

Aanpassing vervoersbeleid per 1 januari 2021

Achtergrond

Op 1 mei 2015 is het huidige vervoersbeleid ingegaan.

Dit vervoersbeleid staat in het kader van duurzaamheid: doel van het vervoersbeleid is het terugdringen van het autogebruik voor woon-werkverkeer. Daarmee neemt de CO₂-uitstoot in de omgeving van het ziekenhuis af en wordt ook het ziekenhuis voor iedereen beter bereikbaar. Minder autogebruik creëert ook meer parkeergelegenheid voor medewerkers die geen alternatief hebben voor de auto. Een tweede doel is het bevorderen van de gezondheid van medewerkers. Het beleid richt zich op het stimuleren van alternatief vervoer. Hiermee wil het JBZ medewerkers belonen als vanuit duurzaamheid of gezondheid voor alternatief vervoer wordt gekozen. JBZ'ers kunnen in het huidige beleid gebruik maken van de volgende benefits, vergoedingen en/of mogelijkheden voor woon-werkverkeer (zie bijlagen regelingen):

- 50% vergoeding van een NS-trajectkaart dan wel
- 50% vergoeding van een busabonnement
- Trappers; sparen voor punten ter waarde van €0,09 per gefietste km tot een maximum van 30 km enkele reis

Deze producten/vergoedingen gelden naast de vergoeding woon-werkverkeer conform cao (€0,08 tot een maximum van 30 km enkele reis) en de aanvullende fiscale vergoeding woon-werkverkeer.

Medewerkers die met de auto reizen, ontvangen alleen de vergoeding woon-werkverkeer conform cao (€0,08 tot een maximum van 30 km enkele reis) en de aanvullende fiscale vergoeding woon-werkverkeer.

Aanleiding voor aanpassing

- Per 1 januari 2021 vervalt het product NS-trajectkaart voor consumenten. In plaats daarvan is er NS Flex met een ruime keuze in abonnementssoorten en flexibele mogelijkheden om te switchen.
- De huidige ov-reiskostenregeling is niet passend voor parttimers.
- In de huidige ov-reiskostenregeling is administratief niet direct inzichtelijk of de vergoeding binnen het fiscaal maximum ligt, omdat de vergoeding bestaat uit een optelsom vanuit twee bronnen (helpt ov + €0,08 per km).
- Als gevolg van de Corona crisis wordt er meer thuisgewerkt. De verwachting is dat er ook na de Corona crisis relatief meer vanuit huis gewerkt zal worden, waardoor het gemiddeld aantal reisdagen woon-werk per medewerker afneemt. Een ov-vergoeding gebaseerd op vier of vijf reisdagen per week sluit niet meer aan bij die nieuwe manier van werken. Ook de NS signaleert dat het reisgedrag na Corona blijvend zal veranderen en speelt hierop in door nieuwe abonnementsvormen te gaan ontwikkelen.

Uitgangspunten aanpassingen vervoersbeleid

- Stimuleren van duurzaamheid (verminderen CO₂-uitstoot) en gezondheid.
- Het JBZ wil graag een aantrekkelijke werkgever zijn.
- We willen medewerkers van het JBZ zo goed mogelijk faciliteren om hun werk te kunnen doen. Daarbij willen we klantvriendelijk zijn naar onze medewerkers, dus zo min mogelijk administratieve last bij de medewerker.
- Zo veel mogelijk eigen regie bij de medewerker. Dit faciliteren we zo veel mogelijk door medewerkers ruimte te geven en zelf keuzes te laten maken op basis van vertrouwen.

Scope

Dit beleid is niet van toepassing op de medewerker die heeft gekozen voor het behouden van de ZANOB-arbeidsvoorwaarden.

Ook geldt dit beleid niet voor medewerkers die vallen onder de AMS en vrij gevestigde medisch specialisten. Zij hebben een eigen regeling voor woon-werkverkeer. Een uitzondering is het Fietsplan waar AMS-medewerkers wel gebruik van mogen maken. Daarnaast is dit beleid niet van toepassing voor co-assistenten, stagiairs en vakantiekrachten. Zij vallen niet onder de cao Ziekenhuizen.

Dit beleid is wel van toepassing voor oproepkrachten. In het huidige beleid zijn alle regelingen voor woon-werk verkeer ook van toepassing voor oproepkrachten, met uitzondering van deelname aan het Fietsplan.

