

Gemeente Schiedam

Bedrijfsvervoerplan

Opgesteld door:



In opdracht van:



Vervoer
Coördinatie
Centrum
Rijnmond

Juni 2004

Inhoudsopgave

1. Toelichting op de management samenvatting, conclusies en aanbevelingen	II
1.1. Aanleiding voor het opstellen van een vervoerplan	II
1.2. Respons	II
1.3. Postcodeonderzoek en woon-werkafstanden	II
1.4. Werktijden	III
1.5. Reisgedrag in het woon-werkverkeer	III
1.6. Zakelijk verkeer	IV
1.7. Parkeervoorzieningen	V
1.8. Samenvatting aanbevelingen	V
2. Bereikbaarheid en mobiliteit	1
2.1. Inleiding	1
2.2. Vervoermanagement	2
2.3. De rol van het bedrijfsleven	2
2.4. Vervoermanagement bij gemeente Schiedam	3
3. Bereikbaarheidsprofiel per openbaar vervoer	4
4. Bestaande situatie m.b.t. de werkgever	6
4.1. Algemene gegevens	6
4.2. Regelingen en voorzieningen m.b.t. het woon-werkverkeer	7
4.3. Regelingen en voorzieningen m.b.t. het zakelijk verkeer	8
5. Bestaande situatie m.b.t. de medewerkers	9
5.1. Postcodeonderzoek	9
5.2. Enquête woon-werkverkeer	10
5.2.1. De werksituatie	11
5.2.2. Het woon-werkverkeer	12
5.2.3. Zakelijk verkeer	14
5.2.4. Vervoeralternatieven	15
5.2.5. Algemene vragen	16
6. Maatregelenpakket	18

Tabellen

Tabel 01. Medewerkers	6
Tabel 02. Verdeling over de afstandscategorieën.....	10
Tabel 03. Belangrijkste woonplaatsen.....	10
Tabel 04. Werkpatroon.....	11
Tabel 05. Reisgedrag in het woon-werkverkeer.....	12
Tabel 06. Een ander hoofdvervoermiddel in de zomer i.p.v. in de winter.....	12
Tabel 07. Welk hoofdvervoermiddel in de zomer i.p.v. in de winter	13
Tabel 08. Zakenreizen.....	14
Tabel 09. Meest gebruikte vervoermiddel bij zakenreizen	14
Tabel 10. Vervoeralternatieven.....	15
Tabel 11. Voorwaarden voor een overstap op de fiets	15
Tabel 12. Voorwaarden voor een overstap op het openbaar vervoer.....	16
Tabel 13. Voorwaarden voor een overstap op carpool	16
Tabel 14. Fietsenstalling	16
Tabel 15. Kleedruimten	16
Tabel 16. Doucheruimten	17
Tabel 17. Parkeervoorzieningen.....	17



Management samenvatting

Management samenvatting

In het kader van het milieubeleid en de –wetgeving is het verplicht een vervoerplan op te stellen. Om een duidelijk beeld te krijgen van het woon-werk- en zakelijk verkeer van de medewerkers in dienst bij de gemeente Schiedam, is een enquête onder de medewerkers gehouden, waarvan een vervoerplan is opgesteld.

De respons van 50,1% is zeer goed. Gemiddeld woont men 11,1km van het werk (in Zuid Holland is dat 18,2km). 59,8% Van de medewerkers woont zelfs binnen 7km van het werk, maar ontvangt geen woon-werkvergoeding, terwijl zij voor het goede milieuresultaat zorgen. Lopend, per (brom)fiets en scooter komt 36,8% naar het werk en 29,3% per openbaar vervoer. Alleen per auto reist 30,1%.

Voor deze medewerkers wordt aanbevolen verdere alternatieven te ontwikkelen. Een aantal medewerkers heeft aangegeven te overwegen dan niet meer met de auto te gaan reizen. Van de 8 locaties die aan de enquête hebben meegedaan is het met name de BGS die een slechte bereikbaarheid heeft per openbaar vervoer.

Om de bereikbaarheid in het woon-werk en zakelijk verkeer verder te verbeteren worden de volgende aanbevelingen gedaan:

- woon-werkvergoeding: alternatieven ontwikkelen voor de medewerkers die binnen de 7 km van het werk wonen, bijvoorbeeld door ze eenmaal per jaar een fietsbon te verstrekken van € 25,00;
- het tarief van het betaald parkeren verhogen ten gunste van alternatieven;
- carpoolvoorkeursparkeerplaatsen gratis ter beschikking stellen;
- carpools stimuleren ook locatie overschrijdend (Stadskantoor en Werk en Inkomen);
- stimuleren van het gebruik van de fiets in het voortransport;
- fietsbonnen voor medewerkers die een half jaar fietsen en een half jaar met het openbaar vervoer reizen;
- voor ov-reizigers uitwerken of door ov-grootgebruik (korting op jaar-abonnementen) in te voeren, de administratie kan worden vereenvoudigd;
- invoeren van de NS businesskaart voor zakelijke reizen per trein, zonodig aangevuld met (trein) taxi;
- medewerkers BGS stimuleren om de Havenstraatbus als bedrijfsvervoer te mogen gebruiken;
- nagaan of het gebruik van de scooter kan worden gestimuleerd;
- communicatie over alternatieven aan de autorijders;
- opstellen van een reiswijzer waarin het gebruik van alle alternatieven van het woon-werk en –zakelijkverkeer, alsmede reisadviezen kunnen worden opgenomen.

Hierna worden in de toelichting op de management samenvatting de conclusies en aanbevelingen nader verklaard.

1. Toelichting op de management samenvatting, conclusies en aanbevelingen

In dit hoofdstuk treft u een samenvatting van de van de uitkomsten van de gehouden vervoermanagement enquête aan, alsmede conclusies en aanbevelingen.

1.1. Aanleiding voor het opstellen van een vervoerplan

De afgelopen jaren heeft de gemeente Schiedam al een aantal maatregelen genomen om het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets in het woon-werkverkeer te stimuleren om het onnodige individuele autogebruik te doen verminderen. In het kader van het milieubeleid en de –wetgeving is het verplicht een vervoerplan op te stellen. Om een helder beeld te krijgen van het woon-werk en zakelijk verkeer van de medewerkers en na te gaan of de huidige vervoermanagementmaatregelen effect sorteren, heeft de gemeente Schiedam besloten een vervoerplan op te stellen.

Een belangrijk middel om de huidige stand van zaken in beeld te brengen is te inventariseren welke maatregelen de gemeente inmiddels heeft genomen en het reisgedrag (wensen en knelpunten) van de medewerkers in beeld te brengen.

Hiertoe is een enquête uitgezet onder de medewerkers van de gemeente Schiedam werkzaam op de locaties:

1. Stadskantoor, Stads erf 1;
2. Werk en Inkomen, 's-Gravelandseweg 567;
3. BGS, Van Berckenrodestraat 6;
4. Educatie, Piersonstraat 31;
5. Sport en Recreatie, Nieuwe Damlaan 5;
6. Licht Blauwe Brigade (LBB) Broersveld 142;
7. Stedelijk Museum Schiedam, Hoogstraat 112;
8. Bibliotheek (Noord), Bachplein 589.

1.2. Respons

Aan 769 medewerkers zijn de enquêteformulieren toegestuurd. Hiervan hebben 386 medewerkers de enquête ingevuld. Een respons van maar liefst 50,1%! Aan de hand van deze respons mag gesteld worden dat de resultaten van de verwerkte gegevens derhalve betrouwbaar zijn om verantwoorde aanbevelingen te doen. Van de 769 medewerkers zijn 750 postcodes van de huisadressen ontvangen (de 19 postcodes van de locaties Broersveld en Hoogstraat waren niet bekend).

