

---

Centrum Vernieuwing Openbaar Vervoer  
**Collectief vervoer naar bedrijventerreinen**

---

---

**Colofon**

**Informatie**

Het CVOV ondersteunt de 35 OV-autoriteiten bij de verzakelijking van het OV-beleid, de aanbesteding van uit te geven OV-concessies en beleidsvernieuwing, die zich richt op een beter renderend en meer klantgericht openbaar vervoer. Het CVOV doet dit door binnen de kaders van het staande rijksbeleid op objectieve en actieve wijze kennis te ontwikkelen, en/of te ontsluiten en aan de betreffende overheden beschikbaar te stellen en door de overheden inhoudelijk en procesmatig te adviseren en te assisteren. Daarbij houdt het CVOV rekening met hun specifieke situatie.

**Bestellen**

Centrum Vernieuwing Openbaar Vervoer (CVOV)  
Scheepmakershaven 75  
3011 VE ROTTERDAM  
telefoon : 010-2827569  
fax : 010-2143313  
e-mail : b.muilwijk@avv.rws.minvenw.nl

**Uitgave door**

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat  
Adviesdienst Verkeer en Vervoer  
Centrum Vernieuwing Openbaar Vervoer  
Postbus 1031  
3000 BA Rotterdam

**Bezoekadres**

Scheepmakershaven 75  
3011 VE Rotterdam

**Contactpersoon**

Drs. A.T. Konijnendijk, tel. 010-282 51 64, fax 010-214 33 13  
Internet: [www.cvov.nl](http://www.cvov.nl)

Rotterdam, maart 2002

---

# Inhoudsopgave

.....

## Samenvatting 5

### 1 Inleiding 7

#### 1.1 Aanleiding 7

#### 1.2 Achtergrond 7

#### 1.3 Opzet van het onderzoek 8

#### 1.4 Leeswijzer 8

### 2 Inventarisatie 10

#### 2.1 Vraagzijde: indeling van bedrijventerreinen 10

##### 2.1.1 De bereikbaarheid per auto 11

##### 2.1.2 Parkeersituatie 11

##### 2.1.3 Het mobiliteitsprofiel per bedrijventerrein 11

##### 2.1.4 Wijze van organisatie 12

#### 2.2 Aanbodzijde: kenmerken van vervoerwijzen 13

##### 2.2.1 Openbaar vervoer 13

##### 2.2.2 Bedrijfsvervoer 15

### 3 Studie naar bedrijventerreinen 16

#### 3.1 Selectie van bedrijventerreinen 16

#### 3.2 Case Studies 18

##### 3.2.1 De Hurk, Eindhoven 18

##### 3.2.2 Brand, 's-Hertogenbosch 18

##### 3.2.3 Molenwetering, Rijnhaven en Hoorn-West, Alphen a/d Rijn 18

##### 3.2.4 ECT Delta Terminal, Maasvlakte 19

##### 3.2.5 Vosdonk, Etten-leur 19

##### 3.2.6 Rivium, Capelle a/d IJssel 19

##### 3.2.7 Bedrijvenstad Fortuna, Sittard 20

##### 3.2.8 Centrum Groningen, Groningen 20

##### 3.2.9 Zuidas, Amsterdam 20

### 4 Synthese 21

### 5 Conclusies en aanbevelingen 23

#### 5.1 Algemeen 23

#### 5.2 OV-autoriteiten 24

#### 5.3 Ondernemers 25

#### 5.4 Bedrijventerreinen 25

#### 5.5 Vervoerders 26

### 6 Bronvermelding 27

### 7 Bijlage: uitgewerkte businesscases 28



---

# Samenvatting

---

## Inleidend

Dit rapport is het resultaat van een verkennende studie naar collectief vervoer naar bedrijventerreinen, uitgevoerd door ECORYS Transport in opdracht van Centrum Vernieuwing Openbaar Vervoer (CVOV). Het doel was de vraagzijde (bedrijventerreinen) en de aanbodzijde (collectieve vervoersoplossingen) op enkele karakteristieke kenmerken te beschrijven en vervolgens op modelmatige wijze met elkaar in verband te brengen.

## Vraagzijde: bedrijventerreinen

Aan de vraagzijde zijn voor bedrijventerreinen enkele voor de vraag naar collectief vervoer van belang zijnde kenmerken besproken:

- de bereikbaarheid per auto,
- de parkeersituatie,
- het mobiliteitsprofiel (welke mobiliteit genereert een terrein en hoe is de spreiding hiervan in de tijd?),
- wijze van organisatie (is er al dan niet sprake van een organisatie waarin de op een terrein gevestigde bedrijven vertegenwoordigd zijn?).

Elk van deze kenmerken heeft invloed op de vraag naar collectieve vervoersvoorzieningen, waarbij het laatste kenmerk niet zozeer vraagbepalend is, maar meer bepalend voor de mogelijkheid initiatief te nemen tot en ondersteuning te bieden aan collectieve vervoersoplossingen.

## Aanbodzijde: vormen van collectief vervoer

Aan de aanbodzijde zijn kenmerken van verschillende vormen van collectief vervoer besproken, waarbij is gekeken naar openbaar vervoer en naar bedrijfsvervoer (als specifieke vorm van besloten vervoer). Voor openbaar vervoer zijn twee belangrijke begrippen geïntroduceerd: de mate van ontsluiting en de snelheid, waartussen een omgekeerd verband bestaat (hoe hoger de ontsluiting, des te lager de snelheid). Voorts is besproken in hoeverre de bestuurlijke en financiële context de mogelijkheid geeft om aan te sluiten op specifieke eisen die aan collectief vervoer naar bedrijventerreinen worden gesteld. Het bedrijfsvervoer (pendeldiensten en van-pooling) bestaat vaak op plaatsen waar het openbaar vervoer onvoldoende is

## Cases uit de praktijk

Vervolgens is er gezocht naar praktijkvoorbeelden, hetgeen geleid heeft tot een beschrijving van negen praktijkcases. Hierbij viel op dat er betrekkelijk weinig bijzondere voorbeelden te vinden zijn. Als er sprake is van collectief vervoer naar bedrijventerreinen is dat meestal regulier openbaar vervoer. Slechts in sommige gevallen is dit mede op initiatief van bedrijven gestart.

## Synthese van vraag en aanbod

Het oorspronkelijke doel van deze studie was op basis van de voorbeelden vraag en aanbod te koppelen en samen te brengen in een matrix. Toch is in dit rapport zo'n matrix niet terug te vinden. Het blijkt dat in de praktijk elk bedrijventerrein dermate specifiek is, dat een model tekort zou doen aan de specifieke vraag die op een bepaald terrein kan bestaan. Er is daarom gekozen een synthese van vraag en aanbod weer te geven, waarbij de belangrijkste aspecten die naar voren komen bij de koppeling van vraag en

---

aanbod zijn weergegeven. Elk van de kenmerken van bedrijventerreinen (bereikbaarheid per auto plus parkeermogelijkheden, mobiliteitsprofiel, mate van organisatie) worden hier in verband gebracht met mogelijke oplossingen op het gebied van collectief vervoer, waarbij de cases als illustratie dienen.

#### **Conclusies en aanbevelingen**

In het algemeen kan gesteld worden dat collectief vervoer naar bedrijventerreinen een nichemarkt is. De vraag is beperkt, maar is in specifieke gevallen aanwezig en vraagt dan om toegesneden oplossingen. Voorts valt een aantal zaken op. Ten eerste is de bereikbaarheid van bedrijventerreinen per auto bijna altijd goed te noemen, tenzij men de congestie in ogenschouw neemt. Ten tweede is geen van de betrokken partijen (OV-autoriteit, bedrijfsleven en vervoerders) er voldoende op toegerust om initiatief te nemen tot het starten van collectieve vervoersoplossingen. Gezamenlijke initiatieven lijken het meest kansrijk en de Vervoers Coördinatie Centra (VCC's) lijken de meest aangewezen partij om initiatief te nemen, daar hierin al OV-autoriteit en bedrijfsleven vertegenwoordigd zijn. Tot slot kan gesteld worden dat de introductie van collectief vervoer vaak pas na het in gebruik nemen van een bedrijventerrein plaatsvindt. De meeste werknemers hebben dan al gekozen voor de auto en blijven aan deze keus vaak trouw.

De OV-autoriteiten kunnen (al dan niet met behulp van de VCC's) meer aandacht schenken aan de specifieke eisen van collectief vervoer naar bedrijventerreinen bij het verlenen van concessies. Verder zou de OV-autoriteit een financiële stimulans kunnen bieden, organisatie van bedrijven op terreinen kunnen stimuleren en in het algemeen een faciliterende rol spelen bij de introductie van collectief vervoer naar bedrijventerreinen.

Voor de bedrijven op een terrein is slechts een beperkte rol weggelegd. Voor hen is collectief personenvervoer doorgaans geen (core)business. Bij voldoende omvang kunnen bedrijven hun eigen collectieve vervoersvoorzieningen van de grond krijgen. In andere gevallen kunnen ze door zich te organiseren meewerken aan het realiseren van voorzieningen. De mate waarin bedrijven hiertoe gedreven worden hangt af van de bereikbaarheid van het terrein en de toegang tot de arbeidsmarkt die men met collectieve oplossingen denkt te kunnen behalen.

In navolging van de uitspraken over georganiseerd optreden van bedrijven, kan gesteld worden dat een bedrijvenorganisatie zowel als vertegenwoordiger van de op een terrein gevestigde bedrijven kan optreden (belangenbehartigend) en als beheerder van het terrein (meer voorwaarden schepend). Idealiter zou mobiliteit geïntegreerd moeten zijn in de overige collectieve voorzieningen op een bedrijventerrein.

---

# 1 Inleiding

---

## 1.1 Aanleiding

Het Centrum Vernieuwing Openbaar Vervoer (CVOV) adviseert en assisteert decentrale overheden (OV-autoriteiten) bij de vernieuwing en verzakelijking van het openbaar vervoer (OV). Binnen deze adviesfunctie past het (laten) verrichten van relevant onderzoek. In dit kader heeft het CVOV een verkenning uit laten voeren naar de mogelijkheden voor OV-autoriteiten om het vervoer van werknemers naar bedrijventerreinen te verbeteren.

## 1.2 Achtergrond

Slechts een minderheid van de woon-werkverplaatsingen vindt momenteel plaats met het openbaar vervoer. Een nog kleiner gedeelte vindt plaats met bedrijfsvervoer. Het vermoeden bestaat dat partijen de mogelijkheden van dit type vervoer bij lange na niet ten volle benutten. Ook op bedrijventerreinen welke slecht per OV bereikbaar of niet op loopafstand van regulier OV gevestigd zijn, kan er behoefte aan georganiseerd vervoer zijn, in welke vorm dan ook. Met andere woorden, de verwachting is dat er nog onbenutte kansen zijn voor collectief vervoer op bedrijventerreinen, zowel als alternatief voor complete woon-werkverplaatsingen als aanvullend op het reguliere OV.

Maar onder welke omstandigheden kunnen openbaar, collectief en/of bedrijfsvervoer een volwaardig alternatief bieden voor de nummer 1 in woon-werkverkeer, de auto? Wat zijn de randvoorwaarden, en zijn er succes- en faalfactoren te herleiden uit bestaande collectief vervoersprojecten?

De praktijk leert dat idealiter de ontwikkeling en introductie van openbaar vervoer in woonwijken parallel dient te lopen met de ruimtelijke ontwikkeling ervan. Voor bedrijventerreinen gelden soortgelijke ervaringen. De bereikbaarheid per auto, de beschikbare parkeerruimte, de loopafstand van OV-halte naar bedrijf en de beschikbare OV-verbindingen zijn bijvoorbeeld factoren in de overwegingen die werknemers maken over hun woon-werkverplaatsingen. Bedrijventerreinen zijn veelal zo ingericht dat ze een goede bereikbaarheid per auto kennen, goede parkeermogelijkheden en een ruimtelijk opzet die OV gebruik niet stimuleert. Een groot struikelblok is dat zowel de bedrijvenvereniging, als de overheid en de vervoerders niet op de taak een collectieve voorziening van de grond te krijgen zijn toegerust.

Voor de meeste bedrijventerreinen is het regulier OV niet de ideale oplossing, terwijl ook besloten of bedrijfsvervoer niet voorhanden zijn. Voor regulier OV ontbreekt veelal de garantie op voldoende kostendekkingsgraad. Bedrijfsvervoer komt moeilijk op gang, omdat samenwerking tussen bedrijven, welke noodzakelijk is om ook kleinere bedrijven iets te bieden, moeilijk tot stand komt. Fenomenen als Park Management, met een sterke organisatiestructuur tussen deelnemende bedrijven, bieden een oplossing voor dit dilemma, maar zijn nog schaars.