Aanpassing per 1 januari 2021**Vergoeding OV-reiskosten woon-werk**

In het huidige vervoersbeleid is alleen vergoeding van één product mogelijk, een NS-trajectkaart of een busabonnement. Het voorstel is de mogelijkheden uit te breiden naar alle kaart-/abonnementsvormen binnen trein OF bus, waarbij wordt uitgegaan van de goedkoopste mogelijkheid om van huis naar het werk te reizen. Als bijvoorbeeld veel buiten de spits wordt gereisd, kan de combinatie van een NS-abonnement "Altijd voordeel" met reizen tegen korting goedkoper zijn dan reizen tegen vol tarief. In dat geval mag de helft van de combinatie worden gedeclareerd. Voor de parttimers betekent dit dat er maandelijks kan worden gedeclareerd zonder de aanschaf van een trajectkaart. Op deze manier kunnen de parttimers ook gebruik maken van een ov-reiskostenvergoeding en vallen zij niet buiten de boot.

Net als in het huidige vervoersbeleid gaan we uit van een vergoeding van kosten per trein OF bus. Bij reizen per bus kunnen de kosten maandelijks worden gedeclareerd, onafhankelijk van de busmaatschappij.

De huidige ov-reiskostenvergoeding bestaat uit een optelsom van de helft van een trajectkaart plus de vergoeding woon-werkverkeer conform cao (€0,08 tot een maximum van 30 km enkele reis). In totaal komt dit neer op een vergoeding van 85 % van de ov-reiskosten. Het voorstel is om in de nieuwe regeling vanaf 1 januari 2021 de vergoeding niet meer uit twee bronnen te laten komen, maar in plaats daarvan 85 % van de ov-reiskosten te vergoeden en de vergoeding woon-werkverkeer conform cao (€0,08 tot een maximum van 30 km enkele reis) te laten vervallen (deze is dan inbegrepen in de 85 % vergoeding). Het voordeel hiervan is dat direct inzichtelijk is dat het fiscale maximum niet wordt overschreden.

Vanwege administratieve en fiscale regelgeving kiest een medewerker eenmalig voor de ov-reiskostenvergoeding. In bijzondere situaties, bijvoorbeeld bij een verhuizing, kan een medewerker eenmalig kiezen om te stoppen met de ov-reiskostenvergoeding. Dit kan niet met terugwerkende kracht.

Kaartsoort NS Flex of NS Business card

Voor het reizen per trein is er keuze uit twee verschillende kaartsoorten: NS Flex of NS Business card. Deze lijken qua mogelijkheden en kosten heel veel op elkaar.

NS Flex: Dit is een consumentenproduct van NS met keuze uit verschillende soorten abonnementen en flexibele mogelijkheden om te switchen. De medewerkers schaft de kaart zelf aan en ontvangt maandelijks een factuur van NS. De medewerker kan de gemaakte reiskosten declareren via P&O-plein.

NS Business card: Dit product van NS in eerste instantie bedoeld voor bedrijven die volledige reiskosten vergoeden aan hun medewerkers. Qua abonnementskeuze en flexibele mogelijkheden om te switchen gelijk aan NS Flex. De kosten zijn vrijwel gelijk; bij NS Business card krijgen we een korting van 1,2%. De factuur van gemaakte reizen gaat naar het JBZ. Bij de factuur zit een factuurspecificatie met onderscheid tussen privé reizen, woon-werk reizen en zakelijke reizen. Het voordeel hiervan is dat het gebruikersvriendelijk is voor de medewerker en de medewerker niet elke maand hoeft te declareren. Een nadeel is dat dit extra administratief werk met zich meebrengt voor de afdeling P&O.

Sinds 1 juli 2020 draaien we een pilot met NS Business card. Op basis van de pilot zal worden besloten welk van deze twee producten de voorkeur heeft, NS Business card of NS flex.

Fietsplan

In de huidige regeling is het mogelijk eens in de drie jaar een fiets aan te schaffen via het meerkeuzesysteem, met een bruto/netto vergoeding tot €2000. In de afgelopen periode is er een grote toename geweest in de aanschaf van fietsen. Hierdoor is de fiscaal vrije ruimte bijna bereikt. Het voorstel is daarom de regeling aan te passen naar eens in de vier jaar.

Trappers

Het huidige Trappers bevalt goed bij de medewerkers en stimuleert om zo veel mogelijk kilometers te fietsen. Echter, de organisatiekosten voor het gebruik van Trappers zijn relatief hoog, circa 20% van de totale Trappers kosten gaat naar servicekosten en gebruik van de tags. Aan deze kosten heeft de medewerker niets.

Er is nagedacht over de mogelijkheid om Trappers los te laten en fietsers direct een vergoeding te geven. Maar een alternatief is op dit moment niet gevonden. Zonder Trappers is het niet mogelijk te registreren dat een medewerker ook daadwerkelijk op de fiets komt. Daarom is het voorstel de regeling voor Trappers ongewijzigd te laten.

Vergoeding woon-werkverkeer conform cao (€ 0,08)

De huidige vergoeding voor woon-werkverkeer bedraagt conform cao € 0,08 per km tot een maximum van 30 km enkele reis. De huidige vergoeding komt tot stand op basis van het aantal reisdagen per week zoals vastgelegd in Profit. Voor de berekening van het aantal reisdagen wordt uitgegaan van het aantal werkbare dagen van 214 per jaar bij fulltime dienstverband (conform fiscale wetgeving). In werkelijkheid bedraagt het aantal reisdagen minder (als gevolg van ziekte, JUS, PLB).

