



Onderzoek naar de mogelijkheden voor het verbeteren van de bereikbaarheid van de regio Zeist



Samen op weg naar een bereikbare regio Zeist

Het is tijd voor de Rabobank.

Inhoudsopgave

Voorwoord

1.	Schets van de regio	5
1.1.	Inleiding	5
1.2.	Ligging Zeist	5
1.3.	Bedrijfsleven	6
1.4.	Bedrijventerreinen	6
2.	Mobiliteit in en rond Zeist	7
2.1.	Mobiliteitsstromen Zeist	7
2.1.1	Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON)	7
2.1.2	Pendel	9
2.1.3	Voertuigenbezit	9
2.2.	Verwachte ontwikkeling mobiliteit	10
2.3.	Het belang van een goede bereikbaarheid	10
3.	Knelpunten	12
4.	Oplossingsrichtingen	15
4.1.	Huidige gemeentelijk beleid (GVVP)	15
4.1.1	Voorgestelde maatregelen GVVP	15
4.1.2	Hoofdverkeersstructuur	16
4.1.3	Uitvoering GVVP	16
4.2.	Rijksbeleid	17
4.3.	Mogelijkheden voor verbeteren bereikbaarheid	17
4.3.1	Locatiebereikbaarheid	18
4.3.2	Mobiliteitsmanagement	18
4.3.3	Vervoersmanagement	19
4.3.4	Dynamisch verkeersmanagement	20
4.4.	Quick wins uit 'grensverleggend samenwerken'	21
5.	Samen op weg naar een bereikbare regio Zeist	22
Bijlage I	Maatregelen en effecten mobiliteitsmanagement	24
Bijlage II	Interviews en groepsdiscussie	25
Colofon		26

Voorwoord

Het begrip 'Utrechtse Heuvelrug' is onder Nederlanders stevig gevestigd en is een sterk merk, dat zich duidelijk onderscheidt van andere gemeenten. Sleutelbegrippen hierbij zijn: kwaliteit, maatwerk, betrouwbaar en professioneel, duurzaam, rust en groen.

Wordt dit mooie profiel ook optimaal gebruikt of blijven er kansen liggen?

In mei 2006 is het onderzoek Grensverleggend Samenwerken op de Heuvelrug gereed gekomen. Hierin is vanuit de kernwaarden ingegaan op deze centrale vraag.

Bereikbaarheid is één van de thema's die benoemd zijn in dat onderzoek en met dat thema is nog te weinig gedaan. De verslechterende bereikbaarheid van Zeist is al jaren een issue. Bewoners en bezoekers hebben er voortdurend mee te kampen en het onderwerp staat hoog op de agenda van lokale ondernemers. In de loop van de tijd is er nauwelijks wat verbeterd en er zijn voldoende redenen om aan te nemen dat de bereikbaarheid verder zal verslechteren als er niet snel iets gebeurt. Ondernemersvereniging Zakelijk Zeist en Rabobank Utrechtse Heuvelrug hebben daarom opnieuw onderzoek uit laten voeren om de belangrijkste knelpunten nog eens helder op een rij te zetten en daarbij aandacht te besteden aan de gevolgen en mogelijke oplossingen.

Het initiatief om de bereikbaarheid van en in de regio nader te onderzoeken, ligt bij Ondernemersvereniging Zakelijk Zeist en de Rabobank Utrechtse Heuvelrug. Het resultaat dat nu voor u ligt, is tot stand gekomen door de enthousiaste inbreng van aansprekende personen en bedrijven uit het regionale bedrijfsleven. Deze unieke studie geeft inzicht in de knelpunten en draagt concrete oplossingsrichtingen aan om de bereikbaarheid te verbeteren met behoud van onze unieke waarden.

De lokale overheden en het bedrijfsleven staan voor de opdracht om de kansen tot verbetering op te pakken. Daarvoor is visie, durf en focus van de gemeenten voor noodzakelijk en het bedrijfsleven zal zich gezamenlijk moeten inzetten voor onze Heuvelrug.

Tot slot gaat onze dank uit naar de initiatiefnemers van dit project. Verder danken wij de ondernemers die aan de totstandkoming van het rapport hebben meegewerkt, voor hun betrokkenheid, kennis en inzet.

In het bijzonder gaat onze dank uit naar de deelnemende grotere werkgevers, KNVB, PGGM, Achmea, Triodos en Figi.

Theo Ruijs
Voorzitter
Zakelijk Zeist

Jan Berkhof
Directeur Bedrijven
Rabobank Utrechtse Heuvelrug

1. Schets van de regio

1.1. Inleiding

Zeist heeft zich in de 20e eeuw ontwikkeld tot een gemeente met een regionale functie wat betreft winkelaanbod, zorginstellingen, scholen en voorzieningen op het gebied van sport, cultuur en recreatie. Het economisch draagvlak van deze voorzieningen wordt niet alleen door de 60.000 inwoners van Zeist bepaald, maar ook door die uit omliggende plaatsen zoals Driebergen, Doorn, Bunnik, Soesterberg, Bilthoven en De Bilt.

De positie van Zeist op dit vlak is inmiddels minder vanzelfsprekend geworden. Veenendaal en Houten beconcurreren Zeist steeds meer en investeren in dat kader nadrukkelijk in hun bereikbaarheid. Ook door de schaalvergroting van gemeenten (Utrechtse Heuvelrug en De Bilt) wordt de positie van Zeist als centrumgemeente minder vanzelfsprekend. Zeist zal zich dan ook proactief moeten opstellen voor het behoud van haar concurrentiepositie. Een klantvriendelijke en gastvrije bereikbaarheid van Zeist is daarvoor een randvoorwaarde. Het dichtslibben van de toegangswegen van Zeist is dan ook een aandachtspunt van de eerste orde.

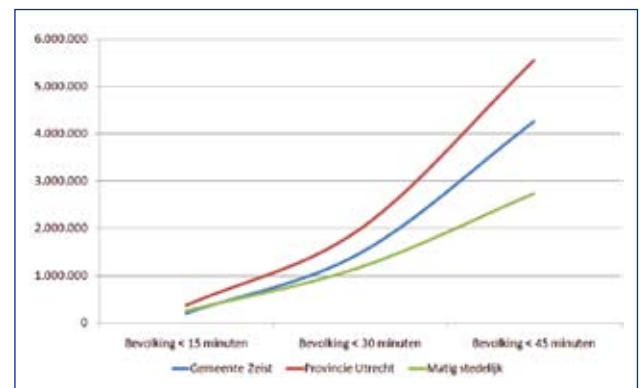
Een bijzonder sterke positie heeft Zeist als vestigingsplaats van landelijke en vaak ook Europese hoofdkantoren van ondernemingen en instellingen als PGGM, Achmea, Glaxo, KNVB, Hay, Heinz, Wereld Natuur Fonds en de Vogelbescherming. Deze organisaties zijn op zich Zeist-onafhankelijk. Zij kunnen zich overal in Nederland vestigen en zullen dat doen als hun bedrijfs- of instellingsbelang daar aanleiding toe geeft. Dat kan het geval worden indien het verkeer te veel tijd van hun medewerkers en bezoekers gaat kosten.

Ten slotte kent de Utrechtse Heuvelrug landelijk gezien veel congres- en conferentieaccommodaties. Deze faciliteren elders gevestigde bedrijven en organisaties om hun relaties in deze regio voor vergaderingen, seminars, congressen etc. te ontvangen. Een tijdige bereikbaarheid is voor de organisatoren van deze activiteiten een belangrijk criterium waarop zij een accommodatie selecteren. Zeist speelt alleen in de afweging mee als de bereikbaarheid geen hindernis vormt.

1.2. Ligging Zeist

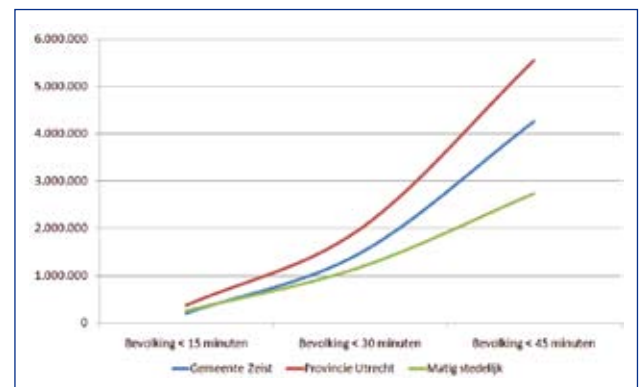
Bereikbaarheid is dus om meerdere redenen een belangrijke issue voor Zeist. De centrale ligging van de gemeente in Nederland en de ontsluiting via drie rijkswegen, een uitgebreid provinciaal wegennetwerk en een spoorweg doet een goede

bereikbaarheid vermoeden. Deze strategische ligging blijkt ook uit de omvang van het achterland. In onderstaande twee figuren wordt het aantal personen weergegeven dat vanuit Zeist – respectievelijk via de weg en het spoor - te bereiken is binnen een bepaalde reistijd. Hieruit blijkt dat het achterland van Zeist een stuk groter is dan gemiddeld in matig stedelijke gebieden.



Figuur 1.1: Omvang achterland via de weg

Bron: Abf Research, 2003.



Figuur 1.1: Omvang achterland via het spoor

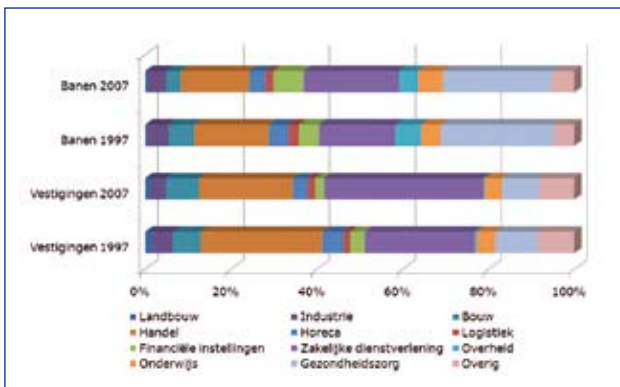
Bron: Abf Research, 2003.

Een dusdanig groot achterland biedt economische potentie. Als deze bevolking Zeist echter maar met moeite kan bereiken, zullen economische kansen onbenut blijven. Sterker nog: het kan de concurrentiepositie van de gemeente en het draagvlak voor het aanwezige bedrijfsleven in gevaar brengen. Zo zullen bijvoorbeeld consumenten minder snel geneigd zijn om in Zeist te winkelen of te recreëren en kiezen voor een stad die sneller bereikbaar is. Maar ook kan de slechte bereikbaarheid de werving van personeel door het Zeister bedrijfsleven bemoeilijken. Een goede bereikbaarheid is een voorwaarde om het economisch potentieel van de gemeente optimaal te benutten.

1. Schets van de regio

1.3. Bedrijfsleven

In de gemeente Zeist valt de sterke aanwezigheid van de zakelijke dienstverlening op. Deze sector is in de afgelopen 10 jaar dan ook fors gegroeid. Ook in totaliteit is het Zeister bedrijfsleven in deze periode sterk in omvang toegenomen. Het aantal bedrijfsvestigingen nam met 53% toe ten opzichte van 24% groei in Nederland en 51% in de provincie. Als naar de ontwikkeling van het aantal banen wordt gekeken, blijken zowel de financiële sector als de zakelijke dienstverlening in de afgelopen 10 jaar sterk te zijn gegroeid. Met name bij de financiële instellingen heeft een forse schaalvergroting plaatsgevonden.



Figuur 1.2: Ontwikkeling banen en vestigingen

Bron: CBS

Het totaal aantal banen in Zeist is sinds 1997 met 15% gegroeid van 30.300 tot 34.700.

De groei blijft hiermee achter bij zowel het landelijke (+17%) als provinciale (+23%) beeld.

