemers behoefte aan flexibele(re) werktijden en betere thuiswerkmogelijkheden.

UT-werknemers hebben grote behoefte aan persoonsgebonden reisinformatie. Ruim 4 van de 5 werknemers geeft aan dit belangrijk te vinden. Het gaat om het ontvangen van actuele en naar keuze persoonlijke reisinformatie over uw reis van of naar het werk (via internet of sms), zoals drukte op de weg, treinverstoringen, weersverwachting en advies over reismogelijkheden. Het wordt aanbevolen te onderzoeken hoe persoonlijke reisinformatie gerealiseerd kan worden en wat aangeboden moet worden. Studenten hebben weinig behoefte aan persoonsgebonden reisinformatie.

Er is een beperkte potentie voor het verder verhogen van gebruik van de fiets onder werknemers. Het huidige fietsaandeel is al hoog. Alleen op langere afstanden (vanaf 10-15 kilometer) is nog potentie voor het verhogen van het fietsaandeel. Hier zou het (financieel) stimuleren van elektrische fietsen kunnen helpen. Er is echter meer potentie voor het verhogen van het OV-gebruik. Circa 40% van de potentiële OV-relaties wordt met de auto verricht. Een mogelijke effectieve maatregel voor het vergroten van treingebruik is het vergoeden van een OV-jaartrajectkaart. Uit de keuze experimenten blijkt dat dit tot 15% meer OV-reizigers oplevert. Vooral automobilisten stappen dan over naar het OV.

De introductie van betaald parkeren heeft een significante invloed op het autogebruik, maar gelijktijdig wordt deze maatregel zeer negatief beoordeeld. Bijna 60% van de automobilisten gaf aan een pakket maatregelen met betaald pakket niet acceptabel te vinden. Ook uit de open reacties van respondenten op de vragenlijst blijkt een zeer negatieve houding ten opzichte van betaald parkeren. Kortom: er komt een duidelijk dilemma naar voren: effectieve maatregelen om de vervoerwijzekeuze van UT'ers te beïnvloeden zullen maar een beperkt draagvlak hebben.