ORTEC heeft een reiskostenmodule ontwikkeld waarmee het daadwerkelijke aantal reisdagen kan worden geregistreerd. Bij implementatie van de reiskostenmodule en vergoeding van het daadwerkelijke aantal reisdagen met €0,08 per km tot een maximum van 30 km enkele reis, wordt jaarlijks een totale kostenbesparing van €244.000 (16,9%) gerealiseerd. Dit komt neer op een besparing van gemiddeld €60 per medewerker per jaar. Het daadwerkelijk aantal reisdagen en als afgeleide daarvan de reiskostenvergoeding die een medewerker ontvangt, kunnen van jaar tot jaar variëren, afhankelijk van de opname van verlof, PLB, JUS en ziekte. Dit is voor iedereen gelijk. Bij een lager aantal reisdagen als gevolg van een hogere opname van verlof, PLB en JUS en/of langdurig ziekteverzuim, ontvangt een medewerker dat jaar een lagere reiskostenvergoeding, maar heeft ook daadwerkelijk minder reiskosten. Bij een hoger aantal reisdagen als gevolg van een lagere opname van verlof, PLB en JUS en een laag of geen ziekteverzuim, ontvangt een medewerker dat jaar een hogere reiskostenvergoeding, maar heeft ook daadwerkelijk meer reiskosten. Over het geheel genomen is het totaal aan daadwerkelijke reisdagen lager dan het totaal uitbetaalde reisdagen op basis van de aanname van 214 werkbare dagen bij FT, waardoor er kosten bespaard worden.

De aanvullende reiskostenregeling kan bij de nieuwe module niet meer maandelijks worden uitbetaald, maar alleen aan het einde van het jaar omdat dan pas duidelijk is hoeveel fiscale ruimte er is. In totaal is het financiële voordeel voor medewerkers even hoog, alleen anders verdeeld over het jaar. Dit betekent voor medewerkers dat ze maandelijks minder netto reiskosten ontvangen (hoogte van het bedrag is afhankelijk van de woon-werkafstand), maar dit wordt verrekend in december.

In dit voorstel gaan we uit van toepassing van de reiskostenmodule van ORTEC per 1 maart/april 2021.

Verwachte kosten/opbrengsten bij aangepast vervoersbeleid vanaf 2021

In de kostenberekening is geen rekening gehouden met een mogelijke verschuiving van autogebruik naar ov.

	Omschrijving	Verschil kosten/opbrengsten per jaar t.o.v. huidig
Toepassing reiskostenmodule ORTEC	Vergoeding reiskosten op basis van daadwerkelijke reisdagen	-€244.000
Aanpassing vergoeding OV-kosten woon-werk	85% vergoeding reiskosten trein 2 ^e klas OF bus (tegen inlevering woon-werkvergoeding) Alle kaart-/abonnementsvormen mogelijk, uitgegaan van goedkoopste reismogelijkheid	€71.000
Totaal vervoerskosten		€173.000 lager dan huidig

1.1 Inleiding

Het Jeroen Bosch Ziekenhuis is de grootste werkgever in de regio en heeft een belangrijke maatschappelijke functie. Mede in het licht van maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO) wil het JBZ bijdragen aan een betere leefomgeving voor omwonenden en medewerkers. Het JBZ stelt zich hierbij ten doel de milieubelasting voor de omgeving te beperken, te zorgen voor een goede bereikbaarheid van de JBZ-locatie en een aantrekkelijke werkgever te zijn en te blijven. Het terugdringen van het autoverkeer en het stimuleren van het fietsen zijn hiervoor belangrijke pijlers.

Het ziekenhuis heeft zich richting de gemeente gecommitteerd te voldoen aan de voorschriften uit de omgevingsvergunning voor het onderdeel milieu. Dit houdt in het hebben van een plan van aanpak voor het goed managen van het vervoer van medewerkers. Het doel van het plan van aanpak is het reduceren van het autogebruik en het stimuleren van alternatieve middelen van vervoer. Dit in verband met de milieuaspecten geluid en luchtkwaliteit. Het JBZ wil haar maatschappelijke functie serieus nemen en een bijdrage leveren aan de verbetering van het milieu. Ook heeft het JBZ zich gecommitteerd aan de gemeente en de aangelegen woonwijk om een goed vervoersbeleid te voeren met mogelijk positieve effecten op het terugdringen van de overlast door parkerende medewerkers in de wijk.