1.4. Bedrijventerreinen

Bedrijfslocaties vormen een belangrijke bepalende factor voor de verkeersstromen in een gemeente. De gemeente Zeist telt 7 bedrijvenlocaties die staan weergegeven in onderstaande kaart. De totale netto oppervlakte bedrijventerrein in Zeist bedraagt 64 hectare. Dit is weinig vergeleken met andere Utrechtse of matig stedelijke gemeenten. De natuurgebieden die Zeist omringen vormen een sterke USP voor de vestiging van representatieve bedrijven maar tegelijk een beperkende factor bij het uitbreiden van (het aantal) bedrijfslocaties. Op dit moment beschikt de gemeente Zeist nog over 6 hectare uitgeefbaar bedrijventerrein waarvan 4 direct uitgeefbaar. Ook dit is relatief weinig ten opzichte van vergelijkbare gemeenten.



Figuur 1.3: Bedrijvenlocaties Zeist

1. Zeist-West
2. Handelscentrum en Dijnseburgerlaan
3. Fornheseterrein Den Dolder
4. Remia-locatie Den Dolder
5. Autoboulevard (in ontwikkeling)
6. Seyst/Sigmaterrein (in ontwikkeling)
7. Kantorenpark De Breul

Behalve het zakelijke verkeer van en naar de bedrijventerreinen telt Zeist ook de nodige bedrijven op 'solitaire' locaties. Het rapport Grensverleggend Samenwerken op de Heuvelrug (2006) blijkt dat de dienstverlening een sterke peiler is in de Zeister economische huishouding met professionele organisaties op het gebied van de financiële dienstverlening (banken, verzekeringen), hoofdkantoren (landelijk en Europees), toerisme, recreatie en sport (zoals hotels, congrescentra en sportbonden), zorg (instellingen met regionale en landelijke functies) en onderwijs (8 vestigingen voortgezet onderwijs). Waar op bedrijfsterreinen gevestigde bedrijven veelal met name woonwerkverkeer veroorzaken, leiden de hiervoor genoemde grootschalige en kleinschalige bedrijven en instellingen ook tot de nodige verkeersbewegingen, hetzij vanuit andere motieven. Waar deze bewegingen in de knel komen is ook de aanwezigheid van dit type ondernemingen niet meer vanzelfsprekend.

2. Mobiliteit in en rond Zeist

2.1. Mobiliteitsstromen Zeist

In dit hoofdstuk wordt een beeld gegeven van de mobiliteitsstromen in en rond Zeist. Daarbij wordt gebruikt gemaakt van het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON) 2007 van Rijkswaterstaat en van CBS-data met betrekking tot pendelstromen.

2.1.1. Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON)

Het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON) is een continu onderzoek naar de mobiliteit van de Nederlandse bevolking. In het onderzoek worden dagelijks gegevens verzameld over de verplaatsingen van personen. Het gaat om gegevens als het doel van de verplaatsing, de herkomst en bestemming, de vervoerswijze en het tijdstip. Deze gegevens zijn gebruikt om meer inzicht te krijgen in de mobiliteit in de gemeente Zeist. De dagelijkse mobiliteit (gemeten in aantal ritten) in Zeist is vergeleken met de mobiliteit in een aantal referentiegemeenten. Als referentiegemeenten zijn de matig stedelijke vertrek- en aankomstgemeenten in de provincie Utrecht geselecteerd.

Dit zijn:

- Baarn
- De Bilt
- Houten
- Leusden
- Maarssen
- Soest
- Wijk bij Duurstede
- Woerden

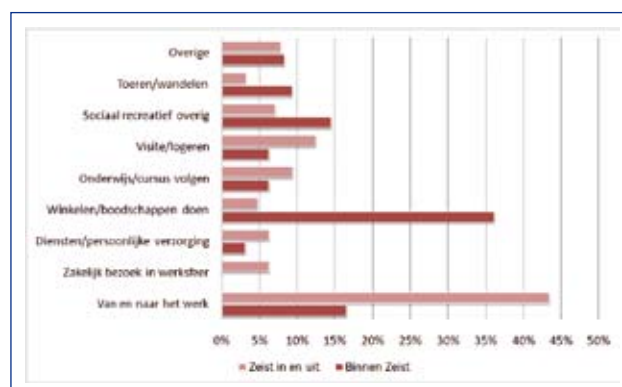
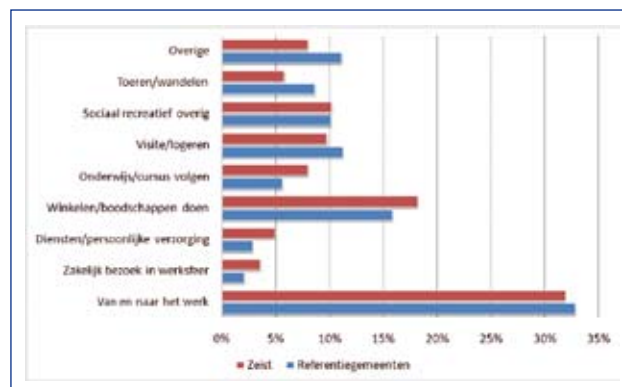
Behalve de vergelijking tussen de totale dagelijkse mobiliteit in Zeist en die in de referentiegemeenten, is onderscheid gemaakt in de in- en externe mobiliteit in Zeist. 'Intern' betreft de ritten die binnen Zeist plaatsvinden en 'extern' de ritten die Zeist in en uit gaan. De meest opvallende resultaten worden in deze paragraaf beschreven.

Motief

Het belangrijkste verplaatsingsmotief in Nederland is het werk. Dit geldt ook voor de verplaatsingen in Zeist en de referentiegemeenten. Op de tweede plaats staat boodschappen doen of winkelen. In onderstaande figuur staat de verdeling van het aantal ritten per motief weergegeven in zowel Zeist als de referentiegemeenten. Dan blijkt dat in Zeist de verplaatsingsmotieven op enkele punten afwijken van die in de referentiegemeenten. Zo bevestigt figuur 2.1 dat in Zeist

het volgen van onderwijs of een cursus (denk aan het belang van de congressector en het voortgezet onderwijs), zakelijk bezoek (denk aan alle dienstverleners en hoofdkantoren), diensten/persoonlijke verzorging (de zorgsector) en winkelen of boodschappen doen relatief belangrijke verplaatsingsmotieven in Zeist zijn.

Als gevolg van de grote in- en uitstroom van niet-Zeistenaren die in Zeist werken en Zeistenaren die niet in Zeist werken, is voor ruim 40% van het verkeer dat Zeist in en uit gaat woonwerkverkeer het motief. Voor het interne verkeer is winkelen of boodschappen doen veruit het belangrijkste verplaatsingsmotief.



Figuur 2.1: Verplaatsingsmotief

Bron: MON, 2007

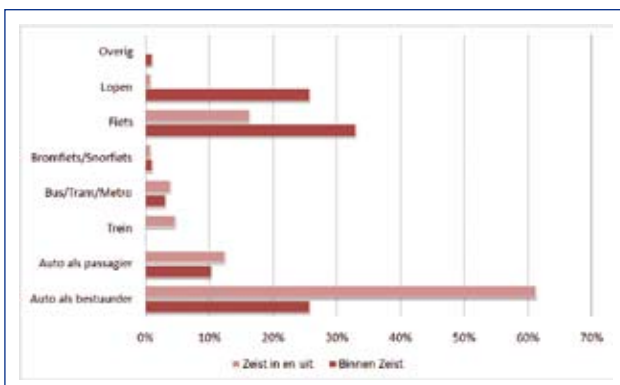
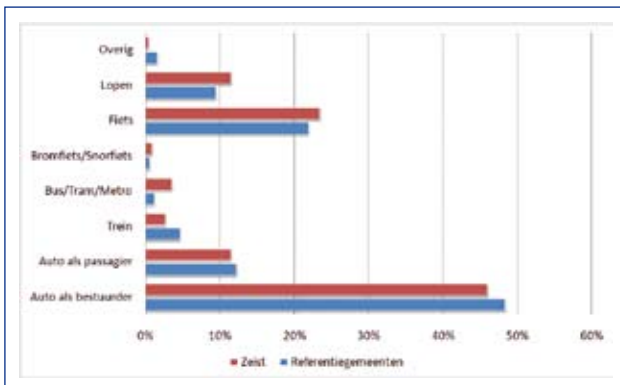
Vervoermiddel

Aangezien de knelpunten zich vooral voordoen op de weg is het aantal ritten dat met de auto wordt gemaakt het meest relevant. In onderstaande figuren staat de verdeling van het aantal ritten per vervoermiddel weergegeven. Ook hierbij is enerzijds het onderscheid gemaakt tussen Zeist en de referentiegemeenten en anderzijds tussen ritten binnen Zeist en Zeist in en uit. Dan blijkt dat de auto bij verplaatsingen in Zeist net iets minder vaak wordt gebruikt dan bij verplaatsingen in de

2. Mobiliteit in en rond Zeist

referentiegemeenten. Maar ook de trein als vervoermiddel blijft achter in Zeist. In Zeist wordt juist vaker van de fiets of de bus gebruik gemaakt of men gaat te voet. Vanzelfsprekend loopt of fietst men vooral voor verplaatsingen binnen Zeist. Maar ook voor ritten die Zeist in gaan wordt veelvuldig van de fiets gebruik gemaakt. Het relatief hoge fietsgebruik in Zeist werd ook al geconstateerd in het MON 2004 waarin werd aangegeven dat Zeist op de 10e plaats staat in de top 10 van steden wat betreft fietsgebruik.

De auto is het meest gebruikte vervoermiddel bij het verkeer dat Zeist in en uit gaat. Het openbaar vervoer valt hierbij in het niet. De beperkte rol van het openbaar vervoer wordt mede veroorzaakt door de ligging van het station Driebergen-Zeist: bij de meeste referentiegemeenten ligt het station op wandelafstand van het centrum terwijl deze in Zeist ver daarbuiten ligt. Binnen Zeist wordt vooral gelopen en gefietst.

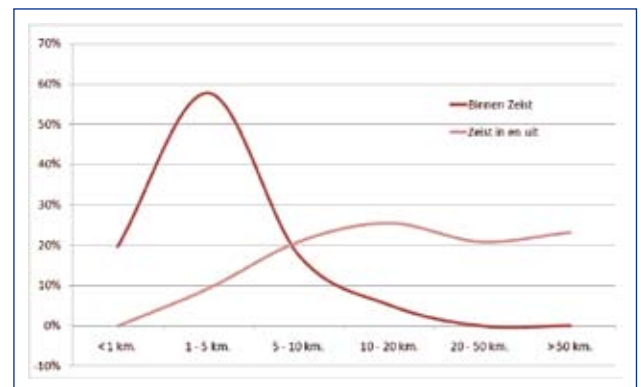
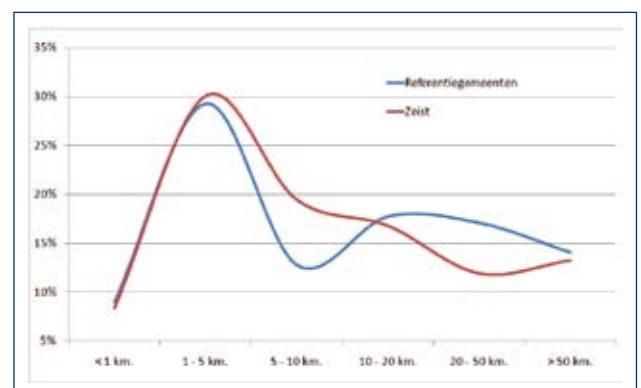


Figuur 2.2: Vervoermiddel

Bron: MON, 2007

Reisafstand

Als naar de afstand van de verplaatsingen wordt gekeken, valt op dat het aandeel verplaatsingen over langere afstand (meer dan 20 kilometer) in Zeist kleiner is dan in de referentiegemeenten. De gemiddelde verplaatsingsafstand is in Zeist dan ook lager (19 kilometer) dan in de referentiegemeenten (22 kilometer). Vanzelfsprekend vinden de korte verplaatsingen hoofdzakelijk binnen Zeist plaats en de langere verplaatsingen Zeist in of uit.



