

Bedrijventerreinen beter bereikbaar

Een exploratief onderzoek naar de succesfactoren van besloten vervoer naar bedrijventerreinen.



Onderwijsinstelling / Universiteit Utrecht, Faculteit Geowetenschappen
Afstudeerbegeleider / Dhr. Prof. Dr. F. G. van Oort
Student / M. P. G. Wijnen
Studentnummer / 3414787
Stage instantie / Decisio
Onderwerp / Besloten vervoer naar bedrijventerreinen
Datum / 1 maart 2013



Universiteit Utrecht

DECISIO

Bedrijventerreinen beter bereikbaar

Een exploratief onderzoek naar de succesfactoren van besloten vervoer naar bedrijventerreinen.

Universiteit Utrecht



Voorwoord

Voor u ligt mijn masterthesis, welke voor mij de afsluiting van mijn studententijd betekent. De afgelopen periode hebben mij de kans gegeven om mij niet alleen op academisch vlak, maar ook op persoonlijk vlak te ontwikkelen. Na afsluiting van mijn bachelor International Business & Languages in 2008 wilde ik mij meer verdiepen in de sociale geografie. Gedurende mijn bachelor opleiding Sociale Geografie aan de Universiteit van Utrecht werd mijn interesse vooral gewekt door de economische geografie. De masteropleiding Economische Geografie heeft aan mijn verwachtingen voldaan; verschillende invalshoeken, verdieping in onderwerpen die mij interesseren. Mijne stage bij Decisio vormde de ideale combinatie om de vergaarde kennis toe te passen in een professionele omgeving waar de nadruk ligt op de praktische kant van onderzoek.

Mijn masterthesis was niet tot stand gekomen zonder de hulp van een aantal mensen. Mijn begeleiders bij Decisio, Tobias van den Briel en Gerwin van der Meulen, hebben mij de kans geboden om deze onderzoeksopdracht verder uit te werken en mij gedurende het proces op een zeer prettige manier begeleid. Zij zijn met goede input gekomen en hebben me daarnaast de kans geboden om rond te kijken in een professionele werkomgeving; en zelfs om daar wat langer te blijven. Ik wil hen, maar ook mijn andere collega's bij Decisio, hartelijk bedanken!

Naast de begeleiding vanuit Decisio is ook de ondersteuning vanuit de Universiteit Utrecht en in het bijzonder van mijn scriptiebegeleider Frank van Oort onmisbaar geweest. Ik wil hem hartelijk bedanken voor zijn goede adviezen en kritieken en de hulp met het wetenschappelijk relevant maken van dit onderzoek.

Ook wil ik Harm Geels, Joop Eerens en Leontine Oerlemans bedanken voor de tijd die ze namen voor onze interviews en hun bijdrage aan dit onderzoek. Bert van Wee, Bart Wiegmans, Cees-Jan Pen, Erik Maitimo en Luca Bertolini hebben de tijd genomen om mijn kennis van besloten vervoer te verbreden en waardevolle inzichten te leveren; bedankt ook daarvoor!

Ten slotte wil ik mijn ouders en vriend bedanken. Ze hebben mij niet alleen tijdens het schrijven van deze masterthesis maar gedurende mijn hele studententijd ondersteund.



Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1. Inleiding	7
1.1 Achtergrond.....	7
1.2 Onderzoeksopzet.....	8
1.3 Doelstelling.....	9
1.4 Onderzoeksmodel	9
1.5 Probleemstelling.....	10
1.6 Belang van het onderzoek.....	10
1.7 Methodologie	10
Hoofdstuk 2. Bedrijventerreinen	12
2.1 Inleiding	12
2.2 Bedrijventerreinen: een definitie	12
2.3 Veroudering en bereikbaarheid	14
2.4 Bereikbaarheid en mobiliteit.....	15
2.4.1 Kenmerken van bedrijventerreinen	16
2.5 Samenwerking	18
2.5.1 Beheer en onderhoud	18
2.5.2 Gevolgen.....	18
2.5.3 Parkmanagement: een definitie	18
2.5.4 Parkmanagement in de praktijk	20
2.6 Conclusie	21
Hoofdstuk 3. Theoretische verdieping.....	22
3.1 Inleiding	22
3.2 Locatietheorieën	22
3.2.1 Klassieke en neoklassieke locatietheorie	22
3.2.2 Behaviorale theorie	23
3.2.3 Institutionele theorie.....	24
3.3 Theorie uit de vervoersgeografie	25
3.3.1 Invloed van bebouwde omgeving	25
3.3.2 Invloed van beleid	25
3.3.3 Invloed van vervoertechnologieën.....	27
3.4 Conclusie	28



Hoofdstuk 4. Woon-werkverkeer, besloten en openbaar vervoer	29
4.1 Woon-werkverkeer	29
4.2 Openbaar vervoer	31
4.2.1 Openbaar vervoer: een definitie	31
4.2.2 Belangen	33
4.3 Openbaar vervoer en beleid.....	35
4.3.1 Aanbesteding.....	35
4.3.2 Nationaal beleid	36
4.3.3 Regionaal beleid	36
4.3.4 Gemeentelijk beleid	37
4.4 Besloten vervoer	38
4.5 Conclusie	41
Hoofdstuk 5. Besloten vervoer in de praktijk	42
5.1 Selectie en onderzoeksmethode	42
5.2 Best practices	42
5.2.1 Personeelsvervoer Tata Steel	42
5.2.2 Westpoort Bus.....	42
5.2.3 Medelbus.....	43
5.2.4 Europe Container Terminals.....	43
5.2.5 Rieker Circle Line	44
5.2.6 Sernet Schiphol	44
5.2.7 Giant	44
5.2.8 De Brand	45
5.2.9 Bemobi.....	45
5.2.10 Havenbus (Waalwijk).....	45
5.2.11 Green Shuttle.....	46
5.3 Worst practices.....	47
5.3.1 Schinkel Bus en Amsterdam Business Park Bus	47
5.3.2 Pendelbus Gouwe Park.....	47
5.4 Inzichten en conclusies.....	47



Hoofdstuk 6. Onderzoekopzet.....	49
6.1 Conceptueel model	49
6.2 Onderzoeksaanpak.....	50
6.2.1 Selectie	50
6.2.2 Methode.....	52
Hoofdstuk 7. Analyse Westpoort	53
7.1 Het bedrijventerrein.....	54
7.1.1 Ligging en bereikbaarheid	54
7.1.2 Organisatie	56
7.1.3 Ambitie en ontwikkeling.....	56
7.2 Besloten vervoer	57
7.2.1 Initiatief	57
7.2.2 Belangen en baten.....	58
7.2.3 Toekomstperspectief.....	59
7.3 SWOT.....	59
7.4 Conclusies	61
Hoofdstuk 8. Analyse Rieker Business Park	62
8.1 Het bedrijventerrein.....	63
8.1.1 Ligging en bereikbaarheid	63
8.1.2 Organisatie	65
8.1.3 Ambitie en ontwikkeling.....	66
8.2 Besloten vervoer	66
8.2.1 Initiatief	66
8.2.2 Belangen en baten.....	68
8.2.3 Toekomstperspectief.....	69
8.3 SWOT.....	70
8.4 Conclusies	72