Het JBZ wil daarnaast voor haar medewerkers een aantrekkelijke werkgever zijn en blijven. Het goed bereikbaar zijn van de nieuwe locatie voor zowel de fiets, het openbaar vervoer als de auto is daarvoor belangrijk. Dichtbij de personeelsingang is geïnvesteerd in een grote fietsstalling en parkeergarage voor medewerkers. Voor de financiering van de parkeergarage is betaald parkeren noodzakelijk geworden.

Om een goed vervoersbeleid te kunnen maken is besloten dat gestart wordt met een onderzoek naar de huidige situatie met betrekking tot woon-werkverkeer. Dit onderzoek is in het derde kwartaal van 2013 uitgevoerd en de uitkomsten van dit onderzoek vormen de basis voor deze beleidsnotitie.

Dit vervoersbeleid is geldig vanaf 1 mei 2015 binnen de huidige (fiscale) wet- en regelgeving en wordt aangepast indien regelgeving wijzigt of wanneer dit na een evaluatie nodig wordt geacht. Dit beleid komt in de plaats van de huidige Vergoedingsregeling woon-werkverkeer. Het Fietsenplan en het Uitvoeringsplan parkeren voor medewerkers worden op dit nieuwe beleid aangepast. Het vervoersbeleid is van toepassing op alle medewerkers in loondienst.

1.2 Huidige regelingen

Per 1 april 2012 is de Vergoedingsregeling reiskosten woon-werkverkeer van kracht geworden. Hierin is geregeld dat medewerkers € 0,02 per km woon-werk extra vergoeding ontvangen, bovenop de CAO-vergoeding. De medewerkers kunnen hiermee zelf een bewuste afweging maken over de wijze waarop zij naar het JBZ willen komen. In deze regeling is verder een vergoeding van 50% van de stallingkosten voor de fiets bij het station in Den Bosch opgenomen. De Vergoedingsregeling reiskosten woon-werkverkeer was, onder voorbehoud van fiscale wijzigingen, CAO-wijziging en de financiële situatie van het JBZ, geldig tot 1 maart 2014. Inmiddels is deze regeling verlengd in afwachting van dit nieuwe

vervoersbeleid, doch uiterlijk tot 1 september 2014. Vanwege de ingangsdatum van 1 mei 2015 van het vervoersbeleid wordt deze regeling verlengd tot 1 mei 2015.

Daarnaast is er een Fietsenplan (sinds 2005) en is betaald parkeren ingevoerd (ingangsdatum 23 april 2012) waarbij alle medewerker € 1,50 per keer betalen.

2.1 Resultaten onderzoek

DTV Consultants heeft in september 2013 een onderzoek gehouden onder medewerkers (en patiënten/bezoekers) waaraan in totaal 2.265 medewerkers hebben meegewerkt. De belangrijkste aanbevelingen en conclusies zijn:

Op dit moment komt 49% van onze medewerkers met de auto naar het werk. Van deze groep is voor 7% de gewone fiets een alternatief, voor 27% is de elektrische fiets een alternatief en voor 7% van deze groep is het OV een alternatief.

tabel 1: gegevens over modal-split ¹

jaar \ vervoermiddel	2011	2012	2013
Auto	43,8%	50,5%	49,3%
Carpoolen	7,5%	5,3%	6,6%
Fiets	35,0%	30,5%	28,1%
Elektrische fiets	1,2%	4,6%	6,3%
Openbaar vervoer	5,7%	5,7%	6,3%
Overig	6,8%	3,4%	3,4%
Totaal	100%	100 %	100 %

uit: JBZ onderweg 2013, DTV Consultants

Op basis van de resultaten van het onderzoek is bepaald welke veranderingen in de modal-split mogelijk en haalbaar zijn.

tabel 2: huidige, optimale en haalbare modal-split in %

Modalsplit \ Vervoermiddel	Huidige	Optimaal	Haalbaar
Auto (alleen rijdend)	49,3%	30%	45%
(Elektrische) fiets	34,4%	49%	37%
Openbaar vervoer	6,3%	10%	7%
Carpoolen	6,8%	Niet bepaald	Niet bepaald

uit: JBZ onderweg 2013, DTV Consultants

¹ verdeling van de personenverplaatsingen over de vervoerwijzen

Uit het onderzoek komt naar voren dat de weerstand bij JBZ-autogebruikers om over te stappen significant groter is dan bij vergelijkbare instellingen. Dit betekent dat extra aandacht voor communicatie nodig is om medewerkers van de mogelijke alternatieven te overtuigen.

