



# Mobiliteitsvisie 2030



**WAGENINGEN**  
UNIVERSITY & RESEARCH

# **Mobiliteitsvisie 2030**

Duurzame mobiliteit bij Wageningen University & Research

Wageningen  
University & Research

DATUM  
21 januari 2019

AUTEUR  
FB, Veiligheid & Milieu

VERSIE  
1.0

STATUS  
Definitief

## Inhoudsopgave

<b>Managementsamenvatting .....</b>	<b>5</b>
<b>1 Inleiding.....</b>	<b>6</b>
<b>2 Visie op duurzame mobiliteit .....</b>	<b>8</b>
2.1 Mobiliteitsdoelen.....	9
2.2 Beleidskader .....	10
2.3 Wet- en regelgeving .....	11
2.4 Stakeholders .....	11
<b>3 Mobiliteit in 2010-2017.....</b>	<b>13</b>
3.1 Ontwikkelingen en maatregelen in 2010-2017 .....	13
3.2 Ontwikkelingen in woon-werkverkeer.....	14
3.3 CO <sub>2</sub> -footprint .....	15
3.4 Bereikbaarheid .....	15
3.5 Toelevering van goederen en diensten.....	16
<b>4 Doelen en maatregelen 2018-2030 .....</b>	<b>17</b>
4.1 Strategie .....	17
4.2 Uitgangspunten.....	17
4.3 Uitvoeringsagenda Mobiliteit 2018-2022 .....	17
<b>5 Verankering mobiliteitsbeleid in de organisatie.....</b>	<b>21</b>
<b>Bijlage 1: Resultaten mobiliteitsmetingen .....</b>	<b>22</b>
1. Resultaat 0-meting 2012 .....	22
2. Resultaat 1-meting 2015.....	22
2.1 Woon-werk verkeer medewerkers.....	23

## Managementsamenvatting

Duurzaamheid is duidelijk aanwezig binnen de bedrijfsvoering en het onderwijs en onderzoek van Wageningen University & Research (WUR). WUR heeft de afgelopen jaren grote stappen gezet om de bedrijfsvoering te verduurzamen. De ambitie om voorloper te zijn is omgezet in daden. Dit komt duidelijk naar voren in de duurzaamheidsrankings in het hoger onderwijs, zoals SustainaBul en GreenMetric. Het resultaat is dat WUR één van de duurzaamste hoger onderwijsinstellingen van Nederland en de wereld is.

Mobiliteit is een belangrijke factor in de bedrijfsvoering: medewerkers en studenten reizen naar hun werk- en studieplek en maken dienst- en studiereizen. Ook reizen dagelijks bezoekers naar de WUR-gebouwen en leveren bedrijven er goederen en diensten af. Mobiliteit heeft in 2017 een groot aandeel in de CO<sub>2</sub> footprint van WUR. In 2017 was dit aandeel 45%: de emissie van het vervoer (vlieg-reizen, woon-werkverkeer en dienstreizen met OV en auto) kwam uit op 18,2 kton CO<sub>2</sub> van de totale footprint van 40,7 kton CO<sub>2</sub>.

Voor mobiliteit gelden vier belangrijke aspecten:

- **MVO/duurzaamheid:** de veiligheid en gezondheid van medewerkers, studenten en bezoekers staat voorop. Iedereen moet de WUR-gebouwen veilig kunnen bereiken, ongeacht het vervoermiddel. Ook is het van belang duurzaam vervoer te stimuleren voor een zo laag mogelijke emissie van broeikasgassen (klimaat), fijn stof en geluid (gezondheid en omgeving).
- **Bereikbaarheid:** goede bereikbaarheid van locaties zorgt voor een soepele doorstroom van al het verkeer. Naast minder frustratie bij weggebruikers, is er minder verspilling van (kostbare) tijd.
- **Regelgeving:** in ieder geval moet worden voldaan aan de wet- en regelgeving over vervoer.
- **Kosten:** om aan bovenstaande voorwaarden te kunnen voldoen is het noodzakelijk passende maatregelen te nemen. Daar zijn meestal kosten aan verbonden, echter slim vervoermanagement kan ook kostenbesparend zijn.

Basis voor het (duurzame) mobiliteitsbeleid voor WUR, naar analogie met de "Trias Energetica", is de voorkeursvolgorde: 1) minder verplaatsingen, 2) overstappen naar duurzamer vervoer, en 3) efficiënt en schoon vervoer. Minder verplaatsingen heeft een direct positief effect op zowel duurzaamheid als op kosten, en wellicht ook op bereikbaarheid als het tot minder files leidt. Als minder niet kan wordt gekeken naar alternatieven, zoals het overstappen op duurzamer vervoer (fiets of openbaar vervoer i.p.v. de auto, trein i.p.v. het vliegtuig). De derde stap is dat het vervoer efficiënter en schoner wordt gemaakt, door over te stappen op duurzame brandstof, elektrisch rijden, zuiniger rijden, poolen en delen.

WUR stelt zich ten doel om met een pakket van maatregelen de CO<sub>2</sub>-uitstoot gerelateerd aan mobiliteit met 2% per jaar te verminderen.

## 1 Inleiding

Wageningen University & Research (WUR) staat voor duurzaamheid, in onderzoek en in onderwijs. Dit komt tot uitdrukking in de missie 'To explore the potential of nature to improve the quality of life'. Ook heeft WUR de ambitie om nog meer een maatschappelijk verantwoorde organisatie te zijn (Strategisch Plan 2019-2022) dan nu al het geval is. Op het gebied van duurzame bedrijfsvoering heeft WUR de afgelopen jaren grote stappen gezet; de ambitie is om voorloper te blijven. Dit betekent dat duurzaamheid integraal wordt opgepakt en dat hierover wordt gecommuniceerd naar stakeholders.

Mobiliteit is een belangrijk onderdeel van de duurzame bedrijfsvoering bij WUR. Voor alles wat we doen wordt door medewerkers en studenten gereisd en worden goederen getransporteerd. Binnen WUR wordt aantoonbaar meer gereisd de laatste jaren. Uit de jaarlijks uitgevoerde CO<sub>2</sub>-inventarisaties blijkt dat sinds 2010 het aandeel CO<sub>2</sub>-uitstoot veroorzaakt door vervoer is toegenomen (zie kader)<sup>1</sup>. Er is vooral een toename te zien van het aantal gereisde kilometers per vliegtuig en gemotoriseerd vervoer.

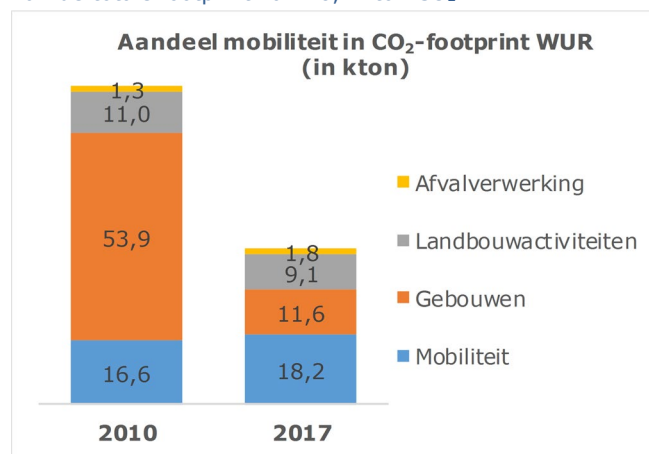
Hoe WUR in de ( nabije) toekomst wil omgaan met vervoer is verwoord in deze Mobiliteitsvisie. Daarbij wordt ingezet op duurzame mobiliteit. Toekomstige beschikbare technologieën (denk aan voertuigen op waterstof of de hyperloop) en ontwikkelingen vanuit de rijksoverheid en de provincie, o.a. omtrent openbaar vervoer, (snel)fietsroutes en het stimuleren van elektrisch rijden, vormen de kaders van het mobiliteitsbeleid.

### Aanleiding

In de afgelopen periode (2010-2017) zijn maatregelen genomen die gericht waren op het verduurzamen van het vervoer. Hoewel deze maatregelen wel effect hebben, waren ze geen onderdeel van een integraal mobiliteitsbeleid met concrete doelstellingen. Naast het besef dat duurzame mobiliteit een belangrijk thema is in het kader van maatschappelijke verantwoordelijkheid, vraagt ook het bevoegd gezag (gemeente) naar een integrale aanpak van vervoermanagement. Hiermee voldoet WUR ook aan de diverse milieuvergunningen (Wet Milieubeheer, Omgevingswet) waarin voorschriften voor vervoermanagement zijn opgenomen. Daarnaast wordt bij energiemanagement

### **WUR bepaalt jaarlijks een CO<sub>2</sub>-footprint: dit geeft inzicht in onze klimaatimpact en de mogelijkheid om het klimaatbeleid aan te scherpen.**

In de CO<sub>2</sub>-footprint van WUR heeft de emissie door vervoersbewegingen een steeds groter aandeel. Het gaat daarbij vooral om de CO<sub>2</sub>-emissie van vliegreizen, woon-werkverkeer en reizen met auto en het OV. In het referentiejaar 2010 was 16,6 kton CO<sub>2</sub> te relateren aan mobiliteit. Dit was 17% van de totale emissie van 82,9 kton. In 2017 was het aandeel mobiliteit 45%: 18,2 kton van de totale footprint van 40,7 kton CO<sub>2</sub>.