---

Tegen deze achtergrond acht CVOV het van belang om de mogelijkheden en kansen voor collectief personenvervoer van en naar bedrijventerreinen te verkennen. Zo valt per situatie te bepalen welke vormen van collectief vervoer gewenst en haalbaar zijn. Tevens is te bepalen aan welke eisen het vervoer (bijvoorbeeld tijdige introductie, marketing, flankerend beleid) moet voldoen om succesvol te zijn.

In dit rapport worden de volgende definities gehanteerd:

- *Collectief vervoer* is de verzamelnaam voor alle vormen van georganiseerd vervoer (m.a.w. alle niet privé-vervoer), zowel openbaar- als besloten vervoer.
- *Openbaar vervoer* is al het vervoer dat voor iedereen toegankelijk is en volgens een dienstregeling rijdt.
- *Besloten vervoer* is al het collectief vervoer dat alleen toegankelijk is voor bepaalde doelgroepen en wordt uitgevoerd in bussen die meer dan acht personen kunnen vervoeren.
- Onder *bedrijfsvervoer* valt het vervoer dat één of meerdere bedrijven organiseren en dat alleen toegankelijk is voor de werknemers van die bedrijven. Bedrijfsvervoer is hiermee een vorm van besloten vervoer. Bij deze vervoervorm geldt de grens van acht personen niet; ook de kleinere taxibusjes vallen hieronder.

### 1.3 Opzet van het onderzoek

De doelstelling van dit verkennend onderzoek is het doen van aanbevelingen over welke vorm van collectief vervoer geschikt is voor bepaalde typen bedrijventerreinen. De insteek hierbij is om zowel met een analyse als met voorbeelden te werken.

Het verkennend onderzoek bestaat uit vier fasen:

- 1 Inventarisatie van karakteristieken van bedrijventerreinen (vraagzijde) en van vormen van collectief vervoer (aanbodzijde).
- 2 Het vaststellen van voorbeelden op basis van deze karakteristieken en het uitvoeren van een SWOT analyse (sterkten, zwakten, kansen, bedreigingen) voor elk van deze voorbeelden.
- 3 Het uitvoeren van een synthese, waarin de vraag- en aanbodzijde van collectief vervoer met elkaar worden gecombineerd. Deze combinaties worden beschreven in termen van aanbevelingen voor invoering en geïllustreerd met de praktijkvoorbeelden.

Het rapport van dit onderzoek ligt voor u en bevat de resultaten van het complete onderzoek.

### 1.4 Leeswijzer

De opzet van dit rapport houdt in grote lijnen de onderzoeksopzet aan.

Hoofdstuk 2 bevat de inventarisatie van de vraag- en aanbodzijde. De inventarisatie van de vraagzijde heeft geleid tot een typologie van bedrijventerreinen. De inventarisatie van de aanbodzijde resulteert in een beschrijving van alle vormen van collectief vervoer, alsmede een indeling op enkele onderscheidende kenmerken.

---

Hoofdstuk 3 geeft een aantal casebeschrijvingen, voorbeelden van combinaties van een bedrijventerrein en een vorm van collectief vervoer. Elke case is uitgewerkt in termen van sterke en zwakke punten en kansen en bedreigingen (SWOT).

In het vierde hoofdstuk geeft een synthese in de vorm van een aantal vragen die ondernemers, bedrijventerreinbeheerders en aanbieders van collectief vervoer een globale indruk moet geven welke aspecten belangrijk zijn voor het vaststellen van de meest logische vorm van collectief vervoer.

Hoofdstuk 5 geeft tenslotte de conclusies en aanbevelingen weer.

---

## 2 Inventarisatie

---

Zowel de vraagzijde (de bedrijventerreinen) als de aanbodzijde (bestaande vormen van collectief vervoer) komen in dit hoofdstuk aan bod. Aan de vraagzijde bestaat de doelgroep niet alleen uit individuele werknemers. Afhankelijk van de situatie zal soms ook het management van onderneming of bedrijventerrein een actieve rol spelen om een voorziening voor het bedrijf te regelen. De aanbodzijde op deze markt bestaat zowel uit reguliere OV-bedrijven als particuliere aanbieders. Verder beschikken bedrijven soms over busjes, die geheel in eigen beheer worden gereden.

Het hoofdstuk bevat niet alleen een feitelijke indeling. Waar mogelijk gaat elke categorie in op de kansen en beperkingen die er zijn voor een optimale afstemming tussen vraag en aanbod. Het volgende hoofdstuk geeft het collectief vervoer voor een aantal Nederlandse bedrijventerreinen weer op basis van de in dit hoofdstuk behandelde criteria.

### 2.1 Vraagzijde: indeling van bedrijventerreinen

Het Integraal Bedrijven Informatie Systeem (IBIS) maakt bij haar indeling van bedrijventerreinen een onderscheid tussen bedrijventerreinen en kantoorlocaties. Bedrijventerreinen zijn hier gedefinieerd als *een terrein dat vanwege zijn bestemming geschikt is voor gebruik door handel, nijverheid, commerciële dienstverlening en industrie*. Hieronder vallen ook terreinen die gedeeltelijk bestemd zijn voor kantoren. Kantoorlocaties zijn *percelen of een groepering van aaneengesloten percelen, met gerealiseerde of nog te realiseren gebouwen die uitsluitend of hoofdzakelijk een kantoorfunctie hebben* (en een minimale totale vloeroppervlakte van 10.000 m<sup>2</sup> hebben). Beide terreinen zijn in dit rapport onderzocht.

Nederland telde in 1999 64.290 ha netto bedrijventerrein, waarvan bijna 82% (52.654 ha) uitgegeven was. Voorts was er ruim 17,5 miljoen m<sup>2</sup> bruto kantooroppervlak beschikbaar <sup>1</sup>. Dit rapport maakt alleen onderscheid tussen bedrijventerreinen en kantoorlocaties voor zover het karakter van de werkgelegenheid een relevante factor is voor collectief vervoer. Als algemene aanduiding is de term bedrijventerreinen gebruikt.

De slagingskansen voor collectief vervoer bij bedrijventerreinen is afhankelijk van een aantal criteria, die veelal onderling verbonden zijn. In dit rapport is gekeken naar:

- 1 de bereikbaarheid per auto,
- 2 de parkeersituatie,
- 3 het mobiliteitsprofiel van bedrijventerreinen,
- 4 de wijze van organisatie.

De eerste twee criteria zijn onderdeel van het bereikbaarheidsprofiel. In deze opsomming is de bereikbaarheid per OV niet meegenomen, aangezien er gekeken wordt naar de criteria voor slagingskansen voor collectief vervoer. OV maakt daar onderdeel van uit.

---

### 2.1.1 De bereikbaarheid per auto

De bereikbaarheid per auto wordt veelal beschouwd als het belangrijkste criterium voor de slagingskans van collectief vervoer. Is het bedrijventerrein goed per auto te bereiken of heeft men te maken met dagelijkse files?

Als een bedrijventerrein om wat voor reden dan ook met ernstige bereikbaarheidsproblemen voor automobilisten te maken heeft, zal er langzaam maar zeker bereidheid onder werkgevers en werknemers ontstaan om mee te werken aan alternatieve oplossingen. Vooral voor werkgevers geldt dat wanneer de slechte bereikbaarheid de bedrijfsvoering benadeelt, de bereidheid tot het nemen van maatregelen groeit. Als een bedrijventerrein goed per auto te bereiken is zullen werknemers veelal vasthouden aan hun keuze voor de auto. Een goede bereikbaarheid per auto maakt het lastiger om collectief vervoer van de grond te krijgen.

### 2.1.2 Parkeersituatie

Een ander belangrijk criterium is de parkeersituatie op een bedrijventerrein. Zijn er onbeperkt parkeerplaatsen voorhanden of is dit aantal (op de openbare weg of het eigen terrein) beperkt?

Op sommige terreinen hanteert men bewust een krappe parkeernorm om werknemers ertoe te bewegen alternatieven voor de auto te gebruiken. Dit beleid is geformaliseerd in het zogenaamde locatiebeleid, dat sinds kort een regionale verantwoordelijkheid is. De parkeernormen in het locatiebeleid gelden alleen voor het eigen terrein van bedrijven en worden in de praktijk alleen in kantoorlocaties toegepast. Voor bedrijventerreinen geldt vaak een minimumnorm om de parkeeroverlast op de openbare weg tegen te gaan.

Als een terrein om wat voor reden dan ook ernstige parkeerproblemen kent, zal er een grotere bereidheid zijn onder werkgevers en werknemers om mee te werken aan oplossingen. Collectief vervoer is dan in ieder geval één van de oplossingen.

### 2.1.3 Het mobiliteitsprofiel per bedrijventerrein

Het mobiliteitsprofiel is een weergave van de eigenschappen van bedrijven en voorzieningen, die van belang zijn voor het verkeer en vervoer in de directe omgeving<sup>2</sup>. Alle activiteiten op een bedrijventerrein generen verschillende vormen van mobiliteit. Dit onderzoek beschouwt drie punten uit het mobiliteitsprofiel als essentieel voor de kans op succes voor collectief vervoer:

- *Arbeidsintensiteit*. Het aantal werkzame personen per oppervlakte eenheid is een belangrijk gegeven, als het gaat om de hoeveelheid mobiliteit die een vestiging kan produceren. Meestal geldt als oppervlakte eenheid het aantal vierkante meters bruto vloeroppervlak. Minder dan 40m<sup>2</sup> per werknemer betekent een hoge arbeidsintensiteit, 100m<sup>2</sup> of meer duidt op een lage.
- *Bezoekersintensiteit*. Het gaat hierbij om alle typen bezoekers. De grenzen liggen hierbij veelal bij minder dan 100m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak per bezoeker (intensief) en 300m<sup>2</sup> of meer per bezoeker voor een extensieve bezoekfunctie.
- *Mate van zakelijk autogebruik*. Het gedeelte van de werknemers dat betrokken is bij zakelijk verkeer is een belangrijk gegeven, aangezien nog steeds het grootste gedeelte van het zakelijk verkeer met de auto wordt afgelegd.

---

#### Noten

<sup>1</sup> Bron: Integraal Bedrijventerreinen Informatie Systeem (IBIS), 1999

<sup>2</sup> Bron: Een goede locatie voor activiteit (AVM), 1999

Het volgende schema maakt de relatie inzichtelijk tussen het type activiteit van bedrijven en het daarbij horende mobiliteitsprofiel.

Schema

	A-intensiteit	Bezoek	Zakelijk
Industrie	Laag/matig	Weinig	Weinig
Groothandel	Laag/matig	Weinig	Veel
Detailhandel	Hoog	Veel	Geen
Kantoor-balie	Hoog	Matig	Weinig
Kantoor-administratie	Hoog	Weinig	Weinig
Kantoor-zak. Dienst	Hoog	Weinig	Veel
Openbaar gebouw/school	Redelijk	Veel	Geen
Gezondheidszorg	Hoog	Veel	Geen

De veronderstelling is dat de kans op collectief vervoer het grootst is bij bedrijventerreinen, die een hoge mate van arbeids- en bezoekersintensiteit combineren met een zo laag mogelijk zakelijk autogebruik.

Daarbij geldt de volgende beperking: wanneer werknemers en bezoekers vanuit een groot aantal verschillende plaatsen naar het bedrijventerrein komen, zegt de arbeids- en bezoekersintensiteit weinig over de kansen van collectief vervoer. Collectief vervoer is namelijk gebaat bij concentratie van gebruikers, zowel qua plaats als qua tijd. Als werknemers naar diverse bestemmingen moeten, zal het lastiger zijn om een goed collectief vervoerssysteem op te zetten dan wanneer er slechts één of enkele bestemmingen zijn. Dit geldt zowel voor de herkomst als voor de bestemmingen van de werknemers: hoe geconcentreerder, hoe eenvoudiger om een collectief vervoerssysteem op te zetten.

#### 2.1.4 Wijze van organisatie

Qua organisatie is invoeren van bedrijfsvervoer het minst gecompliceerd wanneer het één bedrijf betreft dat bijvoorbeeld op vastgestelde tijden een bus laat rijden naar een NS station. Nadeel hiervan is dat het bedrijf zelf alle kosten op zich moet nemen. Het opzetten van bedrijfsvervoer met meerdere bedrijven vergt een veel grotere inspanning van de betrokken bedrijven. Daar staat tegenover dat meerdere bedrijven de exploitatiekosten kunnen verdelen.

De organisatiegraad is in toenemende mate van belang voor het slagen van initiatieven voor collectief vervoer. Met name bij gebrek aan grote en/of draagkrachtige, toonaangevende bedrijven is er behoefte aan een sterke overkoepelende organisatie voor een bedrijventerrein. De initiatiefnemer moet anders alle bedrijven één voor één benaderen, wat de ontwikkelkosten van bedrijfsoverstijgend collectief vervoer zeer hoog zal maken. In moeilijke gevallen (veel kleine bedrijven, lage arbeidsintensiteit, veel parkeerruimte) zal collectief vervoer alleen kans van slagen hebben, als op eenvoudige wijze afspraken zijn te maken met de ondernemers. In deze situaties biedt parkmanagement een uitkomst. Dit is een bedrijvenorganisatie van alle bedrijven die op een terrein gevestigd zijn, die het terrein beheert en tevens de belangen van deze bedrijven vertegenwoordigt. Het parkmanagement kan verschillende vormen van intensiteit aannemen, van passief tot actief.

