

MARTINI TRADE PARK

ANALYSE & TOELICHTING



SAC Groningen

KENNIS INTERMEDIAR ADVIES



1. Colofon

Titel	:	Martini Trade Park
Projectcode	:	2019023GB
Datum versie	:	08-05-2020
Versie	:	Eindversie
Opdrachtgever	:	H. Krekels
Auteurs	:	M. Rijkeboer, M. Cornelissen
Contact	:	info@sacgroningen.nl

Binnen de Student Advies Commissie, kortweg SAC, voeren studentadviseurs zelfstandig onderzoek uit en adviseren over ruimtelijke vraagstukken in en om de stad Groningen. Daarnaast krijgen studentadviseurs de kans ervaring op te doen in de praktijk en wordt opgedane kennis doorgegeven aan nieuwe studentadviseurs. Ook verbindt de SAC partijen in de velden onderwijs, wetenschap en praktijk. De SAC is een initiatief van studentadviseurs en wordt gesteund door samenwerkingsorganisatie Groningen Bereikbaar en de Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen van de Rijksuniversiteit Groningen.



Inhoudsopgave

1. Colofon	2
2. Inleiding	4
3. Verdeling bedrijven en representativiteit	5
Representativiteit.....	5
4. Toelichting & resultaten factsheet.....	6
Opvallende resultaten	6
5. Toelichting & resultaten postcodeanalyse.....	8
4.1 Algemeen	8
4.2 Fiets	10
4.3 Auto	12
4.4 Openbaar vervoer.....	13
4.5 VF waarde auto en OV.....	15
4.6 VF waarde P+R en auto	16
6. Conclusie & aanbevelingen	18
Conclusie	18
Aanbevelingen.....	18
7. Bijlagen	20



2. Inleiding

Aanleiding

Voor u ligt het rapport van de SAC Groningen genaamd 'Martini Trade Park analyse'. Dit rapport is geschreven in opdracht van Groningen Bereikbaar voor Gemeente Groningen en bedrijvenvereniging West.

Om meer inzicht te verkrijgen in de forensgegevens van de werknemers van verschillende bedrijven op het Martini Trade Park terrein, slaan de betrokken partijen de handen in één onder de coördinerende rol van Groningen bereikbaar.

Doelstelling

Het doel van dit onderzoek is het in kaart brengen van de manier waarop werknemers op dit moment naar Martini Trade Park reizen en het verkrijgen van inzicht in de potentie voor alternatieve vervoerswijzen. De aanbevelingen die uit deze doelstelling volgen, dienen als hulpmiddel om de vervoerswijzen van werknemers te verduurzamen en de aantrekkelijkheid van Martini Trade Park omtrent mobiliteit te verhogen.

Verloop proces

Het onderzoek richt zich voornamelijk op de vervoersstromen, voorkeuren en ontwikkelpotenties van het gebied Martini Trade park. De potentie is gemeten via een enquête, waarna de gegevens in een factsheet zijn gepresenteerd. Daarnaast is er met de postcodes van werknemers een netwerkanalyse gedaan in GIS. Op deze manier ontstaat er de mogelijkheid om gericht te kijken naar alternatieve vervoermiddelen, waardoor de potentie voor verduurzaming nog beter in kaart kan worden gebracht.

Leeswijzer

Omdat het Martini Trade Park veel verschillende bedrijven bevat, is in hoofdstuk 3 aandacht besteedt aan de verdeling, betrouwbaarheid en representativiteit van het aantal respondenten. Hoofdstuk 4 biedt een korte toelichting op de factsheet met vervolgens algemene resultaten die hieruit kunnen worden afgeleid. Hoofdstuk 5 biedt een toelichting op de verschillende postcodeanalysekaarten aangevuld met de resultaten die daaruit leiden met eventueel een extra toelichting vanuit de factsheet. Hoofdstuk 6 geeft een bondige conclusie, die leidt tot zes aanbevelingen.



3. Verdeling bedrijven en representativiteit

De factsheet is gemaakt op basis van de enquête die is ingevuld door werknemers van de Martini Trade Park locatie (bijlage 1). De vragenlijst is gecreëerd in het programma Typeform. De antwoorden zijn via Typeform verzameld in Excel, waarbij aan iedere respondent een nummer is toegewezen. De anonimiteit van de respondenten is op deze manier gewaarborgd. In totaal hebben 110 respondenten bijgedragen aan het invullen van de enquête en daarbij de resultaten van de enquête. De verdeling van de respondenten over de verschillende bedrijven is te zien in onderstaande tabel.

Bedrijven	Aantal
Accentmediation	1
Community Network	1
Conoship	2
Green Accountants	1
KvK	12
Springerlaan 19	3
Kiwa	4
Lambert Instruments	4
PwC	15
Leonard Springerlaan 29	1
Leonard Springerlaan 37	2
Leonard Springerlaan 39	2
Leonard Springerlaan 5	1
Noorderlandmelk	1
Openbaar onderwijs Groep Groningen	18
Samenwerkingsverband NN	23
Staatsbosbeheer	4
*Groningen	11
*Leonard springerlaan	6

Tabel 1: Verdeling respondenten naar bedrijf

*Niet alle werknemers hebben het bedrijf waar zij werken ingevuld, maar hebben in plaats daarvan 'Groningen' of 'Leonard Springerlaan' genoteerd. Deze zijn onderaan in de tabel weergegeven.

Representativiteit

Bij het analyseren van de factsheet ontstaat de vraag in hoeverre het aantal respondenten een goede representatie indiceert van het Martini Trade Park bedrijventerrein. Samenwerkingsverband NN, Openbaar onderwijs Groep Groningen en PwC laten een hoge respons zien binnen de verdeling. In totaal hebben werknemers van 17 bedrijven de enquête ingevuld, waarvan 12 bedrijfsnamen zijn opgegeven. De andere bedrijven zijn geregistreerd aan de hand van het werkadres. Op de locaties van de betreffende adressen zijn echter vaak meerdere bedrijven gevestigd, waardoor niet te herleiden valt tot welke bedrijven deze respondenten behoren. Dit is één van de redenen waarom het moeilijk is om aan te geven hoeveel respondenten ten opzichte van het totaal aantal werknemers van het Martini Trade Park terrein hebben gereageerd. De SAC Groningen beschikt tevens niet over de exacte cijfers van het aantal bedrijven op MTP of over het totaal aantal werknemers.

Er wordt geschat dat 20% van de bedrijven is bereikt. De branches van de bedrijven lopen bovendien erg uiteen, wat de verscheidenheid van het Martini Trade Park terrein karakteriseert. De SAC Groningen is daarom van mening dat de response een betrouwbare representatie biedt voor het bedrijventerrein binnen het doel van dit project.



4. Toelichting & resultaten factsheet

De factsheet bevat algemene forens-gegevens over de verdeling van huidige vervoersmiddelen en geeft inzicht in waar potentieel op een alternatieve wijze kan worden gereisd. Uitgelicht in de factsheet zijn daarom:

- De huidige verdeling van vervoermiddelen onder werknemers (in percentages)
- Het aandeel werknemers dat naast het meest gebruikte vervoersmiddel ook op een andere manier naar het werk reist (in percentages)
- Ketenreizen (in aantallen)
- Dienstreizen (In percentages)
- Mate van stimulans om over te stappen op het OV (in aantallen)
- Mate van stimulans om over te reizen via een P+R (in aantallen)
- Mate van stimulans om over te stappen op de fiets (in aantallen)
- Het aandeel werknemers dat thuiswerkt (aantallen, verdeeld over dagen)
- De verdeling van het reizen in de ochtend/avondspits (aantallen, verdeeld over dagen)

Daarnaast zijn de stellingen: *“De mogelijkheid om gebruik te maken van deze alternatieve vervoersmiddelen tijdens mijn werkdag is voor mij een stimulans om niet meer met de auto naar mijn werk te reizen’* en *‘Wanneer het gebruik van alternatieve vervoersmiddelen (zoals een deelfiets of deelauto) wordt aangeboden om tijdens mijn werkdag te gebruiken, zou ik hier interesse in hebben’* en een aantal opvallende opmerkingen meegenomen in de factsheet.