Hoofdstuk 9. Analyse Medel.....	73
9.1 Het bedrijventerrein.....	74
9.1.1 Ligging en bereikbaarheid	74
9.1.2 Organisatie	75
9.1.3 Ambitie en ontwikkeling.....	75
9.2 Besloten vervoer	76
9.2.1 Initiatief	76
9.2.2 Belangen en baten.....	77
9.2.3 Toekomstperspectief.....	78
9.3 SWOT.....	79
9.4 Conclusies.....	80
Hoofdstuk 10. Conclusie.....	81
10.1 Conclusies.....	81
10.2 Beperkingen en aanbevelingen.....	83
Hoofdstuk 11. Literatuurlijst.....	86
Hoofdstuk 12. Bijlagen	93
12.1 Transcriptie I.....	93
12.2 Transcriptie II.....	96
12.3 Transcriptie III.....	104



Hoofdstuk 1. Inleiding

1.1 Achtergrond

“De bezuinigingen van ettelijke miljoenen op het openbaar vervoer treffen onevenredig zwaar het bedrijfsleven. Terwijl enerzijds het bedrijfsleven wordt gevraagd een inspanning te leveren om niet meer met de auto tijdens de ochtendspits naar het werk te reizen, wordt anderzijds beknibbeld op het openbaar vervoer naar bedrijventerreinen” (Ondernemersvereniging Regio Amsterdam, 2011).

Met deze constatering opent een artikel van de Ondernemersvereniging Regio Amsterdam (ORAM) wat ingaat op de consequenties van overheidsbezuinigingen op het openbaar vervoer. Die bezuinigingen zijn ingrijpend – alleen al in de gemeente Amsterdam moet men 75 miljoen euro per jaar besparen terwijl er jaarlijks 122 miljoen naar de exploitatie van het hoofdstedelijk openbaar vervoer gaat (Trouw, 2011). Naast een voorziene verhoging van de reistarieven met 15 procent berekent het ministerie dat het Gemeentelijk Vervoerbedrijf (GVB) 25 van de 44 buslijnen en 3 van de 16 tramlijnen moet schrappen – dan nog is het de vraag of men erin slaagt de voorgestelde kostenbesparing te realiseren. De bezuinigingen beperken zich niet tot Amsterdam – van Helmond tot Hillegersberg worden lijnen samengevoegd of opgeheven en zullen bussen en trams rijden met een lagere frequentie dan voorheen.

Het zijn vooral de meer perifere gebieden en de rafels van de stad waar de bezuinigingen op openbaar vervoer zijn stempel drukt; ‘dikke’ verbindingen in meer centrale gebieden hebben een hoge bezettings- en kostendeckingsgraad en zullen daarom minder waarschijnlijk worden samengevoegd of verdwijnen (Kennispatform Verkeer en Vervoer, 2010). Bedrijventerreinen zijn vaak excentrisch gelegen aan de rand van de stad, op relatief grote afstand van het centrum en in de nabijheid van autosnelwegen. Door het door de overheid gevoerde ABC-locatiebeleid zijn bedrijven met een gelijksoortige mobiliteitsprofiel vaak geclusterd op één bedrijvenpark, waarbij autobereikbaarheid in de categorie bedrijventerreinen nabij snelwegen veelal een prominente rol speelt (de Jong & Leijten, 2004). Het merendeel van de werknemers op zo’n bedrijventerrein gebruikt de auto voor woon-werkverkeer in plaats van openbaar vervoer. Wanneer op een bedrijventerrein sprake is van arbeidsextensieve bedrijvigheid (waarbij minder werknemers per vierkante kilometer werkzaam zijn) en de werktijden sterk geconcentreerd (zoals in vaste ploegendiensten) beperkt dit de bezettingsgraad van openbaar vervoer verder, omdat er meer kilometers worden gemaakt om alle bedrijven te bedienen en de vraag naar openbaar vervoer sterk geconcentreerd is.

De overlevingskansen van huidig openbaar vervoer naar bedrijventerreinen lijkt in het licht van slinkende budgetten beperkt. Toch is het terugdringen van automobiliteit en het stimuleren van alternatieven voor woon-werkverkeer een doel van beleidsmakers en bedrijven, zowel uit economisch als maatschappelijk oogpunt. Minder auto’s op de weg betekent minder files, een kleinere CO₂-uitstoot en een betere bereikbaarheid. Openbaar vervoer kan in die doelstellingen een centrale rol spelen, maar een aantal bedrijventerreinen is nu of in de toekomst niet meer met openbaar vervoer te bereiken.



In navolging op deze ontwikkeling hebben bedrijven met een gelijksoortige vervoersbehoefte op een aantal plaatsen in Nederland – zoals de Westpoort in Amsterdam – de handen ineengeslagen en hun vervoersvraag gebundeld in een alternatief; besloten (of collectief) vervoer. Het ontstaan van besloten vervoersinitiatieven is het bewijs dat de bezuinigingen op het openbaar vervoer vragen om een mentaliteitsomslag onder bedrijven en andere actoren – waar de overheid teruggreep moet men samen in het ‘gat’ springen om kwaliteit en maatschappelijke en economische doelstellingen te realiseren. De vraag is echter; welke factoren bepalen het succes van besloten vervoer naar bedrijventerreinen? Om een antwoord te formuleren op die vraag vergelijkt deze studie theoretische en praktische inzichten betreffende besloten vervoer. Welke actoren – zoals bedrijven, gemeenten en het vervoersbedrijf – zijn betrokken en welke rol spelen zij? Hiervoor ligt de focus binnen dit onderzoek op een aantal bedrijventerreinen waar besloten vervoer succesvol werkt. Ieder bedrijf heeft andere karakteristieken en een specifieke vervoersbehoefte.

Omdat besloten vervoer vooral interessant is voor bedrijven met een gelijksoortige vervoersbehoefte staan bedrijventerreinen waar een concentratie van dergelijke bedrijven is centraal. Omdat de vervoersbehoefte afhankelijk is van een aantal factoren – bijvoorbeeld de stedelijkheid van de zone, de aard van de bedrijfsactiviteiten en de afstand ten opzichte van openbaar vervoersknooppunten – zijn meerdere bedrijven op meerdere locaties betrokken in dit onderzoek. Dit is ook vanuit geografisch oogpunt belangrijk – voor een bedrijf in een stedelijke zone gelden waarschijnlijk andere succesfactoren voor besloten vervoer dan een bedrijf in de periferie.

1.2 Onderzoeksopzet

Deze studie maakt onderdeel uit van een onderzoek voor Decisio en richt zich op een vergelijking tussen de theoretische inzichten betreffende openbaar en besloten (collectief) vervoer naar bedrijventerreinen en de houding van gemeenten, bedrijven en andere belanghebbenden richting de ontwikkelingen van vervoer naar bedrijventerreinen. De ontwikkeling van openbaar en besloten vervoer rondom een aantal bedrijventerreinen komt aan bod en de belangen van deelnemers worden inzichtelijk gemaakt.