Parkmanagement, of in een lichtere vorm een project vervoermanagement, kan dus een grote stimulans betekenen voor collectief vervoer op bedrijventerreinen. Het parkmanagement kan verschillende rollen aannemen bij het realiseren van collectief vervoer. In oplopende mate van commitment zijn dat:

- 1 *Initiatief nemen*: het vervoerbedrijf of de overheid actief benaderen.
- 2 *Meewerken aan realisatie*: communicatie, hulp bij abonnementverkoop, autobeperkende maatregelen, enz.
- 3 *Financiële bijdragen*: afname abonnementen of eenmalige bijdragen.
- 4 *Opdrachtgever*: optredend als mede-opdrachtgever voor collectief vervoer.

## 2.2 Aanbodzijde: kenmerken van vervoerwijzen

Nu in de voorgaande paragraaf de vraagzijde van collectief vervoer besproken is, behandelt deze paragraaf de aanbodzijde. Er is een onderscheid gemaakt tussen de verschillende vormen van collectief vervoer: openbaar en besloten vervoer, met als specifieke vorm van besloten vervoer het bedrijfsvervoer. Hierdoor ontstaat een indruk van de mogelijke vervoersoplossingen om te voldoen aan de vraag naar collectief vervoer. Waar mogelijk zijn verwijzingen opgenomen naar het volgende hoofdstuk, waar casestudies van bedrijventerreinen dieper ingaan op de beschreven vervoermogelijkheden.

### 2.2.1 Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer valt in te delen in verschillende vormen: bus, tram, metro, trein en vervoer over water. Voor het busvervoer zijn weer onderverdelingen mogelijk in ontsluitende, spits-, snel- en pendeldiensten.

Bij een vergelijking tussen deze verschillende vormen van openbaar vervoer wordt veelal gekeken naar twee aspecten: de snelheid en de mate van ontsluiting. Met de mate van ontsluiting wordt bedoeld op de bereikbaarheid van uiteenlopende bestemmingen via hetzelfde vervoerssysteem. Kan men met andere woorden in hetzelfde vervoermiddel blijven zitten van deur tot deur (zoals bij de auto), of word men geacht over te stappen? De mate van ontsluiting is voor het openbaar vervoer goed weer te geven in de gemiddelde halte-afstand.

Tussen deze twee aspecten is overigens een tegengesteld verband te ontdekken. Hogere verplaatsingssnelheden gaan namelijk gepaard met een grofmazige infrastructuur en dus een lagere mate van ontsluiting. In de onderstaande tabel is het verzorgingsgebied, de mate van ontsluiting en de snelheid van verschillende vervoerssystemen weergegeven.<sup>3</sup>

Tabel	Vervoerwijze	Verzorgingsgebied	Mate van ontsluiting (gem. halte afstand)	Gemiddelde snelheid (km/uur)
<i>Eigen vervoer</i>				
	Voetganger	< 1 km.		5
	Fiets	< 7 km.		15
	Auto	< 50 km.		20-100
<i>Ontsluitend OV</i>				
	Lokaal (bus, stadstram)	2-10 km.	500 m	17,5
	Regionaal (streekvervoer)	10-30 km.	750 m.	25
	Agglomeratief (sneltram, metro, HOV)	3-10 km	1 km.	25
<i>Verbindend OV</i>				
	Agglomeratief (sneltram, metro, HOV)	3-10 km.	1 km.	30
	Regionaal (stoptrein)	10-30 km.	3 km.	45
	Interregionaal (sneltrain, interliner)	30-80 km.	15 km.	70
	Nationaal (intercity)	80-250 km.	50 km.	100
	Internationaal (IC)	250-800 km.	100 km.	150

Noot

<sup>3</sup> Bron: Economie en Transport (de Wit en Gent), 1996 aangepast naar OV in Nederland

---

Bij korte afstandverplaatsingen zal het accent meer op directe bereikbaarheid van de bestemming dan op snelheid worden gelegd. Naarmate de afstand echter toe neemt, zal het accent steeds meer verschuiven van directe bereikbaarheid richting snelheid. Naargelang de verplaatsingsafstand zal het ene vervoermiddel daarom beter aan de verplaatsingsbehoeften van de reiziger voldoen dan het andere vervoermiddel.

#### **Bestuurlijke en bedrijfsmatige context van openbaar vervoer**

Het openbaar vervoer heeft sinds enige tijd te maken met marktwerking en de noodzaak om een acceptabele kostendekkinggraad te halen. Eén van de middelen daartoe is het verlenen van gebiedsconcessies die op termijn uitgegeven worden na een openbare aanbesteding. Er is een duidelijk verschil in verantwoordelijkheid gecreëerd tussen de overheid als opdrachtgever en de vervoerder als opdrachtnemer. Meerdere vervoerders kunnen in het kader van marktwerking strijden om de concessie in een bepaald gebied. De overheid kan in een Programma van Eisen precies vastleggen wat ze van een vervoerder verlangt.

De overheid kan deze eisen op verschillende manieren formuleren. De ontwikkelfunctie geeft aan welke partij bepaalt hoe het openbaar vervoer in een gebied eruit komt te zien. Het kan zijn dat de overheid als opdrachtgever de ontwikkelfunctie behoudt en een zeer gespecificeerd programma van eisen opstelt, compleet met lijnen en frequenties. Het kan ook zijn dat de overheid een aantal randvoorwaarden opstelt en dat de vervoerder bepaalt op welke wijze hij hieraan invulling geeft. In dat geval ligt de ontwikkelfunctie bij de opdrachtnemer. In de praktijk komen er vooral mengvormen voor. In de meeste gevallen is de vervoerder verantwoordelijk voor de marketing-inspanningen om voldoende passagiers in zijn bus of tram te krijgen.

In theorie heeft het openbaar vervoer hiermee een uitstekende uitgangssituatie. De overheid kan eisen stellen aan de vervoerder om een bedrijventerrein te bedienen of de vervoerder zelf kan kansen ruiken om meer vervoer op het bedrijventerrein aan te trekken. In praktijk zijn er echter nog enkele beletsels:

- De opbrengsten worden via het centrale WROOV verrekend naar de lijnen, hetgeen inhoudt dat de inkomsten bekeken worden op het niveau van OV-regio's. Er wordt niet gekeken naar individuele lijnen, maar naar het netwerk binnen de regio's. Dit betekent dat het voor de vervoerders moeilijk is om met bedrijven afspraken te maken over een lijn.
- Het vaak monofunctionele karakter van bedrijventerreinen zorgt vaak voor een extreme drukte in de spits en daarbuiten weinig verkeer. Dit is slecht voor een gezonde exploitatie. Voor elke extra bus in de spits is de rest van de dag geen werk en dus staat deze dan stil. De geconcentreerde vervoersstromen van het woon-werkverkeer in de spits zijn ook de oorzaak van het probleem van de lege retourritten (zie hierna).
- De vaak lege retourritten maken het moeilijk om op openbaar vervoer naar een bedrijventerrein een redelijke kostendekkingsgraad te krijgen. Voldoende kostendekkingsgraad voor de lijn moet geheel behaald worden op de heenrit. In de ochtendspits zullen, enkele uitzonderingen buiten beschouwing latende, op het bedrijventerrein geen of nauwelijks werknemers instappen om terug naar huis te gaan.

Uit het bovenstaande blijkt dat de aansturing en exploitatie van OV op grote schaal al lastig is uit te voeren, laat staan op de relatief beperkte schaal van vervoer van en naar bedrijventerreinen.

---

### Rol van de fiets

Verder geldt dat het openbaar vervoer op bedrijventerreinen niet alleen van de auto, maar ook van de fiets sterke concurrentie krijgt. De fiets is op veel bedrijventerreinen na auto het belangrijkste vervoermiddel. Maatregelen om het autogebruik te beperken zullen dan ook vooral de fiets ten goede komen. De fiets wordt niet alleen gebruikt om direct naar huis te gaan, maar ook om tussen werkplek en station te pendelen.

#### 2.2.2 Bedrijfsvervoer

Onder bedrijfsvervoer valt vervoer dat alleen voor de werknemers van het bedrijf toegankelijk is. Het bedrijf organiseert dit vervoer zelf en is er dus zelf verantwoordelijk voor. Het bedrijf kan er voor kiezen bedrijfsvervoer in te huren van professionele vervoerders. Het kan er ook voor kiezen eigen werknemers aan te wijzen om bijvoorbeeld met een busje enkele pendelritten naar het station te maken. Deze vorm van bedrijfsvervoer zal voor bedrijven relatief makkelijk zijn om op te starten en ook relatief goedkoop zijn, maar tegelijkertijd niet altijd voor iedereen direct zichtbaar zijn.

Zoals beschreven maakt bedrijfsvervoer juist een kans op plekken waar geen of onvoldoende vormen van openbaar vervoer voor handen is.

Traditioneel is de rol van de overheid bij bedrijfsvervoer zeer beperkt. Tot voor kort bestond er een landelijke subsidieregeling bedrijfsvervoer, die alleen bedoeld was voor deur-deur vervoer en een kleine bijdrage gaf op basis van het aantal passagierskilometers. Deze regeling is nu gedecentraliseerd naar OV-autoriteiten. Zij bepalen of, en zo ja in welke mate zij deze de regeling in stand houden.

Binnen de onderzochte bedrijventerreinen zijn er drie verschillende vormen van bedrijfsvervoer te vinden: pendeldiensten, deur-deur pendeldiensten en van-pooling.

Pendeldiensten worden door bedrijven opgezet om mensen vanuit één of meerdere locaties gezamenlijk per bus naar de werkplek te vervoeren, meestal vanaf een NS-station. Essentieel hierbij is dat de werknemers allemaal dezelfde werktijden hebben. Het belangrijkste verschil met deur-deur pendeldiensten is dat de mensen in deze variant thuis opgehaald worden, hetgeen impliceert dat er geen voortransport plaats hoeft te vinden. Dit is wel het geval bij pendeldiensten.

Van-pooling wordt door bedrijven opgezet door het beschikbaar stellen van een busje, waar maximaal negen personen (bestuurder plus acht passagiers) in mee kunnen reizen. De bestuurder van het busje is een werknemer van het bedrijf. Voor het werk haalt hij de mensen op en zet ze na het werk weer af bij hun eigen voordeur.

De casestudies in het volgende hoofdstuk beschrijven deze drie vormen van bedrijfsvervoer.

## 3 Studie naar bedrijventerreinen

### 3.1 Selectie van bedrijventerreinen

Deze paragraaf presenteert een aantal bedrijventerreinen om de in het vorige hoofdstuk geschetste verschillen in situatie concreet te maken. Per case is aangegeven welke vorm van collectief vervoer beschikbaar is. Deze cases zijn in het vervolg van dit hoofdstuk nader uitgewerkt.

Onderstaande tabel geeft de ten behoeve van de vraaganalyse gemaakte selectie van bedrijventerreinen in Nederland.

Tabel

Naam terrein	Plaats	Pers. 2001	Opp. ha.	Type	Vervoersmaatregel(en)
Molenwetering, Rijnhaven en Hoorn-West	Alphen a/d Rijn	3.000	*	Kantoren	Pendeldienst
Kleefse Waard	Arnhem	*	45	industrie	Geen
Centrum Groningen	Groningen	*	*	Kantoren	Aggloliner
Avantis	Heerlen	7.000	100	Kantoren	Haalbaarheidsonderzoek
Bedrijvenstad Fortuna	Sittard	6.000	47	Kantoren	Eigen vervoerspl. + studie nw NS station
Vosdonk	Etten-Leur	8.500	360	Industrie	Bedrijfsvervoer
Rietvelden	Den Bosch	10.000	290	Industrie	Haalbaarheidsonderzoek
De Hurk	Eindhoven	15.000	152	Industrie	Bedrijfsvervoer, carpool
Zuidas	Amsterdam	12.000		Kantoren	Krappe parkeernorm
Beukenhorst-Zuid	Haarlemmermeer	n.v.t.	30	Kantoren	Krappe parkeernorm
Waarderpolder	Haarlemmermeer	*	150	Industrie	Nieuw NS station
Arena park	Hilversum	n.v.t.	12	Kantoren	Vrije busbaan
Wavin	Hardenberg	1.600	44	Industrie	Geen
ECT	Rotterdam	2.075	255	Industrie	Bedrijfsvervoer
De Batterijen	Veenendaal	2.000	360	Kantoren	Pendelbus (opgeheven)
Rivium	Capelle a/d IJssel	7.000	*	Kantoren	ParkShuttle
Kop van Zuid	Rotterdam	18.000	125	Kantoren	Krappe parkeernorm
Spaanse polder	Rotterdam	± 15.000	190	Kantoren	Busvervoer in studie
Brand	Den Bosch	3.500	*	Kantoren	Brandtaxi
Maaldrift II	Wassenaar	<1.000	3	Industrie	Busvervoer in studie

Bij de selectie van bovenstaande bedrijventerreinen is rekening gehouden met een zo groot mogelijke spreiding over een aantal criteria. Er is gekeken naar de criteria zoals beschreven in paragraaf 2.1. Daarnaast hebben de geografische spreiding en de kwaliteit van het bestaande openbaar vervoer een belangrijke rol gespeeld bij de keuze.