Opvallende resultaten

Vervoer naar het werk

Op basis van de resultaten uit de factsheet is te zien dat het overgrote deel (62%) van de werknemers met de auto naar het Martini Trade Park terrein reist. 65% van de respondenten woont op fietsafstand, binnen een straal van 15km. De fiets is vertegenwoordigd onder de werknemers (33%), met daarbinnen een fors aandeel e-bike gebruikers. Het openbaar vervoer komt in de verdeling het minst naar boven (5%).

21% van de respondenten gebruikt het hierboven genoemde vervoermiddel slechts een deel van de week en maakt 1 werkdag (11%), 2 werkdagen (9%) of 3 werkdagen (1%) bijvoorbeeld gebruik van de fiets in plaats van de auto.

42% van de respondenten moet tijdens het werk zijn vervoermiddel gebruiken (dienstreizen). Uit de stellingen is te zien dat van het *totaal aantal respondenten*, 31% heeft interesse in het gebruik van een alternatief vervoermiddel wanneer deze wordt aangeboden tijdens de werkdag. 38% van de respondenten zou hiervoor zelfs de auto thuis laten staan.

Mate van stimulans

In de factsheet zijn drie grafieken weergegeven die inzicht geven in verschillende redenen die voor respondenten een rol spelen om potentieel over te stappen, en de beweegredenen voor het gebruik van het huidige vervoermiddel.

Uit de resultaten blijkt dat afstand een grote rol speelt bij het kiezen van een bepaalde vervoerswijze en het weerhouden om over te stappen op een andere vervoerswijze, wanneer deze afstand groot is. Daarnaast zouden respondenten sneller via een P+R gaan reizen, wanneer het reizen van de P+R naar de werklocatie gemakkelijker kan worden gefaciliteerd, bijvoorbeeld door een betere ov-verbinding.



Een meer frequente ov-verbinding zou het voor respondenten aantrekkelijk maken om sneller van het openbaar vervoer gebruik te maken om naar Martini Trade Park te reizen.

Naast afstand en reisduur is af te lezen dat respondenten sneller gebruik zouden maken van de fiets wanneer deze goed kan worden gestald en er betere of meer fietspaden aanwezig zijn.

Thuiswerken

Van het totaal aantal respondenten werkt het overgrote deel (73 respondenten) op zijn/haar werklocatie. Van de thuiswerkers (39 respondenten) werkt het grootste gedeelte 1 dag thuis (28 dagen). De rest van de thuiswerkers zijn verdeeld over 2 dagen thuiswerken (8 respondenten), 3 dagen thuiswerken (2 respondenten) en 1 respondent werkt volledig vanuit huis.

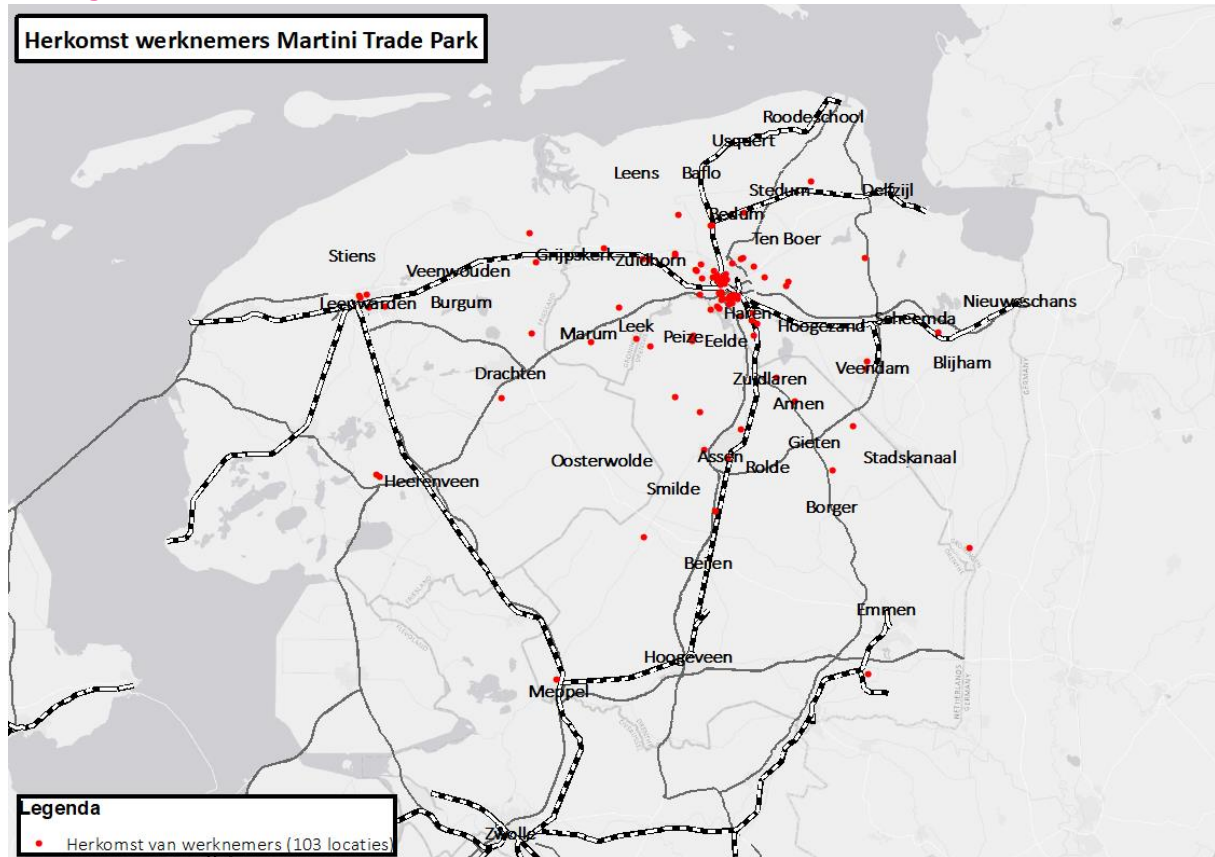
Spitsrijden

Van het aantal respondenten dat voor hun forens in de spits moet reizen, reist 51% de gehele week in de ochtendspits, 43% van de respondenten reist de gehele week in de avondspits. Daarnaast geldt voor zowel de ochtendspits als de avondspits dat de meeste respondenten in ieder geval drie of vier dagen in de spits reizen.



5. Toelichting & resultaten postcodeanalyse

4.1 Algemeen

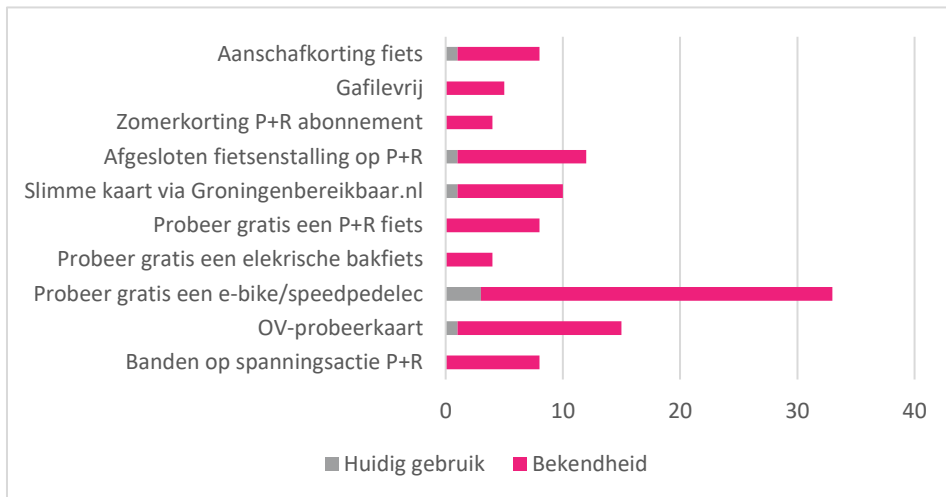


Kaart 1: Herkomst werknemers Martini Trade park

Kaart 1 biedt een algemene weergave van de herkomst van werknemers van het bedrijventerrein Martini Trade Park. In totaal zijn er 103 werknemers in de analyse terecht gekomen, wat verschilt met het aantal van 110 respondenten uit de factsheet. De reden hiervoor is een postcode mismatch, ArcGIS heeft in dit geval 7 postcodes niet mee kunnen koppelen aan een locatie. Deze 7 gevallen zijn daarom niet meegenomen in de postcodeanalyse. Kaart 1 is ook gemaakt om als basis te fungeren voor de overige kaarten (2 t/m 6).