Doordat de emissie van gebouwen door energiebesparing en inkoop van groene stroom steeds kleiner werd is het logisch dat andere emissiebronnen een groter aandeel krijgen. Toch komt dit grotere aandeel ook door de toename van het aantal afgelegde kilometers en dus een toename van de emissie door mobiliteit. Dit betreft vooral de uitstoot door vliegreizen en woon-werkverkeer. Naast verdere internationalisering van het onderwijs en onderzoek, zijn de groei van het aantal studenten (naar ca. 15.500 in 2021) en de concentratie van gebouwen en activiteiten op Wageningen Campus van invloed op de mobiliteit van WUR.

Lees meer over vervoer en de CO<sub>2</sub> footprint in paragraaf 3.3 (pagina 15).

<sup>1</sup> Een samenvatting van de CO<sub>2</sub>-footprint is onderdeel van het [Milieujaarverslag 2017](#).

meer en meer gekeken naar het brandstofgebruik voor vervoer (o.a. Europese Energie-Efficiency Richtlijn (EED)<sup>2</sup>, BREEAM<sup>3</sup>)

Kritisch kijken naar vervoermanagement kan een positief effect hebben op het milieu: het levert energiebesparing op, het draagt bij aan de verbetering van de luchtkwaliteit (door reductie van de uitstoot van fijn stof, koolwaterstoffen en NO<sub>x</sub>), het zorgt voor een vermindering van verkeerslawaaï en het draagt bij aan de aanpak van het klimaatprobleem door vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Ook kan door goed vervoermanagement de bereikbaarheid verbeteren. En, door het voorkomen of verminderen van het aantal vervoersbewegingen en het efficiënter maken van het vervoer, kan een kostenreductie worden bereikt (bron: Infomil<sup>4</sup>). Naast de positieve effecten voor milieu en klimaat kan het stimuleren van actieve mobiliteit (zoals lopen en fietsen) bijdragen aan de gezondheid van medewerkers.

### **Leeswijzer**

Hoofdstuk 2 schetst de mobiliteitsvisie van WUR. Hoofdstuk 3 beschrijft de huidige vervoerssituatie en -problematiek. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de doelstellingen en maatregelen voor de komende vijf jaar. Er wordt beschreven **wat** we gaan doen, en **waarom**. Ten slotte wordt in hoofdstuk 5 kort toegelicht hoe WUR ervoor gaat zorgen dat gewerkt wordt aan de doelstellingen: **hoe** vervoermanagement wordt verankerd in de organisatie.

---

<sup>2</sup> Zie: [www.rvo.nl/onderwerpen/duurzaam-ondernemen/energie-besparen/europese-energie-efficiency-richtlijn](http://www.rvo.nl/onderwerpen/duurzaam-ondernemen/energie-besparen/europese-energie-efficiency-richtlijn)

<sup>3</sup> Zie: [www.breeam.nl](http://www.breeam.nl)

<sup>4</sup> Zie: [www.infomil.nl/onderwerpen/duurzame/vervoermanagement](http://www.infomil.nl/onderwerpen/duurzame/vervoermanagement)

## 2 Visie op duurzame mobiliteit

Wat wil WUR bereiken op het gebied van duurzaam vervoermanagement? Hoe ziet onze mobiliteit er in 2030 uit? Hoeveel kilometers leggen we gezamenlijk af? Hoeveel medewerkers nemen de auto naar het werk? Hoeveel reizen per vliegtuig worden er gemaakt voor werk en studie?

In deze mobiliteitsvisie is 2030 als stip op de horizon gekozen, met als doel het uitstippelen van een pad naar duurzamer vervoer in de toekomst. Belangrijke ontwikkelingen op het gebied van duurzaam vervoer zijn de toename van het elektrisch rijden (auto en fiets) en initiatieven voor slimme mobiliteit, maar de ontwikkelingen gaan langzaam en de effecten zijn lastig te voorspellen. Bij het woon-werkverkeer is de keuze voor een bepaald type vervoer een persoonlijke keuze. Daardoor is het gedrag van mensen een belangrijke factor bij het streven naar duurzame mobiliteit.

### WUR en mobiliteit in 2030

Iedereen die dichtbij de werk- of studieplek woont fietst. Er zijn aantrekkelijke, veilige en snelle fietsroutes naar de woonplek of het station en elk WUR gebouw heeft ruime fietsstallingen. Mensen die wat verder weg wonen kiezen er steeds vaker voor om een paar dagen per week met de (elektrische) fiets naar het werk of de universiteit te gaan. Ook is het door het "op afstand" kunnen werken makkelijker om een deel van de week thuis te werken. Het is heel normaal om je werk te doen op de plek die het beste bij jouw werk past en jou op dat moment het beste uitkomt.

Er reizen meer mensen met het openbaar vervoer (OV). Zij kiezen op het station voor de bus of de fiets, net wat op dat moment het handigst is. Vanuit nabij gelegen steden en grote kernen kunnen mensen met een directe busverbinding naar Wageningen Campus komen. Mensen zijn tevreden over het OV, het kost ze minder tijd, ze hebben altijd een zitplaats en hoeven zowat niet te wachten op hun aansluiting. Het OV is ook nog eens hartstikke duurzaam, sinds 2017 is de NS helemaal overgeschakeld op windenergie. Ook in het busvervoer neemt het aandeel duurzame aandrijving toe. Voor een dienstreis is het OV de beste optie, met de NS-businesscard kom je overal. Ook een internationale reis per trein is erg aantrekkelijk. Reistijden zijn korter en in de trein kun je rustig werken.

Internationale projecten zijn belangrijk voor WUR. Voor verre bestemmingen gaan medewerkers en studenten met het vliegtuig. Wel wordt vooraf nagegaan of er alternatieven zijn. Mensen kiezen bewust voor de beste vervoersoptie, en worden daarbij geholpen door de reisagent die standaard de meest duurzame optie voorstelt. Bij steeds meer vliegmaatschappijen kun je tickets voor duurzame(re) vluchten boeken.

De terreinen van de WUR-campussen zijn zo veel mogelijk autovrij. Het is er groen en fris, het is prettig om er te wandelen of even te zitten op het gras. Het aantal parkeerplekken is verminderd, gewoonweg omdat er minder mensen met de auto komen. Toch is er voor bezoekers altijd een parkeerplek dichtbij het gebouw waar ze moeten zijn. Zelfrijdende elektrische wagentjes (vergelijkbaar met de WEpods) worden gebruikt als shuttle tussen de grotere parkeerplaatsen aan de rand van de campus en de gebouwen op de campus.

Toeleveranciers gaan efficiënt om met hun toelieferingen waardoor er minder vrachtwagens en bestelbussen rond rijden. De vrachtwagens en bestelbussen die er nog wel komen rijden op elektriciteit of groen gas.

Studenten, medewerkers, bezoekers en omwonenden zijn zeer tevreden: de campus is goed bereikbaar en er is meer ruimte voor natuur. Daar komt nog bij dat de CO<sub>2</sub>-uitstoot door mobiliteit fors omlaag is gegaan.

## 2.1 Mobiliteitsdoelen

In het kader hierboven is een mogelijk toekomstbeeld geschetst. Enkele aspecten zijn direct door WUR te beïnvloeden, maar veel elementen bevinden zich (soms helemaal, soms gedeeltelijk) buiten onze invloedssfeer. De vraag is nu wat er gebeurt als we met het vervoer op dezelfde voet doorgaan. Dat zou betekenen dat meer wegen en meer parkeerplaatsen nodig zijn om het verkeer in goede banen te leiden. Als we afhankelijk blijven van gemotoriseerd vervoer (auto's en vrachtauto's) is er meer luchtvervuiling (broeikasgassen, fijn stof) en geluid. Doordat files toenemen, vermindert de bereikbaarheid en doe je er met de auto langer over om op je werk- en studieplek te komen. Zo is het nu in Wageningen lastig om aan het eind van de werkdag met de auto van de campus af te komen. Ook de fietsfiles zullen toenemen. Omdat fiets en auto met elkaar blijven concurreren, moeten steeds meer (dure) maatregelen worden getroffen om verkeersopstoppingen en ongelukken te voorkomen.

### Wat kunnen we doen?

Streven naar **minder** vervoerbewegingen is de belangrijkste stap. Dit heeft een direct positief effect op duurzaamheid, en levert tegelijkertijd een financiële besparing op. Uiteraard blijven we altijd afhankelijk van vervoer: hoe kom je anders van A naar B?

Het woordje **anders** is van belang bij de volgende stap: verander naar een duurzamer transportmiddel. Stap over van auto naar fiets of openbaar vervoer. Of ga, als dat mogelijk is, met de trein in plaats van het vliegtuig. Ten slotte kun je kiezen voor meer efficiënte en zuinige vervoermiddelen.

Deze drie stappen zijn onderdeel van de Trias Mobilica, ook wel de drie V's genoemd<sup>5</sup>. De Trias Mobilica, naar analogie van de Trias Energetica, biedt een handige structuur voor de aanpak van het verduurzamen van vervoer. Vertaling van deze uitgangspunten naar een mobiliteitsbeleid betekent dat WUR gaat werken aan de volgende doelstelling:

WUR stelt zich ten doel de CO<sub>2</sub>-uitstoot gerelateerd aan mobiliteit met 2% per jaar te verminderen door in te zetten op een pakket van maatregelen op het gebied van mobiliteit.