De huidige verdeling van de woon-werkafstand van de JBZ-medewerkers wordt weergegeven in onderstaande tabel.

tabel 3: woon-werkafstanden medewerkers JBZ, per afstandsklasse

Afstandsklasse	aandeel in %
0 – 5 kilometer	14,5 %
6 - 10 kilometer	29,2 %
11 - 15 kilometer	16,4 %
Boven 15 kilometer	39,9 %
Totaal	100 %

Stand per 1 april 2014, Personeelsinformatiesysteem

2.2 Doelstelling

Het JBZ stelt zich ten doel een aantrekkelijke werkgever te zijn en te blijven, de milieubelasting voor de omgeving te beperken en te zorgen voor een goede bereikbaarheid van de JBZ-locatie. Op basis van de resultaten van het onderzoek worden de volgende doelstellingen nagestreefd:

- bevorderen van alternatieve vervoersmiddelen voor de auto, zodat het percentage fietsgebruikers stijgt van 34,4% naar 37 % en het gebruik van openbaar vervoer stijgt van 6,3% naar 7%
- terugdringen van het autogebruik van 49,3% naar 45%
- beperken milieubelasting voor de omgeving
- voldoende parkeergelegenheid voor medewerkers tegen zo aanvaardbaar mogelijke tarieven

Om bovenstaande doelen te bereiken moet het beleid gericht zijn op het bewerkstelligen van een gedragsverandering. Dit vraagt een intensieve campagne op het beïnvloeden van deze gedragsverandering door middel van effectieve communicatie. Het geven van financiële prikkels (positief en negatief) is in combinatie met andere maatregelen, een adequaat middel om medewerkers te bewegen richting andere vervoersopties² (zie bijlage 1 voor de belangrijkste resultaten en conclusies TNO onderzoek 2010).

Dit beleid bestaat uit de onderdelen: stimuleringsmaatregelen voor fiets en openbaar vervoer, het terugdringen van autogebruik en een communicatiestrategie.

² TNO Beleidsadvies Stimuleren van fietsen naar het werk – mei 2010)

2.3 Randvoorwaarden

Het beschikbare budget is € 350.000,- en komt vrij bij het aflopen van de Vergoedingsregeling woon-werkverkeer (het vervallen van € 0,02 per km extra op de CAO-reiskostenvergoeding voor alle medewerkers).

Naast het vervoersbeleid en de voorgestelde maatregelen blijven de CAO-reiskosten-woon-werkvergoeding en de fiscale reiskostenregeling van kracht.

De opbrengsten van de parkeergarage blijven op het benodigde niveau van € 400.000,- per jaar.

De stimuleringsmaatregelen uit dit beleid worden aangemerkt als vergoedingen in het kader van de vrije ruimte (forfait) van de werkkostenregeling.

3.1 Stimuleren van fietsgebruik voor woon-werkverkeer

Het Jeroen Bosch Ziekenhuis wil het gebruik van de fiets en de elektrische fiets stimuleren. Dat betekent dat alle medewerkers die op een afstand tot 15 km van het JBZ wonen, potentiële fietsgebruikers zijn. Voor hen zijn een aantal voorzieningen gerealiseerd die het fietsen faciliteren. In een goed bereikbare, overdekte en afgesloten fietsenstalling zijn ruim 1150 plaatsen ter beschikking. De fietsklemmen zijn er in 2 breedtematen zodat ook bijzondere fietsen met stoeltje of brede bagagedrager goed gestald kunnen worden. Er zijn 50 lockers geplaatst voor het uithangen van natte regenkleding en enkele fietspompen beschikbaar. Voor de elektrische fietsen zijn vooraan in de fietsenstalling een aantal oplaadpunten geïnstalleerd en vooruitlopend op dit beleid zijn die recent uitgebreid. Bij de garderobes is gelegenheid om te kunnen douchen en het haar te drogen. Een lokale fietsendealer is bereid gevonden voor het leveren van een fietsreparatieservice.

3.1.1 Verhoging bedrag voor aanwending van aanschaf van fiets

Ook de aanschaf van een (elektrische) fiets wil het JBZ ondersteunen middels een aangepast Fietsenplan. In het Fietsenplan wordt het maximale bedrag dat mag worden aangewend voor de aanschaf van een fiets verhoogd naar € 2.000,- per 3 jaar waarbij de fietser een vrije dealerkeuze heeft. De vergoeding wordt geboekt ten laste van de forfaitaire ruimte van de WKR.

3.1.2 Trappers

Verder is gekozen voor een systeem dat afgelegde fietskilometers voor woon-werkverkeer extra gaat belonen. Zo kan men deelnemen aan 'Trappers' waarbij de medewerker bij iedere kilometer die hij fietst, punten spaart die voor cadeaus kunnen worden ingewisseld. Gekozen is om 1 Trapper per km te kunnen sparen en één Trapper vertegenwoordigd € 0,09.

Trappers is onderdeel van Nationale fietsprojecten en wordt bij verschillende ziekenhuizen en andere grotere instellingen ingezet (o.a. Gelre ziekenhuis en Medisch Spectrum Twente). Uit onderzoek onder deelnemende ziekenhuizen is gebleken dat deelname aan Trappers leidt tot een stijging van 13% van het aantal woon-werk-ritten per fiets en een afname van 11% van het aantal autoritten.