De herkomstpunten zijn gebaseerd op basis van de postcodes van werknemers, aangegeven met een rode kleur. Een groot deel van de werknemers zijn afkomstig uit Groningen stad en het omliggende gebied van Groningen. Echter, er zijn ook werknemers die verder weg wonen en daarmee dagelijks langere afstanden naar de werklocatie afleggen. Daarnaast geeft de kaart in globale lijnen het hoofd- en spoorwegen in Noord-Nederland weer.

Onder de respondenten is ook gevraagd of zij bekend zijn met enkele maatregelen vanuit Groningen Bereikbaar die inspelen op het teweegbrengen van duurzamere mobiliteit. Onder andere deze GB maatregelen bieden perspectief voor initiatieven die werknemers kunnen stimuleren om de auto thuis te laten. De onderstaande postcodeanalyses testen de huidige mogelijkheden en potenties van alternatieve vervoerswijzen. In de aanbevelingen (hoofdstuk 6) worden er, op basis van de postcodeanalyses, maatregelen toegelicht die deze overstap naar duurzamere reismethodes kunnen bewerkstelligen.

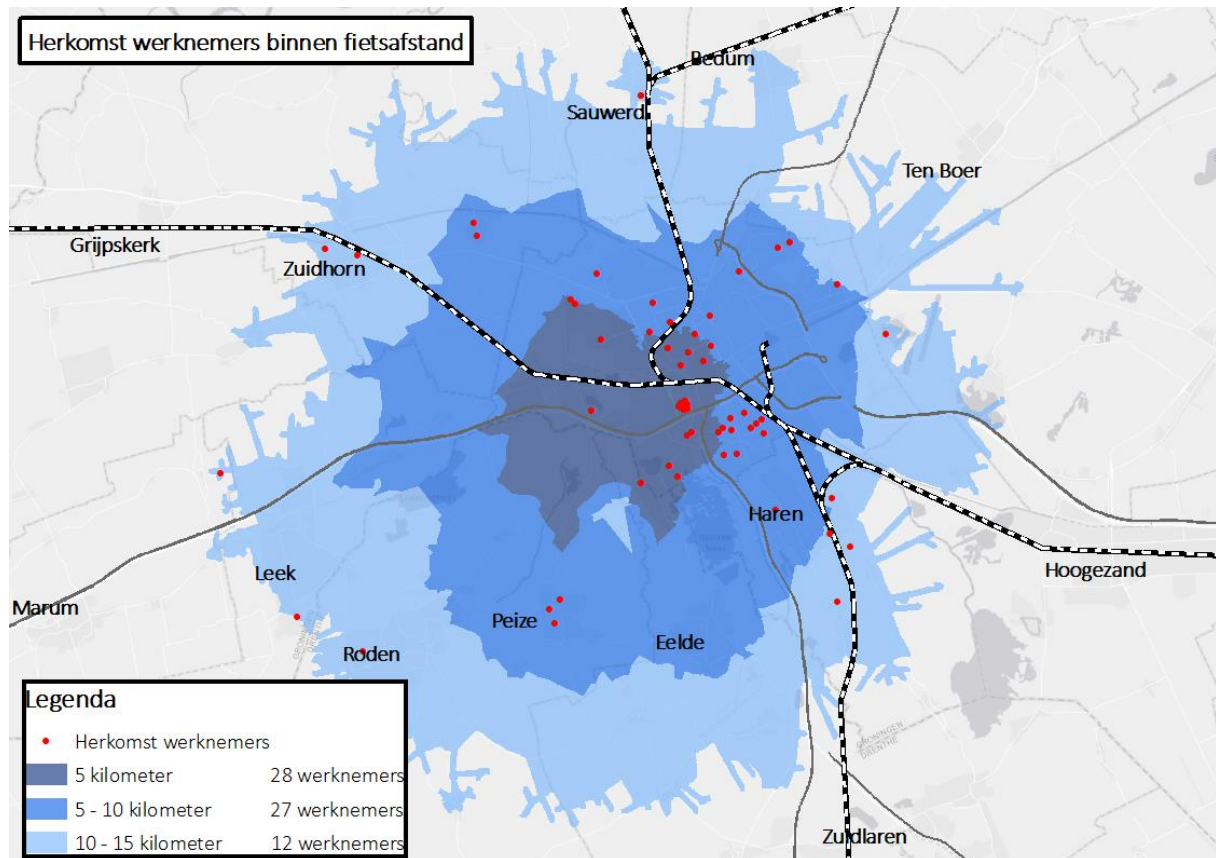


Figuur 1: Huidig gebruik en bekendheid Groningen Bereikbaar maatregelen

Figuur 1 laat zien welke GB maatregelen er momenteel gebruikt worden door de respondenten en in hoeverre zij bekend zijn met een bepaalde maatregel. Allereerst is het huidige gebruik van de maatregelen zeer laag onder de respondenten. Ten tweede is de bekendheid van de maatregelen getest, wat inspeelt op de groeipotentie. Figuur 1 is daardoor op twee manieren te interpreteren. De maatregel “het gratis proberen van een e-bike of speedpedelec” is het meest bekend ten opzichte van alle maatregelen. Hierdoor is het mogelijk dat dat respondenten interesse hebben in het gebruik van deze maatregel, ofwel dat er potentie is om hierop in te zetten. Echter bestaat er ook een ander perspectief, wat inhoudt dat de maatregelen met de minste bekendheid juist een groeipotentie bieden, omdat hier qua bekendheid nog veel werknemers mee zijn te bereiken. Omdat de groeipotentie dus sterk samenhangt met de interpretatie hiervan, is er meer inzicht nodig in de mogelijkheden van de huidige reissituaties en –potenties. De postcodeanalyses helpen hierbij.



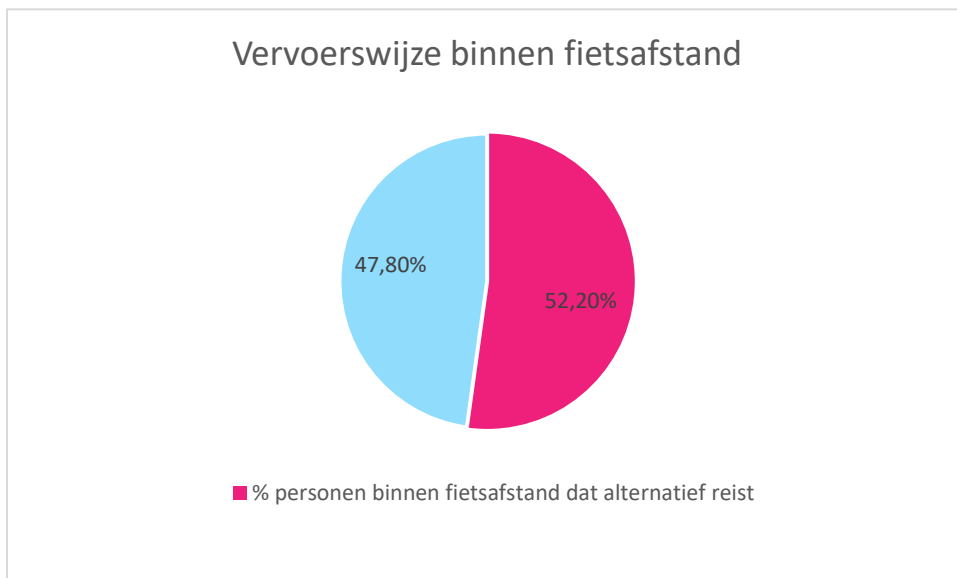
4.2 Fiets



Kaart 2: Herkomst werknemers binnen fietsafstand

Kaart 2 geeft het bereik van de fiets weer, waarin de herkomstlocaties van een selectie werknemers zijn aangeduid met rode punten. Dit zijn de werknemers die binnen 15 kilometer van het bedrijventerrein van het Martini Plaza wonen. De blauwe gebieden geven geleidelijk de fietsafstanden, van donkerblauw (5 kilometer), naar lichtblauw (10-15 kilometer) weer. Op de kaart is ook een lichtblauwe "T" te zien tussen het centrum van Groningen, Peize, Eelde en Haren. Hier bevindt zich het Eelderdiep, waar nauwelijks tot geen fietspaden gelegen zijn. ArcGIS heeft om deze reden binnen dit gebied de afstand naar 10 tot 15 kilometer verhoogd. Uit de richting van Martini Trade Park is dit gebied dus slecht bereikbaar, maar kan vanaf de zuidkant pas bereikt worden met de fiets.