Tabel 1 bevat een lijst van mogelijke maatregelen per stap. Deze lijst is niet uitputtend en kan worden aangepast als omstandigheden wijzigen of nieuwe inzichten naar voren komen (stand van de techniek). Elke maatregel zal worden beoordeeld op het te verwachten effect, kosten en haalbaarheid. In deze visie wordt een voorstel gedaan voor het pakket van maatregelen dat richtinggevend is voor het mobiliteitsbeleid in de periode 2018-2030 (zie hoofdstuk 4). Omdat een deel van de mobiliteitsaspecten buiten de invloedssfeer van de WUR liggen is het lastig om complete 'grip' op dit beleidsveld te hebben. Want welke nieuwe technologieën zullen er in de nabije toekomst beschikbaar zijn? Ook wordt wat mogelijk is veelal bepaald door rijksoverheid, provincies en gemeenten. Daarom zullen maatregelen vooral gericht zijn op het faciliteren en bevorderen van duurzame mobiliteit. Waar mogelijk wordt beleid aangescherpt en gehandhaafd.

### De drie V's van de Trias Mobilica

**Verminderen:** Dit kan door aanpassingen in de ruimtelijke ordening, maar ook door het stimuleren van bijvoorbeeld het nieuwe werken en slimme logistiek.

**Veranderen:** Mobiliteit is niet altijd te voorkomen, maar de transportmodus kan vaak wel worden veranderd. Stimuleer bijvoorbeeld het gebruik van openbaar vervoer, fietsen of deelauto's.

**Verduurzamen:** Mobiliteit kan verduurzaamd worden, bijvoorbeeld door andere voertuigen te gebruiken. Stimuleer duurzaam inkopen van mobiliteit (zuiniger voertuigen, voertuigen op andere brandstoffen), organiseer aanschafsubsidies of stimuleer het gebruik van beschikbare landelijke, provinciale en eventueel lokale subsidieregelingen en fiscale stimuleringsregelingen.

<sup>5</sup> Zie: <https://lokaalklimaatbeleid.nl/thema/mobiliteit/>



Tabel 1. Matrix maatregelen voor duurzamer vervoer

1. Verminder	2. Verander	3. Verbeter
<p>Minder verplaatsen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Autodelen</li> <li>- Carpool</li> <li>- Flexibel werken (HNW)</li> <li>- Telewerken</li> <li>- Videoconferencing</li> <li>- Slim vliegen (combineren)</li> <li>- Bundelen goederen-verkeer</li> </ul> <p>Afstand verminderen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dichter bij het werk wonen</li> <li>- Lokaal inkopen</li> </ul>	<p>Vervoersalternatieven:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mobiliteitsmanagement</li> <li>- Mobiliteitsbudget</li> <li>- Financiële prikkels: OV en fiets</li> <li>- OV-aanbod sterk verbeteren</li> <li>- Schone tweewielers (elektrische fiets/scooter)</li> </ul>	<p>Schoner vervoer:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Elektrisch rijden</li> <li>- Groen gas</li> <li>- Waterstof</li> <li>- Duurzame brandstoffenmix</li> <li>- Zuinige auto's</li> <li>- Zero emissie</li> </ul> <p>Efficiëntie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Doorstroming verbeteren</li> <li>- Rustiger verkeersbeeld</li> <li>- Het nieuwe rijden</li> <li>- Bandenspanning optimaal</li> </ul>

## 2.2 Beleidskader

### 2.2.1 Maatschappelijke verantwoordelijkheid

WUR hecht groot belang aan duurzaamheid en maatschappelijke verantwoordelijkheid. Vanuit de missie *'To explore the potential of nature to improve the quality of life'* heeft WUR duurzame ontwikkeling als dragende filosofie. Naast het operationeel maken van duurzame ontwikkeling in onderwijs en onderzoek, ziet WUR duurzaamheid ook als belangrijk uitgangspunt voor de bedrijfsvoering.

Voor WUR betekent maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO): de 'goede dingen doen' en bijdragen aan een betere wereld. In het [Strategisch Plan 2019-2022](#) is de ambitie op het gebied van duurzaamheid en MVO geformuleerd: alles wat we doen doen we op een One Wageningen manier, om zo een opwaartse spiraal te creëren. WUR gaat verder met het agenderen van MVO in de bedrijfsvoering. Duurzame mobiliteit is één van de aandachtsgebieden<sup>6</sup>.

Sinds 2015 werkt WUR met een [MVO-agenda](#), met daarop 21 onderwerpen die voor ons belangrijk zijn, én ook belangrijk gevonden worden door onze stakeholders. Het thema duurzame mobiliteit is in de eerste plaats gekoppeld aan het onderwerp "Emissies", met de ambitie om nadelige milieueffecten van onze activiteiten zoveel mogelijk te beperken. Ook is er een link met de onderwerpen "Gezondheid en veiligheid van medewerkers en studenten" en "Naleving milieu- wet en regelgeving".

Door te werken aan de MVO-agenda draagt WUR bij aan de Sustainable Development Goals (SDG) van de UN. Voor het mobiliteitsbeleid zijn de SDG 11 'Sustainable cities and communities' en SDG 13 'Climate action' relevant. Tegelijkertijd wordt door het mobiliteitsbeleid van WUR bijgedragen aan het behalen van de doelen van het klimaatakkoord van Parijs.

<sup>6</sup> Zie nota: Next Level CSR; Summary and background note. Het Strategisch Plan 2019-2022 wordt eind 2018 geaccordeerd, zie ook: [www.wur.nl/nl/Over-Wageningen/Strategisch-Plan/SP\\_2019-2022.htm](http://www.wur.nl/nl/Over-Wageningen/Strategisch-Plan/SP_2019-2022.htm)

### **2.3 Wet- en regelgeving**

Europees en nationaal beleid samen vormen het kader voor CO<sub>2</sub>-reductie en mobiliteitsbeleid.

Tijdens de VN-klimaatop in Parijs (COP21) in 2015 heeft Nederland ingestemd met het VN Klimaatakkoord, dat als doel heeft de wereldwijde temperatuurstijging tot ruim beneden de twee graden Celsius te houden. Dit akkoord gaat per 2020 in. Om te voldoen aan de afspraken uit het VN Klimaatakkoord werkt Nederland aan een nieuwe Klimaatwet waarin vastgesteld wordt met hoeveel procent Nederland de CO<sub>2</sub>-uitstoot in 2030 en 2050 wil terugdringen. Het wetsvoorstel is in juni 2018 ingediend. Tegelijkertijd wordt gewerkt aan het Klimaatakkoord. Het centrale doel van het Klimaatakkoord is om de uitstoot van broeikasgassen in Nederland in 2030 terug te dringen met 49% ten opzichte van 1990. In het akkoord komen de afspraken met de sectoren (elektriciteitssector, industrie, gebouwde omgeving, transportsector en landbouw) over de manier waarop de klimaatdoelen kunnen worden gehaald. De uitgewerkte versie van het Klimaatakkoord verschijnt naar verwachting eind 2018.

Naast de klimaatafspraken zijn de afspraken over het stimuleren van duurzame energie en energiebesparing relevant. In het Energieakkoord van 2013 (SER) is mobiliteit één van de pijlers, met een ambitie van 17% CO<sub>2</sub>-reductie in 2030 t.o.v. 1990. Het CO<sub>2</sub>-reductiedoel van de sector mobiliteit voor 2050 is 60%, in lijn met de Europese doelstelling.

Voor energie neemt WUR samen met alle andere Nederlandse universiteiten deel aan de MeerJarenAfspraak-3 (MJA-3). De MJA-3 geeft de verplichting een energiezorgsysteem in werking te hebben en iedere vier jaar een Energie-efficiency Plan (EEP) op te stellen. De laatste jaren wordt bij energiemangement, vanuit de Europese Energie-Efficiency Richtlijn (EED), meer aandacht besteed aan het brandstofgebruik voor vervoer van personen en goederen. Ook zullen de Nederlandse universiteiten in VSNU-verband<sup>7</sup> een bijdrage leveren aan de doelstelling van het Klimaatakkoord (49% reductie in 2030). In de komende decennia werken de universiteiten verder aan het verminderen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot door te streven naar klimaatneutraliteit.

Naast het VN Klimaatakkoord en Europese Energie-Efficiency Richtlijn bestaat voor WUR het wettelijk kader voor vervoermanagement uit de Wet milieubeheer (Wm) en het Activiteitenbesluit milieubeheer (Activiteitenbesluit). Op basis hiervan heeft WUR een zorgplicht om de nadelige gevolgen van vervoer zo veel mogelijk te voorkomen.

### **2.4 Stakeholders**

Uitgangspunt voor het mobiliteitsbeleid zijn de wensen en eisen van de stakeholders van de WUR. In tabel 2 zijn de belangrijkste stakeholdergroepen en hun hun belangen bij (al dan niet duurzaam) vervoer weergegeven. Om goed op deze verschillende wensen en eisen te kunnen inspelen is het belangrijk om vervoer als geheel te bekijken.

---

<sup>7</sup> Een routekaart van de Nederlandse universiteiten voor de bijdrage aan het Klimaatakkoord Nederland wordt door de VSNU voorbereid.