Bijkomstig resultaat is de daling van het ziekteverzuim dat door onderzoek van TNO is aangetoond³.

3.2 Openbaar vervoer

Voor het woon-werkverkeer kan ook het openbaar vervoer een rol spelen in de bereikbaarheid van het JBZ. Op ongeveer 2 km afstand bevindt zich een NS-station met zowel een betaalde als onbetaalde fietsenstalling (incl. OV-fietsen).

Direct aan het voorplein stoppen en vertrekken een 9-tal stads-, streek- en buurtbussen. De dienstregelingen voorzien in verbindingen vanaf plm. 6:00 tot 01:00. In de praktijk betekent dit dat er overdag 11 – 17 bussen per uur vertrekken en aankomen. Bij de haltes zijn borden geplaatst met actuele informatie over vertrektijden. In de bezoekershal bevindt zich een oplaadpunt voor de OV-chipkaart voor medewerkers zowel als bezoekers.

3.2.1 Vergoeding deel OV-abonnement

Bij gebruik van een NS-abonnement of busabonnement komt een deel van de aanschaf van een jaar- of maandtrajectkaart (op naam) in aanmerking voor vergoeding. Het JBZ vergoedt 50% van de abonnementskosten obv 2^{de} klas OV (goedkoopste tarief). De reiskostenvergoeding woon-werkverkeer conform CAO blijft van kracht, tot maximale fiscale vergoeding (€ 0,19 per km). Indien een Altijd vrij abonnement voordeliger is dan een Traject vrij abonnement, dan kan het Altijd vrij abonnement aangeschaft worden en wordt deze voor 50% vergoed.

3.3 Terugdringen autogebruik

Het onderzoek heeft het huidige en eerdere gebruik van vervoermiddelen voor het woon-werkverkeer in kaart gebracht. Het meest favoriete vervoermiddel voor woon-werkverkeer van de medewerkers van het JBZ is de auto. Tabel 2 toont de woon-werk-afstanden van de medewerkers. Bij de bouw van de parkeergarage voor medewerkers is besloten dat er sprake moet zijn van betaald parkeren, om de financiering rond te krijgen. In het kader van het terugdringen van het autoverkeer, is betaald parkeren een geschikt middel. Het huidige tarief van € 1,50 wordt passend geacht om het autogebruik terug te dringen doordat daarnaast de eerdere extra vergoeding van € 0,02 per km komt te vervallen. Eveneens wordt het carpoolen gestimuleerd.

3.3.1 Carpoolen

De gemiddelde bezetting van elke auto is vaak niet meer dan één persoon. Pogingen om carpoolen te bevorderen zijn tot nu toe niet succesvol gebleken. Naast de wisselende werktijden en werkdagen geldt dat een grote groep medewerkers verschillende taken combineert (zoals halen en brengen van kinderen, het doen van boodschappen) die het carpoolen lastiger maakt.

Het JBZ ondersteunt carpoolen door middel van een digitale voorziening waarin vraag en aanbod goed op elkaar kunnen aansluiten met behulp van een app. en/of site.

³ TNO Kwaliteit van Leven – januari 2009

3.5 Elektrische auto

In het kader van duurzaamheid wordt het gebruik van elektrisch vervoer ondersteund. Hiervoor worden ook een voorziening gerealiseerd voor het opladen van elektrische auto's. Medewerkers betalen voor het opladen van de elektrische auto middels een aparte pas.

3.6 Terugdringen overlast parkerende medewerkers in de woonwijk

Het JBZ kan medewerkers niet verbieden hun auto in de nabijgelegen woonwijk te parkeren. Aan alle medewerkers wordt wel dringend gevraagd dat indien zij met de auto naar het werk komen, zij gebruik maken van de hiervoor bestaande parkeervoorzieningen en niet in de woonwijk gaan parkeren.

4.0 Communicatie

Om de gestelde doelen te bereiken is het van groot belang het instrument communicatie goed in te zetten. Hiervoor verwijzen wij naar het communicatie beleid, bijlage

5.0 Kosten en budget

Voor het realiseren van dit vervoersbeleid en het behalen van de gestelde doelen is jaarlijks een budget van € 350.000,- beschikbaar (de vrijvallende € 0,02 per km van de Vergoedingsregeling Woon-werkverkeer). De totale jaarlijkse kosten van dit beleid bedragen € 285.000,- en de eenmalige kosten bedragen € 30.000,- en de opbrengsten van de parkeergarage zullen € 35.000,- minder zijn vanwege een succesvol vervoersbeleid..

Voor een overzicht en uitsplitsing van de begrote kosten en opbrengsten zie Bijlage 2. De kosten zijn gebaseerd op een inschatting van het aantal medewerkers dat gebruik gaat maken van de aangeboden regelingen en in welke mate zij hierop een beroep gaan doen. De kosten en het budget worden in 2015 gemonitord dat mogelijk kan leiden tot een voorstel voor aanpassing (naar boven of beneden) van de regeling.