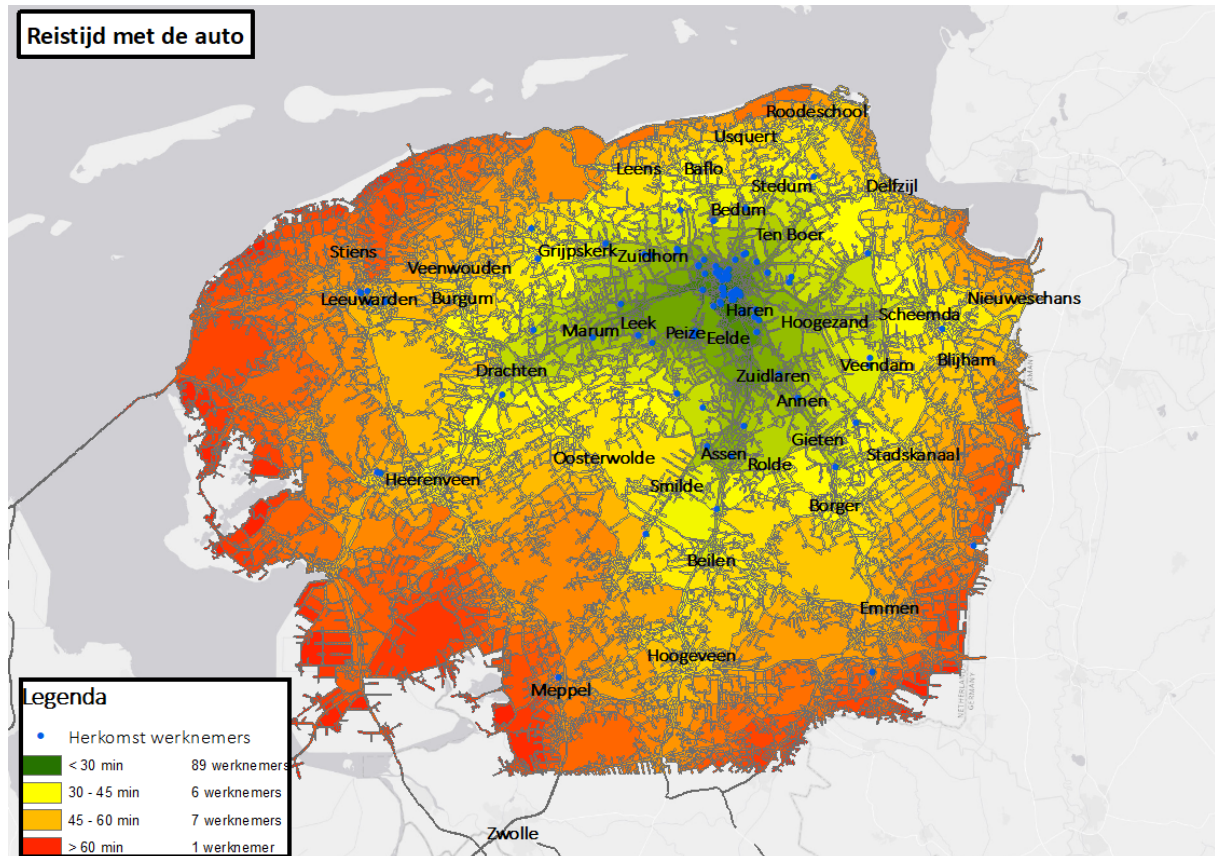
De woonlocaties van 41,8% van de selectie werknemers bevinden zich binnen een straal van 5 kilometer van Martini Trade Park. 40,3% van de werknemers bevindt zich op een fietsafstand van 5 tot 10 kilometer. Dit bevestigt dat 65% van de werknemers (67 uit 103) van het bedrijventerrein zou kunnen overwegen om over te stappen op de fiets.



Figuur 2: Vervoerswijze binnen de fietsafstand van 15 kilometer

Van deze 67 werknemers is onderzocht hoeveel personen binnen de fietsafstand met de auto reist. Hieruit werd duidelijk dat 32 personen de auto gebruiken om het bedrijventerrein te bereiken, terwijl de woonlocaties van deze mensen zich binnen de straal van 15 km bevinden (zie figuur 2). Het overige aandeel van 52,2% reist met de fiets of een ander alternatief vervoersmiddel naar het werk. 34,8% van de mensen, binnen de groep die met de auto naar het werk reist, geeft aan dat zij overwegen de fiets te gebruiken als zij dichterbij het werk zouden wonen. Deze gegevens indiceren het gemak van de auto en belichten de drempel om over te stappen op de fiets. Het tijdsaspect speelt daarin een belangrijke rol, omdat het reizen met de fiets vaak meer tijd kost. Om deze reden zou Groningen Bereikbaar in kunnen spelen op het faciliteren van de e-bike of speedpedelec, zodat de drempel om over te stappen kleiner wordt.

4.3 Auto



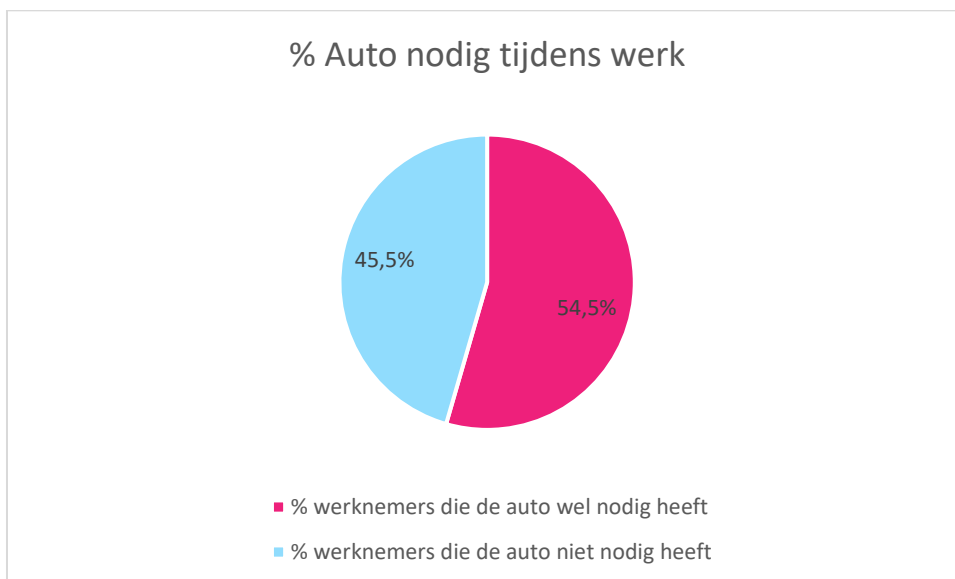
Kaart 3: Reistijd met de auto

In kaart 3 is de reistijd weergegeven wanneer men met de auto naar MTP reist. De herkomst van de werknemers is in deze kaart aangegeven met lichtblauwe 'dots'. Daarnaast is er door middel van kleuren aangegeven binnen hoeveel minuten een werknemer het bedrijventerrein kan bereiken per auto. De groene gebieden indiceren een reistijd van maximaal 30 minuten per auto, die geleidelijk overlopen in rode gebieden waar de tijdsduur meer dan 60 minuten betreft. Op de kaart is te zien dat enkele gebieden groene en gele uitlopers bevatten. Dit betreft voornamelijk gebieden met hoofdwegen die beter bereikbaar zijn. Het is belangrijk hier rekening mee te houden bij het lezen van de kaart, omdat dit de bereikbaarheid in de analyse soms kan beïnvloeden. Een voorbeeld hiervan is te zien bij Assen, Beilen en Hoogeveen, waar de A28 haar locatie vindt.

Uit de analyse blijkt dat 86,4% van de respondenten in minder dan 30 minuten het bedrijventerrein van de Martini Trade Park kan bereiken. Op één werknemer na heeft de overige 13,6% van de respondenten de mogelijkheid om Martini Plaza met de auto te bereiken binnen 60 minuten.

Dit komt overéén met de resultaten van de factsheet (hoofdstuk 3), waarin aangegeven wordt dat de meerderheid van de werknemers met de auto naar het werk reist. Het bedrijventerrein is over het algemeen goed bereikbaar met de auto, waardoor veel werknemers ook forenzen met dit vervoersmiddel.