Tabel 2: De belangrijkste stakeholdersgroepen van WUR

Stakeholdergroep	Belangen (wensen en eisen)
<b>Medewerkers</b>	Voor medewerkers gaat het voornamelijk om het woon-werkverkeer. Zij kiezen voor de voor hun meest handige/logische optie waarbij reisafstand en reistijd een belangrijke factor is. Ook kosten, lichaamsbeweging en milieu spelen mee bij de overwegingen. We kunnen niet negeren dat een deel van onze medewerkers kiest voor de auto als vervoermiddel. Naast het woon-werkverkeer gaan medewerkers op dienstreis, ook naar het buitenland.
<b>Studenten</b>	Studenten wonen op kamers (dichtbij de studieplek) of thuis. Er zijn veel internationale studenten. Thuiswonende studenten hebben belang bij een goede bereikbaarheid met het OV. De fiets is een belangrijk vervoermiddel voor de op kamers wonende studenten, ook zij maken (in het weekend) gebruik van het OV.
<b>Bezoekers</b>	De groep bezoekers is gevarieerd. Ook klanten zijn bezoekers (aparte groep). Hier wordt vooral de incidentele bezoeker bedoeld, van bijv. open dagen, promoties, bijeenkomsten, congressen, excursies. Ook zijn er enkele publiekstrekkers, zoals bijv. Impulse en het Bodemmuseum. WUR ontvangt relatief veel internationale bezoekers.
<b>Opdrachtgevers (klanten)</b>	Een bijzondere groep bezoekers zijn de klanten. Zij komen naar de WUR met zakelijke redenen.
<b>Partners</b>	WUR werkt samen met verschillende partners. Door bijv. samen projecten te doen. Ook bedrijven die zich in de nabijheid van WUR vestigen zien we als partners.
<b>Leveranciers</b>	Leveranciers kunnen goederen of diensten leveren. Het is in hun belang dat zij WUR goed kunnen bereiken. WUR stelt duurzaamheidseisen aan leveranciers, ook op gebied van vervoer.
<b>Omwonenden</b>	Omwonenden kunnen hinder ondervinden van de vervoersbewegingen van WUR, bijv. wat betreft bereikbaarheid kunnen belangen van omwonenden tegenover die van de WUR staan. Tegelijkertijd hebben omwonenden voordeel van de voorzieningen van WUR (bijvoorbeeld wandelgebied, kunstroute, fietsroutes).
<b>(Lokale) overheden</b>	De overheid heeft zelf ambities op energiegebied en zal WUR met convenanten en wet- en regelgeving op MVO en duurzaamheid aanspreken. De gemeente Wageningen heeft de ambitie om in 2030 een volledig klimaatneutrale gemeente te zijn. Voor mobiliteit: <i>"Het verminderen van het gebruik van (vervuilende) auto's en het stimuleren van alternatief vervoer, zoals het openbaar vervoer of de fiets, dragen hier zeker aan bij."</i>
<b>WUR</b>	De WUR zelf (vertegenwoordigd door de Raad van Bestuur en de directies van de organisatieonderdelen) is gebaat bij een goed imago, lage operationele kosten en een goede bereikbaarheid. En een duurzame inzet van middelen, waaronder klimaat en schone lucht, is deel van het bestaansrecht van WUR.

### **3 Mobiliteit in 2010-2017**

Voor het bepalen van de gewenste situatie in 2030 is het goed om de huidige stand van zaken te beschrijven. De belangrijkste vraag daarbij is welke ontwikkelingen in de periode 2010-2017 te zien waren en wat de afgelopen jaren is bereikt.

#### **3.1 Ontwikkelingen en maatregelen in 2010-2017**

In de jaren 2010-2017 heeft WUR steeds duidelijker haar visie op duurzaamheid uitgedragen, niet alleen in onderwijs en onderzoek, maar ook in de eigen bedrijfsvoering. WUR scoort goed in duurzaamheids- en MVO rankings, zoals Sustainabul, GreenMetric en de TransparantieBenchmark. Bij deze rankings wordt mobiliteit meer en meer als belangrijk duurzaamheidsthema gezien.

WUR heeft meer dan 40 vestigingen in Nederland. Wageningen University heeft gebouwen in eigendom in Wageningen en nabije omgeving. Wageningen Research heeft, naast gebouwen in Wageningen, ook een groot aantal locaties verspreid door Nederland. Een overzicht van alle locaties is te vinden op onze [website](#).

Ontwikkeling van de vervoerstromen hangt samen met de ontwikkelingen in omvang en werkwijze van WUR. De belangrijkste ontwikkelingen in de afgelopen jaren waren:

- Groeiend aantal studenten: meer vervoersbewegingen, ruimere openingstijden, en aanpassing van roosters (bijv. schemercolleges).
- Concentratie van activiteiten op Wageningen Campus: meer medewerkers werken in Wageningen, meer medewerkers met langere reisafstanden voor het woon-werkverkeer, meer vervoersbewegingen van bezoekers en leveranciers.
- Komst van partners (derden) naar met name Wageningen Campus. Maar ook concentratie in Lelystad en Leeuwarden.

In deze periode is continu gewerkt aan het verduurzamen van het vervoer en zijn diverse maatregelen genomen. Het mobiliteitsbeleid was in deze periode vooral gericht op:

1. Het faciliteren van (elektrisch) fietsen.
2. Het stimuleren van openbaar vervoer.
3. Ontmoedigen van de auto voor woon-werkverkeer en dienstreizen.
4. Stimuleren van gebruik van duurzamere vervoersopties.
5. Het verbeteren van de fysieke bereikbaarheid.

Zie voor een overzicht van maatregelen tabel 3.

Om een beter inzicht in het reisgedrag van medewerkers en studenten te krijgen zijn in 2012 en 2015 mobiliteitsmetingen uitgevoerd. De resultaten van deze metingen worden in paragraaf 3.2 toegelicht.

Tabel 3: Uitgevoerde maatregelen duurzame mobiliteit 2010-2017

Aspect	Maatregelen
<b>1. Faciliteren (elektrisch) fietsen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Medewerkers kunnen met belastingvoordeel een (elektrische) fiets aanschaffen.</li> <li>- Het (aan)bieden van dienstfietsen, fietspompen, reparatiesets en douchegelegenheid.</li> <li>- Realiseren van goed verlichte fietsenstallingen met oplaadpunten voor elektrische fietsen en scooters.</li> <li>- Realiseren van een goed fietsnetwerk op, van en naar Wageningen Campus, waaronder de aanleg van een vrijliggend fietspad langs de noordelijke campusentree.</li> <li>- Verbeteren van de fietsveiligheid op de campus.</li> </ul>
<b>2. Stimuleren openbaar vervoer</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Voor dienstreizen in Nederland maken medewerkers zo veel mogelijk gebruik van het OV in plaats van gebruik van de eigen auto<sup>8</sup>.</li> <li>- Medewerkers kunnen gebruik maken van de NS Businesscard (voor OV, OV-fietsen en deelauto's).</li> <li>- WUR heeft geïnvesteerd in Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV; financieel, met grond en onderhoud). Buslijn 84 rijdt tussen het busstation Wageningen en het treinstation Ede-Wageningen.</li> <li>- Participatie in beleidstrajecten van gemeenten en provincie Gelderland voor een betere bereikbaarheid van de campus met het OV, o.a. het verhogen van de busfrequentie en het realiseren van snelle busverbindingen.</li> </ul>
<b>3. Ontmoedigen auto</b> (woon-werkverkeer en dienstreizen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- WUR hanteert een regeling<sup>9</sup> waarbij woon-werkverkeer tot maximaal 30 km wordt vergoed. NB Voor de kilometers boven de 30 km kunnen medewerkers wel gebruik maken van een werkkostenregeling waarbij loon bruto/netto gemaakt kan worden.</li> <li>- Nieuwe medewerkers die dichterbij het werk gaan wonen kunnen aanspraak maken op een verhuisvergoeding<sup>6</sup>.</li> <li>- Voor dienstreizen gemaakt met het OV worden reiskosten volledig vergoed (inclusief treintaxi, OV-fiets of deelauto), kosten van dienstreizen gemaakt met de eigen auto worden deels vergoed (€0,28 per km)<sup>6</sup>.</li> <li>- Flexibele werktijden en thuiswerken is tot op zekere hoogte mogelijk.</li> <li>- Versterken gebruik centrale parkeerplaatsen (P1 t/m P4) (zo min mogelijk bij de gebouwen).</li> <li>- Het aantal parkeerplaatsen op de campus wordt zo laag mogelijk gehouden (ondanks groei van WU en derden).</li> </ul>
<b>4. Faciliteren van alternatieven voor vliegreizen en andere dienstreizen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Voor dienstreizen wordt in beginsel met het OV gereisd, tenzij de plaats van bestemming niet goed bereikbaar is per trein en de reistijd &gt;2x de reistijd per eigen vervoermiddel is<sup>6</sup>.</li> <li>- Voor dienstreizen binnen Europa gebruik maken van de trein voor bestemmingen die per trein goed bereikbaar zijn, bijvoorbeeld Brussel, Parijs en Frankfurt<sup>10</sup>.</li> <li>- Voor treinreizen op trajecten binnen Europa zijn prijsafspraken voor treintickets gemaakt.</li> <li>- Faciliteren en stimuleren van tele- en videoconferencing.</li> </ul>
<b>5. Stimuleren duurzamere vervoersopties</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Op Wageningen Campus staan 24 laadpunten voor elektrische auto's, deze worden goed gebruikt.</li> <li>- Bij inkooptrajecten worden voor transport eisen gesteld aan leveranciers m.b.t. duurzaamheid.</li> <li>- Invoeren van een centraal wagenparkmanagement.</li> </ul>

### 3.2 Ontwikkelingen in woon-werkverkeer

Met regelmaat wordt gepeild hoe medewerkers reizen naar en voor het werk. De laatste meting (2015) laat zien dat veel (55%) WUR-medewerkers die op de campus werken met de fiets komen. Dit is zeer hoog in vergelijking met het landelijk gemiddelde (22%). Van de medewerkers komt 34% alleen met de auto, 5% deelt een auto en 6% komt met het OV. Dat laatste hangt samen met de matige OV-bereikbaarheid van de campus. Van de medewerkers die binnen 7,5 km van het werk wonen, gaat 91% op de fiets, Van de autogebruikers onder de medewerkers woont 30% tussen 7,5 en 30 km van het werk. Juist bij die groep valt nog winst te behalen, bijvoorbeeld door het gebruik van de e-bike nog meer te stimuleren. Het aandeel OV in het woon-werkverkeer van medewerkers is weliswaar laag, maar voor