6.0 Geldigheidsduur en evaluatie

De ingangsdatum van dit vervoersbeleid is 1 mei 2015. Tweejaarlijks zal dit beleid geëvalueerd worden op de effecten op de gestelde doelen en jaarlijks op ontwikkelingen in de (fiscale) wetgeving. De parkeertarieven worden tweejaarlijks geïndexeerd.

Bijlagen

Bijlage 1 Belangrijkste resultaten en conclusies TNO-onderzoek

Bijlage 2 Opbrengsten en kostenoverzicht

Bijlage 3 Gebruik fietsenstalling en voorzieningen

Bijlage 1**Belangrijkste resultaten en conclusies TNO-rapport
Beleidsadvies Stimuleren van fietsen naar werk**

In opdracht van het Ministerie van VWS is door TNO een beleidsadvies geschreven over het stimuleren van fietsen naar het werk. De belangrijkste conclusies uit dit rapport worden hieronder beschreven.

Uit het onderzoek onder automobilisten die op befietsbare afstand van hun werk wonen bleek dat naast financiële prikkels (parkeerbeleid en kilometerheffing), de snelheid van de fiets ten opzichte van de auto een belangrijke factor kan zijn om automobilisten te verleiden om naar het werk te gaan fietsen. Om de grote groep 'overwegers' (de twijfelende automobilisten) op de fiets te krijgen kunnen daarnaast ook pull maatregelen, zoals de fietskilometervergoeding en een buienradar, effectief zijn. Voor de groep werknemers met specifieke redenen om niet te fietsen (nacht- en ploegendiensten, ouders van jonge kinderen en personen met gezondheidsproblemen) zijn specifieke maatregelen nodig. Vervolgens is een inschatting gemaakt van de verwachte effectiviteit van de mogelijke beleidsmaatregelen.

- A) Financieel-economische maatregelen gericht op het onaantrekkelijker maken van de auto ten gunste van de fiets zijn het meest effectief, met name het invoeren en/of verhogen van de parkeerkosten van de auto en het invoeren van de kilometerheffing. -een drietal pull maatregelen kunnen eveneens effect hebben: subsidieregeling belonen fietskilometers, aanschafregeling elektrische fiets, en stimuleren gratis tijdelijke gebruik elektrische fiets.
- B) binnen de voorzieningen zijn het verminderen en/of verplaatsen van het aantal parkeerplekken voor de auto en het verbeteren/uitbreiden van de fietspaden het meest effectief.
- C) De meeste kans van slagen heeft een beleid waarin verschillende maatregelen gecombineerd aangeboden worden. Wat de beste mix is aan maatregelen hangt af van onder meer de keuze van de doelgroep en de lokale situatie. Van de volgende vier groepen van maatregelen is een grote effectiviteit te verwachten:
 - 1. Het aanscherpen van het parkeerbeleid ten gunste van de fiets;
 - 2. Het aanpassen van de woon-werk reiskostenvergoeding;
 - 3. Het verbeteren en uitbreiden van de fietsinfrastructuur en -faciliteiten;
 - 4. Het stimuleren van het gebruik van de elektrische fiets.

Vervolg Bijlage 1

Twee belangrijke relevante conclusies uit het onderzoek zijn:

1) Veel mensen zijn in potentie over te halen

Veel automobilisten hebben er wel over nagedacht om te fietsen naar het werk, maar doen dit nog niet. De groep van potentiële fietsers is dus relatief groot en stimulerend beleid kan effect hebben. Naast de belangrijkste push maatregelen zijn zij ook meer ontvankelijk voor pull maatregelen, zoals een kilometervergoeding voor fietsers en het gebruik van een buienradar.

2) Meest effectief zijn financiële prikkels en verbetering van fietsvoorzieningen

Het gaat dan vooral om het aanscherpen van het parkeerbeleid, veranderingen in de reiskostenvergoedingen en fietsvoorzieningen die de hoeveelheid tijd voor het woon-werk verkeer verminderen. Van een combinatie van de verschillende typen maatregelen wordt het meeste effect verwacht.

Bijlage 2 Kosten en opbrengstenoverzicht

Stimulering (elektrisch) fietsverkeer

De verruiming van het bedrag voor de aanschaf van een (elektrische) fiets heeft geen financiële consequenties. Wel betekent deze verruiming dat een groter deel van de totaal beschikbare forfaitaire ruimte in de Werkkostenregeling (WKR) wordt aangewend voor het stimuleren van het fietsgebruik.

Trappers (o.b.v. te bereiken doelstelling van 37% fietsgebruik woon-werkverkeer) € 160.000,-

- Jaarlijkse beheerskosten: € 45.000,-
- Jaarlijkse uitbetaling van trappers aan medewerkers € 115.000,-
ten laste van de forfaitaire ruimte WKR.