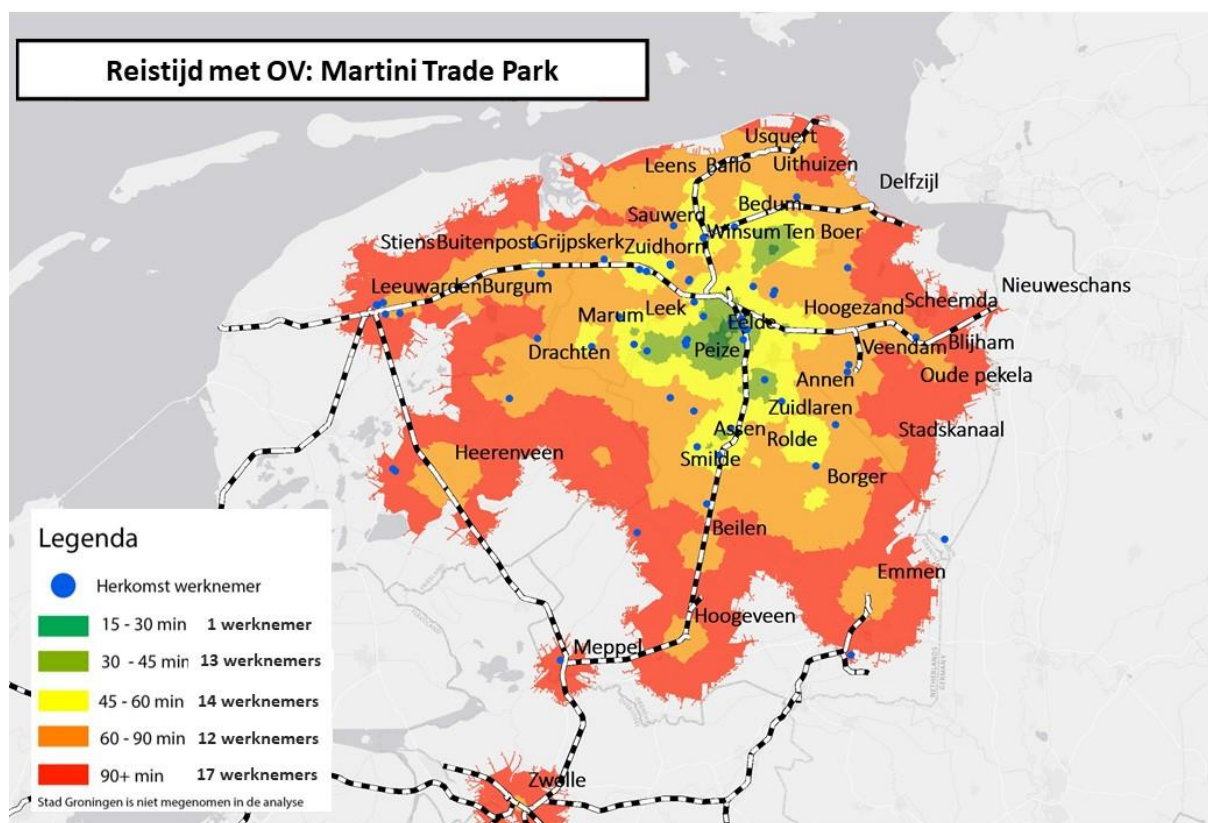




Figuur 3: Het percentage auto-forenzen die de auto nodig heeft onder werktijd

Figuur 3 biedt een verdieping in het autogebruik. In de postcode analyse zijn 66 autogebruikers opgenomen, van de in totaal 103 respondenten. Van deze 66 autogebruikers geeft 54,5% aan dat zij tijdens het werk de auto ook nodig hebben. Dit betekent dat de helft van de werknemers die met de auto vanaf huis komen, ook de auto inzet tijdens het werk. 20% van de 66 autogebruikers geeft daarnaast aan dat zij geïnteresseerd zijn in het gebruik van alternatieve vervoerswijzen tijdens het werk.

4.4 Openbaar vervoer



Kaart 4: Reistijd met het OV



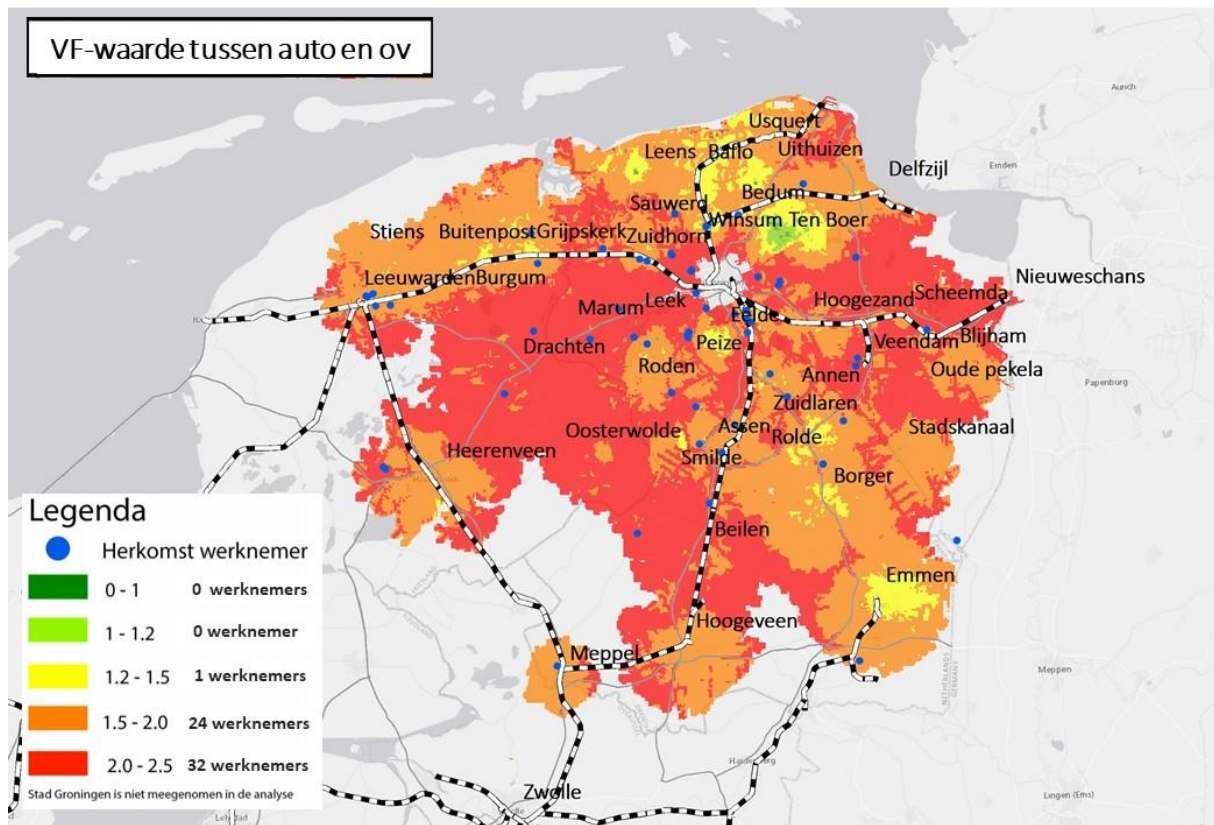
In kaart 4 is weergegeven hoe veel reistijd werknemers nodig hebben om met het openbaar vervoer bij bedrijventerrein Martini Trade Park te komen. Zoals aangegeven is de herkomst van de werknemers aangeduid door middel van de blauwe stippen. De maximale reistijd is aangegeven door middel van de gekleurde gebieden op de kaart. Hierbij geven de groene gebieden de minste reistijd aan met het openbaar vervoer en de kleur rood de gebieden met de meeste reistijd. De oranje kernen in de rode gebieden, geven clusters weer waar de reistijd door beschikbaarheid van openbaar vervoer faciliteiten, gunstiger is dan de omliggende gebieden. Het is belangrijk hier rekening mee te houden bij het lezen van de kaart, omdat dit de bereikbaarheid in de analyse soms kan beïnvloeden. Een voorbeeld is te vinden in de nabijheid van Leeuwarden, waar respondenten zich in het rode gebied bevinden, maar naar alle waarschijnlijkheid door de nabijheid van oranje gebieden Martini Trade Park met een reistijd tussen de 60 minuten en 90 minuten Martini Trade Park kunnen bereiken.