Ten behoeve van de validiteit van deze studie richt het onderzoek zich op een drietal bedrijventerreinen met gevarieerde eigenschappen, bijvoorbeeld met betrekking tot de ontsluiting met openbaar vervoer (is er een station of bushalte in de buurt?), de aard van bedrijfsactiviteiten (werken er vooral hoog- of lager opgeleiden?), de mate van arbeidsextensiviteit en de mate van stedelijkheid van de gemeente. Met het oog op haalbaarheid en uitvoerbaarheid van de studie beperkt de selectie zich tot een drietal bedrijventerreinen. Deze selectie (twee bedrijventerreinen in Amsterdam en een derde in Tiel) moet een praktische onderbouwing vormen voor een groter inzicht in succesfactoren voor besloten vervoer naar bedrijventerreinen.

In het onderzoek komen allereerst de specifieke karakteristieken van de drie bedrijventerreinen aan bod. Vervolgens wordt de ontwikkeling van openbaar en besloten vervoer zich in de betreffende gemeenten uiteengezet. Hierna koppelt de studie theoretische inzichten aan de onderzoeksresultaten van de geïnterviewde actoren. Deze vergelijking verschaft inzicht in de samenwerking van betrokken actoren aan een duurzame oplossing, in hoeverre specifieke karakteristieken van het bedrijven en andere belanghebbenden een rol spelen bij dit proces en in hoeverre succes van besloten vervoer afhangt van een aantal indicatoren.



1.3 Doelstelling

Het bovenstaande leidt tot de volgende doelstelling die in deze studie centraal staat:

Het doel van het onderzoek is inzicht verkrijgen in succesfactoren van besloten (of collectief) vervoer naar bedrijventerreinen. Dit gebeurt door theoretische inzichten te vergelijken met actoren en beleid uit de praktijk van een drietal bedrijventerreinen als casestudy.

1.4 Onderzoeksmodel

De opzet van het onderzoek is vertaald naar onderstaand onderzoeksmodel. De eerste stap in dit onderzoek is een uiteenzetting van de theorie over bedrijventerreinen, woon-werkverkeer en de rol van openbaar- en besloten vervoer in dit verkeer.

Na deze theoretische uiteenzetting gaat dit onderzoek via twee verschillende paden van theorie naar conclusies. Enerzijds worden een aantal best (en worst) practices – praktijkvoorbeelden van besloten vervoer naar bedrijventerreinen – beschreven. Deze vullen de bestaande theorie aan met praktische voorbeelden en vormen deels de basis voor de conclusies aan het einde van dit hoofdstuk. Ten tweede worden een drietal case studies nader onderzocht. Hierbinnen komen centrale actoren op een drietal bedrijventerreinen aan bod. Met ieder van deze actoren vindt een diepte-interview plaats. Deze interviews dragen bij aan inzicht in de rollen en belangen van deelnemers (of *stakeholders*) bij besloten vervoer naar bedrijventerreinen. Er is gekozen voor diepte-interviews omdat de belangen, relaties en motivaties van en tussen actoren beperkt uit theorie of beschreven praktijkvoorbeelden te filteren zijn.

Gecombineerd leiden de best practices en diepte-interviews tot een groter inzicht in de succes- en faalfactoren van besloten (of collectief) vervoer naar bedrijventerreinen. Na de conclusie maakt dit onderzoek een terugkoppeling van de bevindingen naar de bestaande theorie over besloten vervoer, zodat een feedback-loop ontstaat (uiteengezet in paragraaf 10.2).



Figuur 1.1 – Het onderzoeksmodel



1.5 Probleemstelling

De centrale vraag waarop dit onderzoek gebaseerd zal zijn is :

Welke factoren bepalen het succes van besloten vervoer naar bedrijventerreinen?

Deze centrale vraag wordt onderzocht aan de hand van de volgende deelvragen:

1. Wat is de theoretische achtergrond betreffende openbaar en besloten vervoer naar bedrijventerreinen?
2. Hoe is het vervoersbeleid van bedrijven en overheden, en welke impact heeft dit op openbaar en besloten vervoer?
3. Welke actoren beïnvloeden de kansen van besloten vervoer naar bedrijventerreinen en welke rol spelen zij?

Bovenstaande deelvragen formuleren een antwoord op de centrale vraag. Deze deelvragen houden de volgorde aan waarin het onderzoek wordt uitgevoerd.

1.6 Belang van het onderzoek

Het feit dat enerzijds de bereikbaarheid van bedrijventerreinen per openbaar vervoer verder verslechtert door bezuinigingen en tegelijkertijd een aantal bedrijven in Nederland met succes besloten vervoer opzetten naar bedrijventerreinen toont aan dat meer kennis over besloten vervoer naar bedrijventerreinen noodzakelijk is. Om als bedrijf bereikbaar en aantrekkelijk te blijven terwijl de overheid zich verder terugtrekt uit het voorzien in openbaar vervoer biedt samen werken aan een oplossing perspectief. Gebeurt dit niet, dan bestaat de kans dat de bereikbaarheid en daarmee de kwaliteit van talloze bedrijventerreinen verslechtert en zich andere negatieve gevolgen manifesteren zoals langere reistijden, meer congestie op het omliggende wegennet en een toename van CO₂-uitstoot. Dit leidt tot hogere kosten voor bedrijven. Daarnaast grijpen bedrijven en andere actoren mogelijk naast kansen op het gebied van duurzaamheid wanneer geen actie wordt ondernomen.

Wetenschappelijk gezien is deze studie interessant omdat het blikveld zich niet beperkt tot de vraag óf besloten vervoer kansen biedt voor bedrijventerreinen maar ook ingaat op de factoren die ten grondslag liggen aan het slagen of falen van een dergelijk initiatief. Daarnaast is de wetenschappelijke aandacht voor collectief vervoer beperkt, terwijl dit in het licht van een terugtrekkende overheid en andere ontwikkelingen mogelijk een relevant onderwerp wordt.

1.7 Methodologie

Dit onderzoek heeft een exploratief karakter. De literatuur over collectief vervoer lijkt te beperkt om hypothesen te toetsen; het doel is een verkenning van het onderwerp en de praktijk, en hierop gebaseerd mogelijke succesfactoren voor besloten vervoer naar bedrijventerreinen. Het gebruik van zowel kwalitatieve als kwantitatieve bronnen leidt tot een sterk(er) onderbouwd antwoord op de centrale vraag. De eerste fase van dit onderzoek bestaat uit een literatuurstudie om de achtergrond van het onderzoeksonderwerp te duiden. Ook vinden interviews plaats met een aantal mobiliteit- en vervoerexperts. Aan het einde van deze fase volgt de constructie van een conceptueel model. In de tweede fase komen de drie bedrijventerreinen aan bod. Diepte-interviews met centrale stakeholders op de bedrijventerreinen leveren informatie die na analyse leidt tot conclusies over de succesfactoren voor besloten vervoer. In het kader van haalbaarheid van het onderzoek en gewenste diepgang is gekozen voor dit beperkte aantal bedrijventerreinen.