Uit deze 20 bedrijventerreinen is een nadere selectie gemaakt, die als business cases nader uitgewerkt zijn.

#### Analyse matrix bedrijventerreinen

De geselecteerde bedrijventerreinen zijn op basis van een drietal criteria opgedeeld in de onderstaande tabel.

- *OV-ontsluiting*: is er in algemene zin een redelijke aansluiting beschikbaar op het openbaar vervoer? Bijvoorbeeld in de vorm van een belangrijke halte/station of een frequente pendelbusverbinding (zie ook 2.2.1).
- *De bereikbaarheid per auto*: ligt het bedrijventerrein direct aan een hoofd- of snelweg, of is het is gelegen in het centrum van een stad. De parkeermogelijkheden spelen hierbij een belangrijke rol (zie ook 2.1.1).

- *De gegenereerde mobiliteit*: in welke mate genereert het bedrijventerrein mobiliteit. Hierbij is voornamelijk het aantal werknemers en het soort activiteiten van belang (zie ook 2.1.3).

.....  
Matrix

OV-ontsluiting	Bereikbaarheid per auto <sup>4</sup>	Gegenereerde mobiliteit		
		Weinig	Matig	Veel
Goed	Goed	Waarderpolder De Batterijen Beukenhorst-Z Arena Park	Fortuna Kleefse Waard	Rivium Zuidas
	Slecht			Kop van Zuid Centr. Groningen
Slecht	Goed	Alphen a/d Rijn ECT Wavin Maaldrift II	Vosdonk Avantis Rietvelden Brand	De Hurk Spaanse Polder
	Slecht			

De volgende 9 bedrijventerreinen zijn als business case nader uitgewerkt. Er is hierbij getracht een zo groot mogelijke spreiding over de gehanteerde criteria te realiseren, binnen de beperkingen van de beschikbaarheid van informatie.

- De Hurk, Eindhoven
- Brand, Den Bosch
- Molenwetering / Rijnhaven & Hoorn-West, Alphen a/d Rijn
- ECT Delta Terminal, Europoort
- Vosdonk, Etten-Leur
- Rivium, Capelle a/d IJssel
- Bedrijvenstad Fortuna, Sittard
- Centrum Groningen, Groningen
- Zuidas, Amsterdam

De business cases zijn deels gebaseerd op literatuurstudie en deels op eigen ervaring en interviews. De functie van deze voorbeelden is tweeledig. Ze bieden een illustratie van de vele mogelijkheden die er in de praktijk zijn en de aspecten waar men bij de uitvoering tegenaan loopt. We hebben ook geprobeerd de cases in perspectief te plaatsen. Dit doen we door per case een sterkte en zwakte analyse te geven en door elke case kenmerken mee te geven die vergelijking met soortgelijke situaties vergemakkelijkt.

.....  
Noot

<sup>4</sup> Bij de bereikbaarheid per auto is gekeken of het bedrijventerrein aan een snel- of hoofdweg ligt. Er is niet gekeken naar eventuele congestieproblemen.

---

## 3.2 Samenvatting case studies

### 3.2.1 De Hurk, Eindhoven

Soort bedrijvigheid	grafische industrie, groothandel metaal producten- en machine industrie,
Bereikbaarheid per auto	goed
Parkeersituatie	voldoende parkeerplaatsen
Gegenereerde mobiliteit	hoog
Organisatiegraad bedrijven	hoog
Bereikbaarheid per OV	slecht, daarom openbare pendeldienst met het NS-station en sneldiensten naar twee locaties
<b>Sterkten</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Gezamenlijke aanpak van bedrijven en gemeente om te komen tot een duurzame kwaliteitsverbetering</li><li>• De hoge organisatiegraad van de op het terrein gevestigde bedrijven</li></ul>	<b>Zwakten</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Subsidie nodig van gemeente voor implementatie mobiliteitsplan</li></ul>
<b>Kansen</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Deelname bedrijven uit de omgeving van bedrijventerrein de Hurk</li><li>• Terugdringen autogebruik</li></ul>	<b>Bedreigingen</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Nieuwe lijnen en aanpassingen zijn afhankelijk van onderhandelingen OV-aanbieders en gemeente.</li></ul>

### 3.2.2 Brand, 's-Hertogenbosch

Soort bedrijvigheid	arbeidsintensief
Bereikbaarheid per auto	goed
Parkeersituatie	voldoende parkeerplaatsen
Gegenereerde mobiliteit	weinig
Organisatiegraad bedrijven	goed
Bereikbaarheid per OV	slecht, daarom CVV ingevoerd
<b>Sterkten</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• deur-deur vervoer</li><li>• operationeel van maandag t/m zaterdag tussen 6 en 24 uur</li></ul>	<b>Zwakten</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Iedere rit moet van te voren aangevraagd worden</li><li>• De taxi kan met een marge van 15 minuten voor en na het afgesproken tijdstip arriveren,</li><li>• Mogelijk omrijtijd 20 minuten i.v.m andere passagiers</li></ul>
<b>Kansen</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Uitbreiding CVV in de regio</li><li>• Uitbreiding CVV andere bedrijventerreinen</li></ul>	<b>Bedreigingen</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Te weinig ritten om kostendekkend te zijn</li></ul>

### 3.2.3 Molenwetering, Rijnhaven en Hoorn-West, Alphen a/d Rijn

Soort bedrijvigheid	kleinschalige industrie, groothandel
Bereikbaarheid per auto	goed
Parkeersituatie	voldoende parkeerplaatsen
Gegenereerde mobiliteit	weinig
Organisatiegraad bedrijven	redelijk
Bereikbaarheid per OV	slecht, daarom invoering bedrijvenbus
<b>Sterkten</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Gezamenlijke bedrijvenbus was voor bedrijven goedkoper dan een eigen regeling</li><li>• Hoge bezettingsgraad ivm de combinatie met het zwemvervoer</li></ul>	<b>Zwakten</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• De bedrijvenbus was tot mei 1999 besloten vervoer en alleen toegankelijk voor deelnemende bedrijven</li></ul>
<b>Kansen</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Aantrekken van meer deelnemende bedrijven uit de regio Alphen a/d Rijn</li></ul>	<b>Bedreigingen</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• De bedrijvenbus was gedeeltelijk afhankelijk van subsidie</li></ul>

### 3.2.4 ECT Delta Terminal, Maasvlakte

Soort bedrijvigheid	haven / containeroverslag
Bereikbaarheid per auto	goed
Parkeersituatie	voldoende parkeerplaatsen
Gegenereerde mobiliteit	weinig
Organisatiegraad bedrijven	n.v.t (één bedrijf)
Bereikbaarheid per OV	slecht, daarom bedrijfsvervoer ingevoerd
<b>Sterkten</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Geringe spreiding aanvangstijden</li> <li>• Afgelegen ligging Delta terminal</li> </ul>	<b>Zwakten</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Voor sommigen voortransport noodzakelijk</li> </ul>
<b>Kansen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uitbreiding naar Home Terminal</li> <li>• Aantrekken meer reizigers uit eigen bedrijf of omliggende bedrijven</li> </ul>	<b>Bedreigingen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aanbieden vervoer in combinatie met reiskostenvergoeding (voor voortransport) niet toegestaan</li> </ul>

### 3.2.5 Vosdonk, Etten-leur

Soort bedrijvigheid	industrie en groothandel
Bereikbaarheid per auto	goed
Parkeersituatie	voldoende parkeerplaatsen
Gegenereerde mobiliteit	gemiddeld
Organisatiegraad bedrijven	redelijk
Bereikbaarheid per OV	slecht, daarom bedrijfsvervoer ingevoerd
<b>Sterkten</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De organiserende bedrijven kennen de wensen van hun werknemers.</li> </ul>	<b>Zwakten</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Busdiensten alleen actief op vaste tijden</li> </ul>
<b>Kansen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stimulering openbaar vervoer (vanaf NS station centrum Etten-leur)</li> </ul>	<b>Bedreigingen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aanbieden vervoer in combinatie met reiskostenvergoeding (voor transport) niet toegestaan.</li> </ul>

### 3.2.6 Rivium, Capelle a/d IJssel

Soort bedrijvigheid	kantoor-zakelijke dienstverlening
Bereikbaarheid per auto	goed
Parkeersituatie	voldoende parkeerplaatsen
Gegenereerde mobiliteit	hoog
Organisatiegraad bedrijven	laag
Bereikbaarheid per OV	redelijk, via metrostations
<b>Sterkten</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Directe verbinding metrostation Kralingse Zoom en Rivium</li> <li>• Ook in daluren</li> <li>• Innovatief</li> </ul>	<b>Zwakten</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Slechts één halte op het Rivium</li> <li>• Systeem is nog storingsgevoelig</li> <li>• Systeem is niet geïnitieerd door bedrijven, waardoor laag commitment</li> </ul>
<b>Kansen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uitbreiding in het gebied</li> <li>• Terugdringen autogebruik op het Rivium</li> </ul>	<b>Bedreigingen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Afhankelijkheid overige OV-lijnen</li> <li>• Bereikbaarheid per auto</li> </ul>

---

### 3.2.7 Bedrijvenstad Fortuna, Sittard

Soort bedrijvigheid	kantoren-zakelijke dienstverlening
Bereikbaarheid per auto	goed, wel strenge parkeermaatregelen
Parkeersituatie	beperkt aantal plaatsen
Gegenereerde mobiliteit	gemiddeld
Organisatiegraad bedrijven	hoog
Bereikbaarheid per OV	goed
<b>Sterkten</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Afstemming belangen OV-aanbieder en bedrijven</li><li>• Parkeerbeleid</li></ul>	<b>Zwakten</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Bedrijven zijn afhankelijk van de centraal geregelde voorzieningen</li></ul>
<b>Kansen</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Optimalisering collectief vervoer en terugdringen aandeel auto</li><li>• Stimulans nieuw NS station</li></ul>	<b>Bedreigingen</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Goede autoverbindingen naar alle richtingen</li></ul>

### 3.2.8 Centrum Groningen, Groningen

Soort bedrijvigheid	mix van detailhandel en allerlei kantoren
Bereikbaarheid per auto	matig/slecht i.v.m parkeersituatie
Parkeersituatie	beperkt aantal plaatsen
Gegenereerde mobiliteit	hoog
Organisatiegraad bedrijven	laag
Bereikbaarheid per OV	goed
<b>Sterkten</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Snelle en comfortabele verbinding met het centrum van Groningen speciaal voor woon-werkverkeer.</li></ul>	<b>Zwakten</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Extra toeslag in de spits</li><li>• Beperkt aantal haltes</li><li>• Niet op (mede-)initiatief van bedrijven georganiseerd</li></ul>
<b>Kansen</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Uitbreiding in het gebied</li><li>• Verschuiving reizigersstromen van spits- naar daluren</li></ul>	<b>Bedreigingen</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Veel reizigers vinden het tarief aan de hoge kant en de toeslag overbodig</li></ul>

### 3.2.9 Zuidas, Amsterdam

Soort bedrijvigheid	mix van detailhandel en allerlei kantoren
Bereikbaarheid per auto	goed
Parkeersituatie	krappe parkeernorm
Gegenereerde mobiliteit	hoog
Organisatiegraad bedrijven	laag
Bereikbaarheid per OV	goed
<b>Sterkten</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Goede regulier OV-verbindingen, zowel lokaal als regionaal</li></ul>	<b>Zwakten</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Goede bereikbaarheid per auto</li></ul>
<b>Kansen</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Toenemende verkeersproblemen in en rond Amsterdam</li></ul>	<b>Bedreigingen</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Het soort werkgelegenheid vraagt om flexibiliteit, bijvoorbeeld i.v.m bezoek van en aan klanten.</li></ul>

---

## 4 Synthese

---

.....

In hoofdstuk 2 zijn de vraag- en aanbodzijde van collectief vervoer besproken en in hoofdstuk 3 zijn voorbeelden van collectief vervoer op bedrijventerreinen gepresenteerd. Dit hoofdstuk brengt vraag en aanbod met elkaar in verband, daarbij zo mogelijk gebruik makend van de in hoofdstuk 3 besproken voorbeelden.

De oorspronkelijke doelstelling van dit onderzoek was het opstellen van een matrix, die mogelijkheden, voor- en nadelen van vraag- en aanbodcombinaties van collectief vervoer zou presenteren. Dit beslissingsmodel moest fungeren als een hulpmiddel bij het besluit welke vorm van collectief vervoer het best past bij een bepaald type bedrijventerrein.