1.3. Postcodeonderzoek en woon-werkafstanden

De analyse van de postcodes van de huisadressen van 750 medewerkers geeft aan dat 65,7% van de medewerkers binnen een straal van 10 kilometer van het werk woont. 59,8% Van de medewerkers woont binnen 7 km van het werk. Deze 449 medewerkers ontvangen geen woon-werkvergoeding. 301 Medewerkers die verder weg wonen ontvangen wel een woon-werkvergoeding, totaal € 156.850,00 per jaar. Per medewerker bedraagt dit circa € 521,10 per persoon per jaar.

De gemiddelde woon-werkafstand is zeer laag namelijk 11,1 km. Het gemiddelde in Zuid-Holland bedraagt 18,2 km. Hiermede bewijst de gemeente Schiedam het milieu een goede dienst. Jammer is dat de medewerkers die hiervoor zorgen (zij

wonen voor een groot deel binnen 7 km van het werk) geen en/of enige vorm van woon-werkvergoeding krijgen. Het is op zijn plaats hiervoor alternatieven te ontwikkelen.

1.4. Werktijden

Ongeveer 60,6% heeft fulltime werkzaamheden. De meeste medewerkers hebben reguliere werktijden in de daguren van maandag tot en met vrijdag.

1.5. Reisgedrag in het woon-werkverkeer

Reisgedrag

Lopend, per (brom)fiets en scooter komt 36,8% naar het werk. Niet minder dan 29,3% komt met het openbaar vervoer naar het werk. Carpool slechts 1,6%. Alleen reizend per auto komt 30,1% naar het werk. Onbekend 2,3%. Hiermede komt dus circa 70% van de medewerkers niet met de auto naar het werk, hetgeen een zeer goed resultaat is. Vanzelfsprekend ook voor het milieu.

Reisgedrag in de zomer

In de zomer laten ongeveer 46 medewerkers de auto staan en gaan voornamelijk op de fiets naar het werk. Voor deze doelgroep kan het geen kwaad de huidige arbeidsvoorwaarden flexibeler te gaan hanteren, zodat een medewerker b.v. het ene half jaar kan kiezen voor een ov-vergoeding en het andere half jaar de fietsregeling kan benutten. Door niet met het openbaar vervoer te reizen levert dit de gemeente mogelijk een kleine besparing op, die aan de medewerker mogelijk in de vorm van een fietsbon kan worden goedge maakt.

Aanvullende maatregelen

De huidige maatregelen (fietsplan en het redelijk vergoeden van het openbaar vervoer) werpen dus resultaten af. De resultaten kunnen nog verder verbeterd worden door aanvullende alternatieven in te voeren. Het carpoolen kan gestimuleerd worden door een carpoolteam (2 of meer personen) een gratis voorkeursparkeerplaats te geven in de parkeergarage op het Stadserf (voor de medewerkers van het Stads kantoor en/of Werk en Inkomen). Hiervoor dient het carpoolen tussen de vestigingen Stads kantoor en Werk en Inkomen en zondig LBB te worden gestimuleerd. Hiervoor zijn carpool matchingsystemen op de markt beschikbaar.

Medewerkers die met de auto komen, maar in de buurt van een trein/metrostation wonen, zouden de fietsvergoeding kunnen benutten om per fiets naar het station te gaan en de fiets daar te stallen. Mogelijk dat de kosten van de stalling kunnen worden vergoed.

De opbrengsten om genoemde alternatieven te ontwikkelen kunnen mogelijk gehaald worden uit de inkomsten van het betaald parkeren. Het is niet onredelijk de parkeerkosten licht te verhogen en deze extra inkomsten te gebruiken om vervoermanagement alternatieven te kunnen implementeren.

Het gebruik van het openbaar vervoer kan verder gestimuleerd worden door de medewerkers gebruik te laten maken van de regeling ov-grootgebruik. In het kort komt dat neer op een kleine korting op een ov-jaarabonnement, in de vorm van een voorfinanciering door de gemeente Schiedam. Voor medewerkers is de drempel vaak te groot als zij in een keer een jaarabonnement moeten aanschaffen. Vaak neemt men dan maar een maandabonnement. Maar een jaarabonnement is 12

maanden reizen en maar tien betalen. Deze activiteiten kunnen ook worden uitbesteed.

Op de locatie van BGS wordt gesproken over een parkeerprobleem. Het kan zijn dat dit in de van Berckenrodestraat het geval is, maar in de omliggende straten is er zeker geen probleem. Deze locatie is per openbaar vervoer slecht bereikbaar. Medewerkers hebben dit aangegeven. Een mogelijkheid is dat zij gebruik maken van het bedrijfsvervoer 'de Havenstraatbus' die in de spits pendelt tussen metrostation Vijfsluizen en NS Station Schiedam-Centrum via de Nieuwe Mathenesserstraat.

Vanuit de branche (van bromfiets en scooter) vindt momenteel een landelijke campagne plaats om het gebruik van de scooter in het woon-werkverkeer te stimuleren. De doelgroep zijn met name medewerkers die buiten de fietsafstand wonen of werkzaam zijn op een locatie waar het openbaar vervoer geen alternatief is, zoals bij de BGS.

Wensen en knelpunten, opmerkingen van medewerkers

Een aantal medewerkers heeft wensen/knelpunten aangegeven.

Werktijden

Veel medewerkers die bij de gemeente Schiedam werken geven aan om de 14 dagen 1 of 2 dagen vrij te hebben. Een overzicht is in de bijlagen opgenomen. Van belang is dat dit soms invloed kan hebben op het bestellen van een jaarabonnement van het openbaar vervoer. Het break-even point van een jaarabonnement ligt gemiddeld bij 4 dagen per week werken. Werkt men minder dan is een jaarabonnement meestal niet meer lonend.

Knelpunten in de woon-werkreis

De meest genoemde opmerkingen zijn parkeerproblemen, files en vertragingen in het openbaar vervoer inclusief overstappen en missen van aansluitingen. Een overzicht hiervan is in de bijlagen opgenomen.

Parkeren

Ondanks dat veel medewerkers met het ov en per fiets reizen geeft men aan om meer parkeervergunningen te verstrekken. Een overzicht is in de bijlagen opgenomen. Voor deze doelgroep zou een regeling met voorkeursparkeerplaatsen voor carpoolers een oplossing kunnen zijn.

Algemeen

Medewerkers hebben ook hun bereidheid kunnen aangeven onder welke voorwaarden zij mogelijk bereid zijn de auto te laten staan. Openbaar vervoer en carpool worden daarbij niet zo veel genoemd. Voor de overstap op de fiets is er bereidheid, echter dan zouden fietspaden en verkeersveiligheid moeten verbeteren, aldus wordt aangegeven.

1.6. Zakelijk verkeer

44,3% Van de medewerkers geeft aan zakenreizen te maken. Opgegeven is een jaarbudget van € 16.500,00. Gemiddeld voor ca. 322 medewerkers betekent dit gemiddeld per persoon € 49,70 per jaar. Dit lijkt aan de lage kant ondanks dat op twee vestigingen bedrijfsfietsen ter beschikking staan voor korte zakelijke ritten. Het kan ook zijn dat de declaraties op een andere wijze worden verwerkt b.v. afdelingsgewijs.

Het verdient aanbeveling voor de andere 5 vestigingen ook bedrijfsfietsen ter beschikking te stellen.

Verder is het te overwegen contact op te nemen met de NS over de NS business kaart. Zakelijke treinreizen, zonodig in combinatie met (trein)taxi, kunnen vanachter de PC worden geboekt en de werkgever ontvangt de factuur, gespecificeerd zoals de werkgever dat wil. Dit bespaart de nodige administratieve handelingen, afhandeling van declaraties en bevordert het gemak van het gebruik van het openbaar vervoer. De medewerker hoeft dus niet naar het loket of naar de kaartjesautomaat om een kaartje te kopen.