Bij het bestuderen van de bedrijventerreinen is allereerst een situatieschets gemaakt; de situering, kenmerken en historie van het betreffende bedrijventerrein. In hoeverre daar openbaar en besloten vervoer aanwezig is en welke actoren betrokken zijn bij de totstandkoming hiervan blijkt uit interviews met de actoren. Deze interviews vervullen ook een centrale rol bij het vaststellen van de indicatoren en vormen hiervoor de praktische basis.



Hoofdstuk 2. Bedrijventerreinen

2.1 Inleiding

Vanaf het begin van de 20e eeuw maakt het vervoer een grote groei door. Vooral het sterk toegenomen autobezit drukt sinds de jaren 60 een stempel op de ruimtelijke inrichting. *“Growth in car travel further fuelled the growth of urban areas, the spread of residential areas and the movement of industry, commerce and retail activities to urban periphery locations”*, aldus een onderzoek van Wyatt (2009). Met name het tweede deel van deze uitspraak is relevant voor dit onderzoek – een toenemend autogebruik vergroot de actieradius van reizigers. Dit dringt van oudsher in het centrum gevestigde (industriële) activiteiten naar meer perifere locaties. Bedrijventerrein waarop industriële en commerciële activiteiten zich clusteren liggen daarom vaak aan de rand van de stad, zo constateert ook Tchang (2006) in zijn studie naar samenwerking in collectief vervoer. Deze locaties zijn meestal goed ontsloten per autosnelweg maar liggen op relatief grote afstand van ov-knooppunten die traditioneel gezien in meer centrale stadsdelen liggen (zoals een treinstation) en zijn – gezien het beperkte vervoerspotentieel – slecht ontsloten per openbaar vervoer.

2.2 Bedrijventerreinen: een definitie

Bij de afbakening van het begrip bedrijventerrein zijn meerdere gangbare begrippen te vinden. Olden (2010), die een studie uitvoerde naar de onderbouwing van het plannen van bedrijventerreinen maakt onderscheid tussen bedrijventerreinen en zeehaventerreinen. Zeehaventerreinen komen in zijn studie niet aan bod omdat deze een bijzonder karakter hebben. Het Integraal Bedrijventerreinen Informatiesysteem (IBIS) hanteert sinds 2009 drie nieuwe typologieën voor zogenaamde werklocaties (Arcadis, 2011, pp. 16-17), namelijk:

- I. Zeehaventerreinen
- II. Bedrijventerreinen
- III. Gemengde economische zone (zoals meubelboulevards, onderwijsinstellingen, ziekenhuizen en gemengde zones)

De definitie die IBIS gebruikt voor bedrijventerreinen luidt als volgt: *“Een werklocatie van minimaal 1 ha bruto bestemd en geschikt voor gebruik door handel, nijverheid en industrie. Op deze terreinen kan ook enige commerciële en niet-commerciële dienstverlening (zoals kantoorgebouwen, detailhandel) aanwezig zijn, maar deze hebben samen een minderheidsaandeel in de terreinoppervlakte. De volgende terreinen vallen er niet onder: een zeehaventerrein, een economische zone, een kantorenlocatie, een terrein voor grondstoffenwinning, een terrein voor olie- en gaswinning, een terrein voor waterwinning, een terrein voor agrarische doeleinden, een terrein voor afvalstort”* (Arcadis, 2011, pp. 16).

Het IBIS kent een smallere definitie van bedrijventerreinen dan gebruikelijk. In het algemeen verwijst ‘bedrijventerrein’ ook naar een kantorenlocatie, een haventerrein of naar gemengde zones met detailhandel en kantoorruimte. Het IBIS beschouwt *“een werklocatie van minimaal 1 hectare bruto bestemd en geschikt voor commerciële en niet-commerciële dienstverlening. Op deze terreinen kan ook enige handel, nijverheid en industrie aanwezig zijn, maar deze hebben samen een duidelijk minderheidsaandeel in de terreinoppervlakte”* als gemengde economische zone (Arcadis, 2011, pp. 17).



Het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) kent een andere typologie van bedrijventerreinen. Bedrijventerreinen *“liggen buiten de woonwijken, en zijn extensief bebouwd. Ze bestaan voor een deel uit productiebedrijven, logistieke bedrijven, autobedrijven en bouwmarkten”* (Kennisplatform Verkeer en Vervoer, 2011a). Veel bedrijven en kantoren zijn gevestigd in monofunctionele gebieden. Bedrijventerreinen met overwegend kantoorgebouwen zijn kantoorparken en een aparte categorie. Bedrijventerreinen bieden bedrijven de nodige ruimte om zich te vestigen en te groeien en zijn vaak goed bereikbaar, aldus het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL, 2010).

Ook het Ruimtelijk Planbureau (RPB) maakt een onderscheid tussen bedrijventerrein en kantoorparken. Onder een bedrijventerrein verstaan zij *“een terrein dat vanwege zijn bestemming geschikt is voor bepaalde soorten bedrijvigheid, namelijk productie- en distributiebedrijven: bedrijven in de sectoren industrie, groothandel, transport, logistieke dienstverlening en reparatie”* (Needham et al., 2005, p. 103).

De Taskforce Herstructurering Bedrijventerreinen hanteert in het rapport *“Kansen voor Kwaliteit”* uit 2009 een vergelijkbare definitie van een bedrijventerrein, namelijk *“Een ruimtelijk aaneengesloten of functioneel verbonden terrein dat bestemd en geschikt is voor gebruik door vestigingen ten behoeve van handel, nijverheid, commerciële en niet-commerciële dienstverlening en industrie, daaronder niet begrepen een terrein in overwegende mate bestemd voor kantoren, detailhandel of horeca”* (THB, 2009, p. 27).

De verschillende definities van het begrip bedrijventerrein lopen uiteen. Er blijkt een duidelijk verschil tussen industriële en commerciële activiteiten en tussen natte (haven gerelateerd) en droge activiteiten, zoals productiebedrijven of kantoren. Omdat uit de praktijk blijkt dat zowel zeehaventerreinen als Olden's bedrijventerreinen door besloten vervoer ontsloten zijn neemt dit onderzoek beide terreinen mee. Andere locaties, zoals onderwijsinstellingen of ziekenhuizen blijven buiten beschouwing.



2.3 Veroudering en bereikbaarheid

Nederland telde in 2011 3.605 werklocaties (Arcadis, 2011). De laatste decennia zagen een enorme toename van het oppervlakte bedrijventerrein. In 1988 was zo'n 45.000 hectare ingericht als bedrijventerrein – tot 2007 is dit meer dan verdubbeld naar 97.000 hectare (Algemene Rekenkamer, 2009). Tot 2020 is een verdere uitbreiding van het areaal voorzien naar een oppervlakte van 116.000 hectare. De bedrijventerreinen zijn niet volledig ruimtelijk gespreid over ons land; het grootste aandeel terreinen concentreert zich in Noord-Holland, Zuid-Holland en Noord-Brabant. Beleid rondom bedrijventerreinen richt zich vooral op veroudering en herstructurering. Een groot deel van de bedrijventerreinen in Nederland is verouderd, namelijk een op drie – zo blijkt uit onderzoek van de Algemene Rekenkamer (2009). Dit betekent volgens dit onderzoek dat de ontsluiting niet meer voldoet en overlast ontstaat voor omwonenden. Gebouwen, kavels en infrastructuur worden slecht onderhouden en/of voldoen niet meer aan de eisen van deze tijd. Panden en/of locatie wordt minder bruikbaar en aantrekkelijk voor de functie waarvoor het bestemd is (Korteweg, 2002).