Omdat elk bedrijventerrein uniek is en er bovendien allerlei lokale verschillen zijn, blijkt het niet mogelijk een beslissingsmodel te maken waarin men strikt kan vaststellen welke categorie bedrijventerrein in welke situatie gebruik dient te maken van welke bepaalde vormen van collectief vervoer. Een poging om deze diversiteit toch in een model te vangen zou geweld doen aan de voornaamste conclusie van dit rapport, dat elke situatie apart beoordeeld moet worden. Er is daarom gekozen om een synthese van vraag en aanbod weer te geven, met vragen die van belang zijn bij het overwegen van collectief vervoer.

Hieronder is een aantal vragen weergegeven, die ondernemers, bedrijventerreinbeheerders en aanbieders van openbaar of collectief vervoer een globale indruk geven welke aspecten belangrijk zijn voor het vaststellen van de meeste logische vorm van collectief vervoer.

### **Wat is het bereikbaarheidsprofiel van het terrein?**

Beschouw hierbij zowel bereikbaarheid per auto (plus parkeermogelijkheden) als per openbaar vervoer. Een terrein met goede ontsluiting door hoofdwegen kan vanwege hoge congestie door werknemers als slecht bereikbaar per auto worden ervaren. Veel terreinen hebben een goede aansluiting op hoofd- of snelwegen. Sommigen liggen in of nabij het centrum van een stad en kennen een matige bereikbaarheid per auto, uit de cases zijn dat bijvoorbeeld de Kop van Zuid in Rotterdam en centrum Groningen. Andere terreinen (bijvoorbeeld Rivium, Zuidas) liggen weliswaar pal aan de snelweg, maar op zeer congestiegevoelige locaties.

In het algemeen geldt dat op een terrein met beperkte of matige bereikbaarheid per auto meer kansen liggen voor collectief vervoer dan op een goed bereikbaar terrein, aangezien werknemers en bedrijven hier een drijfveer hebben om naar alternatieven voor de auto in het woon-werkverkeer te zoeken. Beperking van de parkeermogelijkheden is als flankerend beleid in te zetten om gebruik van collectieve voorzieningen te stimuleren. Het voorbeeld van de aggloliners naar het centrum van Groningen, geeft aan hoe een collectieve oplossing in de markt is gezet om in te springen op de matige bereikbaarheid en de beperkte beschikbaarheid aan parkeerplaatsen.

---

Als collectieve voorzieningen gewenst of noodzakelijk zijn, rest de vraag of dit openbaar- of besloten vervoer moet zijn. Het antwoord hierop is niet concreet te geven. Het hangt af van de verschillen in mogelijkheden tot subsidiëren, tot het realiseren van bezettingsgraad en dekking van de exploitatiekosten, de aard van de mobiliteit die het bedrijfsterrein genereert. Het is moeilijk hier algemene uitspraken over te doen, aangezien het per bedrijventerrein bekeken dient te worden.

**Wat is het mobiliteitsprofiel van het terrein?**

Wat is de absolute omvang van de mobiliteit, met andere woorden: hoeveel werknemers zijn er op het terrein? Hoe meer werknemers, hoe groter de kans om kostendekkend collectief vervoer te realiseren. Een voorbeeld hierbij zijn de spitslijnen naar bedrijventerrein De Hurk. Een terrein van geringe omvang zou onvoldoende massa bieden om deze lijnen rendabel te exploiteren.

Wat is de spreiding over de dag van de vraag naar mobiliteit? Kent het bedrijventerrein overwegend vaste aanvangstijden of zijn deze flexibel? Hoe geconcentreerder de aankomst en het vertrek van werknemers, hoe groter de mogelijkheden om kostendekkend collectief vervoer te realiseren. De ploegendiensten van de ECT zijn een goed voorbeeld van een geconcentreerde aankomst en vertrek van werknemers. Bovendien maakt het volcontinue karakter ervan een goede bezettingsgraad mogelijk: de retourritten worden gevuld met de zojuist afgeloste ploegen.

Is er veel sprake van zakelijk verkeer? Is er veel bezoek van klanten of dienen er veel klanten te worden bezocht? Dergelijk verkeer vindt voor het grootste deel plaats met de auto, waardoor deze in dit geval ook een belangrijke positie in het woon-werkverkeer inneemt. Kansen voor collectief vervoer zullen hier klein zijn. Te denken valt aan de kantoren op de Zuidas van Amsterdam en op de Kop van Zuid in Rotterdam, waar veel zakelijke dienstverlening met een hoge frequentie van klantencontact is gevestigd.

**Wat is de mate waarin de bedrijven op het terrein georganiseerd zijn?**

Is er sprake van actief parkmanagement, of zijn de bedrijven op andere wijze gezamenlijk vertegenwoordigd? Een gezamenlijke vertegenwoordiging maakt het eenvoudiger om collectieve vervoersprojecten te starten omdat er één aanspreekpunt is in plaats van een aantal individuele ondernemingen. Hiervan is Bedrijvenstad Fortuna een goed voorbeeld. Hier stelt het parkmanagement een mobiliteitsonderzoek zelfs als voorwaarde als een bedrijf zich er wil vestigen. Op andere terreinen is vaak meer reactief een vorm van bedrijvenorganisatie aanwezig: in de cases zijn De Hurk, de bedrijventerreinen in Alphen a/d IJssel en Vosdonk voorbeelden.

---

## 5 Conclusies en aanbevelingen

---

De in dit rapport beschreven casestudies geven aan dat er diverse initiatieven gestart zijn om bedrijventerreinen door openbaar- of collectief vervoer beter te ontsluiten. Echter, slechts op beperkte schaal worden er ook daadwerkelijk resultaten geboekt. Bovendien zijn er alleen bedrijventerreinen beschreven waar ook daadwerkelijk initiatieven zijn ontwikkeld. Veel bedrijventerreinen in Nederland hebben echter geen of nauwelijks ideeën en plannen betreffende collectief vervoer.

Dit hoofdstuk geeft per betrokken partij de voornaamste bevindingen uit dit onderzoek weer, maar start met enkele algemene conclusies.

### 5.1 Algemeen

Een belangrijk onderdeel van de verkenning vormde de schemerzone tussen openbaar vervoer en bedrijfsvervoer. De tot op heden gevonden cases hellen vrijwel steeds over naar één van die vormen en niet naar een eventuele variant, met CVV Den Bosch als uitzondering. Het gaat meestal óf om openbaar vervoer, waartoe bedrijven het initiatief hebben genomen, óf om bedrijfsvervoer waar de overheid deels aan meebetaalt. Geconcludeerd wordt dan ook dat er weinig initiatieven gestart zijn in de schemerzone.

Een opvallende factor is dat de bereikbaarheid per auto van bijna alle bedrijventerreinen goed is te noemen. Dat wil zeggen, wanneer men kijkt naar de ligging aan of nabij snel- of hoofdwegen. Wanneer men de congestie in ogenschouw neemt, is een flink aantal terreinen met name in de spits niet meer goed bereikbaar per auto te noemen. Dit kan een belangrijke drijfveer zijn om de realisatie van collectieve vervoersoplossingen na te streven.

Opvallend is tevens dat geen van de betrokken partijen voldoende is toegerust om op eigen houtje collectief vervoer te realiseren. De meeste kans van slagen hebben dan ook initiatieven waarin overheid (OV-autoriteit), vervoerders en bedrijven gezamenlijk collectieve vervoersoplossingen nastreven. Overheid en bedrijfsleven hebben hierbij een gezamenlijk doel: de bereikbaarheid behouden of vergroten. Een lastig punt is de financiële exploitatie. Aangezien de vervoerder het financiële risico niet alleen kan dragen, zullen overheid en/of bedrijfsleven met garanties moeten komen.

Gegeven het feit dat geen van de betrokken partijen voldoende is toegerust of als taak heeft collectieve vervoersvoorzieningen te realiseren, is het lastig te bepalen wie het initiatief ertoe moet nemen. Wellicht komen de VCC's nog het meest in aanmerking om als initiatiefnemer op te treden, omdat hier OV-autoriteiten en bedrijfsleven reeds in verenigd zijn.

Bij de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen loopt het openbaar vervoer vaak achter de feiten aan. Een goede ontsluiting door OV komt er veelal pas lang nadat de bedrijfsactiviteiten hun aanvang hebben genomen, terwijl de mogelijkheden tot beïnvloeden van de vervoerskeuze juist in de aanvangsfase het grootst zijn. Na verloop van tijd hebben werknemers al gekozen

---

voor de reeds beschikbare alternatieven, hetgeen vaak neerkomt op een keuze voor de auto. Uit onderzoek blijkt dat werknemers vaak trouw blijven aan de eenmaal gemaakte keuze voor hun vervoerswijze. Dit betekent dat OV, maar ook andere (collectieve) vervoerswijzen, vooral slagingskansen zullen hebben als ze vanaf de start beschikbaar zijn (en als er met hun aanwezigheid in de opzet van het terrein rekening is gehouden). Het gaat hierbij om de ontsluiting van de bedrijventerrein zelf en de nabijheid en bereikbaarheid van een OV-knooppunt, veelal een NS-station, van waaruit werknemers verder kunnen reizen.

## 5.2 OV-autoriteiten

Nieuwe concessies kunnen aan bedrijventerreinen meer specifieke aandacht besteden. Het gaat hier om vervoer dat vaak andere kenmerken heeft dan regulier openbaar vervoer in een woonwijk of naar een stadscentrum.

De overheid zal meer moeten letten op de inpassing van collectief vervoer op nog te ontwikkelen en bestaande terreinen. Met name op nieuw te ontwikkelen terreinen zijn zoals gezegd de mogelijkheden tot actief stimuleren van het gebruik van collectief vervoer het grootst. Verder heeft de overheid een netwerk van VCC's (Vervoers Coördinatie Centra) opgezet om onder andere de slagingskansen van collectief vervoer op bedrijventerreinen te vergroten. Hierbij valt vooral te denken aan een faciliterende rol, waardoor het voor vervoerders en bedrijven (organisaties) eenvoudiger is om collectieve vervoersoplossingen te realiseren. Ook op financieel gebied kunnen OV-autoriteiten een rol spelen, bijvoorbeeld door het vereenvoudigen van de subsidieregelingen voor collectief vervoer.

De Wp2000 biedt ruimte om deze specifieke aandacht voor collectief vervoer naar bedrijventerreinen in de concessies op te nemen. De OV-autoriteiten kunnen een meer sturende rol aannemen door al in het programma van eisen rekening te houden met het afwijkende karakter van collectief vervoer naar bedrijventerreinen. De aanbestedingsprocedure en de toetsing van de uitvoer van de concessie zijn instrumenten om toe te zien op daadwerkelijke invulling van de vraag naar collectief vervoer naar bedrijventerreinen.

De rol van OV-autoriteiten en meer in het algemeen de overheid kan bijvoorbeeld op de volgende gebieden liggen:

- Benutten van mogelijkheden per provincie of kaderwetgebied om bedrijfsvervoer beter te ondersteunen.
- Een ruimtelijke inrichting met bedrijfsingangen direct bij de openbare weg (i.p.v. op het parkeerterrein) en mogelijkheden voor een goede route van de bus over het terrein vergroten de kansen voor collectief vervoer op bedrijventerreinen aanzienlijk.
- Ondersteuning van Parkmanagement of andere organisatievormen op een bedrijventerrein. Verder kan de overheid denken aan een bredere inzet van bijvoorbeeld VCC's om bedrijven klaar te stomen voor collectief vervoer.
- Idealiter zou collectief vervoer een goede oplossing zijn bij het verhelpen van parkeerproblemen, maar in de praktijk gaan krappe parkeernormen vrijwel nooit direct samen met goed collectief vervoer. Wil het collectief een marktaandeel van de auto willen overnemen, zullen beide maatregelen gecombineerd ingevoerd moeten vinden.
- De overheid zou de huidige regeling voor bedrijfsvervoer eens kritisch onder de loep moeten nemen, zodat er meer stimulans van uitgaat.

---

### 5.3 Ondernemers

Vanuit de ondernemers gezien zijn er twee redenen te noemen om de aanwezigheid en het gebruik van collectief vervoer te verwelkomen:

- *Arbeidsmarkt*: Gemiddeld heeft dertig procent van de werknemers niet de beschikking over een auto (geen rijbewijs, geen auto, auto door partner gebruikt). Zonder collectief vervoer verliezen de bedrijven aansluiting op een substantieel deel van de arbeidsmarkt.
- *Bereikbaarheid*: steeds meer bedrijven lijden economische schade door doordat door congestie vertraging ontstaat in het productie- en distributieproces. Zowel fietsers als collectief vervoer hebben er voldoende kansen om oplossingen te bieden voor dergelijke problemen.