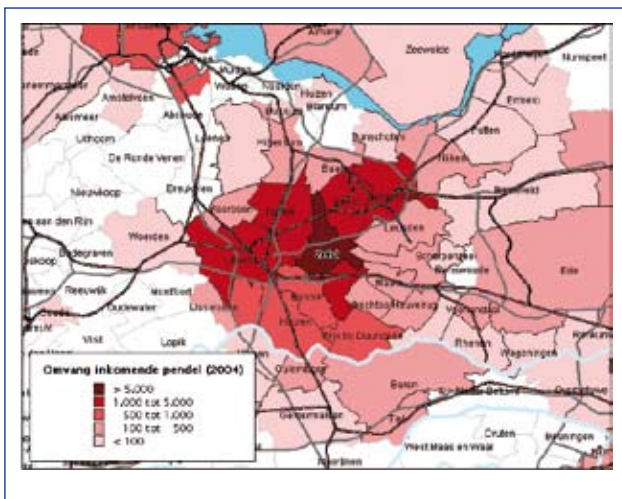
Figuur 2.3: Reisafstand

Bron: MON, 2007

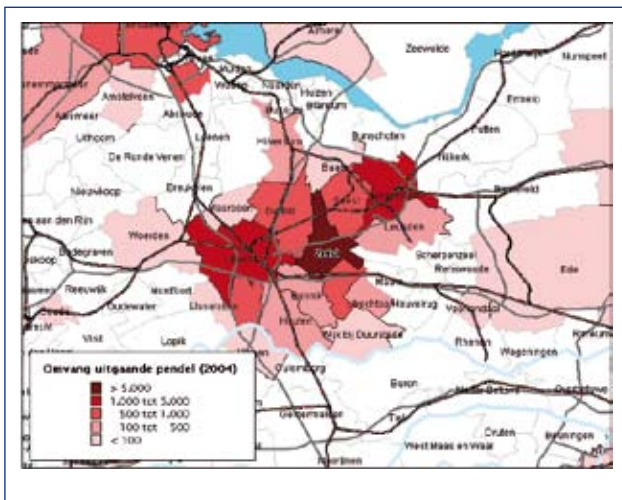
2. Mobiliteit in en rond Zeist

2.1.2. Pendel

Zeist heeft een belangrijke werkfunctie voor de regio. Het aantal banen ligt een kwart hoger dan de omvang van de beroepsbevolking. Dit is het niveau van zeer sterk stedelijke gebieden en opvallend hoog voor een matig stedelijke gemeente. Deze sterke werkfunctie brengt een forse inkomende pendelstroom met zich mee. Dagelijks pendelen ruim 20.000 forensen naar Zeist. Tweederde van hen is afkomstig uit de provincie Utrecht. De belangrijkste plaatsen waar deze forensen vandaan komen zijn Utrecht, Amersfoort, De Bilt, Driebergen-Rijsenburg en Soest. De herkomst van de pendelaars staat weergegeven in onderstaande kaart.



Figuur 2.4: Inkomende pendel Zeist, 2004

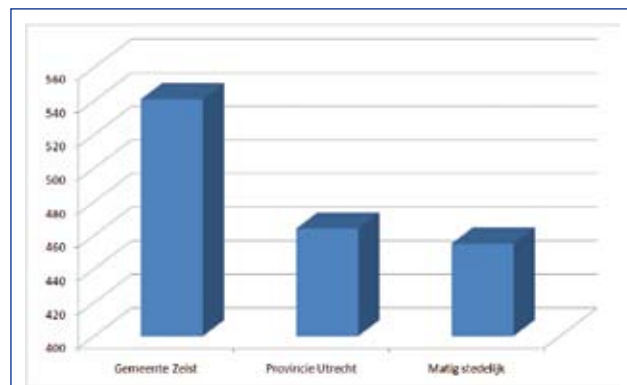


Figuur 2.5: Uitgaande pendel Zeist, 2004

Naast het dagelijks inkomende werkverkeer telt Zeist ook de nodige forensen die voor hun werk Zeist uitgaan. Wel is deze stroom een stuk kleiner dan de inkomende pendel. Het gaat in totaal om 12.400 personen wat 45% van de Zeister beroepsbevolking is. Een derde van hen werkt in Utrecht. Daarnaast zijn Amersfoort en De Bilt belangrijke werkverschaffers voor de inwoners van Zeist. In figuur 2.5 staan de uitgaande pendelstromen in kaart weergegeven.

2.1.3. Voertuigenbezit

De bevolking van Zeist bezit relatief veel personenauto's, zo blijkt uit figuur 2.6. Het gemiddeld aantal personenauto's per 1.000 inwoners ligt in Zeist een stuk hoger dan het gemiddelde in de provincie en matig stedelijke gemeenten. Relatief veel huishoudens in Zeist beschikken over een tweede auto, wat samenhangt met het opleidings- en inkomensniveau in de gemeente. En de gemiddelde huishoudenomvang in Zeist ligt laag, wat ook bijdraagt aan het hoge autobezit.



Figuur 2.6: Personenautobezit

Bron: CBS

2. Mobiliteit in en rond Zeist

2.2. Verwachte ontwikkeling mobiliteit

Hoewel er jaarlijks maximaal 200 woningen bijkomen, is de verwachting dat het aantal inwoners van Zeist de komende jaren niet substantieel zal groeien. Dit heeft onder andere te maken met een afname van de gemiddelde woningbezetting. De nieuwe woningen worden gerealiseerd op inbreidingslocaties en in Den Dolder-Noord. Het aantal nieuwe arbeidsplaatsen zal de komende jaren naar verwachting beperkt blijven. De beperkte groei van zowel het aantal inwoners als arbeidsplaatsen zal normaliter leiden tot een beperkte mobiliteitsgroei.¹ In het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan² wordt echter toch uitgegaan van groei van de (auto-)mobiliteit door:

- de toename van het autobezit
- de economische groei
- de toename van de hoeveelheid vrije tijd
- de toename van het aantal tweeverdieners
- de (beperkte) ontwikkeling van bedrijventerreinen in Zeist (Sigma, Dijnselburg, Autoboulevard).

Bovendien zijn de regio's Utrecht en Amersfoort economische groeicentra met forse ontwikkelingen: Leidsche Rijn (30.000 woningen, 1.000.000 m² kantoor), Utrecht Centrum Plan (350.000 m² kantoor, 30.000 m² winkels), Amersfoort Vathorst (10.900 woningen), Amersfoort Werkstad (70 ha. bedrijventerrein). Deze ontwikkelingen veroorzaken een forse mobiliteitsgroei in twee regio's, waar Zeist middenin ligt. Er zijn dan ook uitstralingseffecten te verwachten.

Daarnaast ligt Zeist in een ecologisch en landschappelijk waardevol gebied, met recreatieve mogelijkheden. Met de aanwijzing van de Utrechtse Heuvelrug (ten zuiden van de A12) als Nationaal Landschapspark zou een toename van het bezoek kunnen ontstaan, onder andere in de dagrecreatie (doorgaand verkeer).

De beoogde kwaliteit en de wijze waarop het autoverkeer afgewikkeld kan worden op de as Utrechtseweg – Dribergseweg ('de ruggengraat') hebben een directe relatie met de verkeersstructuur in de gemeente Zeist.

Het is dus vooral de groei van het doorgaande regionale verkeer en het woonwerkverkeer dat de problemen veroorzaakt. Hierdoor worden de Zeister voorzieningen voor zowel consumenten (toeristen, winkelend publiek en bezoekers van andere consumentgerichte voorzieningen), werknemers als overige (zakelijke) bezoekers steeds moeilijker bereikbaar. Hiermee wordt het draagvlak van de betreffende voorzieningen in gevaar gebracht. De gemeente Zeist zal zich moeten afvragen welke verkeersstromen zij wil faciliteren of juist wil ontmoedigen al naar gelang de gewenste economische ontwikkeling van de gemeente. Afstemming tussen de verschillende betrokken overheden is hierbij noodzakelijk.

2.3. Het belang van een goede bereikbaarheid

Over het algemeen is de literatuur het er over eens dat infrastructuur een stimulerende werking heeft op economische processen en activiteiten. Het kan zowel een push- als pullfactor zijn. Uit onderzoek blijkt dat na ruimtegebrek, een slechte bereikbaarheid voor bedrijven de belangrijkste reden voor vertrek is (pushfactor). De 'nood' moet echter wel hoog zijn om een bedrijf aan te zetten tot verhuizen. Zolang bedrijven op hun vestigingsplaats niet met onoverkomelijke problemen kampen, wordt verplaatsing maar zelden overwogen (EZ, 1997). Bereikbaarheid is naast een pushfactor ook een pullfactor: bedrijven geven aan dat voldoende ruimte en een goede bereikbaarheid (over de weg) een belangrijke aantrekkende factor is (pullfactor). Onderzoek laat zien dat bedrijven – vooral de zakelijke dienstverlening, die sterk vertegenwoordigd is in Zeist - een duidelijke voorkeur hebben voor locaties aan de stadsranden nabij snelwegen of uitvalswegen. (NEI, 2000a). Bij de vestigingsplaatskeuze voor nieuwe bedrijven is bereikbaarheid hoofdzakelijk een pushfactor (slechte bereikbaarheid is een beperking) en in mindere mate een pullfactor.³

¹ Bron: Parkeerbeleidsnota Zeist, 03 mei 2004.

² Bron: Gemeente Zeist, 27 maart 2001.

³ De onderbouwing van de Nota Ruimte: Ruimte, mobiliteit en milieu. Milieu- en NatuurPlanbureau, 2004.

2. Mobiliteit in en rond Zeist

Omzetverlies door verslechterde bereikbaarheid Rivierenland

Uit de Enquête Regionale Bedrijfsontwikkeling blijkt, dat een verslechterde bereikbaarheid de regio Rivierenland een omzetverlies oplevert van 100 miljoen euro. Alle redenen om (toekomstige) knelpunten in de infrastructuur aan te pakken. De Kamer van Koophandel bepleit in het belang van ondernemers bij overheden mogelijke oplossingen voor knelpunten. Zo voeren zij samen met VNO-NCW het bereikbaarheidsplan Rivierenland uit, dat is gericht op capaciteitsverhoging van de A15, het realiseren van de nieuwe N322 en het in stand houden van de regionale spoorverbindingen. Verder concentreert de Kamer van Koophandel zich op de invoering van een dynamisch verkeersmanagement systeem dat gericht is op de doorstroming in de regio Gorinchem. Grote successen zijn reeds geboekt in de lobby voor de realisatie van de Merwedeburg bij Gorinchem. Ook de verbreding van de A27 staat op het programma. Daarnaast lobbyt de Kamer van Koophandel voor meer aandacht voor de functie van het onderliggende wegenwet ten opzichte van het hoofdwegenwet en zijn ze betrokken bij het opstellen van verkeersplannen door gemeenten.

Mobiliteit in Zeist samengevat

Zeist heeft een belangrijke werkfunctie voor de regio wat een forse inkomende pendelstroom met zich meebrengt. In absolute zin nemen forensen dan ook de grootste mobiliteitstroom voor hun rekening. Vergeleken met andere gemeenten in de regio vormen in Zeist bovendien onderwijs, winkels en zakelijke bezoeken belangrijke motieven in de totale mobiliteitsstroom. Deze reizigers en sectoren zullen dan ook de hinder ondervinden van de slechte bereikbaarheid. De verwachting is dat de mobiliteit in Zeist door verschillende oorzaken in de toekomst verder zal toenemen. Naast het verkeer dat Zeist zelf als bestemming heeft, wordt ook een groei van het regionale autoverkeer verwacht.