Een bredere benadering van verouderde bedrijventerreinen heeft Pen (2002); op een verouderd bedrijventerrein doen zich elkaar versterkende problemen voor op ruimtelijk, infrastructureel, representatief, milieukundig, economisch en organisatorisch gebied. Voor gemeenten ligt de nadruk vaak op achterstallig onderhoud en verkeersproblematiek. Ook de Taskforce Herstructurering Bedrijventerreinen hanteert een bredere definitie: “de kern van de problematiek van de verouderde bedrijventerreinen bestaat in wisselende mate uit technische, economische, maatschappelijke of ruimtelijke veroudering, met als gevolg het economisch suboptimaal functioneren van de gevestigde bedrijven, verpaupering of verrommeling van de omgeving, inefficiënt ruimtegebruik, een impuls voor de ontwikkeling van nieuwe uitleglocaties en onveiligheid” (THB, 2009, pp. 25).

De Algemene Rekenkamer concludeert dat de veroudering van bedrijventerreinen een serieus probleem vormt – veroudering leidt tot leegstand waardoor terreinen in een neerwaartse spiraal terechtkomen. “Een groot aantal Nederlandse bedrijventerreinen ligt er treurig bij, is verloederd, verrommeld en vergeten”, aldus de NVM (2009).

Hoewel de veroudering van bedrijventerreinen zich vooral richt op fysieke aspecten kan de problematiek – ook de aard en omvang van het fenomeen in ogenschouw nemend – niet los worden gezien van bereikbaarheid en mobiliteit. Zoals de NVM aangeeft in hun “Visie op bedrijventerreinen” laat op de bedrijventerreinen die functionaliteit en representativiteit verloren hebben de ontsluiting steeds meer te wensen over (NVM, 2009). Een slechte ontsluiting kan een gevolg zijn van ruimtelijke, infrastructurele en/of organisatorische problemen en leidt tot een verslechtering van de bereikbaarheid. Dit versterkt de neerwaartse spiraal waarin een bedrijventerrein zich bevindt. Daarnaast leidt een verslechtering van de bereikbaarheid tot het “economisch suboptimaal functioneren van de gevestigde bedrijven”, eerder aangehaald door Taskforce Herstructurering Bedrijventerreinen (2009, pp. 25). Veroudering, herstructurering, bereikbaarheid en mobiliteit op bedrijventerreinen zijn begrippen die niet los van elkaar staan. Dit onderzoek richt zich op de bereikbaarheid van bedrijventerreinen en de rol die besloten vervoer hier in speelt. De relatie tussen dit onderwerp en veroudering van bedrijventerreinen lijkt in eerste instantie matig relevant. Bereikbaarheid is een factor van belang voor aantrekkelijkheid van plaatsen en dus ook van bedrijventerreinen. De volgende paragraaf gaat dieper in op het begrip bereikbaarheid.



2.4 Bereikbaarheid en mobiliteit

De afbakening van het begrip bereikbaarheid geschiedt vanuit diverse invalshoeken. Volgens Dijst et al. (2002) heeft bereikbaarheid in algemene zin betrekking op *de mogelijkheden die personen hebben om na een verplaatsing op bestemmingen aan activiteiten deel te nemen*. Bereikbaarheid is daarnaast een relatief begrip; de mate waarin het wordt benaderd en geoperationaliseerd varieert sterk (CPB & KIM, 2009). Ten tweede is het operationaliseren van bereikbaarheid contextafhankelijk. Zo scoort de Randstad als regio goed op bereikbaarheid wanneer het aantal bereikbare adressen per openbaar vervoer betreft. Tegelijkertijd kampt de Randstad met veel vertragingen op het wegennet waardoor automobilisten de bereikbaarheid over de weg als slecht ervaren. Hoe bereikbaarheid 'scoort' hangt sterk af van de invalshoek.

Meer specifiek kan het begrip bereikbaarheid niet los worden gezien van verschillende modaliteiten; autoluwe gebieden zijn beter bereikbaar te voet terwijl meubelboulevards een uitstekende autobereikbaarheid kennen maar vaak slecht bereikbaar voor voetgangers en fietsers. Dit onderzoek richt zich op de bereikbaarheid van bedrijventerreinen. Naast autoverkeer speelt ook openbaar vervoer en de fiets een rol in de bereikbaarheid van deze gebieden. De mate van bereikbaarheid geldt voor verschillende doelgroepen en kan breed worden opgevat; is een terrein waar men snel heen rijdt met de auto maar geen parkeerplaatsen vrij zijn wel echt bereikbaar?

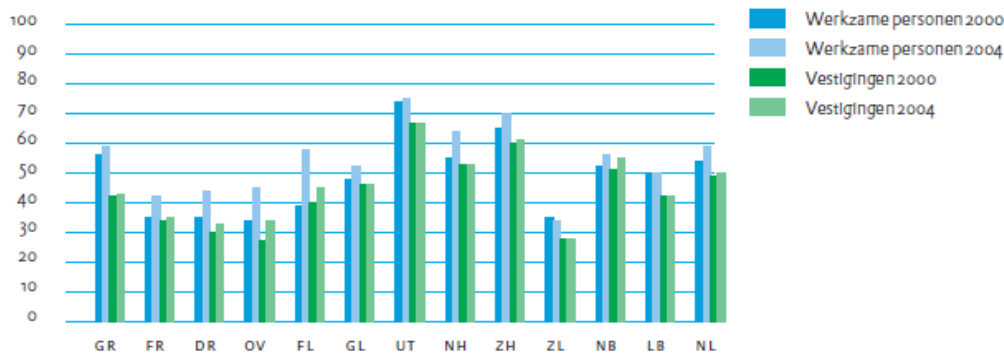
Voor de reiziger is het bepalend hoe een verplaatsing met het openbaar vervoer zich verhoudt tot alternatieven (CPB & KIM, 2009). Niet alleen de gemiddelde reistijd maar ook vertragingen spelen een rol. Voor een individuele reiziger spelen gemiddelde reistijden geen rol; de exacte mogelijkheden zijn belangrijker. Vanuit het perspectief van een werkgever of winkelier is het eveneens niet interessant hoe snel het openbaar vervoer gemiddeld is, maar wel hoeveel werknemers en/of klanten binnen een bepaalde tijdseenheid de bedrijfslocatie kunnen bereiken. De bijdrage van openbaar vervoer aan de bereikbaarheid is het grootst gedurende de spitsuren, wanneer het wegennet overbelast is.