Zoals eerder is opgemerkt, is het voor individuele ondernemingen moeilijk haalbaar initiatieven te ontplooiën op het gebied van collectief vervoer. Een vanpool-regeling is de enige oplossing die laagdrempelig genoeg is om ook voor toepassing door kleinere ondernemingen in aanmerking te komen. Naar mate de omvang van de onderneming toeneemt, wordt het makkelijker om collectieve vervoersoplossingen van de grond te krijgen (zie voorbeeld ECT, paragraaf 3.2.3).

Een gezamenlijke aanpak is een goede mogelijkheid voor ondernemingen die individueel geen collectieve vervoersoplossingen kunnen realiseren. Dit brengt als voordeel met zich mee dat de ontwikkel- en exploitatiekosten over meerdere partijen te verdelen zijn, maar brengt tevens extra coördinatie-inspanningen met zich mee. De volgende paragraaf gaat verder in op de rol van de bedrijventerreinen en het parkmanagement.

Een uitgebreide rol bij de exploitatie van collectief vervoer is doorgaans niet weggelegd voor bedrijven of bedrijvenorganisaties, tenzij het een systeem als van-pooling in eigen beheer betreft. Wel kunnen bedrijven het gebruik van collectief vervoer intern stimuleren. Bedrijfsvervoer zal binnen het collectief vervoer een nichemarkt blijven, waarbij specifieke omstandigheden oplossingen op maat verlangen.

### 5.4 Bedrijventerreinen

Indien er vanuit bedrijventerreinen invloed wordt uitgeoefend op collectief vervoer, gebeurt dit meestal vanuit een overkoepelend orgaan, het parkmanagement. In de praktijk kan dit verschillende verschijningsvormen hebben. Voor collectief vervoer is het van belang te realiseren dat het parkmanagement vanuit twee benaderingen het initiatief kan nemen:

- Als beheerder van een bedrijventerrein, met als doel het terrein aantrekkelijk te maken als vestigingsplaats (zie voorbeeld Bedrijvenstad Fortuna, paragraaf 3.2.6).
- Als vertegenwoordiger van de op het terrein gevestigde ondernemingen, met als doel het bieden van een alternatief voor de auto in het woon-werk verkeer (zie voorbeelden de Hurk, paragraaf 3.2.1 en De Brand, paragraaf 3.2.2).

Omdat voor individuele ondernemingen de mogelijkheden tot het realiseren van collectief vervoer zeer beperkt zijn, is het inzetten van parkmanagement hierbij vaak de enige oplossing. Net als bij individuele bedrijven is er geen uitgebreide rol weggelegd bij de exploitatie van collectief vervoerssystemen, maar wel bij het nemen van initiatieven tot realisatie en bij het stimuleren ervan.

---

Idealiter is mobiliteit geïntegreerd in de planning van bedrijventerreinen en de collectieve voorzieningen, zoals beveiliging en afvalafvoer dat nu al zijn. Bedrijventerreinen worden veelal zo ingericht dat ze gekenmerkt door een goede bereikbaarheid per auto, goede parkeermogelijkheden en een ruimtelijk opzet die OV gebruik niet stimuleert. Bovendien wordt er veelal pas naar OV-ontsluiting gekeken op het moment dat de bedrijven al operationeel zijn. Dit alles heeft een nadelig effect op het gebruik van openbaar vervoer. Bij het opstarten van bedrijventerrein dient dus direct rekening gehouden te worden met de mogelijkheden van collectief vervoer, waardoor het ook voor kleinere bedrijven beter toegankelijk zal worden (zie voorbeeld Bedrijvenstad Fortuna en De Hurk).

In de praktijk gaat de rol van bedrijvenorganisaties veelal niet verder dan het nemen van initiatief en medewerking verlenen aan communicatie en eventueel hulp bij abonnementverkoop. De mogelijkheden om tot toegesneden vormen van collectief vervoer te komen zijn veel groter als bedrijven ook bereid zijn om bijvoorbeeld autobeperkende maatregelen te nemen, financiële bijdragen te leveren aan een collectief vervoersysteem of zelfs als opdrachtgever te fungeren.

## 5.5 Vervoerders

De oplossingen die men in de verschillende situaties gevonden heeft om de exploitatie van collectief vervoer rond te krijgen maakten geen centraal deel uit van de inventarisatie. Hetzelfde geldt voor de gerealiseerde bezettingsgraad. Dit zou een aanvullend onderzoek vereisen.

Duidelijk is wel dat veel initiatieven moeilijk lopen, hetzij door gebrek aan reizigers, hetzij doordat aanvullende financiering moeilijk rond te krijgen is. In praktijk blijft de exploitatie van collectief vervoer op bedrijventerreinen een zaak tussen vervoerder – overheid en individuele passagiers. Zoals reeds gesteld is binnen het collectief vervoer het vervoer van en naar bedrijventerreinen (en tevens het bedrijfsvervoer zelf) een nichemarkt.

---

## 6 Bronvermelding

---

- De autoratio – een nieuw meetinstrument binnen vervoermanagement (Adviesbureau voor Mobiliteit), 1995.
- Economie en Transport (de Wit & van Gent), 1996
- Een goede locatie voor activiteit (AVM, Ligtermoet & Louwerse) 1999.
- Integraal Bedrijventerreinen Informatie Systeem (IBIS), 1999
- What moves peoples? Gebruik en waardering ParkShuttle Capelle-Rivium (AVV), 2000.
- Revitalisering Bedrijventerrein De Hurk (Gemeente Eindhoven), 2001
- Eén jaar Aggloliner (Arriva), 2001
- Evaluatie Brandtaxi (Diepens en Okkema), 2001
  
- <http://www.duurzamebedrijventerreinen.nl>
- <http://www.eindhoven.nl/nieuws/persberichten/pers1999/pers0118.htm>
- <http://www.alphenaandenrijn.nl>
- <http://www.etten-leur.nl>
- <http://faculty.washington.edu/jbs/itrans/parkshut.htm>
- <http://www.computable.nl/artikels/archief1/d37rs101.htm>
- <http://www.bedrijvenstadfortuna.com>
- <http://www.vccnoord.nl/aggloliner/info.html>
- <http://www.zuidas.nl>
- <http://www.rotterdam.nl>

## 7 Bijlage: uitgewerkte businesscases

---

### 7.1.1 De Hurk, Eindhoven

Soort bedrijvigheid	grafische industrie, groothandel metaal producten- en machine industrie,
Bereikbaarheid per auto	goed
Parkeersituatie	voldoende parkeerplaatsen
Gegenereerde mobiliteit	hoog
Organisatiegraad bedrijven	hoog
Bereikbaarheid per OV	slecht, daarom openbare pendeldienst met het NS-station en sneldiensten naar twee locaties

Bedrijventerrein de Hurk is een bestaand bedrijventerrein in Eindhoven en is een van de belangrijkste terreinen in de regio. Het biedt ongeveer aan 13.000 mensen werk, hetgeen ruwweg 15% van de totale werkgelegenheid in Eindhoven is. De komende jaren worden echter in de regio nieuwe terreinen aangelegd met een modern imago. Om met deze terreinen de concurrentie aan te kunnen moet De Hurk zich richten op kwaliteitsverbetering. Hiervoor zijn vijf deelprojecten gedefinieerd: infrastructuur, mobiliteit, werkgelegenheid, beveiliging en clusters.

In het kader van het deelproject mobiliteit worden individuele bedrijfsmobiliteitsplannen ontwikkeld en uitgevoerd voor een groot aantal bedrijven met meer dan 50 medewerkers. Het doel hiervan is het verminderen van individueel autogebruik voor woon-werkverkeer. Naast individuele bedrijfsmobiliteitsplannen is een gebiedsvervoerplan opgesteld. Dit plan brengt de mogelijkheden voor vermindering van automobilititeit in beeld en geeft aanbevelingen voor alternatieve vervoerswijzen, zoals fiets, openbaar vervoer, carpoolen en bedrijfsvervoer en aanpassingen in de infrastructuur. In een latere fase zal de implementatie van dit mobiliteitsplan plaatsvinden.

Ook zijn een carpooltest en een transferiumtest uitgevoerd. Beide testen worden als geslaagd beschouwd. De deelnemers aan het carpoolen vinden in meerderheid dat het carpoolen in een groter verband gerealiseerd wordt. Het transferiumproject is ook geslaagd, met name omdat er parkeerplaatsen vrijkwamen.

Op het gebied van collectief vervoer zijn er twee projecten gerealiseerd:

- 1 Een openbare pendeldienst per bus tussen Eindhoven CS en De Hurk, waardoor een directe verbinding is ontstaan. Voorheen was de verbinding Eindhoven CS – De Hurk per regulier OV omslachtig en tijdrovend.
- 2 Zeer recent zijn er vanuit de regio twee bussneldiensten naar De Hurk opgezet, één vanuit Reusel en één vanuit Luijksgestel. Het gaat hier om een specifieke vorm van regulier OV. Het is een gezamenlijk initiatief van de Stadsregio Eindhoven en de op De Hurk gevestigde bedrijven. De BBA exploiteert de lijnen, tegen reguliere tarieven. Elke dienst rijdt via één halte per dorp naar De Hurk en mag gebruik maken van de busbanen. De haltes zijn hebben voorzieningen als fietskluizen, parkeerplaatsen en overdekte wachtruimten. Verwacht wordt, dat na verloop van tijd deze lijnen een bezettingsgraad zullen realiseren die zelfstandige exploitatie mogelijk maakt.

<b>Sterkten</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gezamenlijke aanpak van bedrijven en gemeente om te komen tot een duurzame kwaliteitsverbetering</li> <li>• De hoge organisatiegraad van de op het terrein gevestigde bedrijven</li> </ul>	<b>Zwakten</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Subsidie nodig van gemeente voor implementatie mobiliteitsplan</li> </ul>
<b>Kansen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Deelname bedrijven uit de omgeving van bedrijventerrein de Hurk</li> <li>• Terugdringen autogebruik</li> </ul>	<b>Bedreigingen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nieuwe lijnen en aanpassingen zijn afhankelijk van onderhandelingen OV-aanbieders en gemeente.</li> </ul>

### 7.1.2 Brand, 's Hertogenbosch

Soort bedrijvigheid	arbeidsintensief
Bereikbaarheid per auto	goed
Parkeersituatie	voldoende parkeerplaatsen
Gegenereerde mobiliteit	weinig
Organisatiegraad bedrijven	goed
Bereikbaarheid per OV	slecht, daarom CVV ingevoerd

Bedrijvenpark de Brand is een jong bedrijventerrein met ruim 3.500 arbeidsplaatsen. Het park bestaat inmiddels zo'n 6 jaar en kent enkele arbeidsintensieve ondernemingen, waaronder het PTT sorteercentrum. De komende jaren zal het aantal medewerkers groeien tot mogelijk 7.000 mensen. Naast fulltime medewerkers, die met name in de ochtend- en avondspits reizen, zijn er ook relatief veel parttimers en oproepkrachten, alsmede medewerkers in ploegdienst.

Het park is gelegen aan de A2, aan de periferie van Den Bosch. De Brand is goed bereikbaar per auto, maar minder goed bereikbaar met het openbaar vervoer. De bedrijven op het terrein krijgen steeds meer moeite om personen te werven, aangezien sommige potentiële werknemers aangewezen zijn op openbaar vervoer. Omdat in het ontwikkelingsplan van bedrijvenpark de Brand een toezegging vanuit de gemeente lag om zorg te dragen voor een goed openbaar vervoersysteem, zijn vanuit de ondernemers de betrokken overheden aangespoord om ook daadwerkelijk een goed openbaar vervoersysteem te bieden.

Op het initiatief van de ondernemers hebben het stadsgewest Den Bosch, de provincie Noord-Brabant en vervoersmaatschappij BBA een oplossing gevonden in de vorm van een collectief vraagafhankelijk vervoersysteem. Op 1 maart 2000 is als pilot het CVV-project 'Brandtaxi' opgestart, gericht op het verzorgen van vervoer van werknemers en bezoekers naar bedrijventerrein de Brand. Het was een primeur voor Nederland dat specifiek voor werknemersvervoer een vorm van collectief vraagafhankelijk vervoer wordt aangeboden. De Brandtaxi vervoert mensen van deur naar deur, zoals de plaats van vertrek of bestemming maar het bedrijvenpark is.

Na één jaar is het gebruik van de Brandtaxi geëvalueerd en bleek dat sinds de introductie het aantal ritten sterk gestegen is. Met name in de wintermaanden is er een sterke stijging te constateren. Hoewel het aantal ritten sterk is gestegen, zijn de prognoses die in het kader van de financiële analyse door de Provincie zijn gemaakt niet gehaald.

De ritten zijn vrijwel gelijk over de werkdagen verdeeld. Het gebruik op zaterdag is veel lager, hoewel een kleine stijging van het aantal ritten te zien is. Gezien het feit dat tussen de 225-30% van de ritten tussen 18:00 en

24:00 uur plaats vindt, lijkt de Brandtaxi een goed alternatief voor medewerkers van avonddiensten. Verder laat de Brandtaxi het normale ochtend- en avondpatroon zien.