3. Knelpunten

Er is reeds veel geschreven over de problemen rondom de bereikbaarheid van Zeist. In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de belangrijkste knelpunten. De knelpunten komen voort uit de inventarisatie van mobiliteitsproblemen door de VVD in Zeist (die als input heeft gediend voor de provinciale mobiliteitsnotitie), de ideeëninventarisatie die is gehouden voor het centrum van Zeist en uit de interviews en de groepsdiscussie die zijn gehouden met verschillende grote bedrijven en zelfstandige ondernemers uit Zeist. De locaties van de knelpunten staan weergegeven in onderstaande kaart.



Figuur 3.1: Locaties knelpunten

Knelpunt 1

Locatie

N225/Utrechtseweg tussen De Bilt en Zeist vanaf Motel Van der Valk tot aan kruising Schaerweijdelaan en omgekeerd. Betreft een tweerichtingsweg met verkeerslichten en veel kruisend auto- en fietsverkeer en is een hoofddoorgangsroute tussen Utrecht en Zeist.

Probleem

Congestie in ochtend- en avondspits. Daarbuiten redelijke tot goede doorstroming.

Knelpunt 2

Locatie

Driebergseweg vanaf de Laan van Beek en Roijen richting A12 en omgekeerd. Betreft een tweerichtingsweg met verkeerslichten en veel kruisend auto- en fietsverkeer en is een hoofddoorgangsroute vanuit Zeist naar NS Station Driebergen en A12 en omgekeerd.

Probleem

Congestie in ochtend- en avondspits met veiligheidsaspecten voor fietsers (2 grote middelbare scholen liggen aan deze route). Ook buiten de spits enige congestie. Filevorming is toegenomen als gevolg van het weghalen van de voorsorteerstrook bij de Breullaan.

Knelpunt 3

Locatie

Koelaan, Sportlaan, Koningin Julianalaan (hoofddoorgangsroute tussen Zeist en Bunnik). Betreft een tweerichtingsweg met verkeerslichten. Koningin Julianalaan (laatste deel aan Bunnikse kant) is een woonstraat met 30 km-beperking.

Probleem

Vooraf congestie in de spits.

Vooruitzichten

De zuidwestelijke verkeersontsluiting van Zeist richting de A12 is één van de knelpunten die aan de orde wordt gesteld binnen het project Salto A12.⁴

Gemeente Bunnik is bereid samen met Zeist ten behoeve van de Zeister verkeersbewegingen de mogelijkheid van een bypass om Bunnik naar de A12 te onderzoeken. Ter voorkoming van overlast in Zeist dient deze oplossing beperkt te blijven tot een verplaatsing van de huidige verkeerscapaciteit, niet tot een uitbreiding.

⁴ Het project A12 SALTO moet een duurzame oplossing bieden voor de regionale verkeersproblematiek in het Kromme Rijngebied (Houten - Bunnik). Mede door de regionale groei is de verkeersdruk in dit gebied sterk toegenomen. In de pe-riode tot 2020 zijn ingrijpende verkeersmaatregelen nodig, te beginnen met een mogelijke extra aansluiting van Houten op het rijkswegennet en aanvullende verkeersmaatregelen in het buitengebied van Bunnik.

3. Knelpunten

Knelpunt 4

Locatie

Dolderseweg (N 238) in de richting van kruising met de Amersfoortseweg (N 237) en in de richting Soest (N234). Betreft een tweerichtingsweg met verkeerslichten en is hoofddoorgangsroute vanuit Zeist richting A27, A28 en A1 en andersom.

Probleem

In ochtend- en avondspits vooral zware congestie. Op dit moment wordt de situatie in de spits al nijpend. Files staan naar beide kanten regelmatig tot vlak bij de afslagen van Den Dolder.

Vooruitzichten

Bedreigingen voor verdere overbelasting van de N238 zijn:

- woningbouw 4e kwadrant Den Dolder
- woningbouw Soest
- woningbouw Huis ter Heide en Abrona
- woningbouw Soesterberg
- Recreatief verkeer van het nieuw te ontwikkelen vliegveld
- Omleiding verkeer lokale Dolderseweg als gevolg van afsluiting spoorwegovergang.
- Mogelijke nieuwe aansluiting op de Dolderseweg ter hoogte van de Andreas Foxlaan wat zal leiden tot extra oponthoud door stoplicht dat vaker/langer op rood staat.

Knelpunt 5

Locatie

Spoorwegovergang op N225 bij station Driebergen-Zeist

Probleem

Spoorwegovergang is gelijkvloers wat een gebrekkige doorstroming van het verkeer veroorzaakt. Daarnaast zorgt het kruispunt met de Breullaan tot veel oponthoud.

Stand van zaken

In 2013 staat een totale herinrichting van het stationsgebied Driebergen-Zeist gepland. Deze herinrichting houdt ondermeer een uitbreiding en aanpassing van het spoor in alsook de ondertunneling van de Hoofdstraat (N225) waardoor deze het spoor niet meer gelijkvloers kruist. Tevens wordt rekening gehouden met een verbreding van de N225 tot 2x2 rijstroken met opstelstroken en een fietspad aan beide zijden van de N225.⁵ De verwachting is dat de werkzaamheden in 2011 zullen starten. Het is van belang nu reeds plannen te ontwikkelen voor een tijdelijke bypass voor het verkeer gedurende de te verwachten langdurige werkzaamheden aan dit project, teneinde de bereikbaarheid van Zeist op niveau te houden.

⁵ Bron: www.stationsgebieddriebergenzeist.nl.

Knelpunt 6

Centrum Zeist

Uit de ideeëninventarisatie die onlangs is gehouden voor het kerngebied van Zeist blijkt dat een integraal verkeer- en parkeerplan nodig is om de ambitie van een sterk en goed functionerend centrumgebied in te vullen en uit te bouwen. Momenteel wordt het centrumgebied van Zeist gekenmerkt door een complexe en onoverzichtelijke verkeer- en parkeersituatie. Het idee is geopperd om het SKG (Stedelijk Kerngebied) van een kloksgewijs verkeercirculatieschema te voorzien. Voor het openbaar parkeren binnen het SKG wordt gedacht aan een driehoeksschema bestaande uit drie openbare parkeerclusters (west, noord en oost).

Knelpunt 7

Openbaar vervoer

Behalve de knelpunten op specifieke locaties, is geconstateerd dat het openbaar vervoer in Zeist te wensen overlaat. De kern van het probleem ligt bij de busverbinding tussen station Driebergen-Zeist en het centrum van Zeist. Hier is geen sprake van doorstromingsvoorzieningen waardoor het busvervoer – samen met het andere wegverkeer – stagneert. Dit komt de betrouwbaarheid – en daarmee het gebruik - van het openbaar vervoer niet ten goede. Maar ook de aansluiting tussen NS-station (Driebergen-Zeist maar ook Den Dolder) en de overige werklocaties in Zeist is beperkt waardoor het voor veel werknemers niet aantrekkelijk is om met het openbaar vervoer naar Zeist te reizen. Ten slotte blijkt de busverbinding tussen Utrecht Centraal en Zeist niet optimaal te zijn.

Behalve de bereikbaarheid van Zeist vanuit de regio is ook de bereikbaarheid van Zeist vanuit de rest van Nederland in het geding. Diverse betrokken maken zich zorgen om het mogelijk verdwijnen van Driebergen-Zeist als intercity-station. Bovendien is een aansluiting op de Randstadspoor. gewenst. Een goede bereikbaarheid per spoor is immers van groot belang voor Zeist als centraal gelegen gemeente in Nederland. Als Zeist hierin 'de boot mist' gaat dat ten koste van de concurrentiepositie van de gemeente en blijven kansen onbenut.

3. Knelpunten

Uit het interview dat is gehouden met de gemeente Utrechtse Heuvelrug is gebleken dat deze gemeente het nodige heeft ondernomen om de openbaar vervoerverbindingen (zowel lokaal als regionaal) te verbeteren met als resultaat meer lijnen en hogere frequenties. Hierin is samengewerkt met diverse andere overheden (zoals de provincie en de BRU). Dergelijke voorbeelden laten zien dat er in dit opzicht veel mogelijk is en dat een actieve opstelling van de gemeente hierin van groot belang is.

Knelpunten samengevat

De belangrijkste knelpunten in de bereikbaarheid van Zeist zijn de volgende:

1. Utrechtseweg (congestie)
2. Driebergseweg (congestie)
3. Verbinding Bunnik/A12 (congestie)
4. Dolderseweg (N238) (congestie)
5. Spoorwegovergang station Driebergen-Zeist (gelijkvloers waardoor slechte doorstroming)
6. Centrum Zeist (verkeer- en parkeersituatie)
7. Openbaar Vervoer (spoor en bus, lokaal en regionaal)

Artikel uit Management Team | 26-06-2008

People, Ideas, Nature, Creativity-congres. Ofwel: PINC Daar moet je bij zijn. Maar eerst: er komen

Bij een Management Team met als thema privé past een congres waar 'people' centraal staan. PINC dus. Ik heb er zin in.

Voorafgaand aan het congres krijgen alle deelnemers een herinneringsmail waarin de spelregels nog eens goed worden doorgenomen: "We beginnen exact om 09.00 uur, maar vanaf 08.00 uur staat er koffie, thee, jus d'orange, witte bolletjes met hagelslag, bruine broodjes met kaas, yoghurt en vers fruit. Zeker voor degenen die nog nooit geweest zijn: ga op tijd van huis!"

Mede door de waarschuwing besluit ik vroeg van huis te gaan, dan ontbijt ik wel op de congreslocatie (Hotel Figi in Zeist).

Om kwart over zeven verlaat ik dus mijn woning, om keurig aan te sluiten in de file op de A1.

07.45. Ik zit nog steeds op de A1. Ach, straks op de A27 stroomt het vast wel door.

08.10. Ik ben bijna op de A27.

08.30 Ik zit op de A27! Klein minpuntje: ook die staat zo vast als een huis. Ik bereid me voor op een ontbijtloze congresdag.

08.45. Nog steeds op de A27. En ze beginnen exact om 09.00 uur! Ik hoop dat ik na de opening ongemerkt kan binnenglippen.

08.50 Mijn stralende humeur is inmiddels volledig aan diggelen. Al mijn medeweggebruikers heb ik inmiddels de meest vreselijke ziekten toegewenst.

9.00 Waarom kan de organisatie van zo'n prestigieus congres geen geschikte locatie vinden waar we fileloos naartoe kunnen?

Of beginnen op een tijdstip waarop we geen last hebben van files? (07.00 of 11.00 uur). Maak er anders een videoconferentie van.

Anything but this!

09.25 Eindelijk! De afslag Zeist! Daar stond ook iets over in het mailtje van de organisatie: 'Wat we wel weten is (zeker als je laat bent) dat die laatste drie kilometers vanaf de snelweg altijd een ramp zijn. De combinatie van stoplicht en spoorwegovergang is kennelijk niet goed te regelen.'

09.50 Ik wil de Bond Tegen Het Vloeken niet tegen me in het harnas jagen, maar stelt u zich hier het vakjargon van een bouwvakker voor die zojuist met een moker op zijn duim heeft geslagen! Ik sta nog steeds vast bij de spoorwegovergang.

10.20 En jawel hoor. Hotel Figi. Ik heb het gevonden. Kan geen parkeerplaats vinden, maar ach, daar heb ik ook eigenlijk geen behoefte meer aan. Sorry mensen, maar Het Zit Me Tot Hier! Jammer van PINC. Ik ben klaar met deze ochtend! Ondanks de mooie belofte waarmee de organisatie haar herinneringsmailtje afsloot: 'Laat je niet gek maken, neem wat extra reistijd, dat voorkomt ergernis.

Zodra je in Figi komt, ben je het verkeer vergeten, daar zorgen we voor! Ik zal helaas nooit weten of het waar was.