1.7. Parkeervoorzieningen

37,8% Van de medewerkers vindt de parkeervoorzieningen onvoldoende. Dit heeft vooral betrekking op de locaties Stadskantoor en Werk en Inkomen, waar respectievelijk 55 en 4 parkeerplaatsen beschikbaar zijn. In de woonomgeving rondom deze locaties is betaald parkeren ingevoerd. Een aantal medewerkers kan nog een parkeerplaats vinden in woonwijken (wat verder weg gelegen) en moeten dan lopen naar hun kantoor. Een aantal van deze medewerkers kan mogelijk van de alternatieven gebruik maken die hiervoor zijn besproken. Hiervoor verdient het aanbeveling alle mogelijke alternatieven aan deze medewerkers opnieuw te communiceren.

1.8. Samenvatting aanbevelingen

In het voorgaande zijn de conclusies en aanbevelingen aangegeven. Een kort overzicht van de aanbevelingen wordt hierna weergegeven. Hopelijk dat het implementeren van deze aanbevelingen kan leiden naar een nog lager individueel autogebruik en een verdere verbetering van het milieu.

De aanbevelingen zijn:

- alternatieven woon-werkvergoeding ontwikkelen voor de medewerkers die binnen de 7 km van het werk wonen, bijvoorbeeld door ze eenmaal per jaar een fietsbon te verstrekken van € 25,00;
- het tarief van het betaald parkeren verhogen ten gunste van vervoermanagement alternatieven;
- carpoolvoorkeursparkeerplaatsen gratis ter beschikking stellen;
- carpools stimuleren ook locatie overschrijdend (Stadskantoor en Werk en Inkomen);
- stimuleren van het gebruik van de fiets in het voortransport;
- fietsbonnen voor medewerkers die een half jaar fietsen en een half jaar met het openbaar vervoer reizen;
- voor ov-reizigers uitwerken of door ov-grootgebruik (korting op jaarabonnementen) in te voeren de administratie kan worden vereenvoudigd;
- invoeren van de NS businesskaart voor zakelijke reizen per trein, zonodig aangevuld met (trein) taxi;
- medewerkers BGS stimuleren om de Havenstraatbus als bedrijfsvervoer te mogen gebruiken;
- nagaan of het gebruik van de scooter kan worden gestimuleerd;
- communicatie over alternatieven aan de autorijders;
- opstellen van een reiswijzer waarin het gebruik van alle alternatieven van het woon-werk en -zakelijkverkeer, alsmede reisadviezen kunnen worden opgenomen.



Hoofdstuk 2

2. Bereikbaarheid en mobiliteit

2.1. Inleiding

Mobiliteitsmanagement neemt in het nieuwe Nationaal Verkeers- en Vervoerplan (NVVP), dat maatregelen beschrijft voor de periode tot 2020, een belangrijke plaats in. Mobiliteit mag, hoort bij de moderne samenleving en neemt steeds toe. In 2020 wordt er dertig procent meer gereisd dan nu en vervoeren we twee keer zoveel goederen over de weg.

De groei van de mobiliteit moet worden opgevangen om bereikbaarheid, veiligheid en kwaliteit van leefomgeving te kunnen waarborgen. De mobiliteitsgroei zorgt echter voor steeds meer toenemende nadelige gevolgen voor deze bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Steeds meer werkgevers ondervinden direct hinder van deze problemen.

Mobiliteitsmanagement wordt ingezet om optimaal gebruik van infrastructuur en vervoermiddelen te bevorderen. Mobiliteitsmanagement wordt vooral ingezet door lokale en regionale overheden en bedrijfsleven. Het omvat de volgende instrumenten.

- **Parkeerbeleid:** dit vereist maatwerk op lokaal niveau met regionale afstemming.
- **Vervoermanagement:** vervoermanagement bij werkgevers krijgt een impuls op regionaal niveau, waarbij aansluiting wordt gezocht met arbeidsomstandigheden en milieuzorg binnen werkgevers. Bevordering van het gebruik van de fiets, het openbaar vervoer, carpoolen en vanpoolen maakt deel uit van het programma, evenals het bevorderen van telewerken en flexibele werktijden.
- **Fietsbeleid:** kwaliteitsverbetering van fietsvoorzieningen, zoals stallingen en doorgaande routes. De bedoeling is om de fiets tot een aantrekkelijk en milieuvriendelijk alternatief te maken voor korte ritten en als combinatie met het openbaar vervoer.
- **Transportpreventie en transportefficiëntie:** efficiëntie binnen de logistieke ketens van het goederenvervoer moet worden gestimuleerd. Met het bedrijfsleven moeten besparingsmogelijkheden worden onderzocht. Op termijn zal integratie met vervoermanagement plaats moeten vinden. Er is dan sprake van één mobiliteitszorgsysteem voor werkgevers dat zowel de personen- als goederenstromen bevat.
- **Stedelijke distributie:** het platform stedelijke distributie zal de distributie van goederen in binnensteden gaan verbeteren.
- **Openbaar vervoer:** de reiziger moet een grotere keuze krijgen uit meer combinaties van individueel en collectief vervoer. De vraag naar massavervoer wordt kleiner en de vraag naar, op de individuele klant afgestemd aanbod, zal stijgen. De reis zal steeds vaker worden afgelegd met meerdere vervoermiddelen; dus ketenmobiliteit. Om het openbaar

vervoer een prominente rol te laten spelen moet worden geïnvesteerd in snelheid, frequentie, sociale veiligheid en agressiebestrijding. Hierbij spelen regionale overheden een belangrijke rol.

Om tot resultaten te komen waardoor de doelstellingen ten aanzien van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefmilieu kunnen worden gerealiseerd is samenwerking van lokale en regionale overheden met het bedrijfsleven en vervoeraanbieders pure noodzaak.

2.2. Vervoermanagement

Zoals in de inleiding aangegeven, is vervoermanagement één van de instrumenten die kan bijdragen tot het bereiken van landelijke, regionale en lokale doelstellingen ten aanzien van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Een deel van de oplossing om de bereikbaarheid beheersbaar te houden ligt in het bevorderen van vervoermanagement bij werkgevers. Vervoermanagement betekent dat de werkgever alternatieve vervoerwijzen voor het individueel autogebruik, zoals de fiets, carpoolen, openbaar vervoer en andere vormen van collectief vervoer, bij zijn medewerkers stimuleert. De vervoermanagementactiviteiten richten zich primair op het woon-werkverkeer (van huis naar werkplek en retour) en secundair op het zakelijk verkeer (van werkplek naar bezoekadres). Vervoermanagement is een middel om medewerkers, de belangrijkste veroorzakers van de verkeersdrukke in de spitsuren, bewuster te laten omgaan met hun vervoermiddelkeuze. De werkgever kan zijn medewerkers stimuleren in hun vervoerkeuze. Daardoor wordt bereikt dat de infrastructuur en het openbaar vervoer doelmatiger worden gebruikt.

2.3. De rol van het bedrijfsleven

De doelstelling is om bij het bedrijfsleven tot een reductie te komen van het individueel gebruik van de auto in het woon-werkverkeer en het zakelijk verkeer. Het terugdringen van het onnodig gebruik van de auto kan onder andere door:

- het afschaffen van reiskostenvergoedingen voor autosolisten;
- de medewerkers een keuzepakket van vervoeralternatieven aanbieden;
- het beter benutten van voertuigen door met meer dan één persoon in een auto te reizen;
- het beperken van korte autoritten, waarbij de fiets het beste alternatief is;
- het belonen van het juiste reisgedrag door medewerkers;
- het terugdringen van het aantal parkeerplaatsen.