Stimulering openbaar vervoer

Vergoeding OV-abonnement **€ 100.000,-**

In 2012 waren er 60 medewerkers van het JBZ, die via de werkgever een maand-/ trajectkaart aanschafte. De gemiddelde waarde ervan bedroeg € 2.000,- per jaar. Bij een gebruik door 100 medewerkers, is de totale tegemoetkoming door de werkgever op jaarbasis $50\% * 100 * € 2000,- = € 100.000,-$.

Overige kosten

Extra werkzaamheden Personeelservice (Trappers, aanleveren gegevens, OV) **€ 20.000,-**
 Carpoolapp ontwikkelen en up-to-date houden **€ 5.000,-**

TOTALE JAARLIJKSE KOSTEN VERVOERSBELEID **€ 285.000,-**

Eenmalige kosten

Communicatiebeleid en acties (incl. individuele reisadviezen) **€ 30.000,-**

Effecten van het vervoersbeleid op de parkeeropbrengst

Voor de berekening zijn de volgende gegevens en schattingen gehanteerd:

Gemiddeld parttimerpercentage is 70%

Doelstellingen worden gerealiseerd (teruggang autogebruik naar 45%)

Minder inkomsten door meer medewerkers met de fiets en

OV en minder met de auto (van 49,3 naar 45% van totaal 400.000,-). **- € 35.000,-**

Bijlage 3 Gebruik fietsenstalling en voorzieningen

Fietsklemmen

De fietsklemmen zijn er in 2 kleuren: de zwarte standaard klemmen zijn geschikt voor de standaard fiets en zijn geplaatst op een afstand van 37,5 cm ten opzichte van elkaar. De rode fietsklemmen zijn bedoeld voor bredere fietsen als gevolg van bijzondere voorzieningen als brede sturen, fietsstoeltjes, fietsmanden etc. De klemmen zijn op een afstand van 40 cm ten opzichte van elkaar geplaatst.

Etageparkeren

Tegen de achterwand van de fietsenstalling is een dubbellaags parkeersysteem geplaatst. De fiets kan bovenin geplaatst worden door de volgende handelingen te verrichten:

- Pak de handgreep van de fietsgoot en trek deze naar je toe
- Als de goot is uitgetrokken, til je het voorwiel op en plaats je dit in de fietsgoot
- Daarna druk je de fiets verder vooruit in de fietsgoot
- Druk de fiets zo ver naar voor totdat deze niet verder kan. De fiets wordt nu automatisch naar rechts gestuurd en gaat daardoor schuin staan. Vervolgens wordt het terugvallen van de fiets voorkomen door een vergrendeling.
- Duw de fietsgoot +fiets met behulp van de handgreep omhoog en daarna naar achter

Lockers

Nabij de achteruitgang van de fietsenstalling zijn lockers geplaatst voor het te drogen hangen van natte regenkleding. Deze voorziening is een extra service voor de medewerkers die ook bij slecht weer naar het werk fietsen. Zo kan tijdens werktijd het natte regenpak of de poncho uithangen en drogen.

Bij aankomst in de fietsenstalling kan de kleding in een zelfgekozen locker geplaatst worden. De locker kun je afsluiten met een sleutel tegen betaling van € 1,--. De locker is ruim voorzien van ventilatieopeningen. Aan het eind van de werkdag kan m.b.v. de sleutel de regenkleding uit de locker gehaald worden. Je ontvangt dan de € 1,-- retour.

Bij verlies van de sleutel dient dit direct gemeld te worden bij de Front Office van het Servicebedrijf. De hieraan verbonden kosten zijn € 5,--.

Oplaadpunten elektrische fiets

De oplaadpunten voor elektrische fietsen en scooters zijn aangebracht tegen de wand nabij het toegangshek van de fietsenstalling. De 3 wandpanelen hebben elk 4 opladers voor elektrische fietsen van de merken Sparta, Batavus, Koga Miyata en Gazelle. Voor fietsers en scootergebruikers die hun eigen oplader meenemen, zijn aan weerszijden van de wandpanelen in totaal 14 wandcontactdozen geplaatst.

De ruimte vóór de oplaadpunten is alleen bestemd voor het opladen van elektrische fietsen en scooters niet voor het stallen van (elektrische) fietsen.

Fietsreparatieservice

Bij pech met de fiets of brommer kan contact worden opgenomen met rijwielhandelaar Fa. C. van Doremaele, Boschmeersingel 141 te 's-Hertogenbosch 073-6218024. De rijwielhandelaar kan onder werktijd een reparatie of een onderhoudsbeurt verrichten. Afhankelijk van de klachten kan een afspraak worden gemaakt over het ophalen van de fiets en het eventueel ter beschikking stellen van een leenfiets.