Dit onderzoek richt zich op de bijdrage die besloten vervoer levert aan de bereikbaarheid van bedrijventerreinen. De algemene definitie van bereikbaarheid van Dijst et al. (2002) en het rapport van CPB & KIM (2009) vormen daarom de leidraad in dit onderzoek. De mate waarin besloten vervoer er voor zorgt dat werknemers, bezoekers en andere mensen een bestemming bereiken om daar een activiteit te kunnen uitvoeren staat in dit onderzoek centraal. In het algemeen gaat de bereikbaarheid van bedrijventerreinen achteruit en het openbaar vervoer legt het daar af tegen de auto. "De ontsluitingskwaliteit van woningen, vestigingen en banen per auto neemt licht toe, maar die voor het openbaar vervoer juist af. Voor de benutting van locaties die goed per auto of openbaar vervoer bereikbaar zijn, geldt hetzelfde", aldus een studie van het RPB & Milieu- en Natuurplanbureau, 2006.

Uit figuur 2.1 blijkt dat het aantal werkzame personen nabij een aansluiting op het hoofdwegennet tussen 2000 en 2004 in tien provincies is toegenomen. In de provincies Friesland, Drenthe, Overijssel en Flevoland nam dit aantal met meer dan 5 procent toe. Dit betekent dat de autobereikbaarheid van bedrijventerreinen in Nederland waarschijnlijk is gegroeid.



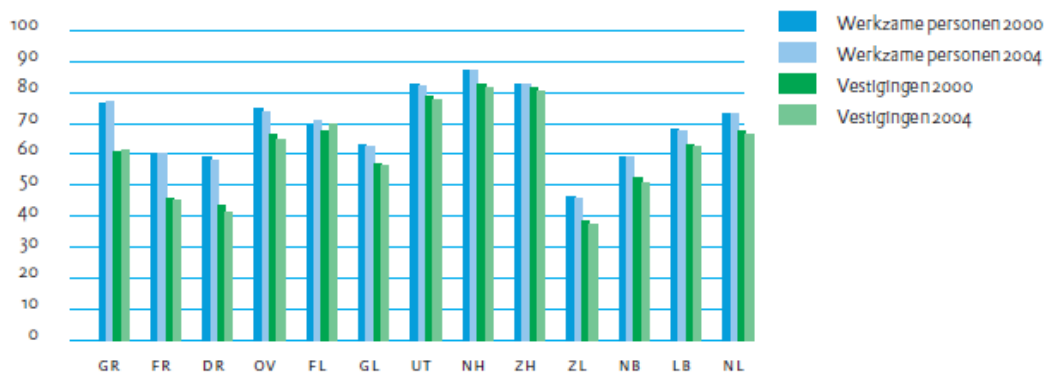
Figuur 2.1 - Aandeel werkzame personen en bedrijfsvestigingen op locaties nabij een op- of afrit van het hoofdwegennet naar provincie in 2000 en 2004.



Bron: RPB & Milieu- en Natuurplanbureau, 2006, pp. 67

Uit Figuur 2.2 blijkt dat voor openbaar vervoer tussen 2000 en 2004 een tegenovergestelde ontwikkeling plaatsvond. In die periode nam in het grootste deel van Nederland het aantal werkzame personen op locaties met goed openbaar vervoer af. Hetzelfde geldt voor bedrijfsvestigingen in de buurt van goed openbaar vervoer. Van de werkzame personen beschikt ruim 70 procent over goed openbaar vervoer; dit is vaker een station dan goed stads- of streekvervoer. De bereikbaarheid per openbaar vervoer is het grootst in de Randstadprovincies (RPB & Milieu- en Natuurplanbureau, 2006).

Figuur 2.2 - Aandeel werkzame personen en bedrijfsvestigingen op locaties met goed openbaar vervoer naar provincie in 2000 en 2004



Bron: RPB & Milieu- en Natuurplanbureau, 2006, pp. 68

2.4.1 Kenmerken van bedrijventerreinen

Bedrijvigheid op een kantoorpark en bedrijventerreinen roept een vervoersvraag op door werknemers die tussen huis en werkplek pendelen en door klanten en leveranciers die de bedrijfslocatie bezoeken (Wyatt, 2009). De frequentie en lengte van de afgelegde trips en ook het gebruikte transportmiddel is van een aantal factoren afhankelijk;

- I. De vraag naar de fysieke aanwezigheid van werknemers
- II. De vraag naar face-to-face contact met klanten
- III. De bedrijfslocatie ten opzichte van werknemers



- IV. De bedrijfslocatie ten opzichte van de markt
- V. Aanvullende bedrijfsactiviteiten en de agglomeratievoordelen die dit oplevert
- VI. Beschikbaarheid en kosten van transportmiddelen

Op 32 procent van alle werklocaties is de externe bereikbaarheid 'goed', en op 20 procent van de locaties is de bereikbaarheid matig tot slecht, zo blijkt uit een onderzoek van Arcadis (2011) naar de uitgifte van werklocaties in 2010 en de planning voor 2011. Bedrijventerreinen zijn vaak goed bereikbaar met de auto, aldus het Planbureau voor de Leefomgeving en het KpVV (PBL, 2010; Kennisplatform Verkeer en Vervoer, 2011a). Dit geldt echter niet voor alle modaliteiten; zoals genoemd laat met name de bereikbaarheid met openbaar vervoer te wensen over. Het KpVV identificeert hiervan een aantal oorzaken (Kennisplatform Verkeer en Vervoer, 2011a; Kennisplatform Verkeer en Vervoer, 2011b), namelijk;

- I. Excentrisch ligging van bedrijventerreinen (buiten de woonwijken)
- II. Extensieve bebouwing (relatief weinig werknemers per vierkante kilometer)
- III. Lage opbrengsten als gevolg van de scheve spits-dalverhouding

Rondom bedrijventerreinen doen zich daardoor bereikbaarheidsproblemen voor. De vervoersbehoefte piekt in de ochtend- en avondspits (files) en werknemers zonder auto's kunnen de tweede categorie bedrijventerreinen slecht bereiken. Daarnaast onderhouden beheerders de openbare ruimte slecht en biedt deze weinig ruimte voor voetgangers en fietsers; fietspaden of trottoirs zijn slechts beperkt of niet voorzien (bijvoorbeeld op bedrijvenpark Medel). De hoge kosten van bedrijfsvervoer vanaf een station werken een adequate bereikbaarheid ook tegen, aldus het KpVV (Kennisplatform Verkeer en Vervoer, 2011a).

Kantoorparken hebben andere locatiekenmerken; ze liggen in de stad bij een ov-knooppunt of langs de autosnelweg (Kennisplatform Verkeer en Vervoer, 2011a). In het eerste geval beschikt de locatie een inpandige parkeergarage, in het tweede geval over een ruim parkeerterrein. Deze terreinen kenmerken zich door een hoog autogebruik en extreme pieken in de ochtend- en avondspits. De capaciteit van omringende wegen en aansluitingen kan dit piekaanbod niet adequaat verwerken waardoor files ontstaan (zoals bij bedrijventerrein Rivium in Capelle aan den IJssel). Een vierde probleem is het tekort aan parkeerplaatsen wat leidt tot parkeeroverlast in de omgeving. Dit is onder andere het geval op bedrijventerrein Rijnsweerd in Utrecht. Tot slot blijkt de layout van zulke terreinen vaak afgestemd op de auto. De hoofdingang is aan de zijde van het parkeerterrein.