Toepassen van vervoermanagement is voor de werkgever kosteneffectief en draagt bij tot realisatie van energie-, milieu- en leefbaarheidsdoelen. Gebleken is dat met het nemen van een aantal basismaatregelen 5 tot 10% reductie van het individuele autogebruik wordt gerealiseerd. Met het toepassen van flankerend beleid, zoals reiskostenvergoedingen en parkeerbeleid, 15 tot 20%. Vervoermanagement is een krachtig instrument maar de effecten worden pas substantieel wanneer een groot aantal werkgevers actief vervoermanagement toepast.

Vervoermanagement is de zorg van het management van werkgevers voor het personenvervoer van hun medewerkers, gericht op selectief autogebruik.

2.4. Vervoermanagement bij gemeente Schiedam

De gemeente Schiedam heeft meerdere locaties in Schiedam. Deze rapportage is in overleg met de gemeente Schiedam vervaardigd voor 8 vestigingen.

Deze 8 locaties in Schiedam zijn:

1. Stadskantoor, Stadserf 1, 3112 DZ Schiedam
2. Werk en Inkomen, 's-Gravelandseweg 567, 3119 XT Schiedam
3. BGS, Van Berckenrodestraat 6, 3113 AM Schiedam
4. Educatie, Piersonstraat 31, 3119 RG Schiedam
5. Sport en Recreatie, Nieuwe Damlaan 5, 3119 KA Schiedam
6. Licht Blauwe Brigade, Broersveld 142, 3111 LK Schiedam
7. Stedelijk Museum Schiedam, Hoogstraat 112, 3111 HL Schiedam
8. Bibliotheek (Noord), Bachplein 589, 3122 JM Schiedam

VCC Rijnmond heeft TC&O Management voor Mobiliteit BV gevraagd dit bedrijfsvervoerplan op te stellen. TC&O heeft de gemeente Schiedam een inventarisatieformulier toegestuurd en gevraagd dit te retourneren, voorzien van de postcodes van de huisadressen van de medewerkers. Daarnaast zijn er enquêtes uitgezet onder de medewerkers.

TC&O Management voor Mobiliteit BV is gespecialiseerd in het uitwerken van bedrijfsvervoerplannen, mobiliteitsscans en gebiedsplannen. Tevens in het ontwikkelen van gewenste vervoerconcepten en het implementeren en beheren van de plannen.

Voor de ondersteuning bij de implementatie van vervoermanagementmaatregelen heeft TC&O de landelijk opererende TC&O Mobydesk tot haar beschikking.



Hoofdstuk 3

3. Bereikbaarheidsprofiel per openbaar vervoer

Stadskantoor, Werk en Inkomen en Licht Blauwe Brigade

Het NS-metro en busstation Schiedam-Centrum ligt op circa 500 meter.

Hier stoppen:

- Treinen van en naar Rotterdam, Den Haag en verder.
- Metro's Calandlijn (Spijkenisse – Rotterdam-Centrum – Capelle aan den IJssel).

Verder komt tram 1 (Woudhoek – Rotterdam-Centrum – De Esch) nabij genoemde locaties en heeft haltes op het Broersvest en 's-Gravelandseweg.

De trein, metro en tram hebben een zeer goede en hoge frequentie in de spits.

Verder bevindt zich bij het NS en metrostation Schiedam-Centrum ook het busstation met bussen van/naar:

Buslijn 32	Overschie – Rotterdam-Centrum - Noordereiland
Buslijn 38	Schiedam – Rotterdam-Centrum – Station Alexander
Buslijn 51	Schiedam – Vlaardingen Holy
Buslijn 54	Woudhoek – Schiedam - Gorzen
Buslijn 55	Vlaardingen West - Schiedam
Buslijn 89	Schiedam – Rozenburg - Brielle
Buslijn 124	Naaldwijk – Schiedam
Buslijn 126	Maasland – Naaldwijk – Den Haag
Buslijn 137	Maassluis - Schiedam
Buslijn 201	Schiedam – Delft
Buslijn 202	Rotterdam-Centrum – Schiedam – 's-Gravezande
Buslijn 289	Schiedam – Maasvlakte

BGS

Deze vestiging is niet per openbaar vervoer bereikbaar. Op ongeveer 1 kilometer, bij de Rotterdamsedijk, is een halte van tram 1 (Woudhoek – Schiedam – Rotterdam-Centrum – De Esch).

Bus 54 (Schiedam-Centrum – Woudhoek) heeft op een afstand van ongeveer 1 kilometer een bushalte in de Gorzen.

Langs de Van Berckenrodestraat op de Nieuwe Mathenesserstraat rijdt de Havenstraatbus tussen metrostation Vijfsluizen en Ns station Schiedam-Centrum. Dit is bedrijfsvervoer van de bedrijven in het Waterweggebied Schiedam.

Educatie

De halte van tram 1 (Woudhoek – Schiedam – Rotterdam-Centrum – De Esch) is vlakbij. Op ongeveer 1 kilometer is het metrostation Parkweg.

Stedelijk Museum

Deze vestiging is per openbaar vervoer bereikbaar. De dichtstbijzijnde halte is aan het Broersvest, met tramlijn 1 en buslijnen 51, 54 en 55.

Bachplein

Deze vestiging is met buslijn 51 en tramlijn 1 bereikbaar.



Hoofdstuk 4

4. Bestaande situatie m.b.t. de werkgever

De gemeente Schiedam heeft een **inventarisatieformulier werkgever** ingevuld. Uit dit inventarisatieformulier blijkt in welke mate op dit moment door de gemeente Schiedam aan mobiliteitsmanagement wordt gedaan.

Onderstaande gegevens worden in navolgende paragrafen behandeld.

1. Algemene gegevens.
2. Regelingen en voorzieningen woon-werkverkeer.
3. Regelingen en voorzieningen zakelijk verkeer.

4.1. Algemene gegevens

In deze paragraaf wordt een opsomming gegeven van de bestaande algemene informatie zoals de gemeente Schiedam heeft aangegeven.

Medewerkers

Bij de gemeente Schiedam zijn in totaal ± 769 medewerkers in dienst. Van deze 769 medewerkers werken 414 medewerkers volgens een fulltime dienstverband en 274 medewerkers volgens een parttime dienstverband. Daarnaast hebben 81 medewerkers niet ingevuld welk dienstverband zij hebben.

Tabel 01 geeft een overzicht van het aantal medewerkers per locatie (code) van de gemeente Schiedam. In het vervolg van deze rapportage hanteren we in de tabellen de codes zoals in onderstaande tabel vermeldt zijn.

Tabel 01. Medewerkers

Code		Aantal	%
1	Stadskantoor, Stadserf 1	414	53,8%
2	Werk en Inkomen, 's-Gravelandseweg 567	136	17,7%
3	BGS, Van Berckenrodestraat 6	54	7,0%
4	Educatie, Piersonstraat 31	59	7,7%
5	Sport en Recreatie, Nieuwe Damlaan 5	46	6,0%
6	Licht Blauwe Brigade, Broersveld 142	15	2,0%
7	Stedelijk Museum, Hoogstraat 112	4	0,5%
8	Bibliotheek (Noord), Bachplein 589	41	5,3%
Totaal aantal medewerkers		769	100,0%

Conclusie 01. Uit tabel 01 blijkt dat de meeste medewerkers werkzaam zijn op het Stadskantoor te Schiedam.

Werkpatronen

Bij de gemeente Schiedam wordt volgens variabele/flexibele diensten gewerkt.

Parkeervoorzieningen

De gemeente Schiedam beschikt momenteel op het Stadskantoor, Werk en Inkomen en de BGS over parkeerplaatsen op het eigen terrein.