4. Oplossingsrichtingen

4.1. Huidige gemeentelijk beleid (GVVP)

Binnen de gemeente Zeist is het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) een strategisch beleidskader voor de periode 2001-2011 op het gebied van mobiliteit, verkeer en vervoer. In het GVVP zijn doelstellingen en beleidskaders opgenomen en is de toekomstige verkeerstructuur voor Zeist vastgelegd.

In het GVVP wordt gesteld dat in algemene zin een afname van de bereikbaarheid (zowel voor het autoverkeer als het openbaar vervoer) een nadelig effect heeft op de economische positie en potentie. Als voorbeeld hiervan wordt de beperkte regiofunctie van het centrum van Zeist genoemd.

Volgens het GVVP is het van groot belang om als eerste die maatregelen te treffen, die bijdragen aan het verminderen van de problematiek, zonder dat fysieke ingrepen of andere infrastructurele maatregelen aan de orde zijn. Hierbij wordt gedoeld op maatregelen in de sfeer van (dynamisch) verkeersmanagement en andere maatregelen die het verkeer of verkeersgedrag beïnvloeden. In deze paragraaf worden de voorgestelde maatregelen toegelicht.

4.1.1. Voorgestelde maatregelen GVVP

Verkeersmanagement

Bij verkeersmanagement wordt het autoverkeer gestuurd via gewenste routes die duidelijk worden aangegeven en op een 'natuurlijke' wijze bijdragen aan de verdeling van het verkeer. Hierbij kan worden gedacht aan ondersteunende maatregelen als bewegwijzering, elektronische routekeuzesystemen, verkeersdosering en kruispuntaanpassingen.

Het centrum van Zeist kan in de huidige situatie vanuit meerdere richtingen worden benaderd waarbij de verkeersdruk onevenwichtig is verdeeld. De as Utrechtseweg – Driebergseweg is veruit het zwaarst belast waardoor het openbaar vervoer minder goed doorstroomt. Volgens het GVVP is het de opgave om het bestemmingsverkeer naar de woon-, werk- en winkelgebieden evenwichtiger over de bestaande infrastructuur te spreiden, waardoor de bereikbaarheid verbetert. Voor het centrum van Zeist zou hierdoor ook een betere benutting van de bestaande parkeervoorzieningen mogelijk worden. Daarmee zou ruimte ontstaan voor het openbaar vervoer en de verkeershinder op de genoemde wegen kunnen verminderen. Volgens het GVVP zal ook op regionaal niveau door middel van bewegwijzering de routekeuze naar Zeist (of juist niet) worden gemaakt.

Gratis A2 Minder Hinder Proefpas en voordelige vervolgpassen

Rijkswaterstaat doet met de A2 Minder Hinder Proefpas een aanbod aan de individuele dagelijkse A2-autoforens die buiten de drie stadsregio's werkt: drie maanden lang een gratis mogelijkheid voor reizen met de trein en aanvullend openbaar vervoer van woon- naar werkadres. Na drie maanden is drie maal een verlenging van zes maanden mogelijk tegen een oplopende eigen bijdrage van 45%, 60% en 75%. Rijkswaterstaat biedt dit alternatief aan omdat de hinder op de A2 door werkzaamheden naar verwachting gaat toenemen. Via tekstkarren langs de A2 op die trajecten waar hinder wordt verwacht, wordt de A2-automobilist geattendeerd op het OV-alternatief.

Van april tot augustus 2008 is een pilot gehouden. Van die groep reist nu inmiddels een deel met een vervolgpas met een eigen bijdrage van 45%. De proefpashouders uit de pilot zijn vrijwel unaniem zeer tevreden over de A2 Minder Hinder Proefpas, meer dan 90% is zeer tevreden over het gebruik en het initiatief. Uit de pilot blijkt dat op de pas gemiddeld 2,5 keer per week wordt gereisd en dat de auto dus blijft staan.

Bron: www.utrechtbereikbaar.nl

4. Oplossingsrichtingen

Beperken automobiliteit

Voor het beperken van de automobiliteit is een omslag nodig van het gebruik van de auto naar fiets en openbaar vervoer.

Maatregelen zijn nodig om deze vervoersalternatieven aantrekkelijker te maken, waardoor het gebruik hiervan wordt gestimuleerd ten koste van de auto.

Voor het stimuleren van het fietsgebruik geeft het GVP aan dat hiervoor een fietspadennet aangelegd zou moeten worden en dat dit in combinatie met het prioriteren van het fietsverkeer zal leiden tot meer fietsgebruik.

De aanleg van deels vrije en exclusieve businfrastructuur in combinatie met doorstromingsmaatregelen op de kruispunten zou de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer ten goede moeten komen. De concurrentiepositie van de bus ten opzichte van de auto wordt erdoor verbeterd, waardoor meer mensen zullen kiezen voor het openbaar vervoer.

4.1.2. Hoofdverkeersstructuur

In het GVVP vormt de doorgetrokken Krakelingweg - samen met de Driebergseweg, de Laan van Beek en Royen, de Woudenbergseweg, de Zandbergenlaan en de Amersfoortseweg - de ontsluitende randstructuur van Zeist (de zogenoemde 'Z-structuur'). In aansluiting op de realisatie van deze structuur worden in het GVVP de volgende aandachtspunten en randvoorwaarden genoemd:

- Verbeteren van de Krakelingweg en het realiseren van een rechtstreekse aansluiting op de A28: deze weg zal dienen voor het doorgaande verkeer om Zeist en voor de ontsluiting van Zeist vanuit het oosten.
- Het verbeteren van het kruispunt Woudenbergseweg/ Krakelingweg: deze wordt gericht op de afwikkeling van het doorgaande autoverkeer om Zeist heen, bijvoorbeeld door middel van een rotonde.
- Het maximaal benutten van de Amersfoortseweg: deze weg is geschikt om het verkeer van de Utrechtseweg af te leiden. De bereikbaarheid van de kantoren langs de Utrechtseweg en het centrum van Zeist wordt daarmee verbeterd.
- De vormgeving en doorstroming op het kruispunt Utrechtseweg – Amersfoortseweg: met een doseerpunt bij dit kruispunt wordt doorgaand regionaal verkeer via de as Utrechtseweg – Driebergseweg ontmoedigd.

- De Driebergseweg: om het doorgaande regionale autoverkeer te ontmoedigen is het inrichten van doseerpunten voor het autoverkeer met daarbij busstroken een mogelijke oplossingsrichting.
- De vormgeving van het kruispunt Driebergseweg – Laan van Beek en Royen: deze moet worden gericht op het bevorderen van doorstroming van het autoverkeer op de route Laan van Beek en Royen – Driebergseweg. Hierdoor wordt op een meer natuurlijke wijze voor deze route gekozen, boven de route door de Dorpsstraat.
- Het creëren van doorstromingsvoorzieningen voor het openbaar vervoer ten zuiden van de Dorpsstraat naar het station Driebergen - Zeist
- Herinrichting van de Dorpsstraat: deze moet optimaal worden ingesteld op het gebruik van de gewenste routes en gericht zijn op het herverdelen van de ruimte voor langzaam verkeer, openbaar vervoer en gemotoriseerd verkeer.
- Algemeen: een adequate bewegwijzering: deze moet dienen voor het gebruik van de gewenste routes. Hiervoor zijn ook aanpassingen op de rijks- en provinciale wegen nodig.⁶

4.1.3. Uitvoering GVVP

In de discussienotitie 'Recht vooruit of rondjes draaien' (november 2005) wordt door de gemeente de balans opgemaakt wat betreft het succes en de effectiviteit van de maatregelen die naar aanleiding van het GVVP zijn genomen. Hierin wordt aangegeven dat de doorstroming van het verkeer nog niet is verbeterd. Verder geeft de notitie aan dat in de afgelopen jaren op een aantal plaatsen herinrichtingen hebben plaatsgevonden en op een aantal kruisingen rotondes zijn aangelegd. Daarnaast zijn onderhouds- en asfalteringswerkzaamheden uitgevoerd.

In de notitie worden de volgende voorlopige conclusies getrokken ten aanzien van de bereikbaarheid en doorstroming:

- "De externe bereikbaarheid van Zeist is in de afgelopen jaren in zijn totaliteit niet beter of slechter geworden of het zou de toenemende filevorming in de spitsuren moeten zijn, die een negatieve invloed heeft op de bereikbaarheid. Deze toename van filevorming wordt veroorzaakt door een autonome toename van de verkeersproductie. Dit uit zich met name op de Driebergseweg en de Utrechtseweg.
- De interne bereikbaarheid is aanmerkelijk verbeterd als gevolg van de diverse verbeterde kruispunten/rotondes."

⁶Bron: "Samen verkeren ..." Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan Zeist. Gemeente Zeist, maart 2001.

4. Oplossingsrichtingen

Tenslotte blijkt uit de notitie dat zowel burgers als raadsleden over het algemeen (nog) niet tevreden zijn met de huidige verkeerssituatie in Zeist. De aanbeveling wordt gedaan om het onderwerp 'verkeersbeleid' (na de gemeenteraadsverkiezingen in maart 2006) opnieuw op de politieke agenda te brengen.

4.2. Rijksbeleid

Knelpunten in de bereikbaarheid doen zich natuurlijk niet alleen in Zeist voor. De constante groei van mobiliteit in Nederland zorgt voor toenemende druk op de bereikbaarheid. Tegelijkertijd vinden er veranderingen plaats in de taakopvatting van de rijksoverheid. Er is een sterke wens tot deconcentratie, decentralisatie en vermindering van de administratieve lasten. Dat uit zich onder meer in de nadruk op een regionale aanpak van mobiliteits- en bereikbaarheidsproblemen. De veranderende taakopvatting komt voor een groot deel voort uit financiële noodzaak: de rijksoverheid heeft onvoldoende geld om alle problemen op te lossen. Dit leidt op zijn beurt tot twee ontwikkelingen: hernieuwde belangstelling voor publiekprivate samenwerking voor de financiering van infrastructuur en de nadruk op eigen verantwoordelijkheid van locatie-exploitanten en gebruikers voor hun bereikbaarheid. Een ander gevolg van de decentralisatie is de mogelijke versnippering, gebrek aan afstemming tussen lokale beleidsinitiatieven en het verlies van inzicht in de samenhang en het nut van verschillende maatregelen.⁷

Ook in Zeist en omgeving staat in verschillende samenwerkingsverbanden en bestuurslagen (van wisselende samenstelling) het thema bereikbaarheid op de agenda. Het gaat hierbij naast gemeenten en provincies onder andere om de BRU (Bestuur Regio Utrecht), Taskforce Bereikbaarheid Utrecht, samenwerkingsverband Zuidoost Utrecht en het informele overleg tussen de gemeenten en ondernemersverenigingen in Zeist, Utrechtse Heuvelrug, De Bilt en Soest. De aandacht voor publiekprivate samenwerking om de problemen aan te pakken, lijkt vooralsnog beperkt.

4.3. Mogelijkheden voor verbeteren bereikbaarheid

Problemen rond bereikbaarheid of mobiliteit zijn op veel locaties een issue. De overheid wordt er vaak als eerste op aangesproken. Gezien het grote aantal partijen en belangen kan een overheid de problemen echter vrijwel nooit alleen oplossen. Een gebiedsgewijze aanpak is nodig, uitmondend in afspraken over wie wat doet. De overheid kan zorgen voor een betere auto-ontsluiting, betere fietsverbindingen en beter openbaar vervoer. Bedrijven kunnen zelf maatregelen treffen (stimulering fietsen, OV, carpool, telewerken, flexibele arbeidsvoorwaarden e.d.). Aanbieders van mobiliteitsdiensten kunnen hen daarbij behulpzaam zijn.⁸

In deze paragraaf worden vier verschillende typen maatregelen toegelicht die de bereikbaarheid van steden kunnen verbeteren: locatiebereikbaarheid, mobiliteitsmanagement, vervoersmanagement en dynamisch verkeersmanagement. In onderstaand schema wordt aangegeven voor welk type reismotief de betreffende maatregel kan worden ingezet.