<sup>8</sup> Uitvoeringsregeling Dienstreizen WUR

<sup>9</sup> Uitvoeringsregeling Verplaatsingskosten WUR

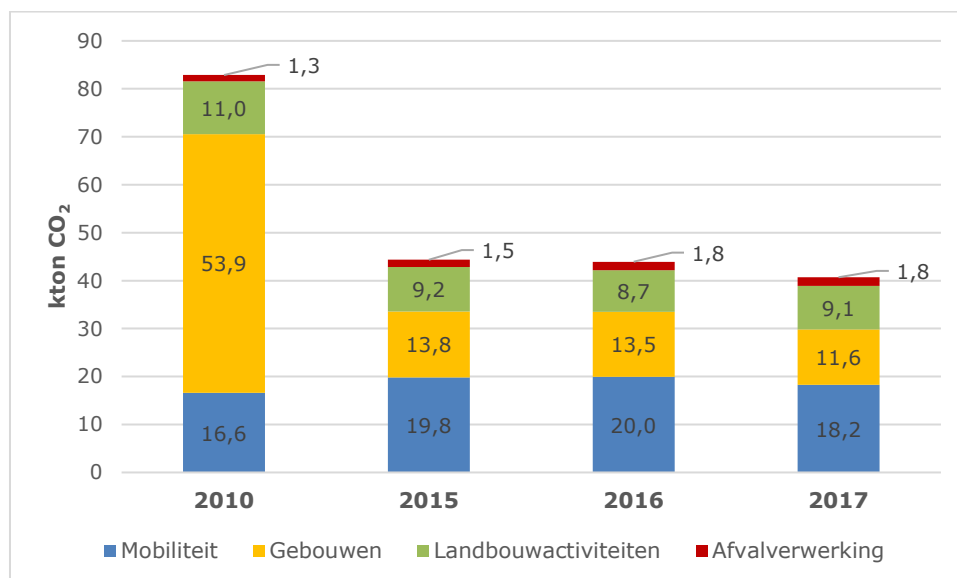
<sup>10</sup> Reisbeleid Wageningen University & Research

dienstreizen binnen Nederland wordt het OV – mede dankzij uitvoeringsregeling dienstreizen en de NS Businesscard - wel veel gebruikt, ongeveer even veel als de auto. Zie bijlage 1 voor een samenvatting van de mobiliteitsmetingen uitgevoerd in 2010 en 2015.

### 3.3 CO<sub>2</sub>-footprint

Sinds 2010 wordt voor WUR jaarlijks een CO<sub>2</sub>- footprint berekend. Dit heeft gezorgd voor een beter inzicht in de klimaatimpact van WUR. In 2010 werd de emissie vooral bepaald door het energiegebruik van gebouwen, de laatste jaren krijgt de emissie door vervoersbewegingen een steeds groter aandeel.

In het referentiejaar 2010 was 20% van de uitstoot te relateren aan mobiliteit, in de periode 2015-2016 was dit aandeel 45%. In 2017 was de totale CO<sub>2</sub>-footprint ca. 50% kleiner dan in 2010. Vooral het aandeel energie (t.b.v. gebouwen) slonk, door succesvol energiebeleid en inkoop van groene elektriciteit (vanaf 2011). Hierdoor is het aandeel mobiliteit in de CO<sub>2</sub>-footprint (automatisch) groter geworden. Maar ook uitgedrukt in kton is de CO<sub>2</sub>-uitstoot door "mobiliteit" groter geworden door een toename van het aantal afgelegde kilometers voor met name vliegreizen en woon-werkverkeer. De verschillen tussen de CO<sub>2</sub>-footprints van 2010 en de periode 2015-2017 zijn in figuur 1 duidelijk te zien.



Figuur 1. Aandeel mobiliteit in de CO<sub>2</sub>-footprint van WUR.

### 3.4 Bereikbaarheid

Bereikbaarheid en mobiliteit hebben veel met elkaar te maken. Bij de vraag hoe duurzaam vervoer te stimuleren komt ook de vraag hoe de bereikbaarheid te verbeteren om de hoek kijken. Dat bereikbaarheid een heikel punt is bleek uit de opmerkingen van medewerkers en studenten bij de mobiliteitsmeting van 2015. In Wageningen loopt de discussie over het verbeteren van de bereikbaarheid door aanleg van een rondweg hoog op. Hierbij staan verschillende stakeholders recht tegenover elkaar: buurtbewoners die klagen over drukke wegen en een rondweg niet naast hun huis willen, weggebruikers die niet in de file wensen te staan, bedrijven die ook in de toekomst bereikbaar willen zijn, natuurorganisaties die bezorgd zijn over het verlies aan natuur en biodiversiteit.

Bereikbaarheid over de weg is voor WUR lastig te beïnvloeden, de verantwoordelijkheid voor goede wegen ligt immers bij provincie en gemeente. Het belang van WUR is om goed bereikbaar te zijn voor studenten, bezoekers, medewerkers en op WUR-terrein gevestigde bedrijven, ongeacht de vervoersoptie die zij kiezen.

Met name in Wageningen zijn er bereikbaarheidsproblemen. In de periode 2010-2017 zijn verschillende maatregelen genomen om de bereikbaarheid per fiets, OV en auto te verbeteren. Op Wageningen Campus zijn bestaande fietspaden verbreed en nieuwe fietspaden aangelegd, de busbaan t.b.v. de HOV-

lijn is gerealiseerd. Tenslotte is in 2017 de tweede toegang tot de campus (de noordelijke inprikker) verbeterd door de aanleg van een vrij liggend fietspad, waardoor fietsers veilig(er) kunnen fietsen via de Bornesteeg en automobilisten de campus makkelijker kunnen bereiken.

### **3.5 Toelevering van goederen en diensten**

Bij inkooptrajecten wordt meer en meer gekeken naar duurzaam transport bij toeleveringen. Bij aanbestedingen wordt altijd gevraagd de CO<sub>2</sub>-footprint zo klein mogelijk te houden voor de te leveren producten en diensten. Afhankelijk van het inkooptraject en het soort toelevering wordt bij de aanbesteding gekeken naar aan mobiliteit gerelateerde wensen en eisen, zoals:

- Het opnemen van leveringen in al bestaande routes.
- Het gebruik van speciale routeplanningssoftware voor het minimaliseren van transport.
- Het terugbrengen van de frequentie van leveringen door het opsparen van orders (bijv. voor kantoorartikelen, fruit op de werkplek, chemicaliën, sanitaire producten, etc.).
- Leveren buiten spijstijden.

Bij specifieke "vervoerscontracten", zoals (o.a.) de contracten voor lease- en huurauto's, touringcars en het contract met de reisagent voor internationale reizen wordt uitdrukkelijk gekeken naar de gevolgen van vervoer voor milieu en omgeving.

## **4 Doelen en maatregelen 2018-2030**

### **4.1 Strategie**

Door in te zetten op een pakket van maatregelen op het gebied van mobiliteit stelt WUR zich ten doel de CO<sub>2</sub> uitstoot gerelateerd aan mobiliteit met 2% per jaar te verminderen.

Hiermee verwacht WUR te kunnen bijdragen aan:

- Energiebesparing: lager verbruik van brandstoffen, minder afhankelijk zijn van fossiele brandstof.
- Minder uitstoot van CO<sub>2</sub>.
- Betere luchtkwaliteit.
- Betere bereikbaarheid van WUR-terreinen en de directe omgeving;
- Positief effect op welzijn en gezondheid van medewerkers en studenten.

### **4.2 Uitgangspunten**

De komende jaren zal WUR al uitgevoerde voorzieningen (zie par. 3.1) in stand houden. Daar waar nodig worden bestaande projecten bijgesteld of nieuwe projecten gestart. Belangrijke uitgangspunten zijn:

- Bij wijzigingen aan de infrastructuur wordt altijd gekeken naar de mogelijkheden die bijdragen aan het verduurzamen van het vervoer.
- Het streven naar samenhang tussen Energie Efficiency Plan (EEP) en mobiliteitsplannen. Vanuit MJA3 en het EEP wordt steeds meer gekeken naar brandstofgebruik voor vervoer.
- Duurzaam bouwen: ook bij duurzaamheids certificering van gebouwen, zoals BREAAAM, worden tegenwoordig eisen aan vervoer gesteld. Bij BREAAAM gaat het bijvoorbeeld om voorzieningen voor fietsers, nabijheid openbaar vervoer en basisvoorzieningen, veiligheid fietsers en voetgangers (ook bij leveringen), beperken parkeren en het aanbieden van alternatief vervoer.
- Ketenverantwoordelijkheid (supply chain): WUR zal van leveranciers verlangen dat zij aantoonbaar maatregelen nemen op het gebied van duurzame mobiliteit. Bij inkooptrajecten (aanbestedingen) zal afhankelijk van het in te kopen product of dienst specifieke vragen gesteld worden over vervoer (verminderen, alternatieven) en CO<sub>2</sub> impact.
- Bijdragen aan een betere bereikbaarheid van Wageningen Campus voor alle vormen van vervoer, in samenwerking met partners en buurtbedrijven.
- WUR zal de goede relatie met het plaatselijke bevoegd gezag in stand houden en zal aan de wet- en regelgeving voldoen.