Uit de analyse blijkt dat 75,4% van de respondenten een reistijd met het openbaar vervoer ervaren van boven de 45 minuten. Om te voorkomen dat deze respondenten met de auto naar het werk zullen reizen, kan worden ingespeeld op de mate van stimulans om met het openbaar vervoer te reizen. Deze zijn te vinden in de resultaten in de factsheet (hoofdstuk 3). Daarnaast kan het reizen met het openbaar vervoer aantrekkelijker worden gemaakt door middel van de potentie van een aantal Groningen Bereikbaar initiatieven, tevens weergegeven in de factsheet.

De overige 24,6% van de respondenten kunnen Martini Trade Park met het openbaar vervoer bereiken binnen 60 minuten. Voor een deel van deze respondenten zou reizen met een e-bike of speedpedelec naar het werk tevens een optie kunnen zijn.



4.5 VF waarde auto en OV



Kaart 5: VF waarde tussen ov en auto

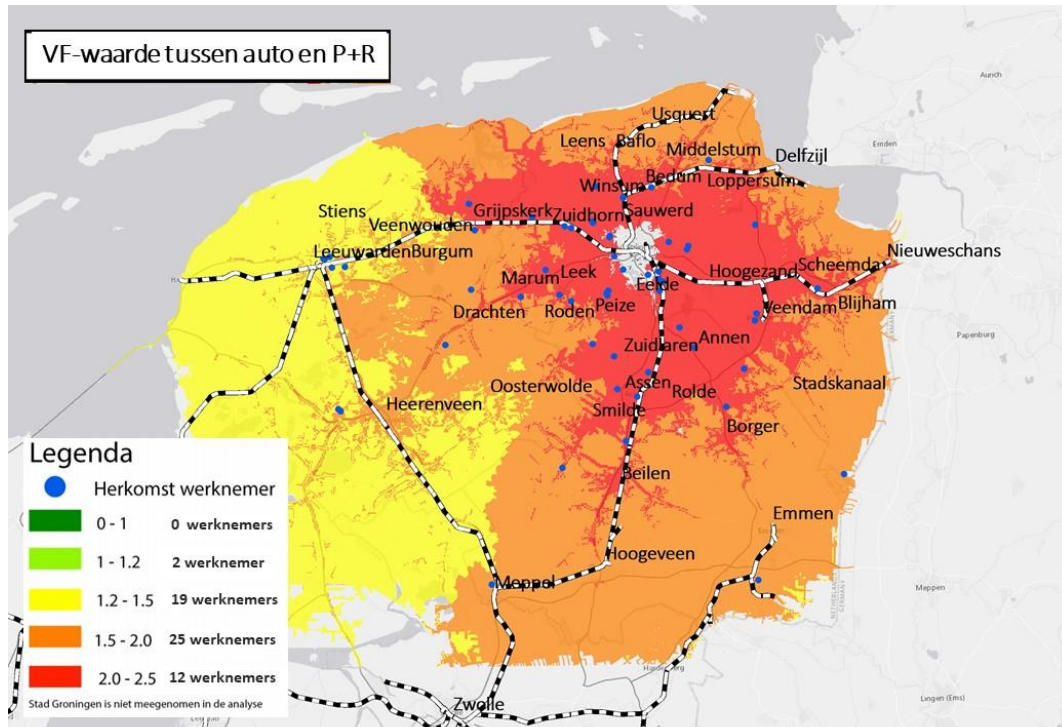
In kaart 5 is de verplaatsingsfactor waarde (VF waarde) tussen het openbaar vervoer en de auto weergegeven. Ook hier is de herkomst van werknemers aangegeven door middel van blauwe bollen. De VF waarde laat de verhouding zien van de reistijd tussen verschillende modaliteiten. Voor kaart 5 geldt, dat de reistijd met het openbaar vervoer wordt gedeeld door de reistijd met de auto. De waarde die daaruit komt voor de verschillende herkomst van werknemers, is weergegeven in de legenda. Een waarde kleiner dan 1 geeft aan dat de reistijd met het openbaar vervoer voor de desbetreffende werknemer korter is dan met de auto. Een waarde tussen de 0 en 1 is daarom aangegeven met de kleur groen. De overige gebieden worden gekenmerkt van de kleur geel (de reistijd met het openbaar vervoer is 1.2 tot 1.5 keer langer dan die met de auto) tot de kleur rood (de reistijd met het openbaar vervoer is 2 tot 2,5 keer langer dan die met de auto).

Uit de analyse blijkt dat voor 65,1% van de werknemers de reistijd met het openbaar vervoer in verhouding tot de reistijd met de auto meer dan twee keer zo lang is. Voor de overige 34,9% is de reistijd 1.2 tot 2 keer zo lang wanneer er gereisd wordt met het ov in plaats van met de auto.

Naar aanleiding van de resultaten is het qua reistijd niet gunstig om met het openbaar vervoer te reizen in plaats van met de auto. Dit komt overeen met de resultaten uit kaart 4, die laten zien dat voor de herkomst van veel respondenten, de reistijd met het OV meer dan 45 minuten bedraagt. Om te stimuleren toch met het openbaar vervoer te reizen, is het daarom raadzaam de voordelen van het reizen met openbaar vervoer meer te promoten. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan de mogelijkheid om te werken tijdens het reizen. Daarnaast zouden Groningen Bereikbaar maatregelen die het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren kunnen worden ingezet. De potentie voor deze maatregelen is te vinden in de factsheet (Hoofdstuk 3). Zeker tijdelijke acties kunnen op korte termijn laten zien of deze maatregelen effect zouden hebben en op welke manier er het best is in te spelen op de reisbehoeftes van de werknemer.



4.6 VF waarde P+R en auto

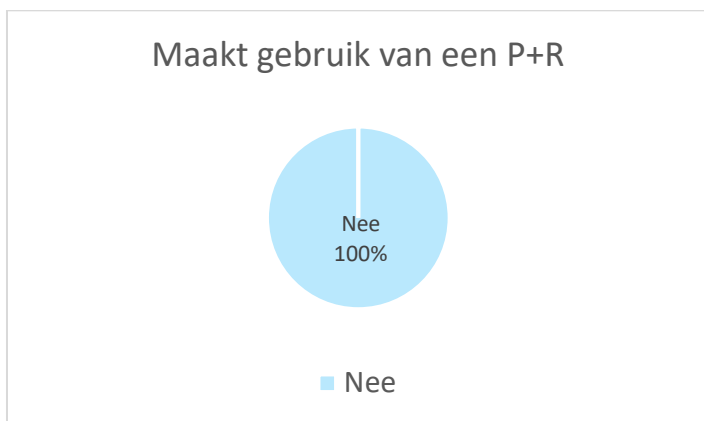


Kaart 6: VF waarde tussen pr en auto

In kaart 6 is de verplaatsingsfactor waarde (VF waarde) tussen het reizen via een P+R ten opzichte van reizen met de auto weergegeven. Ook hier is de herkomst van werknemers aangegeven door middel van blauwe stippen.

Kaart 6 is vergelijkbaar met kaart 5, waar ook de verhouding in reistijd tussen verschillende modaliteiten wordt weergegeven. Voor kaart 6 geldt dat de reistijd via een P+R wordt gedeeld door de reistijd met de auto. De waarde die daaruit komt voor de verschillende herkomst van werknemers is weergegeven in de legenda. Een waarde kleiner dan 1 geeft aan dat de reistijd via een P+R voor de desbetreffende werknemer korter is dan de reistijd die hij of zij moet afleggen door met de auto te gaan. Een waarde tussen de 0 en 1 is daarom aangegeven met de kleur groen. De overige gebieden worden gekenmerkt van de kleur geel (de reistijd via een P+R is 1.2 tot 1.5 keer langer dan die met de auto) tot de kleur rood (de reistijd via een P+R is 2 tot 2,5 keer langer dan die met de auto).

Uit de analyse blijkt dat voor 36,2% van de respondenten de reistijd via een P+R in verhouding tot de reistijd met de auto 1 tot 1.5 keer zo lang is. Voor 60,4% van de respondenten geldt dat de reistijd via een P+R 1.5 tot 2.5 keer zo lang is dan wanneer er met de auto wordt gereisd. Voor maar 3,4% van de werknemers geldt dat de reistijd maximaal 1.2 keer zo lang is. Ook blijkt uit de resultaten van de enquête dat het huidige gebruik van de P+R op 0% ligt (figuur 4).