Wanneer bereikbaarheidsproblemen ontstaan spreken bedrijven vaak de overheid hierop aan (Kennisplatform Verkeer en Vervoer, 2011a). Problemen worden echter alleen opgelost wanneer bedrijven en overheden samenwerken. Besef dat een deel van de oplossing bij henzelf ligt is essentieel. Daarnaast kunnen werknemers actie ondernemen en mobiliteitsmanagement stimuleren. Op bedrijventerreinen waar behoefte bestaat aan een betere bereikbaarheid kunnen bedrijven samen (collectief) besloten vervoer organiseren of car- of vanpooling faciliteren. Een andere mogelijkheid is het lobbyen bij overheden voor betere verbindingen, bijvoorbeeld het realiseren van een sociaal veilige fietsverbinding. Parkmanagement of een Bedrijven Investeringszone (BI-zone) biedt uitkomst wanneer gezamenlijke financiering nodig is voor een dergelijk initiatief.



2.5 Samenwerking

2.5.1 Beheer en onderhoud

Na de realisatie van een bedrijventerrein is er vanuit de gemeente vaak nog maar weinig aandacht voor het terrein zelf. Beheer en onderhoud van de openbare ruimte (zoals groenvoorzieningen en infrastructuur) worden derhalve aan de bedrijven op het terrein overgelaten. De lagere overheden (zoals gemeenten) beperken hun takenpakket in toenemende mate. Dit heeft consequenties voor bijvoorbeeld beveiliging en onderhoud op bedrijventerreinen. Voorgenomen bezuinigingen op alle niveaus van de overheid versterken deze trend waarschijnlijk. Het is echter geen vanzelfsprekendheid dat bedrijven de afgestote taken op zich nemen (Needham et al., 2005, p. 126). Gevolg hiervan is dat in de praktijk bedrijventerreinen snel verouderen en slecht onderhouden worden. Een bijeffect hiervan is het ontstaat van *'free riders'*; bedrijven die profiteren van onderhoud van het terrein, bijvoorbeeld in de vorm van vastgoedwaarde, maar zelf niet in dit onderhoud investeren. Deze niet-welwillende partijen zijn echter lastig te verplichten om deel te nemen in dergelijke investeringen (Needham et al., 2005, p. 126). Ook het versnipperde eigendom, waarbij alle bedrijven alleen eigenaar zijn van het eigen perceel, leidt tot problemen bij de gezamenlijke coördinatie van beheer en onderhoud. In Nederland zijn slechts weinig bedrijventerreinen waarbij een private partij alle grond in beheer heeft (Wesselink, 2009). Gemeenten zijn tegenwoordig meer geneigd om bedrijven lid te laten worden van een Vereniging van Eigenaren op een bedrijventerrein.

2.5.2 Gevolgen

Onenigheid tussen bedrijven over de kosten van beheer en onderhoud leidt tot een versnelde veroudering van het bedrijventerrein en gevolgtijk tot een versnelde waardevermindering. Daarnaast kan frictie over de kosten verhoudingen tussen bedrijven op scherp zetten wat een remmend effect heeft op collectieve activiteiten zoals mobiliteitsmanagement. Ten derde leidt de versnelde veroudering tot een snelle kwaliteitsdaling van de bedrijfsomgeving. Zoals de verouderingsproblematiek aantoont is de bedrijfsomgeving echter van groot belang voor het functioneren van ondernemingen (Ondernemersvereniging Regio Amsterdam, 2012a).

2.5.3 Parkmanagement: een definitie

Parkmanagement is een relatief begrip en kan vanuit verschillende perspectieven worden uitgelegd. Om dit te illustreren behandelt deze subparagraaf verschillende definities van parkmanagement.

Hoogzaad (2001, p. 516) omschrijft in zijn artikel het begrip parkmanagement als 'een nieuwe organisatie vorm van beheer op een bedrijventerrein'. In het artikel van Van Engelenburg et al. (1998, p. 49) is deze vorm van samenwerking meer specifiek omschreven als 'een middel om het gehele proces van ontwerp van terreinen en gebouwen, ontwikkeling, uitgifte en beheer van werklocaties beter te managen'. Een alternatieve interpretatie van het begrip komt van Van Leeuwen et al. (2002, p. 26) en heeft meer aandacht voor de betrokkenheid van verschillende partijen in het parkmanagement. Hij definieert het begrip als volgt; 'een organisatie waarin de verschillende actoren zich organiseren om het beheer en onderhoud van openbare ruimte te regelen'.



Pellenbarg (2004, p. 129) benadrukt in zijn artikel dat parkmanagement een proces is 'met betrekking op de inrichting en het beheer van zowel de bebouwde als onbebouwde ruimte en de ontwikkeling en exploitatie van zowel individuele als collectieve voorzieningen en diensten op bedrijfslocaties'. Door dit karakter stimuleert parkmanagement de samenwerking tussen bedrijven op een terrein, met als uiteindelijk doel een hoger kwaliteitsniveau van zowel de publieke als private ruimte. Wanneer parkmanagement erin slaagt dit hogere kwaliteitsniveau te realiseren verlengt dit de bestaansduur van bedrijventerreinen. Daarnaast biedt parkmanagement ondernemingen de gelegenheid om zich te concentreren op hun primaire proces (Dewulf, 2002). Voor gemeenten en ontwikkelaars draagt de aanwezigheid van parkmanagement bij aan de aantrekkelijkheid van een locatie. Het positieve effect dat parkmanagement heeft op de aantrekkelijkheid van bedrijfslocaties moet echter genuanceerd worden want 'van een run (...) op locaties met parkmanagement is zeker (nog) geen sprake', aldus Pellenbarg (2004, p. 130).

Een individueel bedrijf beschikt meestal niet over middelen en mogelijkheden om de bedrijfsomgeving op een terrein te beïnvloeden. Wanneer meerdere ondernemers hun middelen bundelen en gezamenlijk draagvlak creëren is dit wel mogelijk, bijvoorbeeld door het opzetten van projectmanagement voor onderhoud en beveiliging van het bedrijventerrein. In reactie hierop is een ontwikkeling zichtbaar op bedrijventerreinen, namelijk het ontstaan van de samenwerkingsvorm parkmanagement. Parkmanagement bestaat al geruime tijd in de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk maar is in Nederland een relatief nieuw fenomeen (Pellenbarg, 2004). Parkmanagement komt echter ook in Nederland op steeds meer plaatsen voor, aldus een onderzoek van het Ministerie van Economische Zaken et al. (2003, p. 5). Zij stellen dat door parkmanagement 'de inrichting en de voorzieningen *up to date*' blijven waardoor bedrijven op het terrein ook in economisch mindere tijden optimaal kunnen renderen. Daarnaast kan parkmanagement bijdragen aan doelstellingen op het gebied van 'zorgvuldig ruimtegebruik', aldus Pellenbarg (2004).