### **4.3 Uitvoeringsagenda Mobiliteit 2018-2022**

Deze mobiliteitsvisie bevat de overkoepelende visie van WUR op mobiliteitsmanagement: waar staan we in 2030 op de weg naar duurzame en CO<sub>2</sub>-emissievrije mobiliteit? De voorgestelde route wordt uitgewerkt in de uitvoeringsagenda Mobiliteit 2018-2022. De uitvoeringsagenda bevat het mobiliteitsbeleid voor de komende vijf jaar.

Een deel van de maatregelen die voortkomen uit de uitvoeringsagenda is van toepassing op alle locaties en vestigingen van de WUR. Het gaat hierbij met name om het beleid (zoals het reis- en inkoopbeleid) en de regelingen voor reiskosten en dienstreizen die op alle medewerkers van toepassing zijn. De meeste maatregelen die te maken hebben met voorzieningen, denk aan infrastructuur en bereikbaarheid, zullen voor een groot deel specifiek gericht zijn op Wageningen Campus. Dit is ook een logisch gevolg van de concentratie van activiteiten in Wageningen.

In de uitvoeringsagenda wordt het pakket van maatregelen dat moet leiden tot een jaarlijkse CO<sub>2</sub> reductie van 2% voor de komende periode uitgewerkt. Tabel 4 geeft een overzicht van de maatregelen die (mogelijk) in de uitvoeringsagenda worden opgenomen.



Tabel 4: Doelen en maatregelen voor duurzame mobiliteit 2018-2022

Doel	Maatregelen
<b>Meer (elektrisch) fietsen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Uitbreiden van het aantal fietsenstallingen: goed verlicht en met oplaadpunten voor elektrische fietsen.</li> <li>- Uitbreiden faciliteiten voor fietsers: ruime, goed bereikbare en deels afgesloten stallingsruimte voor (duurdere) fietsen met oplaadmogelijkheden voor e-fietsen en e-scooters.</li> <li>- Stimuleren gebruik E-bikes, onder andere door testdagen en leenexemplaren.</li> <li>- Uitbreiden mogelijkheid leenfietsen (en e-bikes), om van locatie naar locatie te fietsen (als ook naar B&amp;S park en de stad).</li> <li>- Versterken deelfietsnetwerk, zoals netwerk Cykl<sup>11</sup>.</li> <li>- De fietsvergoeding in Optare verruimen: hogere vergoeding bij aanschaf e-bikes en toevoegen van een reparatiebudget voor de (e-)fiets.</li> <li>- Verruimen reiskostenvergoeding (woon-werk) voor medewerkers die dichtbij het werk wonen (afstand tot 25 km).</li> <li>- Fietsapp invoeren: registreren van fietsgebruik, beloningssysteem.</li> <li>- Aanbieden fietscursussen voor internationale studenten en medewerkers.</li> </ul>
<b>Meer met openbaar vervoer</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Voor dienstreizen in Nederland dienen medewerkers zo veel mogelijk gebruik te maken van het OV in plaats van gebruik van de (eigen) auto.</li> <li>- Medewerkers maken voor dienstreizen gebruik van de NS Businesscard (voor OV, OV-fietsen en deelauto's).</li> <li>- Participatie in beleidstrajecten van gemeenten en provincie Gelderland voor een betere bereikbaarheid met het OV, zoals een hogere busfrequentie en snellere verbindingen.</li> <li>- Strikt opvolgen van de afspraken met leveranciers over duurzaamheid (binnen de mobiliteitscontracten).</li> <li>- Strikter toezien op naleving beleid en (contract)afspraken duurzamer vervoer door organisatieonderdelen.</li> <li>- OV voor dienstreizen beter faciliteren in combinatie met sancties en controle op gebruik OV voor dienstreizen.</li> <li>- Abonnementskaarten beschikbaar stellen voor OV, zowel te gebruiken voor woon-werk (eigen kosten) als dienstreizen (eenvoudig declareren).</li> <li>- Inzet van filebussen van/naar locaties die nu slecht per OV bereikbaar zijn, bij voorkeur samen met andere grote werkgevers als Friesland Campina, Unilever en Menzis.</li> <li>- Voor de lange termijn wordt gekeken naar nieuwe OV-vervoersmogelijkheden.</li> </ul>
<b>Minder met auto</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- WUR hanteert een regeling waarbij woon-werkverkeer tot maximaal 30 km wordt vergoed.</li> <li>- Nieuwe medewerkers die dichterbij het werk gaan wonen kunnen (onder voorwaarden) aanspraak maken op een verhuisvergoeding.</li> <li>- Voor dienstreizen gemaakt met het OV worden de reiskosten volledig vergoed (inclusief treintaxi of OV-fiets), kosten van dienstreizen gemaakt met de eigen auto worden voor een deel vergoed.</li> <li>- Het aantal parkeerplaatsen op de campus wordt structureel gehandhaafd op het niveau van 2019, ondanks de verwachte groei Wageningen University en derden.</li> <li>- Versterken gebruik centrale parkeerplaatsen (P1 t/m P4) (zo min mogelijk bij de gebouwen).</li> <li>- Flexibele werktijden en thuiswerken is tot op zekere hoogte mogelijk.</li> <li>- Verder stimuleren carpool voor woon-werkverkeer en dienstreizen.</li> <li>- Stimuleren flexibel werken: vergaderen op centrale plekken, thuiswerken, onderweg werken.</li> <li>- Aaname beleid: nieuwe medewerkers stimuleren dichterbij het werk te gaan wonen.</li> <li>- Met gerichte maatregelen (vergoedingen) medewerkers waarvoor fiets en OV een reële optie is meer laten kiezen voor fiets en OV voor het woon-werkverkeer.</li> <li>- Stimuleren woningbeleid voor kenniswerkers in Wageningen en omgeving.</li> <li>- Slim wagenparkbeheer en het stimuleren van gebruik van deelauto's.</li> <li>- Van leveranciers (goederen en diensten) wordt een actieve bijdrage verwacht in het verminderen van de vervoersbewegingen.</li> </ul>

<sup>11</sup> Zie: <https://www.cykl.nl/>

Doel	Maatregelen
<b>Minder vliegreizen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Voor dienstreizen wordt in beginsel met het OV gereisd, tenzij de plaats van bestemming niet goed bereikbaar is per trein en de reistijd &gt;2x de reistijd per eigen vervoermiddel is.</li> <li>- Voor dienstreizen binnen Europa gebruik maken van de trein voor bestemmingen die per trein goed bereikbaar zijn, bijvoorbeeld Brussel, Parijs en Frankfurt.</li> <li>- Voor treinreizen op trajecten binnen Europa zijn prijsafspraken voor treintickets gemaakt.</li> <li>- Faciliteren en stimuleren van tele- en videoconferencing.</li> <li>- Strikt opvolgen van de afspraken met leveranciers over duurzaamheid binnen de mobiliteitscontracten voor internationale reizen.</li> <li>- Strikter toezien op naleving beleid en (contract)afspraken duurzamer vervoer door organisatieonderdelen (reisbeleid).</li> <li>- In het reisbeleid een grens opnemen voor vliegreizen van bestemmingen (afstand en tijd) waarnaar standaard met het openbaar vervoer zal worden gereisd.</li> </ul>
<b>Duurzamer vervoer</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bij inkooptrajecten worden voor transport eisen gesteld aan leveranciers m.b.t. duurzaamheid.</li> <li>- Centraal wagenparkmanagement.</li> <li>- Elektrisch vervoer stimuleren: voor vaste leveranciers (bijv. hoveniers en cateraars) en het eigen wagenpark (bijv. voor IT-ondersteuning op de campus).</li> <li>- Eigen wagenpark bij vervanging elektrificeren.</li> <li>- Stringenter leasebeleid (elektrificeren).</li> <li>- Aanscherpen inzet van elektrische en energiezuinige huurauto's.</li> <li>- Aanscherpen van de afspraken met leveranciers over duurzaamheid (binnen de mobiliteitscontracten: huurauto's, leaseauto's, huur touringcars).</li> <li>- Strikter toezien op naleving beleid en (contract)afspraken duurzamer vervoer door organisatieonderdelen (lease- en huurbeleid).</li> <li>- Verder uitbreiden van laadpalen voor elektrische auto's (op basis van monitoring).</li> <li>- Verkennen mogelijkheid parkeerdek als transferium voor de stad, in de weekenden. NB ook buslijnen hierop aanpassen.</li> <li>- Verkennen mogelijkheid om in samenwerking met andere bedrijven/organisaties in Wageningen (elektrische) deelauto's in te zetten.</li> <li>- Duurzaam wagenpark: aanschaf (alleen auto's met energielabel A en B) en slim beheer.</li> <li>- Interne competitie op basis van brandstofverbruik.</li> <li>- Vergroten van de faciliteiten voor duurzamer autogebruik (o.a. laadvoorzieningen, bandenspanning controleren)</li> <li>- Reisbeleid voor vliegreizen gericht op het verminderen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot, bijvoorbeeld met een CO<sub>2</sub>-budget.</li> <li>- Faciliteren duurzaam vervoer voor grote evenementen op de campus (o.a. conferenties, congressen, promoties).</li> <li>- Keuze voor vliegmaatschappijen die gericht werken aan het verlagen van de CO<sub>2</sub> uitstoot.</li> <li>- Van leveranciers wordt een actieve bijdrage verwacht in het gebruik van duurzamere vervoermiddelen en het verminderen van de transportkilometers.</li> </ul>

Om te meten wat het effect is van de maatregelen zullen kritische prestatie indicatorenkpi's worden vastgesteld. Voor de verschillende ambities is in tabel 5 een voorstel opgenomen.