Den Bosch en dan met name het centraal station blijkt de grootste vervoerpotentie te hebben voor de Brandtaxi. Zo'n 65% van alle ritten die vertrekken naar het bedrijventerrein zijn afkomstig uit Den Bosch.

De meeste gebruikers zijn tevreden over de Brandtaxi, hoewel er nog wel verbeterpunten zijn:

- Het beter naleven van de afgesproken ophaaltijd, dus beter op tijd rijden
- Het verlagen van de vooraanmeldtijd van een uur
- Het verzorgen van vervoer voor de nachtploegen van het PTT sorteercentrum
- Het verbeteren van communicatie van het callcentrum, zowel naar de klant als naar de chauffeurs.

<b>Sterkten</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• deur-deur vervoer</li> <li>• operationeel van maandag t/m zaterdag tussen 6 en 24 uur</li> </ul>	<b>Zwakten</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Iedere rit moet van te voren aangevraagd worden</li> <li>• De taxi kan met een marge van 15 minuten voor en na het afgesproken tijdstip arriveren,</li> <li>• Mogelijk omrijtijd 20 minuten i.v.m andere passagiers</li> </ul>
<b>Kansen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uitbreiding CVV in de regio</li> <li>• Uitbreiding CVV andere bedrijventerreinen</li> </ul>	<b>Bedreigingen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Te weinig ritten om kostendekkend te zijn</li> </ul>

### 7.1.3 Molenwetering, Rijnhaven en Hoorn-West, Alphen a/d Rijn

Soort bedrijvigheid	kleinschalige industrie, groothandel
Bereikbaarheid per auto	goed
Parkeersituatie	voldoende parkeerplaatsen
Gegenereerde mobiliteit	weinig
Organisatiegraad bedrijven	redelijk
Bereikbaarheid per OV	slecht, daarom invoering bedrijvenbus

#### Illustratie

Bedrijventerrein Alphen a/d Rijn



De bedrijvenbus Alphen aan den Rijn was een initiatief van de gemeente Alphen aan den Rijn, Stichting Rijnland Mobiel, Vereniging van Ondernemingen Alphen aan den Rijn (VOA) en een aantal Alphense bedrijven. De bedrijvenbus Alphen aan de Rijn onderhield vanaf januari 1997 een verbinding tussen het NS-station Alphen aan den Rijn en de bedrijventerreinen Molenwetering, Rijnhaven en Hoorn-West. Het bedrijf Overbeek reed de bedrijvenbus en exploiteerde tevens het zwemvervoer in opdracht van de gemeente Alphen aan den Rijn. Hierdoor lukte het Overbeek om een hogere bezettingsgraad te realiseren.

De bedrijvenbus was besloten vervoer en alleen toegankelijk met een speciaal jaarabonnement of met een bedrijvenpas voor incidentele reizigers. Zowel de jaarabonnementen als de pas voor incidentele reizigers stonden op naam van het deelnemende bedrijf en waren door meerdere personen van het bedrijf te gebruiken. Uit een gebruikersenquête bleek dat de bedrijvenbus duidelijk in een behoefte als natransport van de trein voorziet. De dienstregeling, route en service van de chauffeur werden hoog gewaardeerd.

Dankzij overleg tussen de Provincie, de gemeente Alphen aan den Rijn en Connexxion is besloten om de bedrijvenbus per mei 1999 op te nemen als lijn 74 in de dienstregeling voor regulier, lokaal openbaar vervoer.

Een bedrijvenbus is een goede mogelijkheid voor collectief vervoer in de situatie waarbij er onvoldoende reizigers zijn om een reguliere busdienst op te starten. Er dienen wel voldoende deelnemende bedrijven te zijn om een bedrijfsbus goedkoper te maken dan een eigen regeling per bedrijf. Indien er in een later stadium wel voldoende reizigers zijn, zoals in Alphen aan den Rijn, kan de bus opgenomen worden in de OV-dienstregeling.

<b>Sterkten</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gezamenlijke bedrijvenbus was voor bedrijven goedkoper dan een eigen regeling</li> <li>• Hoge bezettingsgraad ivm de combinatie met het zwemvervoer</li> </ul>	<b>Zwakten</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De bedrijvenbus was tot mei 1999 besloten vervoer en alleen toegankelijk voor deelnemende bedrijven</li> </ul>
<b>Kansen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aantrekken van meer deelnemende bedrijven uit de regio Alphen a/d Rijn</li> </ul>	<b>Bedreigingen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De bedrijvenbus was gedeeltelijk afhankelijk van subsidie</li> </ul>

#### 7.1.4 ECT Delta Terminal, Maasvlakte

Soort bedrijvigheid	haven / containeroverslag
Bereikbaarheid per auto	goed
Parkeersituatie	voldoende parkeerplaatsen
Gegenereerde mobiliteit	weinig
Organisatiegraad bedrijven	nvt (één bedrijf)
Bereikbaarheid per OV	slecht, daarom bedrijfsvervoer ingevoerd

Het Rotterdamse containeroverslagbedrijf ECT heeft voor haar Delta Terminal op de Maasvlakte een aantal buslijnen laten organiseren door een bedrijf dat zich heeft gespecialiseerd in van-pooling en bedrijfsvervoer. De Delta Terminal ligt op ruim 50 kilometer van Rotterdam, op een zeer afgelegen locatie die niet met het openbaar vervoer is te bereiken. De meeste werknemers wonen ten zuiden van Rotterdam, in plaatsen als Hoogvliet, Spijkenisse, Papendrecht en Ridderkerk.

De lijnen beslaan 6 shiftlijnen en 1 kantoorlijn. De shiftlijnen bedienen de werknemers die op de terminal in ploegdiensten werken en rijden 3 maal per dag, 365 dagen per jaar. De kantoorlijn is bedoeld voor het kantoorpersoneel en rijdt één keer per dag op werkdagen. Een aantal werknemers maakt gebruik van opstapplaatsen in of nabij hun woonplaats. Werknemers die verder van de lijnen wonen, komen met eigen auto naar de ECT Home Terminal, gevestigd bij de Waalhaven en reizen van daaruit verder met de buslijnen naar de Delta Terminal (ruim 40 km). Naast het kantorencomplex van de Home Terminal is voldoende parkeerruimte aanwezig. In totaal maken ongeveer dagelijks 600 mensen gebruik van deze buslijnen, hetgeen een derde van het totale personeelsbestand op de Delta Terminal is.

Het aanbieden van busdiensten die rijden naar een specifiek bedrijf is alleen mogelijk als het bedrijf voldoende groot is. Het voordeel is dat de frequenties direct afgestemd kunnen worden op de werktijden van het bedrijf. De werknemers dienen echter wel vanaf een beperkt aantal locaties te komen, bijvoorbeeld een OV-knooppunt, een P+R locatie of een woonconcentratie.

<b>Sterkten</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Geringe spreiding aanvangstijden</li> <li>• Afgelegen ligging Delta terminal</li> </ul>	<b>Zwakten</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Voor sommigen voortransport noodzakelijk</li> </ul>
<b>Kansen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uitbreiding naar Home Terminal</li> <li>• Aantrekken meer reizigers uit eigen bedrijf of omliggende bedrijven</li> </ul>	<b>Bedreigingen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aanbieden vervoer in combinatie met reiskostenvergoeding (voor voortransport) niet toegestaan</li> </ul>

#### 7.1.5 Vosdonk, Etten-leur

Soort bedrijvigheid	industrie en groothandel
Bereikbaarheid per auto	goed
Parkeersituatie	voldoende parkeerplaatsen
Gegenereerde mobiliteit	gemiddeld
Organisatiegraad bedrijven	redelijk
Bereikbaarheid per OV	slecht, daarom bedrijfsvervoer ingevoerd

.....  
**Illustratie**  
 Bedrijventerrein Vosdonk



Bedrijventerrein Vosdonk is gelegen aan de westkant van de gemeente Etten-Leur, direct aan de rijksweg A58. Het bedrijventerrein heeft een bruto oppervlakte van circa 360 ha. Op het terrein zijn inmiddels 319 bedrijven gevestigd, waaronder Black & Decker, ABB, Isover, Roto Smeets Etten, Heineken, Centrafarm, Groenewegen Fabricage van wegtransport-middelen.

Op het bedrijventerrein Vosdonk zijn o.a. de volgende branches vertegenwoordigd: metaalnijverheid, machinefabricage, transport, groothandel en bouwnijverheid. Op het terrein werken ruim 8.500 mensen uit Etten-Leur en de regio. Het bedrijventerrein vervult dus een belangrijke regionale werkgelegenheidsfunctie.

Momenteel is het bedrijfsterrein erg slecht bereikbaar met het reguliere openbaar vervoer. Er is weliswaar een busdienst actief, echter deze is niet in staat werknemers op werkdagen voor 09:00 uur op het bedrijventerrein af te zetten. Het gebruik van het openbaar vervoer is dan ook minimaal.

Drie bedrijven hebben om deze reden besloten gemeenschappelijk vervoer voor hun werknemers te regelen. Meerdere keren per dag rijdt er een bus tussen de bedrijven en het centrum van Etten-Leur, vanwaar de werknemers verder met het reguliere OV kunnen reizen. Hiernaast is ook de gemeente Etten-Leur bezig met een onderzoek naar de haalbaarheid van het aanbieden van kleinschalig collectief vervoer. Men heeft vastgesteld dat er in Vosdonk in potentie voldoende werknemers zijn om een shuttlebus rendabel op te kunnen starten. De gemeente zou graag volgend voorjaar al willen beginnen met een busdienst tussen Vosdonk en het centrum van Etten-Leur (NS station).

<b>Sterkten</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De organiserende bedrijven kennen de wensen van hun werknemers.</li> </ul>	<b>Zwakten</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Busdiensten alleen actief op vaste tijden</li> </ul>
<b>Kansen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stimulering openbaar vervoer (vanaf NS station centrum Etten-leur)</li> </ul>	<b>Bedreigingen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aanbieden vervoer in combinatie met reiskostenvergoeding (voor transport) niet toegestaan.</li> </ul>

#### 7.1.6 Rivium, Capelle a/d IJssel

Soort bedrijvigheid	kantoren-zakelijke dienstverlening
Bereikbaarheid per auto	goed, wel strenge parkeermaatregelen
Parkeersituatie	beperkt aantal plaatsen
Gegenereerde mobiliteit	gemiddeld
Organisatiegraad bedrijven	hoog
Bereikbaarheid per OV	goed

Het Rivium in Capelle a/d IJssel ligt naast de A16 en is daarmee uitstekend per auto bereikbaar. Hierbij moet wel de kanttekening geplaatst worden dat de A16 een van de drukste snelwegen in Nederland is en tijdens de spits vaak verstopt raakt. Voor wat betreft OV is men afhankelijk van enkele buslijnen, allen georiënteerd op metrostation Capelse brug. Op iets meer dan loopafstand ligt metrostation Kralingse Zoom. Echter, deze ligt aan de andere zijde van de A16, waarmee lopen naar het Rivium uitgesloten is.

Om ervaring op te doen met nieuwe vormen van collectief vervoer en om het Rivium aan te sluiten op metrostation Kralingse Zoom, is besloten tot de aanleg van de ParkShuttle. Dit is een onbemand vervoerssysteem dat met 3

---

.....

**Illustratie**

Het Rivium in Capelle a/d IJssel maakt gebruik van de ParkShuttle



voertuigen over een eigen baan tussen metrostation Kralingse Zoom en Rivium pendelt. Het systeem wordt beheerd en geëxploiteerd door Connexxion en is toegankelijk voor iedereen met een geldig vervoersbewijs. Het heeft slechts één begin- en één eindhalte en is op afroep (druk op de knop) beschikbaar. De proef is bedoeld als begin van een volwaardig onbemand netwerk in het gebied, dat tevens het kantorenterein Brainpark I (aan de Rotterdamse zijde van de A16), de toekomstige woonwijk Fascinato, het toekomstig kantorenterein Brainpark III (beiden aan de Capelse zijde van de A16) en het Rivium moet onsluiten. Het systeem is operationeel sinds april 1999.

Als openbaar vervoerconcept voor de korte afstand blijkt de ParkShuttle technisch mogelijk. Een sterk punt van de shuttle is de continue beschikbaarheid, ook in de daluren. De ParkShuttle werd tijdens deze proef echter wel lager gewaardeerd dan de bus. Daarvoor bleken twee belangrijke oorzaken aan te wijzen. Reizigers weten allereerst niet of de ParkShuttle rijdt of dat deze door storingen niet beschikbaar is. Hiernaast is de wachttijd tussen de aanvraag en het voorrijden van het Shuttlevoertuig onbekend. Sociale onveiligheid en het onbemande aspect van de ParkShuttle worden niet als een probleem ervaren. Reisinformatie vooraf (is de Shuttle al dan niet in dienst) en bij de Shuttlehaltes (aantal minuten wachttijd tussen aanvraag en aankomst van de shuttle) stelt reizigers in staat voor een alternatief te kiezen. De verwachting is dat de ParkShuttle na verhelpen van de kinderziektes (technische storingen) en het uitbreiden van het aantal haltes in het Rivium hogere bezettingsgraden zal behalen.