	Woon-werk	Zakelijk	Woon-school	Sociaal-recreatief	Goederen
Vervoersmanagement	X	X			
Mobiliteitsmanagement	X	X	X	X	
Locatiebereikbaarheid	X	X	X	X	X
Verkeersmanagement	geen indeling naar reismotief, wel naar type voertuig				

Figuur 4.1: Typen maatregelen per reismotief⁹

⁷ Bron: Iedere locatie krijgt de bereikbaarheid die zij verdient. Raad voor Verkeer en Waterstaat, januari 2004.

⁸ Bron: Mobiliteitsmanagement: Helder en praktisch. Kennisplatform Verkeer & Vervoer, april 2007.

⁹ Bron: Mobiliteitsmanagement: Helder en Praktisch. Kennisplatform Verkeer & Vervoer, Juni 2007.

4. Oplossingsrichtingen

4.3.1. Locatiebereikbaarheid

We spreken van locatiebereikbaarheid als bij ontwikkeling van bedrijventerreinen, kantorenparken, scholencomplexen of ziekenhuizen mobiliteit en bereikbaarheid onderdeel zijn van de plannen. Locatiebereikbaarheid is vooral een doel en mobiliteitsmanagement vormt hierin een middel. Bovendien gaat mobiliteitsmanagement alleen over personenvervoer terwijl locatiebereikbaarheid ook aandacht besteedt aan goederenvervoer.¹⁰

Veluwe Reispas

Veel verblijfsrecreanten komen met de auto naar de Veluwe. Ook dagtochtjes worden vooral met de auto gemaakt. Het openbaar vervoer werd nauwelijks gebruikt, mede door de verspreide ligging van de attracties en van de herkomstgebieden van de bezoekers. Om de toenemende verkeersdruk te gaan tegen is de Veluwe Reispas geïntroduceerd. De Veluwe Reispas - met een boekje met tips voor een dagje uit - is een pas die circa 50 verblijfsaccommodaties (hotels en vakantieparken) op de Veluwe gratis aan hun gasten aanbieden. Met de pas kan één persoon gedurende een dag vrij reizen over alle lijnen van Connexxion op de Veluwe. Voor invoering hiervan maakte 1 op de 25 gasten gebruik van het openbaar vervoer. Na de introductie is dit 1 op de 5 (in 2000). Van de pas-gebruikers laat 60% de auto een dagje staan in ruil voor het openbaar vervoer. Per december 2004 heeft BBA Connex, de nieuwe openbaar vervoerder op de Veluwe de reispas overgenomen van Connexxion.

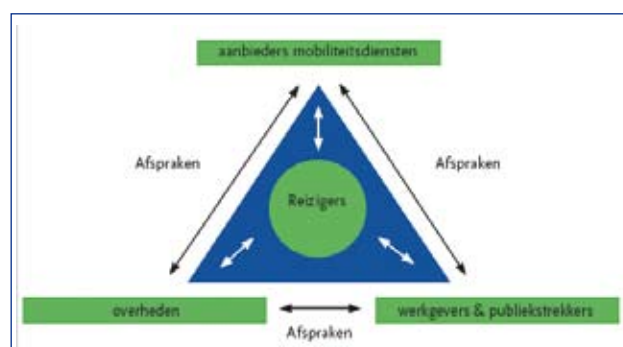
Bron: *Mobiliteitsmanagement: helder en praktisch*. Kennisplatform Verkeer & Vervoer, juni 2007.

De Raad voor Verkeer en Waterstaat heeft in 2004 onderzocht welke problemen er rond bereikbaarheid bestaan, welke manieren er zijn om bereikbaarheid te verbeteren, hoe succesvol die zijn en waar vooruitgang mogelijk is. Uitgangspunt van de Raad was dat ieder die baat heeft bij de bereikbaarheid van een locatie ook zijn verantwoordelijkheid zou moeten nemen (zowel organisatorisch als financieel).¹¹

In de afgelopen jaren is er echter weinig tot niets gebleken van een nieuwe aanpak. Er hebben juist allerlei ontwikkelingen plaatsgevonden op locaties die wat betreft de bereikbaarheid niet geschikt zijn. Als vervolg op het advies uit 2004 heeft de Raad in 2008 daarom de studie 'Einde aan de vrijblijvendheid' gepubliceerd. Deze studie richt zich specifiek op bedrijventerreinen, kantoorlocaties en locaties met grote geclusterde publieksvoorzieningen, omdat op die locaties de problemen het meest zichtbaar en voelbaar zijn. In de studie worden adviezen gegeven richting de verschillende overheden. Specifiek aan gemeenten wordt geadviseerd om op locaties (nieuwe, bestaande en te herstructureren) bij de gronduitgifte of vergunningverlening parkmanagement verplicht te stellen en bereikbaarheid, parkeren en mobiliteitsmanagement hierbij onderdeel te maken van het verplichte basispakket van parkmanagement. Daarnaast adviseert de Raad gemeenten om - als vervolg op het door het Rijk in te voeren puntensysteem mobiliteitsmanagement¹² (of een even effectieve en verplichtende regeling) - een koppeling met een investeringsprogramma in infrastructuur te maken.¹³

4.3.2. Mobiliteitsmanagement

Mobiliteitsmanagement is gedefinieerd als het slim organiseren van reizen. Met de term 'reizen' wordt verwezen naar alle vervoerwijzen en -motieven (dus niet beperkt tot het zakelijke of woonwerkverkeer).¹⁴ Met mobiliteitsmanagement wordt de reiziger geprikkeld alternatieven te gebruiken als fiets, openbaar vervoer, gebruik van P+R of telewerken.



Figuur 4.2: Spelers bij mobiliteitsmanagement¹⁵

¹⁰ Bron: *Mobiliteitsmanagement – Definitie, toepassingen, maatregelen en checklists*. Kennisplatform Verkeer & Vervoer, juni 2007.

¹¹ Bron: *Ieder zijn deel – locatiebereikbaarheid anders aanpakken*. Raad van Verkeer en Waterstaat, 2004.

¹² Een ministeriële regeling die tot doel heeft dat werkgevers maatregelen treffen om de negatieve effecten van het woon-werkverkeer en zakelijk verkeer op luchtkwaliteit en congestie te beperken.

¹³ Bron: *Einde aan de vrijblijvendheid*. Raad van Verkeer & Waterstaat, januari 2008.

¹⁴ Bron: *Rogramplan mobiliteitsmanagement provincie Utrecht*.

¹⁵ *Mobiliteitsmanagement: Definitie, toepassingen, maatregelen en checklists*. Kennisplatform Verkeer en Vervoer, juni 2007.

4. Oplossingsrichtingen

Bij mobiliteitsmanagement is samenwerken essentieel. Overheden kunnen eisen stellen aan hun openbaar vervoer. Of ze kunnen afspraken maken met evenementenorganisatoren of werkgevers over de aanpak van verkeersproblemen. Dat gaat het soepelst als de partijen inzien dat ze baat hebben bij bepaalde oplossingen. Ook kunnen werkgevers zelf afspraken maken met vervoerbedrijven of particuliere vervoerders over zaken als bedrijfs- en evenementenvervoer.

Kantorenpark Prinsenhof Arnhem

De bereikbaarheid van het kantorenpark Prinsenhof in het centrum van Arnhem stond in de jaren negentig flink onder druk van de groeiende automobiliteit. Bovendien was de gemeente gestart met een omvangrijk project - de herontwikkeling van het stadscentrum - waardoor verkeersstromen werden verlegd en parkeermogelijkheden werden beperkt. Voor de vijf bedrijven in het kantoreengebied Prinsenhof betekende dit dat zij maatregelen moesten nemen om hun locaties bereikbaar te houden. Zij richtten daarvoor het Vervoer Coördinatie Centrum Prinsenhof op om vervoermanagement te stimuleren. Het VCC stimuleerde alternatieven voor de auto. Het effect was dat het autogebruik door hun werknemers sterk afnam van 38% naar 27%. De daling in het gebruik van de auto kwam bijna helemaal ten goede aan het openbaar vervoer: het reizen met de trein en bus verdubbelde. Het aantal fietsers steeg licht.

Bron: Mobiliteitsmanagement: helder en praktisch. Kennisplatform Verkeer & Vervoer, juni 2007.

Mobiliteitsmanagement vergt een gebiedsspecifieke aanpak. Zo'n aanpak kan leiden tot een mix van maatregelen. Het Kennisplatform Verkeer en Vervoer onderscheidt 17 groepen maatregelen. De effecten zijn afhankelijk van veel verschillende zaken zoals: locatie (stad of platteland), congestie, bevolkingskarakteristieken, beleid en politiek, relatie tussen overheid, werkgevers en maatschappelijke organisaties etc. Hierdoor is het lastig om algemeen geldende uitspraken te doen over de effecten. Aan de hand van voorbeelden kan er toch wel wat worden gezegd. In het overzicht in bijlage I worden per maatregel algemene uitspraken gedaan of worden de effecten in een bepaalde situatie weergegeven. De cijfers moeten met enige voorzichtigheid worden bekeken.¹⁶

¹⁶ Bron: Mobiliteitsmanagement: Helder en Praktisch. Kennisplatform Verkeer & Vervoer, Juni 2007.

¹⁷ Bron: Mobiliteitsmanagement – Definitie, toepassingen, maatregelen en checklists. Kennisplatform Verkeer & Vervoer, juni 2007.

¹⁸ Bron: Iedere locatie krijgt de bereikbaarheid die zij verdient. Raad voor Verkeer en Waterstaat, januari 2004.

Werkplekken in Almere om files aan te pakken

Almere - Inwoners van Almere die in Amsterdam werken zijn voortaan niet meer veroordeeld tot uren in de file op weg naar kantoor.

In Almere opent dinsdag namelijk het eerste 'Smart Work Centre' zijn deuren, waar werknemers op afstand voor hun baas kunnen werken. In het centrum zijn flexibele werkplekken en internetverbindingen, maar ook kinderopvang, een bank en een restaurant. Met het openen van het centrum willen de gemeenten Amsterdam en Almere het fileprobleem aanpakken. Ook willen ze de uitstoot van CO2 verminderen, doordat minder auto's naar de hoofdstad rijden.

Het werkcentrum in Almere is het eerste in Nederland. Het komt voort uit een samenwerkingsverband van zeven wereldsteden, waaronder Amsterdam, op het gebied van milieu- en stedenproblematiek. De initiatiefnemers spraken de ambitie uit in andere plaatsen waar veel forensen wonen vergelijkbare werkplekken te willen inrichten.

