



Ontsluiting Bedrijventerreinen per OV

In dit onderzoek is een stappenplan ontwikkeld om de ontsluiting per OV van bedrijventerreinen te verbeteren. Dit stappenplan leidt tot de ontwikkeling van concepten die ervoor zorgen dat bedrijventerreinen beter worden ontsloten met het OV. Dit stappenplan wordt in dit onderzoek toegepast op de voorbeeldcase in Deventer.

Februari-Juni 2015

Dennis Jongen

Stage Ontsluiting Bedrijventerreinen per OV

NS Regiodirectie Noordoost

NHTV Breda – 4e studiejaar (samenvatting)

Mobiliteit (Verkeerskunde)





Ontsluiting Bedrijventerreinen per OV

Samenvatting Afstudeerscriptie bij NS Regiodirectie Noordoost



Zwolle / Utrecht / Breda, Februari-Juni 2015

Opdrachtgever: NS Regiodirectie Noordoost

Student: Dennis Jongen (studentnr. 111846)

Stagebegeleider: Madelon Dekker

Hogeschoolbegeleider: Jan Willem Proper

Stage Ontsluiting Bedrijventerreinen per OV

NHTV Breda – 4e studiejaar (Samenvatting) - Mobiliteit (Verkeerskunde)



Samenvatting

Uit het onderzoek van The Bridge Business Innovators (2010) zijn een reeks aan kansen naar voren gekomen die potentie bieden om het aantal reizigerskilometers per trein in deze regio te verhogen. Eén van die kansen betreft het beter ontsluiten van bedrijventerreinen per OV. Deventer wordt hierbij als voorbeeldcase gezien. Het hiervoor genoemde onderzoek is uitgevoerd in opdracht van NS (Regiodirectie Noordoost).

In dit onderzoek is de vervolgstap gezet om de kans van de bedrijventerreinen uit te werken. Hiervoor is een stappenplan ontwikkeld dat leidt tot het uitwerken van concepten om bedrijventerreinen per OV beter te gaan ontsluiten. Aan het einde van ieder hoofdstuk, is de stap toegepast op de voorbeeldcase Deventer. De stappen in het onderzoek zijn gekozen naar aanleiding van vragen van verschillende belanghebbenden (zowel intern als extern vanuit NS gezien) en uit literatuurstudies. Deze stappen zijn vervolgens afgestemd in samenspraak met de opdrachtgever (NS).

Stap 1 – Bepaal de huidige situatie (potentiele vraag)

- 1) Breng de huidige ontsluiting van het bedrijventerrein in kaart, over het algemeen zijn bedrijventerreinen slecht ontsloten per OV. Belangrijkste reden hiervoor is de locatie van de terreinen, de terreinen liggen namelijk vaak ver van het centrum (en de stations) en dichtbij de snelwegen.
- 2) De OV potentie per bedrijfssector (volgens de SBI index) is bepaald in stap 1.2, deze verdeling is gebaseerd op de mogelijkheid tot ploegendiensten en de gemiddelde arbeidsintensiviteit van een bepaalde bedrijfssector. Hieruit blijkt dat vooral functies op kantoren een groter OV potentieel hebben dan bijvoorbeeld functies in fabrieken.
- 3) Tevens zijn de huidige herkomst-bestemmingsrelaties bepaald. Hiervoor is een methode ontwikkeld die kan worden gebruikt indien er geen precieze data ..

.. van de woon-werkrelaties beschikbaar is.

- 4) Als laatste onderdeel van de eerste stap is de wijze waarop reizigers in kaart gebracht.

Stap 2 – Kwaliteit Ketenmobiliteit meten

In deze stap is de kwaliteit van de deur-tot-deur reis voor werknemers van en naar de bedrijventerreinen nader bekeken. Voor elk onderdeel (voor-, hoofd- en natransport) is een methode ontwikkeld om de kwaliteit te meten.

- 1) Voortransport: door de reizigersoordelen van het KTO te analyseren is zichtbaar welke vormen van voortransport volgens reizigers niet goed functioneren.
- 2) Hoofdtransport (treinreis): door middel van een vergelijking tussen de auto en de trein is het hoofdtransport beoordeeld ten opzichte van de auto op basis van reistijd, kosten en het milieu.
- 3) Natransport: de bestaande vormen van natransport zijn hier getoetst aan een set criteria. Deze criteria zijn vastgesteld om te bepalen wanneer een vorm van natransport hoogwaardig is.