Figuur 4: Percentage respondentent dat gebruik maakt van een P+R

De analyse voor de potentie om via een P+R te reizen, gaat er vanuit dat werknemers vervolgens met het openbaar vervoer verder reizen naar het Martini Trade Park terrein. In dat opzicht biedt eigenlijk geen enkele P+R een goede reisoctie, op P+R Hoogkerk na die hiervoor met het beschikbare aantal buslijnen dat vanaf daar naar het Martini Trade Park terrein vertrekt, potentieel nog de beste optie hiervoor zou zijn. Echter, wanneer wordt gekeken naar het reizen met de fiets of e-bike vanaf de P+R locatie, zou P+R Haren hier goede kansen voor bieden. Dit terrein heeft geen goede verbindingen om met het openbaar vervoer het terrein te bereiken, maar ligt op fietsafstand van het Martini Trade Park terrein.



6. Conclusie & aanbevelingen

Conclusie

Om de aantrekkelijkheid van het bedrijventerrein Martini Trade Park te verhogen, kan worden ingespeeld op meerdere aspecten (zie aanbevelingen).

Het grootste gedeelte van respondenten reist met de auto naar het werk. Voor de werknemers die binnen een straal van 15 kilometer van het Martini Trade Park wonen, is de fiets een geschikt alternatief. Het is raadzaam om bij de promotie van dit alternatieve vervoersmiddel (tijdelijke) acties in te zetten om de bereidheid om over te stappen op de fiets te meten. Het openbaar vervoer vormt een tweede alternatief vervoersmiddel naast de fiets. Gezien de gemiddeld lange reistijd die werknemers maken om met het openbaar vervoer bij Martini Trade Park te komen, is het echter raadzaam om in te spelen op andere alternatieve vervoerswijzen. De voordelen van reizen met het openbaar vervoer ten opzichte van met de auto zouden wel onder de werknemers benadrukt worden. Denk hierbij aan de mogelijkheid van werken tijdens het reizen.

Reizen via een P+R blijkt uit de postcode analyse qua tijd niet gunstig te zijn. Bovendien geeft geen enkele respondent aan op dit moment te reizen via een P+R. Het reizen via een P+R terrein kan echter wellicht wel via een andere invalshoek benadert worden. Inspelen op de P+R terreinen waar werknemers het snelst het Martini Trade Park bereiken en tegelijkertijd inzetten op het verhogen van het comfort zou een stimulans kunnen zijn voor werknemers om te reizen via een P+R. Hierbij is een snelle overstap vaak van belang.

Aanbevelingen

Op basis van de conclusie, stelt de SAC Groningen zes aanbevelingen voor om de aantrekkelijkheid van Martini Trade Park op het gebied van mobiliteit en reisgedrag te optimaliseren:

1. Collectieve samenwerking binnen MTP

Om tot concrete oplossingen te komen richting het verduurzamen van de Martini Trade Park forens, adviseren wij om een gezamenlijk initiatief te starten. Dit betreft een samenwerking tussen de Gemeente Groningen, de overkoepelende organisatie bedrijventerrein WEST en alle bedrijven van Martini Trade Park. Op deze manier kunnen duurzame initiatieven gemakkelijker van de grond komen en kunnen de wensen van de werknemers meegenomen worden in de verduurzamingsmaatregelen. Daarnaast kan er via deze samenwerking budget worden opgehaald om initiatieven te bewerkstelligen. Het faciliteren van collectieve fietsenstallingen zodat werknemers hun e-bike veilig kunnen stallen, dat eerder als motivatie om met de fiets te gaan werd genoemd, zou hier bijvoorbeeld uit kunnen worden bekostigd.

2. Deelauto's van en voor bedrijven

De gemeente Groningen of het bedrijventerrein WEST zou kunnen inspelen op deelauto's die tijdens het werk gebruikt kunnen worden. Uit de postcodeanalyse is naar voren gekomen dat een groot deel van de werknemers binnen fietsafstand woont, maar dat zij de auto gebruiken om naar het werk te komen. Een mogelijke reden hiervoor is dat werknemers de auto tijdens het werk ook moeten gebruiken. De enquête bevestigt deze aanname: 54,5% van alle autogebruikers heeft de auto tijdens het werk nodig. Op basis van deze resultaten adviseert De SAC Groningen dat er deelauto's beschikbaar gesteld worden onder werktijd. Het is hoogstwaarschijnlijk lastig voor kleine bedrijven om mee te gaan in dit initiatief, omdat zij wellicht niet de capaciteit en financiële middelen hebben om een deelauto te bewerkstelligen voor hun werknemers. De SAC Groningen verwijst om deze reden naar de collectieve samenwerking, waar de mogelijkheden van dergelijke initiatieven besproken kunnen worden.



3. Autogebruik binnen fietsafstand verminderen

De resultaten wijzen uit dat 67 werknemers van de in totaal 103 respondenten binnen een fietsafstand van 15 kilometer rondom Martini Trade Park woont. 47,8% van de respondenten gebruikt echter de auto nog binnen het fietsgebied. Om deze reden adviseert de SAC Groningen dat werknemers van het bedrijventerrein worden gestimuleerd een e-bike of speedpedelec te proberen. Dit is één van de Groningen Bereikbaar maatregelen. Een groot deel van de werknemers geeft aan reeds bekend te zijn met deze maatregel, echter is er tot op heden geen inzicht waarom het huidige gebruik van een e-bike of speedpedelec laag is. Het beschikbaar stellen van korting of subsidies omtrent de e-bike kan daarom bijdragen aan het stimuleren van het gebruik van deze initiatieven.

4. Inzetten op carpoolen wordt afgeraden

De SAC Groningen adviseert om niet in te spelen op carpoolen. De meeste werknemers komen uit Groningen stad en het omliggende landschap. Binnen het urbane gebied krijgen andere vervoerswijzen de voorkeur. De herkomstlocaties van werknemers die verder weg wonen, zijn niet geclusterd gelegen en bieden daarom geen goede mogelijkheid voor carpoolen.

5. Mogelijkheden P+R Haren of P+R Hoogkerk

Uit de postcodeanalyse blijkt dat P+R Haren en P+R Hoogkerk het meest bereikbaar zijn, ondanks dat ook deze P+R terreinen reisvertraging opleveren. Echter, reizen via deze P+R terreinen resulteert ten opzichte van de andere P+R terreinen in het minste tijdsverlies. Echter is de postcode analyse gebaseerd op doorreizen via het OV, waardoor andere vervoerswijzen wellicht mogelijkheden bieden door minder vertraging te genereren. De SAC Groningen stelt daarom voor om in te spelen op de P+R terreinen van Haren of Hoogkerk, omdat de meeste werknemers die buiten de stad wonen dagelijks langs deze P+R terreinen reizen. Een voorbeeld van een andere mogelijke vervoerswijze is de deelfiets. Hierdoor wordt een snelle overstap gefaciliteerd en neemt het comfort van het reizen in een drukke binnenstad toe.

6. Het inspelen op werkzaamheden

Binnen dit project zijn eventuele verkeerswerkzaamheden niet meegenomen. Echter hebben toekomstige werkzaamheden rondom bijvoorbeeld het Vrijheidsplein, die dit najaar voor overlast zal gaan zorgen, en het nieuwe hoofdstation van Groningen een grote impact op de dagelijkse forens. Mocht er vraag zijn naar diepere inzichten op de impact omtrent dergelijke werkzaamheden dan verwijst de SAC Groningen naar een van de projecten waarbinnen wij werkzaam zijn: "Traffic Insight". Met de gegevens vanuit dit project kan wellicht beter ingespeeld worden op ruimtelijke ingrepen, wat vaak mogelijkheden biedt voor het uitproberen van alternatieve vervoersmiddelen wanneer de autowegen belemmert raken.