Bij de Licht Blauwe Brigade en het Stedelijk Museum is sprake van een parkeerprobleem. Ook is er sprake van een parkeerprobleem bij de BGS op de Van Berckenrodestraat.

Tevens is bij de vestigingen Stadskantoor, Werk en Inkomen, Licht Blauwe Brigade, en Stedelijk Museum sprake van betaald parkeren voor zowel de medewerkers als de bezoekers.

Het Stadskantoor beschikt in totaal over 90 parkeerplaatsen. Van deze 90 parkeerplaatsen zijn 55 plaatsen voor het personeel (die hiervoor moeten betalen) en 35 plaatsen voor de bezoekers.

Bij Werk en Inkomen zijn 4 voorkeurparkeerplaatsen aanwezig.

Communicatiemiddelen

De gemeente Schiedam beschikt over verschillende middelen voor de interne communicatie. Zo hangen op vrijwel alle afdelingen publicatieborden voor schriftelijke informatie, affiches en dergelijke. Er is een personeelsblad, dat overigens tijdelijk niet verschijnt in verband met een evaluatie. In toenemende mate wordt gebruik gemaakt van e-mail en intraweb voor het uitwisselen en aanbieden van informatie.

Overige(n)

Momenteel is niemand verantwoordelijk voor de coördinatie van het woon-werkverkeer, dat wil zeggen in de letterlijke betekenis. De afdeling Personeel en Organisatie verzorgt de uitvoering van de regeling ten behoeve van de tegemoetkoming van de kosten voor woon-werkverkeer, het fietsproject, enz.

Het bedrag dat aan vergoedingen in het woon-werkverkeer wordt uitgegeven bedraagt € 156.850,00. Voor het zakelijk verkeer bedraagt deze € 16.500,00.

4.2. Regelingen en voorzieningen m.b.t. het woon-werkverkeer

In deze paragraaf wordt een opsomming gegeven van de bestaande regelingen en voorzieningen met betrekking tot het woon-werkverkeer zoals de gemeente Schiedam heeft aangegeven.

Regelingen

De gemeente Schiedam heeft regelingen voor:

- tegemoetkoming kosten woonwerk-verkeer;
- fietsproject voor het woon- werkverkeer;
- witte fietsen zijn op 2 lokaties beschikbaar voor gebruik tijdens werktijd;
- vergoeding gebruik eigen vervoermiddel.

Een kopie van deze regelingen is in de bijlagen opgenomen.

De medewerkers ontvangen een reiskostenvergoeding op basis van het openbaar vervoer. Daarnaast ontvangen medewerkers die binnen 7 kilometer van het werk wonen geen reiskostenvergoeding.

Voorzieningen voor fietsers

De gemeente Schiedam heeft op alle locaties een fietsenstalling ter beschikking met voldoende plaatsen.

Er zijn op het Stadskantoor, BGS, Educatie en Sport en Recreatie zowel kleed- als doucheruimten aanwezig. Bij de LBB is alleen een kleedruimte aanwezig en bij het Stedelijk Museum alleen een doucheruimte aanwezig.

Voorzieningen voor gebruikers van het openbaar vervoer

De medewerkers die hiervoor in aanmerking komen kunnen gebruik maken van de regeling: Tegemoetkoming kosten woon-werkverkeer (een kopie van deze regeling in de bijlagen opgenomen).

Voorzieningen voor carpoolers

Er zijn geen voorzieningen voor carpoolers aanwezig.

Groepsvervoer

De gemeente Schiedam beschikt niet over georganiseerd groepsvervoer.

Auto van de zaak

Bij de gemeente Schiedam worden geen auto's van de zaak verstrekt.

Ketenvervoer

Bij de gemeente Schiedam wordt door de medewerkers gebruik gemaakt van meerdere vervoervormen per reis (ketenvervoer).

Bereid om alternatieven in te voeren

De gemeente Schiedam is bereid om te onderzoeken of het binnen de bestaande budgettaire ruimte mogelijk is, zoals:

- een carpoolregeling in te voeren;
- te participeren in groepsvervoer.

4.3. Regelingen en voorzieningen m.b.t. het zakelijk verkeer

In deze paragraaf wordt een opsomming gegeven van de bestaande regelingen en voorzieningen met betrekking tot het zakelijk verkeer zoals de gemeente Schiedam heeft aangegeven.

Regelingen

De gemeente Schiedam heeft een regeling voorhanden waarin is vastgesteld hoe zakenreizen plaats moeten vinden.

Voor zakelijk gebruik over korte afstand zijn op twee locaties 'witte fietsen' beschikbaar (in de bijlagen is een kopie van deze regelingen opgenomen).

De vergoeding voor zakenreizen per trein is gebaseerd op het reizen in de 2^e klasse.

Daarnaast worden bij zakenreizen huurauto's ingezet.



Hoofdstuk 5

5. Bestaande situatie m.b.t. de medewerkers

De gemeente Schiedam heeft een **postcodebestand** van haar medewerkers aangeleverd. Aan de hand van de postcodes van de huisadressen van de medewerkers wordt inzicht gegeven in de woon-werkafstanden en de herkomsten. Daarnaast is een **enquête woon-werkverkeer** onder de medewerkers gehouden. Aan de hand van deze enquête wordt inzicht verkregen in het huidige woon-werkverkeer, de zakenreizen en de vervoeralternatieven voor de auto.

In navolgende paragrafen schrijven we **het totale personeel** wanneer we alle medewerkers van de gemeente Schiedam bedoelen en schrijven we **de respondenten** wanneer we de medewerkers bedoelen die een volledig ingevulde enquête woon-werkverkeer geretourneerd hebben. Daarnaast schrijven we **de autosolisten** wanneer we de medewerkers bedoelen die aangegeven hebben dat zij als hoofdvervoermiddel de auto gebruiken.

5.1. Postcodeonderzoek

De gemeente Schiedam heeft in totaal 750 postcodes van haar medewerkers aangeleverd. Van deze postcodes is een indeling gemaakt naar de kortste afstand tussen het huisadres en het werkadres.

De woon-werkafstanden zijn onderverdeeld in acht afstandscategorieën met de bijbehorende locatie (code).

- Categorie 01** : van 0,1 km t/m 2,5 km
- Categorie 02** : van 2,6 km t/m 5,0 km
- Categorie 03** : van 5,1 km t/m 6,9 km
- Categorie 04** : van 7,0 km t/m 10,0 km
- Categorie 05** : van 10,1 km t/m 15,0 km
- Categorie 06** : van 15,1 km t/m 20,0 km
- Categorie 07** : van 20,1 km t/m 30,0 km
- Categorie 08** : vanaf 30,1 km en verder

Deze afstandscategorieën bepalen welke alternatieve vervoerwijzen, op basis van de woon-werkafstand, theoretisch in aanmerking komen. Hierbij is géén rekening gehouden met de reistijden en de beschikbaarheid van de genoemde alternatieven.

Tabel 02 geeft een overzicht van de verdeling over de afstandscategorieën van het totale personeel van de gemeente Schiedam.