Bron: Nu.nl - 23 september 2008

4.3.3. Vervoersmanagement

Vervoersmanagement is de zorg van werkgevers voor het woon-werkverkeer en het zakelijk verkeer van werknemers. Vervoersmanagement is een onderdeel van mobiliteitsmanagement en richt zich dus vooral op individuele werkgevers en op werknemers, terwijl bij mobiliteitsmanagement meer partijen uit de driehoek betrokken zijn.¹⁷

Vervoersmanagement is niet iets wat moet worden opgelegd, maar waar de gebruiker zelf bij betrokken moet zijn. Toch blijkt dat zonder enige dwang de belanghebbenden niet in beweging komen. De overheid zou zich daarom meer moeten richten op het verplicht stellen van vervoersmanagementmaatregelen en minder op het tijdelijk lanceren van vrijblijvende pilots. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om onderhandelingsposities bij de ontwikkeling van locaties. Vervoersmanagement kan worden gebruikt als voorwaarde bij bestemmingsplannen of bij grote investeringen in infrastructuur.¹⁸ (zie ook paragraaf 5.3.1)

4. Oplossingsrichtingen

4.3.4. Dynamisch verkeersmanagement

Verkeersmanagement is het beïnvloeden van vraag en aanbod in het verkeer naar tijd en plaats met als doel een zo goed mogelijk functionerend systeem. Verkeersmanagement beïnvloedt de routekeuze, het reistijdstip en het rijgedrag. Die beïnvloeding gebeurt onder meer door verkeersinformatie. Er zijn slimme combinaties mogelijk tussen mobiliteitsmanagement en verkeersmanagement, bijvoorbeeld route-informatie die verwijst naar een P+R terrein.¹⁹ Anno 2008 staat voor verkeersmanagement bijna altijd het woord 'dynamisch'. Dynamisch verkeersmanagement is de verzamelnaam voor geautomatiseerde realtime maatregelen om de verkeersafwikkeling te reguleren. Een voorbeeld van zo'n instrument is het Dynamisch Route Informatie Paneel (DRIP) waarmee route-informatie kan worden gegeven aan de weggebruiker. Doel van een DRIP is de verdeling van de verkeersstroom op de ring en overige autosnelwegen te optimaliseren en de congestiekans te verkleinen. Ook softwaregestuurd is het dynamische inhaalverbod voor vrachtwagens bij grote verkeersdrukke. Dynamisch verkeersmanagement is in Nederland een taak van overheidsdiensten.²⁰

Afspraak bij de Beurs

Ondernemer Max van Hoog heeft op dinsdagochtend een zakelijk overleg bij de Beurs. Hij wil er ruim op tijd zijn, dus ver trekt vroeg vanuit zijn huis in Utrecht. De A20 is op dit tijdstip altijd druk, zeker als het regent. De driestroomsweg is tijdelijk vierstroomsweg: lichten in het wegdek geven de nieuwe rijstrookindeling aan. Tegelijk gaat de maximumsnelheid omlaag naar 80 km per uur, maar het stroomt wel aardig door. Het filebord meldt dat de reistijd tot Rotterdam nog vijftien minuten bedraagt. Max belt onderweg met parkeergarage De Beurs om een plaats te reserveren. Als hij dichterbij Centraal moet zijn, parkeert hij zijn auto wel eens op het P+R-terrein, maar dat is nu niet nodig. Eenmaal bij Schieplein gidsen de parkeerinformatieborden hem door de stad. Het is een andere route dan hij zich van de vorige keer herinnert. Het zal wel druk zijn op de Schiekade.

Bron: Stromen door Rotterdam - De waarde van dynamisch verkeersmanagement. Hoofdstuk 2: Reis van de toekomst - drie proefritten, januari 2003.

¹⁹Bron: Mobiliteitsmanagement – Definitie, toepassingen, maatregelen en checklists. Kennisplatform Verkeer & Vervoer, juni 2007.

²⁰Bron: Stilstand&Vooruitgang – de Amsterdamse agenda voor parkeren en mobiliteit. E. Went, mei 2008.

4. Oplossingsrichtingen

4.4. Quick wins uit 'Grensverleggend Samenwerken'

In de studie 'Grensverleggend Samenwerken op de Heuvelrug' (2006) wordt aangegeven dat de bereikbaarheid van de Utrechtse Heuvelrug is te verbeteren door de verkeersstromen beter te organiseren. In de studie worden zes maatregelen genoemd die leiden tot een efficiënter gebruik van het bestaande wegennet en daardoor de doorstroming bevorderen.

- Betere bewegwijzering: het plaatsen van de juiste borden op de juiste plekken.
- Groene golven: de invoering van groene golven en de optimalisatie van verkeerslichten in het algemeen kan de doorstroming verhogen.
- Een betere afstemming tussen de spoorwegovergang op de N225 bij Driebergen-Zeist en de capaciteit en de verkeerslichten op kruispunten in de directe omgeving.
- Dynamische informatievoorziening: met elektronische panelen kunnen automobilisten worden geïnformeerd over drukte op de wegen en reistijden via bepaalde routes.
- Internet biedt nog meer mogelijkheden: dezelfde informatie over verkeersdrukke en reistijden kan online worden geplaatst.

- Telewerken en timemanagement: het faciliteren van thuiswerkplekken en invoeren van flexibele werktijden. Voor zover bekend is er tot op heden geen gevolg gegeven aan de voorgestelde maatregelen.

Oplossingsrichtingen samengevat

In de gemeente Zeist is het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) van kracht. Hoewel dit plan veel interessante aanknopingspunten biedt voor het verbeteren van de bereikbaarheid, zijn de voorgestelde maatregelen tot op heden niet uitgevoerd. Naast een aantal fysieke ingrepen vormen verkeersmanagement en het verbeteren van het openbaar vervoer een belangrijk onderdeel van het GVVP. Uit het hoofdstuk blijkt echter dat er nog veel meer mogelijkheden zijn om de bereikbaarheid te verbeteren. Met name mobiliteits- en vervoersmanagement bieden veel aanknopingspunten die de gemeente Zeist samen met andere betrokkenen (bedrijfsleven, overheden en vervoerders) kan oppakken. In het hoofdstuk worden diverse voorbeelden genoemd waarbij dergelijke maatregelen succesvol zijn ingezet.

Met pendelbussen iedereen op tijd op het werk krijgen

Intertoys is met 247 vestigingen de grootste keten van speelgoedwinkels in Nederland. Alle winkels worden bevoorradt vanuit het centrale magazijn in Waddinxveen. Ook het hoofdkantoor is in 1999 vanuit Gouda naar Waddinxveen verplaatst.

Op het hoofdkantoor werken ongeveer 60 fte's, in het magazijn gemiddeld 230 fte's. Het merendeel van de vaste bezetting is woonachtig in Waddinxveen / Gouda. De medewerkers die in het najaar extra werkzaam zijn om de piek op te vangen komen voornamelijk uit de regio Rotterdam. Deze groep is voor het woonwerkverkeer grotendeels aangewezen op het openbaar vervoer. Het industrieterrein waarop Intertoys gevestigd is, is echter moeilijk bereikbaar met het openbaar vervoer. Daarom regelt Intertoys sinds 1989 het vervoer van haar medewerkers zelf:

- Het gehele jaar door rijdt er een gratis pendelbus vanaf het NS-station Gouda naar het distributiecentrum in Waddinxveen.
- In het najaar rijdt er een gratis pendelbus vanaf het NS-station Rotterdam Alexander naar het distributiecentrum in Waddinxveen.
- Bovenstaande busverbinding brengt de medewerkers 's morgens naar Waddinxveen en brengt ze na het werk weer terug naar Gouda / Rotterdam. Ten behoeve van medewerkers die tussentijds terug moeten (parttimers, zieken etc.) beschikt Intertoys over eigen een busje voor acht personen.

Normaliter maken zo'n 40-50 medewerkers gebruik van de pendel vanuit Gouda. In het najaar is dit meer. Er zijn dan zelfs perioden dat er twee bussen ingezet worden. Voor de pendel vanuit Rotterdam geldt hetzelfde. De kosten van de pendel worden nu volledig door Intertoys opgebracht.

Bron: Succesvoorbeelden ter navolging - Vervoermanagement als een professionele bedrijfsactiviteit met resultaat. Ministerie van V&W, oktober 2005.

5. Samen op weg naar een bereikbare regio Zeist

Uit voorliggende studie blijkt duidelijk dat er nog veel mogelijk is om de bereikbaarheid van Zeist te verbeteren. In het GVVP van de gemeente Zeist worden verschillende maatregelen genoemd die hieraan een positieve bijdrage kunnen leveren. Aan een aantal zaken wordt echter geen aandacht besteed in het GVVP. Het gaat dan vooral om de mogelijkheden die mobiliteits- en vervoersmanagement bieden. In dit hoofdstuk zal worden aangegeven welke voorgestelde maatregelen vanuit het GVVP wij onderschrijven en op welke punten op dit moment de kansen niet volledig worden benut.

Wijzigingen verkeersstructuur altijd laten aansluiten bij gewenste economische structuur

In de eerste plaats zullen de keuzes die gemaakt worden ten aanzien van bereikbaarheid altijd moeten aansluiten bij de gewenste ruimtelijke en economische structuur van de gemeente Zeist. De keuzes voor het verbeteren van de bereikbaarheid zullen de economische speerpunten van de gemeente moeten ondersteunen waarbij een goede bereikbaarheid een van de randvoorwaarden vormt om de gestelde economische doelen te realiseren. Dit kan betekenen dat het ene knelpunt prioriteit heeft boven een ander en dat er dus keuzes gemaakt moeten worden. Bij de keuzes die worden gemaakt zal in elk geval altijd het motto moeten gelden: als we iets doen, doen we het goed!

Keuzes worden niet ad hoc gemaakt maar vanuit een strategische visie op de gewenste verkeersstructuur

Men zal zich altijd moeten realiseren wat de consequenties zijn van bepaalde ingrepen en of deze per saldo een positief effect zullen hebben op de bereikbaarheid van Zeist. Dit ondersteunt het idee om dergelijke keuzes niet ad hoc maar vanuit een strategische visie op de gewenste verkeersstructuur van de gemeente te maken. Hierbij is naar ons idee het onderscheid naar regionaal (doorgaand) verkeer en lokaal bestemmingsverkeer van groot belang. Zo zouden ingrepen ter bevordering van de doorstroming van het autoverkeer op de Utrechtseweg ten behoeve van het bestemmingsverkeer (veelal voor het centrum), kunnen leiden tot een toename van het verkeer met een andere bestemming (buiten Zeist of elders in Zeist). Hetzelfde geldt voor het verbeteren van de doorstroming bij station Driebergen-Zeist en een eventuele verbreding van de N225. Deze ingrepen op zich kunnen tot gevolg hebben dat het

verkeer uiteindelijk bij het centrum van Zeist in een fuik terecht komt waarmee het probleem dus wordt verplaatst.

Realisatie Z-structuur

Naar ons idee zou het doorgaand autoverkeer op de Utrechtseweg ontmoedigd moeten worden en zoveel mogelijk langs alternatieve wegen geleid moeten worden. In het GVVP wordt in dit kader al de rol van de Amersfoortseweg en de Krakelingweg genoemd. Deze maken onderdeel uit van de zogenaamde Z-structuur waarvoor in het GVVP diverse maatregelen genoemd worden. Naast dat deze structuur de Utrechtseweg kan ontlasten, zal deze bovendien bijdragen aan een snellere afwikkeling van het autoverkeer komende van de zuidkant van Zeist (Driebergseweg). De bereikbaarheid van Zeist vanuit de oostkant zal verbeteren, evenals de bereikbaarheid van de verschillende werklocaties. Om deze structuur werkelijk zijn werk te laten doen, zijn fysieke ingrepen nodig gecombineerd met een juiste bewegwijzering.

Leidt het autoverkeer 'in juiste banen'

Behalve het implementeren van de Z-structuur kan de gemeente Zeist op meerdere punten in Zeist de mogelijkheden van (dynamisch) verkeersmanagement beter benutten. Bij een verkeerssituatie als in Zeist – waar zich op verschillende plekken veel autoverkeer bevindt dat met verschillende verplaatsingsmotieven en bestemmingen van dezelfde weg gebruik maakt – kan dynamisch verkeersmanagement een belangrijk hulpmiddel vormen om deze verkeersstromen in 'de juiste banen te leiden'. Wat ons betreft zou op dit moment hier de prioriteit moeten liggen. Dat wil zeggen dat zowel met behulp van fysieke ingrepen als met verkeersmanagement (bewegwijzering) de verschillende verkeersstromen langs de gewenste route gestuurd worden en op deze manier herverdeeld worden over de bestaande infrastructuur in en rondom Zeist.