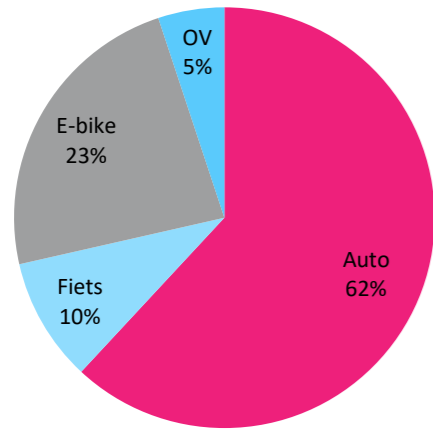
7. Bijlagen

Bijlage 1 – factsheet

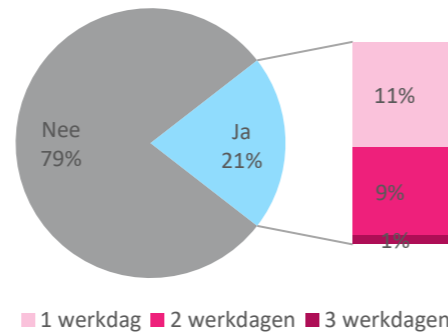


HOE REIZEN UW WERKNEMERS NAAR HET WERK? MARTINI TRADE PARK

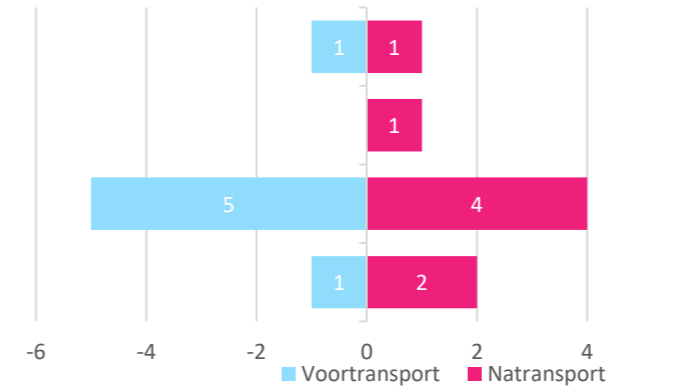
VERDELING VERVOERMIDDELEN



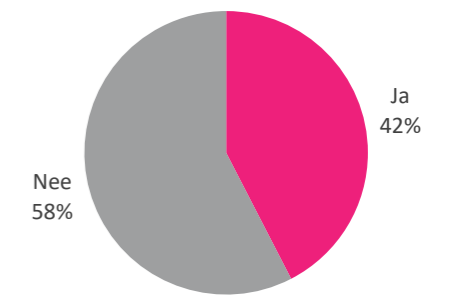
MAAKT EEN ALTERNATIEVE REIS NAAR HET WERK



KETENREIZEN



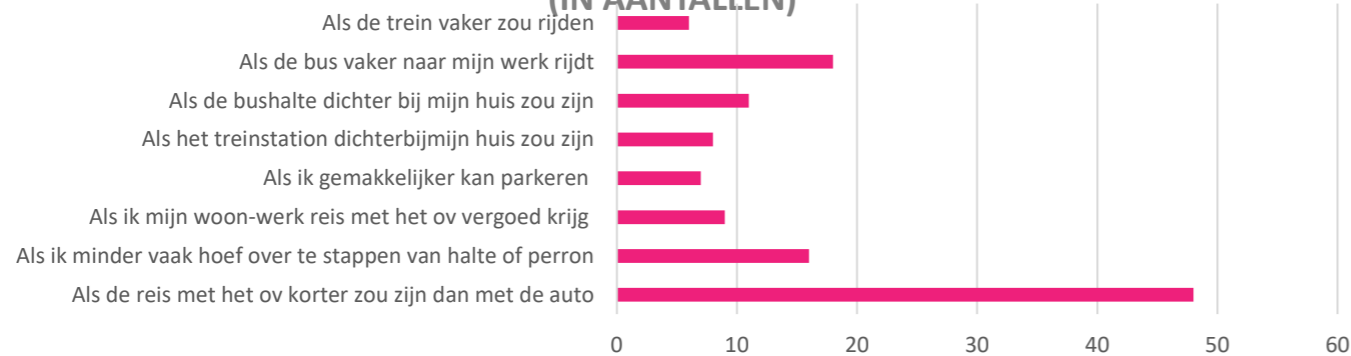
DIENSTREIZEN



MATE VAN STIMULANS OM VAKER TE REIZEN VIA P+R (IN AANTALLEN)



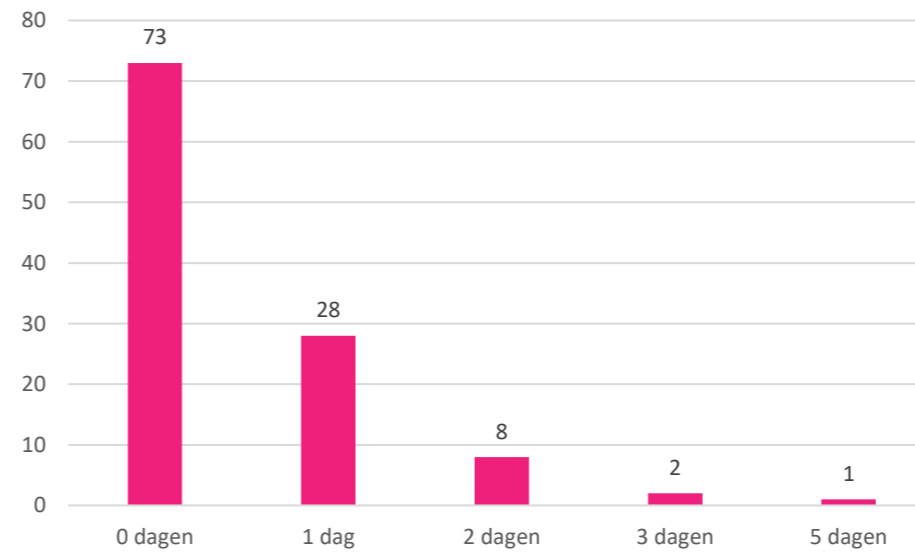
MATE VAN STIMULANS OVERSTAP OV (IN AANTALLEN)



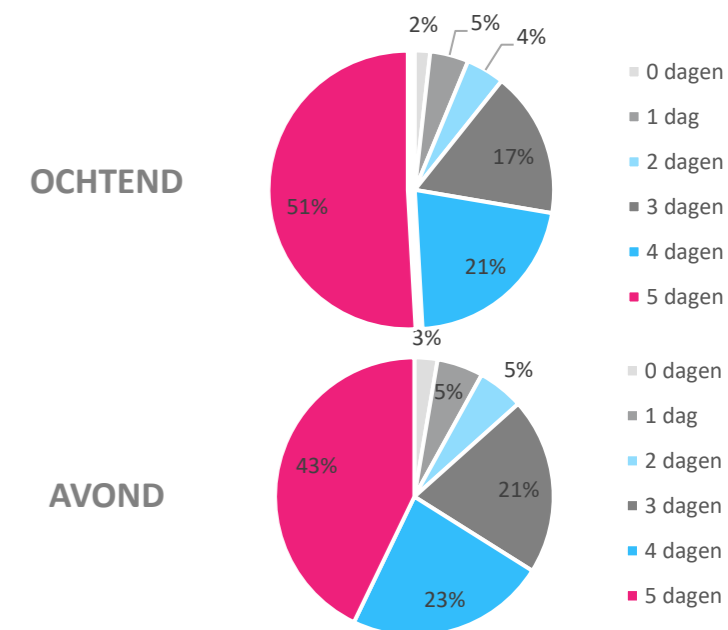
MATE VAN STIMULANS OVERSTAP FIETS (IN AANTALLEN)



THUISWERKEN



SPITSREIZEN



STELLINGEN

'31% van de respondenten zou interesse hebben in het gebruik van alternatieve vervoersmiddelen wanneer deze worden aangeboden om tijdens de werkdag te gebruiken'

'38% van deze respondenten ziet de mogelijkheid om gebruik te maken van deze alternatieve vervoersmiddelen tijdens de werkdag als stimulans om de auto te laten staan'

TOTAAL AANTAL RESPONDENTEN: 110

Opmerkingen:

- 'Flexibiliteit en mobiliteit overdag zijn erg belangrijk voor ons. Snel laden van e-auto's en goede parkeeropties bij kantoor zijn daarom nodig voor de grootste groep van het personeel.'
- 'Te veel beton, te weinig groen.'
- Tijdens de spits is het oversteken van de weg bij Martini Plaza te fietsen erg lastig, door een hoge verkeersdruk van passerende auto's.
- Steeds meer bedrijven spelen in op het gebruik van poolauto's en pool-fietsen voor medewerkers die moeten reizen voor externe afspraken.