De autobereikbaarheid van de werkplek is doorslaggevend in de afwegingen van automobilisten om de ParkShuttle te gebruiken. De werknemers maken de keuze tussen auto en OV op basis van de hele afstand tussen herkomst en bestemming en laten zich niet beïnvloeden door een klein deel van de OV keten. De ParkShuttle heeft dan ook nauwelijks een rol gespeeld in de vestigingskeuze bij bedrijven, zo bleek uit het evaluatie onderzoek.<sup>5</sup> Ook draagt de ParkShuttle niet of nauwelijks bij aan de bekendheid en het imago van het Rivium.

---

Noot

<sup>5</sup> Bron: What moves people? Gebruik en waardering Parkshuttle Capelle-Rivium (AVV), 2000.

<b>Sterkten</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Afstemming belangen OV-aanbieder en bedrijven</li> <li>• Parkeerbeleid</li> </ul>	<b>Zwakten</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedrijven zijn afhankelijk van de centraal geregelde voorzieningen</li> </ul>
<b>Kansen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Optimalisering collectief vervoer en terugdringen aandeel auto</li> <li>• Stimulans nieuw NS station</li> </ul>	<b>Bedreigingen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Goede autoverbindingen naar alle richtingen</li> </ul>

### 7.1.7 Bedrijvenstad Fortuna, Sittard

Soort bedrijvigheid	kantoren-zakelijke dienstverlening
Bereikbaarheid per auto	goed, wel strenge parkeermaatregelen
Parkeersituatie	beperkt aantal plaatsen
Gegenereerde mobiliteit	gemiddeld
Organisatiegraad bedrijven	hoog
Bereikbaarheid per OV	goed

#### Illustratie

Aan de zuidwestelijke rand van Sittard wordt het nieuwe bedrijventerrein 'Bedrijvenstad Fortuna' ontwikkeld.



Aan de zuidwestelijke rand van Sittard wordt het nieuwe bedrijventerrein "Bedrijvenstad Fortuna" ontwikkeld. Aangezien het een verstedelijkt gebied met weinig ruimte voor bedrijven betreft, is gekozen voor de aanleg van een uiterst compact terrein, met veel collectieve voorzieningen. Door deze optimalisering en het bouwen in twee lagen, is er per vestiging aanzienlijk minder oppervlakte nodig dan op een traditioneel bedrijventerrein. Zoveel mogelijk functies worden gebundeld en collectief aangeboden.

Alle bedrijven die zich op het terrein vestigen krijgen een vervoersadvies, waartoe een onderzoek naar de vervoersbewegingen en -behoeften van de werknemers wordt uitgevoerd. Een onderdeel van dit plan is een op maat gesneden parkeervoorziening om bedrijven in staat te stellen zo efficiënt mogelijk gebruik te maken van de centrale parkeerplaatsen. Het vervoersadvies is niet bindend, maar de mogelijkheden ten aanzien van parkeren zijn zodanig beperkt (er zijn alleen centrale voorzieningen), dat een dergelijk advies noodzakelijk is.

De vervoersadviezen dienen niet alleen het individuele bedrijf. Het parkmanagement bundelt deze adviezen en onderzoekt op basis van de vraag of het mogelijk is een collectief vervoerssysteem op te richten in samenwerking met de lokale OV-aanbieder. Het is momenteel nog niet bekend of een dergelijk systeem er komt. Daarnaast worden pogingen ondernomen om langs het terrein een nieuw NS-station te realiseren. Een nieuwe busroute van het reguliere OV is reeds gerealiseerd.

Compact bouwen biedt een oplossing voor het ontwikkelen van bedrijventerreinen in een gebied met weinig ruimte. Ook het centraal regelen van parkeervoorzieningen e.d. draagt hieraan bij. Van belang hierbij is dat de bedrijven op het terrein goed georganiseerd zijn.

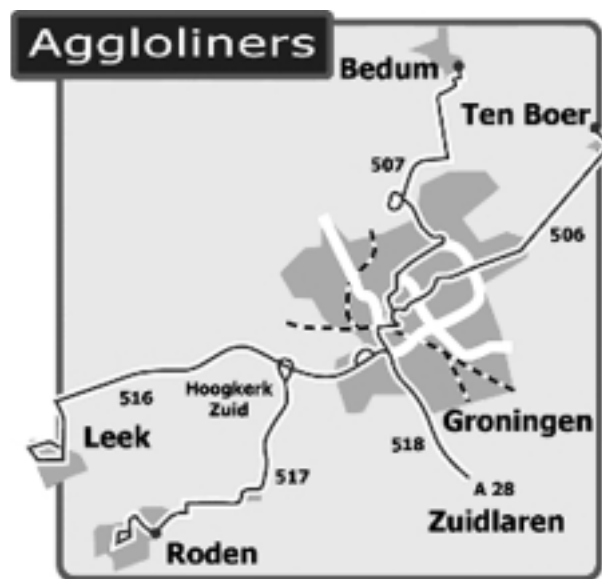
<b>Sterkten</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Afstemming belangen OV-aanbieder en bedrijven</li> <li>• Parkeerbeleid</li> </ul>	<b>Zwakten</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedrijven zijn afhankelijk van de centraal geregelde voorzieningen</li> </ul>
<b>Kansen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Optimalisering collectief vervoer en terugdringen aandeel auto</li> <li>• Stimulans nieuw NS station</li> </ul>	<b>Bedreigingen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Goede autoverbindingen naar alle richtingen</li> </ul>

#### 7.1.8 Centrum Groningen, Groningen

Soort bedrijvigheid	mix van detailhandel en allerlei kantoren
Bereikbaarheid per auto	matig/slecht i.v.m parkeersituatie
Parkeersituatie	beperkt aantal plaatsen
Gegenereerde mobiliteit	hoog
Organisatiegraad bedrijven	laag
Bereikbaarheid per OV	goed

##### Illustratie

De aggloliner zorgt voor snelle rechtstreekse verbindingen naar het centrum van Groningen.



De aggloliner is een nieuwe vorm van hoogwaardig openbaar vervoer. Arriva biedt hiermee een snelle, rechtstreekse verbinding vanuit de omliggende plaatsen Leek, Roden, Peize, Annen, Zuidlaren, Ten Boer en Bedum met het centrum van Groningen, waar veel kantoren gevestigd zijn. De aggloliner stopt bij een beperkt aantal haltes. Ruime goed toegankelijke bussen zorgen voor extra comfort. Arriva streeft ernaar iedere klant een zitplaats te bieden. Is het aantal reizigers groot, dan wordt een extra aggloliner ingezet.

Op dit moment rijden er op vijf routes aggloliner. Op vier van de vijf routes is de spitssneldienst vervangen door een dagdekkende aggloliner-verbinding. Alleen in Ten Boer wordt de aggloliner als aanvulling op het reguliere streeknet aangeboden. De aggloliner kan tevens goed gebruikt worden door fietsers, aangezien de haltes zijn voorzien van een ruime overdekte fietsenstalling. Een vouwfiets kan eventueel meegenomen worden in de bus. In Groningen kan ook de Aggloliner-taxi gebruikt worden, welke rijdt naar de aggloliner bij het centraal station, of vanaf het centraal station naar elke bestemming in de stad Groningen. Voor gebruik van de aggloliner is het in de spits nodig om een toeslagkaartje te kopen. Bij regelmatig gebruik is het aanschaffen van een klantenkaart voordeliger. Voor veel klanten is de aggloliner in plaats van de reguliere sneldienst gekomen. Door het verbeterde kwaliteitsniveau en de doorstromingsmaatregelen is reizen met de aggloliner aantrekkelijk voor automobilisten.

Het inzetten van hoogwaardig openbaar vervoer in de vorm van een extra luxe bus, zoals de Aggloliner is alleen mogelijk indien de klant bereid is hiervoor extra te betalen. Centraal punt hierbij spelen de reeds besproken punten gemak, comfort, snelheid, aansluitingen en ook voor de fietser. Door het heffen van een toeslag wordt getracht scholieren te weren uit de bussen, welke veelal reizen in de spits. Deze maatregel wordt veelal door gebruikers van de Aggloliner als een positief punt gezien.

In de daluren plus de zaterdagen verleent Arriva korting aan haar klanten door de extra spitstoeslag te laten vervallen. Hiermee hebben zij een instrument in handen om reizigersstromen van spits naar dal proberen te bewegen.

<b>Sterkten</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Snelle en comfortabele verbinding met het centrum van Groningen speciaal voor woon-werkverkeer.</li> </ul>	<b>Zwakten</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Extra toeslag in de spits</li> <li>• Beperkt aantal haltes</li> <li>• Niet op (mede-)initiatief van bedrijven georganiseerd</li> </ul>
<b>Kansen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uitbreiding in het gebied</li> <li>• Verschuiving reizigersstromen van spits- naar daluren</li> </ul>	<b>Bedreigingen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Veel reizigers vinden het tarief aan de hoge kant en de toeslag overbodig</li> </ul>

#### 7.1.9 Zuidas, Amsterdam

Soort bedrijvigheid	mix van detailhandel en allerlei kantoren
Bereikbaarheid per auto	goed
Parkeersituatie	krappe parkeernorm
Gegenereerde mobiliteit	hoog
Organisatiegraad bedrijven	laag
Bereikbaarheid per OV	goed

De Zuidas ligt aan weerszijden van de ringweg A10 zuid, met in het hart NS-station Zuid/WTC. De gunstige ligging ten opzichte van Schiphol en het centrum van Amsterdam, gecombineerd met het samenkomen van verkeersstromen maakt dit gebied zeer aantrekkelijk voor wonen en werken. Bij de ontwikkeling van het gebied wordt dan ook gestreefd naar een mix van wonen, werken, voorzieningen, recreatie en openbare ruimte.

De Nederlandse overheid erkent de potentie van dit gebied en heeft de Zuidas medio 1998 aangewezen als Nieuw Sleutelproject. De Zuidas biedt, in de motivatie van het Rijk, bij uitstek kansen voor het realiseren van

---

**Illustratie**

In het hart van de Zuidas ligt het NS-station Zuid/WTC.



beleidsdoelen als meervoudig grondgebruik, het optimaal benutten van een verkeersknooppunt, stedelijke vernieuwing en het implementeren van hoge ambities op het gebied van milieu. Het Zuidasgebied zal daarmee naar alle waarschijnlijkheid het belangrijkste en meest toonaangevende kantorengedebied van Nederland worden; volgens de nieuwste principes ingericht en ontwikkeld en optimaal bereikbaar door de ligging recht boven de A10 en het nieuwe NS station Zuid/WTC.

Het NS station Zuid/WTC zal in de toekomst uitgroeien tot het vijfde station van Nederland en een openbaar vervoersknooppunt worden voor de trein, HSL, shuttles, metro (o.a. Noord/Zuidlijn), tram en bus, en tevens bereikbaar zijn voor taxi, fietser en voetganger.

Uiteindelijk zullen er zo'n 12.000 mensen meer in het gebied woonachtig zijn dan momenteel het geval is en zal het aantal werkzame personen toenemen met ongeveer 50.000 personen. De Zuidas zal doorsneden worden door nieuwe straten, waarvan er vele autovrij zijn. De voetganger en fietser krijgen op het maaiveld alle ruimte.

Bij de ontwikkeling van het gebied wordt niet gedacht aan speciaal collectief vervoer in het gebied zelf. Oorspronkelijk waren er plannen om vanaf het centrale OV-knooppunt station Zuid/WTC mensen met people-movers naar verder weg gelegen bestemmingen te brengen. Ook was er een serieuze optie om het openbaar vervoer meer te spreiden over het gebied, in plaats van de meeste lijnen te leiden naar één centraal overstappunt. Door een zeer hoogwaardige ruimtelijk inrichting van de kantoorpanden wil men het natransport nu zoveel mogelijk via lopen of fietsen opvangen. Voor verder weg gelegen locaties zal overgestapt moeten worden op de lokale OV-verbindingen.

Aanvullend wordt gedacht aan nieuw collectieve vervoersmogelijkheden naar woonplaatsen waar de werknemers woonachtig zijn en waar nu nog geen verbinding is. In dit geval zou van-pooling een goede mogelijkheid zijn. Dit kan zowel rechtstreeks richting het bedrijventerrein zijn, maar ook richting een OV-knooppunt met een goede verbinding richting Amsterdam Zuid/WTC.

---

<b>Sterkten</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Goede regulier OV-verbindingen, zowel lokaal als regionaal</li></ul>	<b>Zwakten</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Goede bereikbaarheid per auto</li></ul>
<b>Kansen</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Toenemende verkeersproblemen in en rond Amsterdam</li></ul>	<b>Bedreigingen</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Het soort werkgelegenheid vraagt om flexibiliteit, bijvoorbeeld i.v.m bezoek van en aan klanten.</li></ul>