Tabel 5: Kpi's voor duurzame mobiliteit

Ambitie	Kpi's	Voorgesteld doel (2030)
Meer (elektrisch) fietsen	Aantal medewerkers dat met de (elektrische) fiets naar het werk gaat.	55-60% van de medewerkers fietst naar het werk (woon-werk).
Meer met openbaar vervoer	Aantal medewerkers dat met het OV naar het werk gaat.	10-18% van de medewerkers reist met het OV naar het werk (woon-werk).
	Percentage dienstreizen met het OV.	Voor 65-70% van de dienstreizen wordt met het OV gereisd.
Minder met auto	Aantal medewerkers dat met de auto naar het werk gaat.	25-30% van de medewerkers gaat met de auto naar het werk (woon-werk).
	Aantal medewerkers dat gebruik maakt van carpool.	8-10% van de medewerkers die met de auto naar het werk gaat carpoolt regelmatig.
	Aantal medewerkers dat regelmatig thuis werkt.	Van medewerkers die met de auto naar het werk gaan werkt 70-75% minimaal 1 dag in de week thuis.
	Percentage dienstreizen met de auto.	Voor 30-35% van de dienstreizen wordt met de auto gereisd.
Minder vliegreizen	Aantal dienstreizen per vliegtuig binnen Europa, gebruik OV en videoconferencing	25% minder vliegkilometers binnen Europa t.o.v. referentiejaar 2017.
Duurzamer vervoer	Berekende CO2-uitstoot per vervoersoptie	25% minder CO2-uitstoot door vervoer (woon-werk, dienstreizen en leveranciers).

## **5 Verankering mobiliteitsbeleid in de organisatie**

Als WUR werk wil maken van het verduurzamen van mobiliteit is het noodzakelijk om het duurzaamheidsbeleid t.a.v. mobiliteit in de organisatie te verankeren. Omdat het grootste deel van de werkzaamheden zal worden verricht door het Facilitair Bedrijf (FB) van WUR, zal de regie van het mobiliteitsbeleid bij het FB worden belegd. Voor de zaken die te maken hebben met regelingen voor medewerkers zal de samenwerking met de Corporate Human Resources (CHR) worden gezocht. Voor het onder de aandacht brengen van het mobiliteitsbeleid wordt inzet gevraagd van de organisatieonderdelen. Ook wordt, vergelijkbaar met de maatregelen op energiegebied, aan de organisatieonderdelen gelegenheid gegeven om eigen maatregelen in te zetten ter promotie van duurzame mobiliteit. Daarnaast zal worden afgestemd met relevante partijen buiten WUR, zoals gemeente, provincie en bedrijven in de omgeving.

Voor energiezorg werkt WUR al lange tijd met een energiezorgsysteem in het kader van de MJA3 en het EEP. Daarin wordt gewerkt volgens de Deming-circle (Plan-Do-Check-Act) en zijn rollen (taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden) beschreven. Voorgesteld wordt om zoveel mogelijk aan te sluiten bij de bestaande werkwijze t.a.v. energie. Specifiek voor mobiliteit zullen de maatregelen uit de verschillende mobiliteitsplannen worden gemonitord, waarbij een link wordt gelegd met de energiemonitoring (ERBIS) en de jaarlijkse berekening van de CO<sub>2</sub> footprint.

### ***Betrokken partijen***

Bij het mobiliteitsbeleid en de te nemen maatregelen zijn verschillende partijen betrokken:

- Facilitair Bedrijf: de afdelingen Vastgoed & Huisvesting (in het bijzonder de secties Veiligheid & Milieu en Vastgoedbeleid), Integraal Facility Management (parkmanagement), Location Services (wagencparkbeheer) en Inkoop.
- Corporate Staf: Human Resources (arbeidsvoorwaarden- en gezondheidsbeleid) en Communication & Marketing (Communication Services).
- Organisatieonderdelen: directeuren bedrijfsvoering en arbo- en milieucoördinatoren (BOKAM).

Coördinatie van de activiteiten vanuit het mobiliteitsbeleid wordt belegd bij een kerngroep van medewerkers van de sectie Veiligheid & Milieu en Vastgoedbeleid. Samenwerking wordt gezocht met CHR-medewerkers en de arbo- en milieucoördinatoren per organisatieonderdeel. Een stuurgroep met vertegenwoordigers uit verschillende afdelingen zal worden ingesteld. De kerngroep legt adviezen over te nemen stappen en maatregelen ter afstemming voor aan de stuurgroep. Vervolgens zullen voorgestelde maatregelen worden voorgelegd aan de MVO-groep en (afhankelijk van de aard van de maatregel) het overleg van de directeuren bedrijfsvoering (DBO).

### ***Monitoring***

Juiste, volledige en betrouwbare informatie is noodzakelijk om grip te houden op de effecten van de maatregelen ter bevordering van duurzame mobiliteit. Zoveel mogelijk wordt aangesloten op bestaande monitoringssystemen, zoals energiezorg en de CO<sub>2</sub> footprint. D.m.v. specifieke, regelmatige mobiliteitsmetingen wordt gepeild in hoeverre maatregelen effect hebben en op welke punten het mobiliteitsbeleid aangepast dient te worden.

### ***Communicatie***

Om alle stakeholders te informeren en te betrekken het mobiliteitsbeleid is goede communicatie noodzakelijk. Een communicatieplan zal worden opgesteld om alle informatie, zowel intern als extern, te stroomlijnen.

## Bijlage 1: Resultaten mobiliteitsmetingen

In 2012 en 2015 zijn mobiliteitsmetingen uitgevoerd, met name om de ontwikkelingen in woon-werkverkeer te kunnen volgen en iets te kunnen zeggen over de *modal split*: de verdeling over de gebruikte vervoermiddelen in het woon-werkverkeer.

### 1. Resultaat 0-meting 2012

In maart/april 2012 hebben 569 medewerkers van WUR deelgenomen aan de nulmeting Mobiliteitsmanagement in de regio WERV<sup>12</sup>. Deze meting was specifiek gericht op de WUR-locaties in Wageningen.

De uitkomsten van deze meting lieten zien dat in 2012 een aanzienlijk deel van de medewerkers normaal gesproken met de fiets (57%) naar het werk gaat. Een relatief groot deel van de medewerkers woont op een afstand kleiner dan 7,5 kilometer. Met name op de woon/werkafstand tussen 0 en 15 kilometer wordt veel gefietst. Ook op grotere afstanden zijn er bovengemiddeld veel fietsers. Het aandeel automobilisten onder WUR-medewerkers was 32%, daarvan gaf 3% aan samen te reizen (carpool). Van het OV wordt weinig gebruik gemaakt (7%).

Van de verschillende vervoersopties werd de bereikbaarheid per fiets door de medewerkers het beste gewaardeerd (gemiddeld een 7,7). De medewerkers die de fiets regelmatig gebruiken waardeerden de bereikbaarheid zelfs met een 8,8. Wel werd geklaagd over gevaarlijk situaties voor fietsers op en rond de campus en wenste men meer fietsparkeerplaatsen dichtbij de werkplek. De bereikbaarheid per auto werd gewaardeerd met een 7,1. Het belangrijkste aandachtspunt was de doorstroming van het verkeer in en rondom Wageningen en de campus. De bereikbaarheid per OV werd het laagst gewaardeerd; gemiddeld een 4,7. Met name het ontbreken van een treinstation in Wageningen speelt daarbij een rol. Ook werd de buslijn tussen het station Ede-Wageningen en de campus als onbetrouwbaar en overvol ervaren.

Wat betreft de dienstreizen gaf ongeveer de helft van de medewerkers aan te reizen voor het werk. Zij maken vooral gebruik van de auto (alleen of samen) en de trein. De helft van de medewerkers gebruikt de auto en geven aan meer dan 1000 km op jaarbasis te reizen. De automobilisten gebruiken daarbij in ongeveer een kwart van de gevallen een dienstwagen. De vragenlijst bevatte geen vragen over internationale reizen.

Op basis van de resultaten werd geconcludeerd dat de belangrijkste uitdagingen voor WUR zijn:

- Maak Wageningen Campus aantrekkelijker voor fietsers.
- Faciliteer fietsende medewerkers zo goed mogelijk: veilige fietspaden en -routes en voldoende ruime fietsenstallingen.
- Stimuleer medewerkers om meer te fietsen door een structurele of incidentele beloning.

De totale respons van 9% van het totale aantal medewerkers van WUR (6.500 medewerkers in 2012) was voldoende om betrouwbare uitspraken te kunnen doen over het werk en reisgedrag van de totale groep werknemers bij de WUR:

- Van elke vijf medewerkers gaan er bijna drie (57%) normaalgesproken met de fiets naar het werk. 7% kiest voor openbaar vervoer. Het aandeel van de auto in het woon-werkverkeer is 33%, inclusief medewerkers die samen reizen.
- Ondanks het relatief lage autogebruik zijn er mogelijkheden om 'slim reizen' te stimuleren. Het gaat dan vooral om de groep medewerkers die tussen 7,5 en 20 kilometer van het werk woont. Afhankelijk van de reisafstand was het autogebruik bij deze groep 33% tot 64%.