Tabel 02. Verdeling over de afstandscategorieën

	TOTAAL	%	1	2	3	4	5	6	7	8
Categorie 01: 0,1 km t/m 2,5 km	196	26,1%	98	33	12	23	17	0	0	13
Categorie 02: 2,6 km t/m 5,0 km	186	24,8%	91	28	15	15	15	0	0	22
Categorie 03: 5,1 km t/m 6,9 km	67	8,9%	35	12	12	6	2	0	0	0
Categorie 04: 7,0 km t/m 10,0 km	44	5,9%	32	6	2	3	0	0	0	1
Categorie 05: 10,1 km t/m 15,0 km	88	11,7%	54	19	6	5	2	0	0	2
Categorie 06: 15,1 km t/m 20,0 km	46	6,1%	26	11	3	1	5	0	0	0
Categorie 07: 20,1 km t/m 30,0 km	57	7,6%	33	14	2	2	4	0	0	2
Categorie 08: 30,1 km en verder	57	7,6%	38	12	1	4	1	0	0	1
Onbekend	9	1,2%	7	1	1	0	0	0	0	0
Totaal aantal medewerkers	750	100,0%	414	136	54	59	46	0	0	41

Conclusie 02. Uit tabel 02 blijkt dat 449 medewerkers (59,8%) binnen een straal van 7,0 kilometer van het werk wonen. Deze medewerkers behoren tot de theoretische doelgroep met als belangrijkste vervoerwijze **de fiets**.

Conclusie 03. Tevens blijkt uit tabel 02 dat 275 medewerkers (36,7%) op een straal van 7,0 kilometer of meer van het werk wonen. Deze medewerkers behoren tot de theoretische doelgroep met als belangrijkste vervoerwijze **collectief (openbaar) vervoer** of **carpool**.

Conclusie 04. Daarnaast blijkt uit tabel 02 dat van 9 medewerkers (1,2%) onbekend is hoe ver deze medewerkers van het werk wonen.

Belangrijkste woonplaatsen

Tabel 03 geeft een overzicht van de meest voorkomende woonplaatsen van de medewerkers. Een overzicht van alle woonplaatsen wordt weergegeven in de bijlage.

Tabel 03. Belangrijkste woonplaatsen

	Aantal
Schiedam	337
Rotterdam	86
Vlaardingen	83
Spijkenisse	21
's-Gravenhage	16
Capelle aan den IJssel	15
Maassluis	14

Gemiddelde woon-werkafstand

De gemiddelde woon-werkafstand bij de gemeente Schiedam bedraagt 11,1 kilometer. Dit is ruim lager dan het landelijk gemiddelde van 18,2 kilometer. In Zuid-Holland bedraagt de gemiddelde woon-werkafstand 16,7 kilometer.

5.2. Enquête woon-werkverkeer

In de enquête woon-werkverkeer zijn vragen opgenomen over de volgende onderwerpen:

- de werksituatie;
- het woon-werkverkeer;
- de zakenreizen;
- de vervoeralternatieven;

- algemene vragen.

Elk onderdeel wordt in de navolgende paragrafen uitvoerig behandeld.

In totaal hebben 386 van de 769 medewerkers een enquête geretourneerd. Dit betekent een respons van 50,1% hetgeen een goed resultaat is.

Navolgende paragrafen zijn gebaseerd op de 386 respondenten.

5.2.1. De werksituatie

Tabel 04 geeft een overzicht volgens welk werkpatroon de respondenten werkzaam zijn.

Tabel 04. Werkpatroon

	TOTAAL	%	1	2	3	4	5	6	7	8
Fulltime	234	60,6%	151	46	10	15	6	3	2	1
Parttime	126	32,6%	67	27	1	9	12	0	2	8
Onbekend	26	6,7%	16	5	1	0	3	0	0	1
Totaal aantal respondenten	386	100,0%	234	78	12	24	21	3	4	10

Conclusie 05. Uit tabel 04 blijkt dat de meeste respondenten een fulltime dienstverband hebben, namelijk 234 (60,6%).

Afwijkingen ten aanzien van de werktijden (bijv. roostervrije dagen)

De respondenten hebben in de enquête aan kunnen geven welke afwijkingen zij hebben ten aanzien van de werktijden (bijv. roostervrije dagen). Onderstaand een overzicht van de meest genoemde afwijkingen.

- Ik ben 1 keer per 2 weken op vrijdag vrij;
- Ik ben in de even weken op vrijdag vrij.
- Ik ben in de oneven weken op vrijdag vrij.

Een overzicht van alle genoemde knelpunten wordt vermeld in de bijlage.

5.2.2. Het woon-werkverkeer

Reisgedrag in het woon-werkverkeer

Tabel 05 geeft een overzicht van de verdeling over de vervoerwijzen.

Tabel 05. Reisgedrag in het woon-werkverkeer

	TOTAAL	%	1	2	3	4	5	6	7	8
Lopend	25	6,5%	16	5	0	1	2	1	0	0
Met de fiets	112	29,0%	68	20	2	7	4	1	3	7
Met de bromfiets	3	0,8%	1	0	2	0	0	0	0	0
Met de bus	13	3,4%	11	1	0	0	1	0	0	0
Met de tram	9	2,3%	6	2	0	0	0	0	0	1
Met de metro	41	10,6%	25	12	1	1	1	0	0	1
Met de trein	50	13,0%	33	10	1	5	0	0	1	0
Met de motor/scooter	2	0,5%	1	0	0	0	1	0	0	0
Carpoolend	6	1,6%	3	1	0	0	2	0	0	0
Met het bedrijfsvervoer	0	0,0%	0	0	0	0	0	0	0	0
Met de auto (privé)	116	30,1%	64	26	6	10	8	1	0	1
Met de auto van de zaak	0	0,0%	0	0	0	0	0	0	0	0
Anders	7	1,8%	5	0	0	0	2	0	0	0
Onbekend	2	0,5%	1	1	0	0	0	0	0	0
Totaal aantal respondenten	386	100,0%	234	78	12	24	21	3	4	10

Conclusie 06. Uit tabel 05 blijkt dat het aantal medewerkers dat met de fiets naar het werk komt, namelijk 112 (29,0%), nagenoeg gelijk is aan het aantal dat met de auto (privé) naar het werk komt, namelijk 116 (30,1%).

Tabel 06 geeft een overzicht van het aantal medewerkers die in de zomer met een ander hoofdvervoermiddel reizen dan in de winter.

Tabel 06. Een ander hoofdvervoermiddel in de zomer i.p.v. in de winter

	TOTAAL	%	1	2	3	4	5	6	7	8
Nee	340	88,1%	208	67	11	22	18	3	3	8
Ja	46	11,9%	26	11	1	2	3	0	1	2
Totaal aantal respondenten	386	100,0%	234	78	12	24	21	3	4	10

Conclusie 07. Uit tabel 06 blijkt dat 46 respondenten (11,9%) een ander hoofdvervoermiddel gebruiken dan in de winter.

Tabel 07 geeft een overzicht van welke hoofdvervoermiddelen de respondenten gebruik maken die in de zomer met een ander hoofdvervoermiddel reizen dan in de winter.

Tabel 07. Welk hoofdvervoermiddel in de zomer i.p.v. in de winter

	TOTAAL	%	1	2	3	4	5	6	7	8
Lopend	2	4,3%	2	0	0	0	0	0	0	0
Met de fiets	36	78,3%	21	8	1	2	2	0	0	2
Met de bromfiets	1	2,2%	1	0	0	0	0	0	0	0
Met de bus	0	0,0%	0	0	0	0	0	0	0	0
Met de tram	0	0,0%	0	0	0	0	0	0	0	0
Met de metro	0	0,0%	0	0	0	0	0	0	0	0
Met de trein	0	0,0%	0	0	0	0	0	0	0	0
Met de motor/scooter	4	8,7%	1	3	0	0	0	0	0	0
Carpoolend	0	0,0%	0	0	0	0	0	0	0	0
Met het bedrijfsvervoer	0	0,0%	0	0	0	0	0	0	0	0
Met de auto (privé)	1	2,2%	0	0	0	0	0	0	1	0
Met de auto van de zaak	0	0,0%	0	0	0	0	0	0	0	0
Anders	2	4,3%	1	0	0	0	1	0	0	0
Onbekend	0	0,0%	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal aantal respondenten	46	100,0%	26	11	1	2	3	0	1	2

Conclusie 08. Uit tabel 07 blijkt dat 36 respondenten (78,3%) met de fiets in de zomer naar het werk komen, terwijl ze in de winter met een ander hoofdvervoermiddel naar het werk komen.