Stap 3 – Belangen, wensen en ontwikkelingen Stakeholders in kaart brengen

In deze stap zijn de belangen, wensen en ontwikkelingen van de vier stakeholders (overheid, werkgevers, vervoerders en werknemers) in kaart gebracht.

Stap 4.1 – Analyse van stappen 1-2-3: Overzicht Kansen

Vervolgens is in stap 4 een analyse mogelijk van de hiervoor uitgevoerde stappen, deze analyse geeft weer of het aantrekkelijk is om verder te gaan met de laatste stap: het ontwikkelen van OV concepten voor dit bedrijventerrein. Daarnaast geeft dit overzicht ..

Samenvatting

.. aan waar de mogelijkheden liggen voor de te ontwikkelen concepten.

Stap 4.2 – Conceptrichtingen kiezen

Na het overzicht van de kansen ontstaat de mogelijkheid om conceptrichtingen te kiezen.

De mogelijke conceptrichtingen die in dit onderzoek naar voren zijn gekomen zijn:

marketing & communicatie, infrastructuur & voorzieningen, huidig vervoersaanbod verbeteren, kaartassortiment, innovatieve Concepten, proces & samenwerking.

Stap 4.3– Best Practices

Ter inspiratie voor het ontwikkelen van de concepten zijn er een aantal best practices (succesvolle voorbeelden) bekeken in deze stap.

Stap 4.4 – Opstellen concepten

Met de informatie uit stap 4a en de keuze in 4b kunnen in deze stap concepten worden opgesteld die aansluiten bij het gekozen bedrijventerrein. Daarbij kan ook gebruik worden gemaakt van bestaande concepten uit de “best practices”.

Deventer voorbeeldcase

De werknemers die werken op de bedrijventerreinen (Bergweide, Kloosterlanden, de Weteringen) in Deventer komen grotendeels uit Deventer en de regio rondom Deventer. Een gedeelte komt ook uit de grote steden die op langere afstand liggen.

In de modal split is terug te zien dat de auto heel erg dominant aanwezig is. De fiets wordt relatief goed gebruikt vanuit de regio maar wordt nauwelijks gebruikt tussen ..

.. het station en de bedrijventerreinen aangezien het aandeel OV-reizigers (zowel bus en trein) zeer laag is.

Er is sprake van een goede bereikbaarheid per auto en een goede bereikbaarheid per trein. Het stuk natransport tussen het station en de bedrijventerreinen vormt momenteel de grootste bottleneck in de ketenmobiliteit. Dit blijkt uit de kwaliteitsscan en de gesprekken met de stakeholders. De andere twee onderdelen van de deur-tot-deur reis, het voor- en hoofdtransport, komen goed uit de scans van stap 2 en vormen nauwelijks problemen.

Bij de overheid spelen momenteel niet veel ontwikkelingen rondom de mobiliteit van en naar de bedrijventerreinen in Deventer. Deventer is wel onderdeel van de regio Stedendriehoek en maakt dus deel uit van het “Beter Benutten” programma. Werkgevers missen vooral de toegang tot de jonge arbeidsmarkt met net afgestudeerden of stagiairs door het ontbreken van een goede OV ontsluiting. De vervoerders hebben hiervoor momenteel geen verbeterplannen ontwikkeld maar willen wel het aandeel OV reizigers uiteraard zien groeien. De werknemer kiest nu de auto aangezien het alternatief per OV niet kan concurreren omdat er soms niet eens een alternatief mogelijk is.

Uit de stappen in dit onderzoek is gebleken dat vooral moet worden ingezet op kleinschalig en flexibel vervoer aangezien vanuit de kwaliteit scan en de belangen van de stakeholders de mogelijkheden voor een normale lijnbus of OV aansluiting beperkt zijn. Concepten die hier worden geadviseerd zijn: “Natransport op Maat” en een “Gebiedsgerichte Marketing en Communicatie” .