Verbeteren van OV

Naast bovenstaande maatregelen zou op de routes waar autoverkeer ontmoedigd wordt het openbaar vervoer juist gestimuleerd moeten worden. Hierbij gaat het in elk geval om de Utrechtseweg en Driebergseweg. Zoals reeds in het GVVP vermeld zou hiertoe een vrije businfrastructuur met doorstromingsmaatregelen op kruispunten gerealiseerd

5. Samen op weg naar een bereikbare regio Zeist

moeten worden. De aansluiting tussen NS-stations (Driebergen-Zeist, Den Dolder, Utrecht Centraal) en de verschillende werklocaties in Zeist moet beter om werknemers te stimuleren met het openbaar vervoer naar Zeist te reizen. Maar ook de bereikbaarheid per spoor is van groot belang voor Zeist als centraal gelegen gemeente in Nederland. Als Zeist hierin 'de boot mist' gaat dat ten koste van de concurrentiepositie van de gemeente en blijven kansen onbenut.

Kritisch bij ontwikkeling bedrijfslocaties

De gemeente Zeist zal zeer kritisch moeten zijn bij de (her) ontwikkeling van bedrijvenlocaties en bij vestiging of verhuizing van bedrijven in Zeist. Hierbij gaat het zowel om bedrijven in winkelgebieden als op bedrijventerreinen. Zo zou de bereikbaarheids- en parkeerproblematiek in het centrum van Zeist integraal betrokken moeten worden bij de ingezette plan- en visievorming rondom het centrum van Zeist. Goede bereikbaarheid en parkeergelegenheid is immers één van de voorwaarden voor het goed functioneren van het winkelgebied. Bereikbaarheid zou altijd een vast onderdeel moeten zijn van dergelijke planvorming en keuzeprocessen zodat de gemeente zelf de regio in handen houdt. Duidelijke afspraken met (nieuwe) bedrijven kunnen hieraan bijdragen. Bovendien zal de gemeente dergelijke ontwikkelingen altijd in regionaal perspectief moeten zien en beoordelen hoe men elkaar in dit opzicht kan versterken. Gezamenlijk – met meerdere bedrijven of meerdere gemeenten – is vaak meer te organiseren dan op kleine versnipperde locaties.

Actieve overheid

In zijn algemeenheid geldt dat een actieve opstelling van de gemeente Zeist in het bereikbaarheidsvraagstuk cruciaal is voor de oplossing van de knelpunten. De gemeente zal daadkrachtig moeten optreden en haar stem moeten laten horen bij de verschillende betrokken partijen. De gemeente Zeist zal zich in dergelijke trajecten hard moeten maken voor de belangen van het gemeentelijke bedrijfsleven en de Zeister economie als geheel zowel in het gemeentelijke als regionale debat. Bereikbaarheid beperkt zich immers niet tot de gemeentegrenzen. Alle betrokken overheden zouden dan ook gezamenlijk politieke prioriteit moeten geven aan dit vraagstuk, het proces moeten faciliteren en spoedig tot concrete oplossingen over moeten gaan.

Rol van het bedrijfsleven

Bij het verbeteren van de bereikbaarheid is echter niet alleen een rol voor de verschillende overheden weggelegd. Ook het bedrijfsleven heeft als gebruiker van de locaties zijn verantwoordelijkheid om hieraan bij te dragen. De eerste aanzet (het goede voorbeeld) zou moeten komen van grotere bedrijven in Zeist of de bedrijven die geclusterd op een locatie gevestigd zijn. Zij vormen een belangrijke gebruiker van de bestaande infrastructuur en hebben vanwege hun omvang en/of clustering de beste mogelijkheden om maatregelen ten aanzien van vervoersmanagement te nemen. Hierbij valt te denken aan het organiseren van vervoer voor personeel, het stimuleren van openbaar vervoer, telewerken of andere creatieve oplossingen om de automobilititeit te beperken. Hoewel op dit terrein door de bedrijven al wel een en ander wordt ondernomen, adviseren wij het Zeister bedrijfsleven vanuit een gestructureerde aanpak samen met de gemeente Zeist tot een heldere visie en concrete afspraken voor de lange termijn te komen.

Uit deze studie is immers duidelijk gebleken dat 'samenwerking' de rode draad vormt bij het oplossen van bereikbaarheidsknelpunten. Wij adviseren de overheden, het bedrijfsleven en de vervoerders om deze samenwerking op een constructieve en professionele wijze aan te gaan om zo tot een heldere visie, concrete afspraken en doeltreffende oplossingen te komen.

Bijlage I

Maatregelen en effecten mobiliteitsmanagement

Cat.	Maatregel	Deelmaatregel	Mogelijke effecten	Wanneer zinvol
Vervoersmanagement	Vervoermanagementmaatregelen van bedrijven		Gemiddeld 5% minder solo-autogebruik bij bedrijven; uitschieters tot ca. 20%	Bij grotere bedrijven
	Stimulering van vervoermanagement bij bedrijven		Verminderen parkeer- en bereikbaarheidsproblemen; minder solo-autogebruik (Gelderland) bij actieve bedrijven	Vooral in stedelijke gebieden
	Telewerken	Thuiswerken	5% minder woon-werkverkeer	Vooral kantoorfuncties
		Filemijdende telewerken	10% minder woon-werkverkeer in de spits	
		Telefonisch vergaderen & videoconferencing	20% minder zakelijk verkeer en totaal 3% minder verkeer	
	Carpooling en vanpooling		Grotere vervoersprestatie van wegen (10% minder autosolisme op carpoolwielstrook A1/A6)	Vooral in stedelijke gebieden met congestie
	Aanpassen werkritmes of bezoektijden	Algemeen	Aflakking pieken (spitsen); minder hinder overig verkeer	Overall toepasbaar
		Webcams bij uitvalswegen	8%-11% werknemers volgt webcams; 36%-40% hiervan past vertrektijd aan (Amsterdam-Zuidoost)	Op congestiegevoelige plekken
Parkeren en overstappen	Stimuleren fietsgebruik	Algemeen	1-20% minder autoritten; afhankelijk van lengte rit en weerstand om de auto te gebruiken; verbetering gezondheid	In steden en dorpen, maar ook op verbindingen
		Gratis bewaakte stallingen (i.c.m. fietsparkeerverboden)	11% gebruikers van de stalling kwam voorheen per auto (Apeldoorn); minder overlast wildkamperen; 10%-60% minder fietsdiefstal	In stadscentra, winkelgebieden, stations, bij attracties en evenementen
		Fietsparkeren bij stations (programma Ruimte voor Fiets)	Verschuiving van bewaakt naar onbewaakt stallen; van auto en bus naar fiets (i.c.m. onbewaakt stallen) in het vortransport	Stationsgebieden
	Parkeerbeleid	Betaald parkeren	Bereikbaarheid neemt toe t.g.v. vrije ruimte op straat; daling autogebruik 15%-35% (Amsterdam 30%); betere uitstraling woon-werkgebieden	In stadscentra
	P+R terreinen en transferia	Bestemmingstransferia	Betere bereikbaarheid stadscentra zonder toename autoverkeer in de stad	Bij stationsgebieden en stadsranden
OV	Prijsdifferentiatie bus, tram en metro	Eurokaartjes	40% groei OV-gebruik (Apeldoorn alle dagen); 18% groei OV-gebruik (Zwolle, alleen zaterdag)	In principe overall toepasbaar
	Meebetalen aan vervoer	Mogelijk maken van nieuwe lijnen/hogere frequenties	Betere locatiebereikbaarheid	Diverse situaties
	Gratis OV-pas tijdens speciale gebeurtenissen		Bij Groot Onderhoud A9 OV-gebruik 18% hoger; 3.700 minder auto's per dag op 33.000 autogebruikers in Amsterdam Zuidoost	Bij wegwerkzaamheden en evenementen en andere pieksituaties
Informatie en communicatie	Reis- en parkeerinformatie	Parkeerverwijssysteem	10% hogere bezetting garages; minder zoekverkeer (PRIS Utrecht)	Overall toepasbaar
	Voorlichting en gedragsbeïnvloeding		23% minder autogebruik naar scholen (Geel en Mol, B)	Overall toepasbaar
	Commerciële mobiliteitsdiensten	Algemeen	Keuzevrijheid werknemers auto/OV/fiets/telewerken	Overall toepasbaar
		OV-fiets	15% gebruikers laat auto vaker staan; gebruiker maakt 4,5 extra treinritten	Stations en OV-knooppunten
		Diensten voor zakelijk verkeer (Mobility Mixx NSS business card)	Forse daling autogebruik en forse stijging treingebruik in zakelijk verkeer; daling autogebruik in woon-werkverkeer met 5-10%	Overall toepasbaar
Overig	Gedeeld autogebruik		Verlichting parkeerdruk; selectiever autogebruik door deelnemers (13%-33% minder autokilometers)	Vooral in steden, maar sinds kort ook op platteland
	Sociale veiligheid	Sociale veiligheid werk- en woonomgeving	Sociale veiligheid is randvoorwaarde voor gebruik fiets of OV	Overall toepasbaar

Bijlage II

Interviews en groepsdiscussie

Met de volgende organisaties en personen is een interview gehouden:

- Mevrouw. H. Brenninkmeijer, MKB Midden-Nederland
- De heer G. Weck, KvK Midden-Nederland
- De heer M. Martens, KvK Midden-Nederland
- De heer R. Pamboer, Gemeente Utrechtse Heuvelrug
- De heer J. Salverda, Gemeente Utrechtse Heuvelrug
- De Heer P. Van Markus, Van Markus Autoschade
- De heer Tj. De Boorder, Nassau Bedrijfshuisvesting
- Dhr. P. Minne, Zeist Onderneemt/ZOF
- Dhr. A. Trippaers, Soester Zaken Kring

De volgende organisaties hebben deelgenomen aan de groepsdiscussie:

- De heer S. Bouw, manager services Achmea/Eureko
- De heer W. de Rooij, manager KNVB
- Mevrouw E. Wiewel, projectdirecteur nieuwbouw PGGM
- Mevrouw A. Schallenberg – van den Bunt, facility manager Triodos Bank
- De heer R. Geurtsen, Zakelijk Zeist
- De heer A. Grinwis, Zakelijk Zeist
- De heer T. Ruijs, Figi
- De heer N. Bakker, Oud London
- Oud London en Woudschoten
- De heer R. Aalders, Rabobank Nederland KEO
- De heer M. van Beek, Rabobank Utrechtse Heuvelrug
- De heer J. Berkhof, Rabobank Utrechtse Heuvelrug

Colofon

Titel

Samen op weg naar een bereikbare regio Zeist

Datum

Januari 2009

Samengesteld door

Directoraat Kennis en Economisch Onderzoek
van Rabobank Nederland

Onderzoekers

Rogier Aalders
Anouk Smeltink-Mensen

Eindredactie

Enrico Versteegh

In opdracht van

Rabobank Utrechtse Heuvelrug
Ondernemersvereniging Zakelijk Zeist

© Rabobank

Het gebruik van cijfers en/of tekst als toelichting of ondersteuning in artikelen, scripties en boeken is toegestaan mits de bron duidelijk wordt vermeld. Vermenig-vuldigen en/of openbaarmaking in welke vorm ook, is uitsluitend toegestaan na schriftelijke toestemming van de opdrachtgevers. De samenstellers en opdrachtgevers aanvaarden geen aansprakelijkheid voor drukfouten of andere onvolkomenheden in deze publicatie.

Samengesteld door

Directoraat Kennis en Economisch Onderzoek van Rabobank Nederland

Onderzoekers

Rogier Aalders

Anouk Smeltink-Mensen

In opdracht van

Rabobank Utrechtse Heuvelrug

Ondernemersvereniging Zakelijk Zeist

Zakelijk Zeist

Boulevard 1

3707 BK Zeist

www.zakelijkzeist.nl

Rabobank Utrechtse Heuvelrug

Postbus 82

3700 AB Zeist

www.rabobank.nl/uhr