### 2. Resultaat 1-meting 2015

In december 2015 is een enquête gehouden onder medewerkers en studenten over de manieren waarop zij naar hun werk of studieplek reizen. Naast vragen over het woon-werkverkeer is ook gepeild hoe tevreden men is over de vervoersopties, parkeermogelijkheden, bereikbaarheid en alternatieve

---

<sup>12</sup> Wageningen, Ede, Rhenen en Veenendaal

vervoermiddelen. Ook werden vragen gesteld over internationale reizen voor studie en werk. In totaal hebben 1.019 WUR medewerkers en 852 studenten deelgenomen aan deze mobiliteitsmeting. Van de totale groep van medewerkers en studenten heeft 11,8% deelgenomen aan de meting. Deze respons is voldoende om betrouwbare uitspraken te kunnen doen over het reisgedrag van de totale groep medewerkers en studenten bij WUR.

De uitkomst van deze 1-meting (rapportage in 2016) is dat ruim de helft (52%) van de medewerkers van WUR met de fiets naar werk gaat. 39% reist met een auto naar het werk en 6% pakt de trein en/of bus. Van de studenten fietst 72% naar de studieplek, gaat 22% met het openbaar vervoer en 5% met de auto. Van medewerkers die fietsen gebruikt 4,5% een elektrische fiets, voor studenten is dit percentage 0,5%. Voor de autogebruikers geeft 4,6% van de medewerkers en 1,1% van de studenten aan samen te reizen (carpool). Het autogebruik is getoetst met parkeertellingen (uitgevoerd in november 2016). Hieruit blijkt dat op de drukste dag met slecht weer ongeveer 37% van de medewerkers met de auto naar het werk is gekomen (dubbel gebruik door carpoolers niet meegerekend).

Ook in 2015 werd de fiets als vervoersmiddel door de medewerkers beter gewaardeerd dan de auto of het openbaarvervoer. Wel waren medewerkers over het algemeen minder tevreden over de fiets dan in 2012, zij gaven in 2015 de rapportcijfers 6,7 en 7,1 voor respectievelijk fiets en e-fiets. Automobilisten waren het meest kritisch over de bereikbaarheidssituatie. Zij gaven een 5,7 voor de bereikbaarheid per auto (zowel alleen als samen reizend). Het openbaar vervoer wordt, in vergelijking met de meting van 2012, een stuk beter gewaardeerd door de medewerkers: gemiddeld een 5,8 voor de trein en 6,2 voor de bus. Als belangrijkste aandachtspunt wordt de doorstroming van het verkeer in en rondom Wageningen en de campus voor zowel de auto (ontsluiting campus) als de fiets (fietsfiles en gevaarlijke kruispunten op de campus). Voor het openbaar vervoer noemen medewerkers bereikbaarheid, frequentie en aansluitingen als knelpunten. Net als in 2012 wordt opgemerkt dat het jammer is dat er geen treinstation in Wageningen is.

In de rapportage over de mobiliteitsmeting wordt geconcludeerd dat hoewel het autogebruik door medewerkers in het woon-werkverkeer (39%) al relatief laag is, er wel mogelijkheden zijn om 'slimmer' te reizen. Voor 22% van de medewerkers die nu met de auto naar het werk reizen is de keuze voor een andere vervoersoptie reëel. Er is vooral winst te halen uit het promoten van de (elektrische) fiets voor woon-werkverkeer. Vandaar dat de voornaamste aanbeveling uit het rapport luidt: 'Er zijn goede mogelijkheden om het gebruik van de (e-)fiets verder te stimuleren. Een logische interventie is een combinatie van het onaantrekkelijker maken van het parkeren (auto) en het aantrekkelijker maken van het gebruik van alternatieven, zoals de (e-fiets) en het OV.'

## **2.1 Woon-werk verkeer medewerkers**

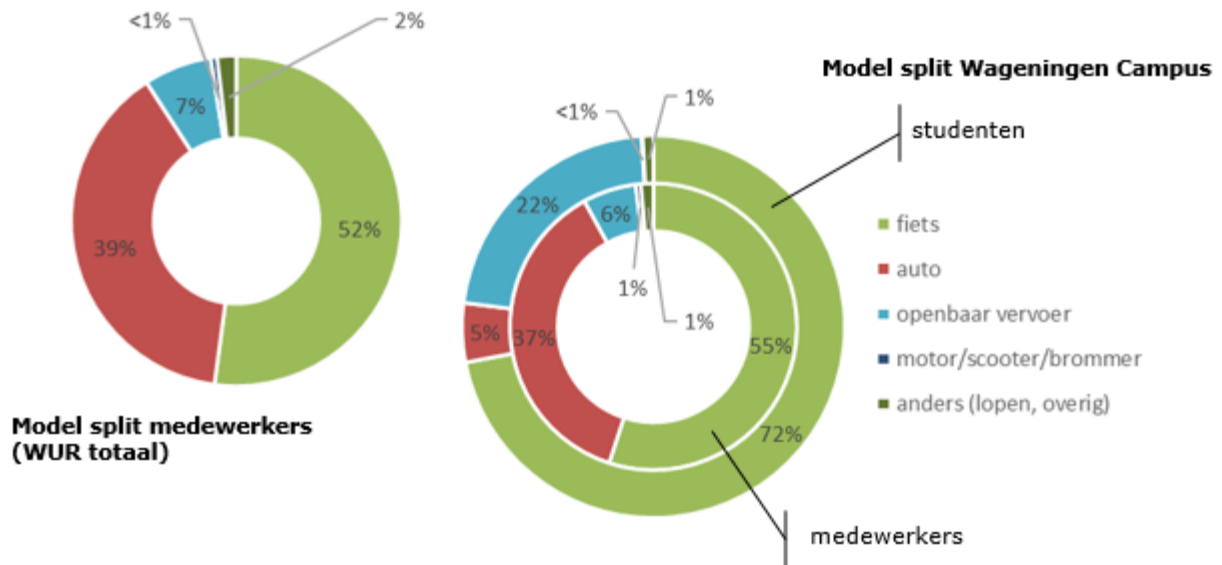
De modal-split<sup>13</sup> voor WUR als geheel: het grootste deel van de medewerkers, 52%, fietst. 39% gaat met de auto naar het werk en 7% met het OV. Voor Wageningen Campus: 55% gaat op de fiets naar de campus, 37% reist met de auto en 6% met het OV. Zie ook figuur 1.

De medewerkers van WUR zijn gemiddeld 4,3 dagen aanwezig. 51,5% van de werknemers geeft aan 5 dagen per week aanwezig te zijn. De drukste dagen zijn maandag, dinsdag en donderdag. De grootste groep medewerkers (57%) arriveert tussen 8:00-9:00 uur op het werk, en 52% vertrekt tussen 17:00-18:00 uur.

Medewerkers doen gemiddeld 30 minuten over een enkele reis in het woon-werk verkeer (30 minuten heen, 31 minuten terug). Zij geven aan een reistijd van 35 minuten op de heenreis en 33 minuten op de terugreis acceptabel te vinden. Gemiddeld legt een medewerker 21,8 km af voor een enkele reis: een fietser gemiddeld 5,2 km met een gewone fiets en 10,8 km met een elektrische fiets. De autogebruiker reist gemiddeld 41,3 kilometer per enkele reis. Met het OV wordt 55,2 km afgelegd.

---

<sup>13</sup> Met een modal-split wordt inzichtelijk gemaakt welk vervoermiddel medewerkers kiezen voor de langste afstand in het woon-werk verkeer.



Figuur 1. Modal split woon-werkverkeer WUR in 2015

### Woon-studie verkeer studenten

Het grootste deel van de studenten van Wageningen University reist met de fiets: 72%. 22% reist met het OV en slechts 5% gebruikt de auto.

Studenten zijn gemiddeld 4,4 dagen per week aanwezig. 68,7% van de studenten geeft aan 5 dagen per week aanwezig te zijn, hoewel hun aanwezigheid op vrijdag iets minder is. 50% van de studenten arriveert tussen 8:00-9:00 op de campus, en 44% vertrekt tussen 17:00-18:00. De aankomst- en vertrektijden zijn bij studenten wat meer verspreid, maar de pieken vallen wel samen met die van de medewerkers.

Studenten doen gemiddeld 25 minuten over een enkele reis in het woon-werkverkeer (25 minuten heen, 26 minuten terug). Zij geven aan 29 minuten (gemiddeld) een acceptabele reistijd te vinden, voor zowel de heen- als de terugreis. Gemiddeld legt een student 15,9 km af voor een enkele reis: een fietser gemiddeld 7,5 km met een gewone fiets en 18,4 km met een elektrische fiets. De autogebruiker reist gemiddeld 43,8 kilometer per enkele reis. Met het OV wordt 39,4 km afgelegd.

### Dienstreizen

Voor dienstreizen kunnen bij WUR lease auto's, poolauto's en huurauto's worden gebruikt. Bij het maken van een dienstreis is het in theorie gangbaar dat in eerste instantie het OV wordt gebruikt. Als dat niet mogelijk is kan een auto worden gehuurd, maar meestal wordt de privéauto gebruikt.

De meerderheid van de medewerkers (54,1%) geeft aan niet op dienstreis te gaan. 33,4% van de werknemers maakt 1-4 keer per maand een dienstreis. In 45,3% van de gevallen wordt voor dienstreizen de auto gebruikt. Voor 43,6% van de dienstreizen werd het OV gebruikt.

Voor 8,9% van de dienstreizen werd met het vliegtuig gereisd. 63% van de medewerkers ging daarbij naar een locatie binnen Europa.

### Vliegreizen studenten

Van de studenten gaf 17,7% aan in 2015 een vliegreis gemaakt te hebben. Gemiddeld maken zij 2,1 vliegreizen per jaar. Voor deze reizen werd 56% binnen Europa gevlogen.