Knelpunten ten aanzien van de woon-werkreis

De respondenten hebben in de enquête aan kunnen geven welke knelpunten zij tijdens de woon-werkreis hebben. Onderstaand een overzicht van de meest genoemde knelpunten.

- Parkeren;
- files;
- vertragingen met het openbaar vervoer;
- zowel parkeren als files;
- stoplichten.

Een overzicht van alle genoemde knelpunten wordt vermeld in de bijlage.

Suggesties ten aanzien van de woon-werkreis

De respondenten hebben in de enquête aan kunnen geven welke suggesties zij ten aanzien van de woon-werkreis hebben. Onderstaand een overzicht van de genoemde suggesties.

- Parkeervergunningen verstrekken;
- Er moeten meer parkeerplaatsen komen;
- Een hogere kilometervergoeding zou wenselijk zijn;
- Hogere frequenties van het openbaar vervoer.

Een overzicht van alle genoemde suggesties wordt vermeld in de bijlage.

Knelpunten m.b.t. de verkeersveiligheid ten aanzien van de woon-werkreis

De respondenten hebben in de enquête aan kunnen geven welke knelpunten m.b.t. de verkeersveiligheid zij ten aanzien van de woon-werkreis hebben. Onderstaand een overzicht van de genoemde knelpunten.

- Slecht onderhouden fietspaden;
- Auto's die op de Broersvest op het fietspad geparkeerd staan;
- Files;
- Oversteekplaats voor voetgangers bij het station Schiedam Centrum.

Een overzicht van alle genoemde suggesties wordt vermeld in de bijlage.

5.2.3. Zakelijk verkeer

Aan de respondenten is gevraagd of zij zakenreizen maken. Tabel 08 geeft een uitgebreid overzicht hoeveel respondenten bij de gemeente Schiedam zakenreizen maken.

Tabel 08. Zakenreizen

	TOTAAL	%	1	2	3	4	5	6	7	8
Nee	215	55,7%	125	52	4	6	16	3	1	8
Ja	171	44,3%	109	26	8	18	5	0	3	2
Totaal aantal respondenten	386	100,0%	234	78	12	24	21	3	4	10

Conclusie 09. Uit tabel 08 blijkt dat ongeveer de helft van het aantal respondenten, namelijk 171 (44,3%), zakenreizen maken.

Daarnaast is aan de respondenten gevraagd die zakenreizen maken, wat het meest gebruikte vervoermiddel is. Tabel 09 geeft een uitgebreid overzicht wat het meest gebruikte vervoermiddel is.

Tabel 09. Meest gebruikte vervoermiddel bij zakenreizen

	TOTAAL	%	1	2	3	4	5	6	7	8
Lopen of (brom)fiets	10	5,8%	3	2	0	4	0	0	0	1
Openbaar vervoer	64	37,4%	51	6	1	4	1	0	0	1
Auto (privé)	54	31,6%	31	9	4	5	3	0	2	0
Carpoolend	0	0,0%	0	0	0	0	0	0	0	0
Auto (zaak)	3	1,8%	1	1	0	1	0	0	0	0
Dienstfiets	5	2,9%	1	2	1	1	0	0	0	0
Onbekend	35	20,5%	22	6	2	3	1	0	1	0
Totaal aantal respondenten	171	100,0%	109	26	8	18	5	0	3	2

Conclusie 10. Uit tabel 09 blijkt dat van 35 respondenten (20,5%) onbekend is met welk vervoermiddel deze zakenreizen maken. Van deze 35 respondenten (20,5%) blijkt echter dat 31 respondenten (18,1%) in combinatie van vervoermiddelen zakenreizen maken. In principe blijkt dus dat uiteindelijk van 4 respondenten (2,3%) onbekend is met welk vervoermiddel deze zakenreizen maken.

5.2.4. Vervoeralternatieven

De 116 autosolisten hebben in de enquête aangegeven of zij bereid zijn (onder voorwaarden) over te stappen op een alternatief vervoermiddel. Tabel 10 geeft een overzicht van de keuzes van deze autosolisten.

Tabel 10. Vervoeralternatieven

	TOTAAL	%	1	2	3	4	5	6	7	8
Overstap op de fiets	13	11,2%	7	4	1	1	0	0	0	0
Overstap op het openbaar vervoer	19	16,4%	10	3	1	3	1	1	0	0
Overstap op carpool	7	6,0%	3	2	1	0	1	0	0	0
Keuze tussen de fiets of het openbaar vervoer	11	9,5%	7	4	0	0	0	0	0	0
Keuze tussen de fiets of carpool	2	1,7%	1	0	0	0	1	0	0	0
Keuze tussen de fiets, het openbaar vervoer of carpool	4	3,4%	1	1	1	1	0	0	0	0
Keuze tussen het openbaar vervoer of carpool	17	14,7%	11	4	1	0	1	0	0	0
Niet bereid om over te stappen	43	37,1%	24	8	1	5	4	0	0	1
Totaal aantal autosolisten	116	100,0%	64	26	6	10	8	1	0	1

Conclusie 11. Uit tabel 10 blijkt dat 73 autosolisten (62,9%) bereid zijn over te stappen op een alternatief vervoermiddel. 39 autosolisten (33,6%) hebben hierbij een duidelijke voorkeur aangegeven. Daarnaast geven 34 autosolisten (29,3%) aan dat zij nog een keuze willen maken tussen de vervoeralternatieven.

Conclusie 12. Daarnaast blijkt uit tabel 10 dat 43 autosolisten (37,1%) niet bereid zijn over te stappen op een alternatief vervoermiddel.

Vervoeralternatief: de fiets

De 73 autosolisten hebben aangegeven onder welke voorwaarde(n) zij bereid zijn over te stappen op de fiets. Tabel 11 geeft hiervan een overzicht.

Tabel 11. Voorwaarden voor een overstap op de fiets

	Aantal	1	2	3	4	5	6	7	8
Als er een betere en veiligere fietsroute aanwezig is	1	1	0	0	0	0	0	0	0
Als er een overdekte fietsenstalling aanwezig is	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Als er een afgesloten fietsenstalling aanwezig is	1	0	1	0	0	0	0	0	0
Als er een kleedruimte aanwezig is	3	3	0	0	0	0	0	0	0
Als er een doucheruimte aanwezig is	4	4	0	0	0	0	0	0	0
Als ik een fiets via mijn werkgever krijg	5	2	2	0	1	0	0	0	0
Als gratis parkeren in de omgeving van het werk niet meer mogelijk is	5	3	2	0	0	0	0	0	0
Als ik tijdens mijn werk gebruik kan maken van vervoer dat door mijn werkgever georganiseerd is	5	3	0	1	1	0	0	0	0
Anders	12	7	3	0	1	1	0	0	0

Vervoeralternatief: het openbaar vervoer

De 73 autosolisten hebben aangegeven onder welke voorwaarde(n) zij bereid zijn over te stappen op het openbaar vervoer. Tabel 12 geeft hiervan een overzicht.

Tabel 12. Voorwaarden voor een overstap op het openbaar vervoer

	Aantal	1	2	3	4	5	6	7	8
Als ik een (bijna) gratis OV-kaart via mijn werkgever krijg	21	12	4	2	2	0	1	0	0
Als de reistijd met het OV niet veel langer is dan anderhalf maal de reistijd met de auto	21	12	5	2	1	1	0	0	0
Als de aankomst- en vertrektijden van het OV goed aansluiten op mijn werktijden	12	8	2	0	1	1	0	0	0
Als gratis parkeren in de omgeving van het werk niet meer mogelijk is	4	3	0	1	0	0	0	0	0
Als het voor- en natransport goed geregeld is	6	2	0	2	2	0	0	0	0
Als ik tijdens mijn werk gebruik kan maken van vervoer dat door mijn werkgever georganiseerd is	11	8	0	2	1	0	0	0	0
Anders	10	6	4	0	0	0	0	0	0

Vervoeralternatief: carpoolen

De 73 autosolisten hebben aangegeven onder welke voorwaarde(n) zij bereid zijn over te stappen op carpool. Tabel 13 geeft hiervan een overzicht.

Tabel 13. Voorwaarden voor een overstap op carpool

	Aantal	1	2	3	4	5	6	7	8
Als er een systeem is dat mij kan vertellen wie met mij kan carpoolen	15	10	4	0	0	1	0	0	0
Als ik een speciale parkeerplaats toegewezen krijg voor mijn carpool	8	6	2	0	0	0	0	0	0
Als gratis parkeren in de omgeving van het werk niet meer mogelijk is	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Als ik tijdens mijn werk gebruik kan maken van vervoer dat door mijn werkgever georganiseerd is	6	2	0	2	1	1	0	0	0
Anders	5	5	0	0	0	0	0	0	0

5.2.5. Algemene vragen

De respondenten hebben in de enquête aan kunnen geven hoe ze de fietsenstalling, de kleedruimten, de doucheruimten en de parkeervoorzieningen beoordelen. Tabel 14, 15, 16 en 17 geeft een overzicht van de beoordeling.

Tabel 14. Fietsenstalling

	TOTAAL	%	1	2	3	4	5	6	7	8
Voldoende	285	73,8%	174	56	11	24	10	1	0	9
Onvoldoende	30	7,8%	16	7	0	0	6	1	0	0
Niet aanwezig	9	2,3%	1	0	0	0	2	1	4	1
Onbekend	62	16,1%	43	15	1	0	3	0	0	0
Totaal aantal respondenten	386	100,0%	234	78	12	24	21	3	4	10

Conclusie 13. Uit tabel 14 blijkt dat de meeste respondenten de fietsenstalling als voldoende beoordelen.

Tabel 15. Kleedruimten

	TOTAAL	%	1	2	3	4	5	6	7	8
Voldoende	58	15,0%	20	0	4	19	12	2	0	1
Onvoldoende	32	8,3%	22	4	3	1	2	0	0	0
Niet aanwezig	145	37,6%	78	54	1	3	0	0	4	5
Onbekend	151	39,1%	114	20	4	1	7	1	0	4
Totaal aantal respondenten	386	100,0%	234	78	12	24	21	3	4	10

Conclusie 14. Uit tabel 15 blijkt dat 145 respondenten (37,6%) niet weten dat er kleedruimten aanwezig zijn.

Conclusie 15. Daarnaast blijkt uit tabel 15 dat van 151 respondenten (39,1%) onbekend is hoe zij de kleedruimten beoordelen.

Tabel 16. Doucheruimten

	TOTAAL	%	1	2	3	4	5	6	7	8
Voldoende	50	13,0%	16	0	1	22	10	0	0	1
Onvoldoende	31	8,0%	21	3	5	0	2	0	0	0
Niet aanwezig	153	39,6%	80	55	2	2	2	2	4	6
Onbekend	152	39,4%	117	20	4	0	7	1	0	3
Totaal aantal respondenten	386	100,0%	234	78	12	24	21	3	4	10

Conclusie 16. Uit tabel 16 blijkt dat 153 respondenten (39,6%) niet weten dat er doucheruimten aanwezig zijn.

Conclusie 17. Daarnaast blijkt uit tabel 16 dat van 152 respondenten (39,4%) onbekend is hoe zij de doucheruimten beoordelen.

Tabel 17. Parkeervoorzieningen

	TOTAAL	%	1	2	3	4	5	6	7	8
Voldoende	97	25,1%	44	7	8	21	11	1	3	2
Onvoldoende	146	37,8%	94	47	0	0	3	0	0	2
Niet aanwezig	23	6,0%	16	3	0	0	1	1	1	1
Onbekend	120	31,1%	80	21	4	3	6	1	0	5
Totaal aantal respondenten	386	100,0%	234	78	12	24	21	3	4	10

Conclusie 18. Uit tabel 17 blijkt dat 146 respondenten (37,8%) de parkeervoorzieningen als onvoldoende beoordelen.

Conclusie 19. Daarnaast blijkt uit tabel 17 dat van 120 respondenten (31,1%) onbekend is hoe zij de parkeervoorzieningen beoordelen.

Algemene opmerkingen

De respondenten hebben in de enquête aan kunnen geven welke opmerkingen zij hebben. Een overzicht van alle genoemde opmerkingen wordt vermeld in de bijlage.



6. Maatregelenpakket

Dit bedrijfsvervoerplan geeft een aantal mogelijkheden aan die de gemeente Schiedam heeft om haar doelstelling te bereiken. Er kan worden vastgesteld welke medewerkers in aanmerkingen voor een bepaalde vorm van vervoer in het woon-werkverkeer. Dit zijn:

- De auto, omdat deze noodzakelijk is voor het werk of de alternatieven onlogisch en niet toepasbaar zijn;
- De fiets;
- Het openbaar vervoer per trein;
- Het openbaar vervoer met het stad/streekvervoer;
- Carpool;
- De scooter.

De volgende maatregelen moeten worden overwogen:

Maatregel 01. Aan de groep medewerkers die binnen de 7,0 kilometer van het werk wonen, geen ambulante functie hebben en met de auto naar het werk komen, wordt een keuzepakket van vervoeralternatieven aangeboden.

Maatregel 02. Stimuleren van het gebruik van vervoeralternatieven voor de medewerkers die alleen per auto naar het werk reizen door het invoeren van een keuzepakket voor de medewerkers.

Maatregel 03. Zorgen dat de medewerkers tijdens werktijd, over vervoer kunnen beschikken waardoor de noodzaak om met de eigen auto het woon-werkverkeer af te leggen komt te vervallen.

Maatregel 04. Stimuleren om de fiets te gebruiken in het woon-werkverkeer. Dit kan door aan de medewerker een fiets te verstrekken, een fietsverzekering te regelen, een fietsreparatieservice en een afsluitbare fietsenstalling.

Maatregel 05. Stimuleren om het openbaar vervoer te gebruiken. Via een grootgebruikcontract kunnen met korting jaarabonnementen worden aangeschaft en verstrekt.

Maatregel 06. Stimuleren van carpoolen. Dit kan door gebruik te maken van een Carpool Matching Systeem "Smartpool" dat voor de medewerkers dan via internet beschikbaar is. Aan de poolers een voorkeurparkeerplaats toewijzen.

Maatregel 07. Stimuleren van het gebruik van de scooter voor de medewerkers door ze de mogelijkheid daarvoor aan te bieden.

Maatregel 08. Zorgen voor een thuiskomgarantie voor de medewerkers bij onverwacht overwerk en calamiteiten thuis.

Maatregel 09. Zorgen voor een eenduidig parkeerbeleid waarin precies staat beschreven wat wel en niet kan/mag.

- Maatregel 10.** Een effectieve regeling maken voor de zakenreizen van de medewerkers.
- Maatregel 11.** Communicatie naar de medewerkers daarin alle voorzieningen en maatregelen voor het woon-werkverkeer en de zakenreizen.
- Maatregel 12.** Het gebruik van de scooter stimuleren voor medewerkers waarvoor de fietsafstand te lang is en/of op de betreffende lokatie het openbaar vervoer onvoldoende alternatief biedt.