Pellenbarg (2004, p. 130) maakt onderscheid tussen vier groepen actoren die belang (kunnen) hebben bij het implementeren van parkmanagement, namelijk de overheid, het bedrijfsleven, beleggers/ontwikkelaars en de maatschappij en milieu. Per actor zijn de belangen bij parkmanagement weergegeven in Figuur 2.3.



Figuur 2.3 - Actoren en belangen bij parkmanagement

Overheid	Bedrijven
Lagere onderhoudskosten bedrijfslocaties	Meer focus op primaire activiteiten
Positieve imago-effecten	Positief effect op arbeidsklimaat
Betere concurrentiepositie	Veilige en prettige werkomgeving
Toename werkgelegenheid	Tevreden werknemers
Afname van milieueffecten	Betere concurrentiepositie
Hogere inkomsten onroerende zaakbelasting	Beter imago
Nieuw strategisch instrument milieubeleid	Kostenvoordelen door collectieve inkoop

Beleggers en ontwikkelaars	Maatschappij en milieu
Waarde van vastgoed wordt hoger	Positieve milieueffecten
Vastgoed behoudt langer waarde	Zorgvuldig (economisch) landgebruik
Nieuwe winstgevende zelfstandige activiteit	Gezamenlijk gebruik van voorzieningen
Imagoverbetering	Toename ruimtelijke kwaliteit

Bron: Pellenbarg, 2004, p. 130 (eigen bewerking)

2.5.4 Parkmanagement in de praktijk

Parkmanagement is toepasbaar op nieuw te ontwikkelen en op bestaande bedrijventerreinen. Het invoeren van parkmanagement op organisatorisch vlak eenvoudiger op nieuw te ontwikkelen terreinen; op bestaande bedrijventerreinen zijn overeenkomsten vaak essentieel om de samenwerking in goede banen te leiden (Ministerie van Economische Zaken et al., 2003, p. 7). Vaak neemt de gemeente het initiatief tot het opzetten van parkmanagement maar dit is niet noodzakelijk zo. De initiatiefnemer zet de organisatie op en gaat contracten aan met projectontwikkelaars, nutsbedrijven en aanbieders van andere faciliteiten. Een voorbeeld van een extra faciliteit is het contract tussen parkmanagement op bedrijvenpark Medel in Tiel en de regionale vervoerder Arriva. Hierdoor kon collectief vervoer tussen Medel en NS-station Tiel worden aangeboden aan bedrijven op het terrein (J. Eerens, projectdirecteur Medel, 17 juli 2012).

Zoals hierboven genoemd is invoering van parkmanagement bij bestaande bedrijventerreinen over het algemeen complexer (Ministerie van Economische Zaken et al., 2003, p. 7). Het draagvlak voor invoering van parkmanagement is kleiner onder bedrijven die al jaren op een terrein zitten. Aannemelijk is dat deze bedrijven voor allerlei voorzieningen zelf al contracten hebben afgesloten met aanbieders. Deze partijen moeten worden overtuigd van het voordeel dat parkmanagement ze kan bieden. Dit komt neer op 'meer kwaliteit voor minder geld'. Op nieuw te ontwikkelen bedrijventerreinen zijn contracten tussen individuele bedrijven en aanbieders nog niet geconsolideerd en is deelname aan parkmanagement gekoppeld aan de uitgifte van grond.



Bedrijvenpark Medel in Tiel is een voorbeeld van een bedrijventerrein waar deelname (en financiële bijdrage) aan parkmanagement gekoppeld is aan de gronduitgifte. Het was een van de eerste bedrijventerreinen in Nederland waarbij deelname verplicht is (J. Eerens, projectdirecteur Medel, 17 juli 2012). Bestaande bedrijventerreinen zetten een ondernemersvereniging of beheergroep op (zoals Westpoort in Amsterdam) of besteden het parkmanagement uit aan commerciële bedrijven. In Nederland zijn 96 organisaties verantwoordelijk voor parkmanagement op een totaal van 1.138 bedrijventerrein door het hele land (Arcadis, 2011). Voor het slagen van parkmanagement is de bewustwording van de meerwaarde minstens zo belangrijk als de organisatorische en financiële opzet, zo blijkt uit de studie van Ministerie van Economische Zaken et al. (2003, p. 11).

2.6 Conclusie

In het kader van besloten vervoer naar bedrijventerreinen vallen een aantal zaken uit dit hoofdstuk op, namelijk;

- De vervoersvraag hangt sterk samen met het soort terrein. Medewerkers op een kantorenpark hebben een andere vervoersvraag dan mensen die werken op een bedrijventerrein. Dit heeft invloed op de manier waarop besloten vervoer wordt opgezet. Mensen op een kantorenpark hebben een grotere en meer gespreide vraag naar vervoer maar zijn tegelijkertijd minder gebonden aan besloten vervoer.
- Veel bedrijventerreinen in Nederland zijn slecht bereikbaar met het openbaar vervoer. Dit biedt mogelijkheden voor besloten vervoer maar ook een bedreiging. Door de slechte bereikbaarheid met openbaar vervoer is het aannemelijk dat het grootste deel van medewerkers op het terrein een alternatieve reiswijze gevonden. Forensen veranderen hun reisgewoonte niet zomaar, dus als er een alternatief voor hen beschikbaar komt in de vorm van besloten vervoer is duidelijke communicatie over het bestaan en de mogelijkheden van besloten vervoer essentieel.
- Uit de theorie blijkt dat de hoge kosten van bedrijfsvervoer een rem zetten op de bereikbaarheid van bedrijventerreinen. Hieruit volgt dat besloten vervoer een niet te grote kostenpost mag vormen voor een bedrijf, anders haakt men af.
- Parkmanagement is in opkomst en kan een stimulans zijn voor de kwaliteit van de bedrijfsomgeving. Een meer intensieve samenwerking op een bedrijventerrein – met of zonder parkmanagement – is een positieve factor voor besloten vervoer. Wanneer bedrijven samen werken aan de oplossing van een bereikbaarheidsprobleem door besloten vervoer op te zetten vergroot dit de solidariteit onderling.
- Een groot aantal bedrijventerreinen in Nederland geldt als verouderd; onderhoud blijft achter en infrastructuur voldoet niet meer aan de eisen van de tijd. Ook bereikbaarheid van deze terreinen lijdt onder de veroudering. Door besloten vervoer op te zetten verbeterd die bereikbaarheid. Op die manier kan besloten vervoer een bijdrage leveren aan de aanpak van verouderde bedrijventerreinen, eventueel zelfs door een sneeuwbaaleffect. Door de samenwerking tussen bedrijven waarom besloten vervoer vraagt is het aannemelijk dat deze bedrijven ook samen andere zaken aanpakken, bijvoorbeeld investeren in onderhoud van het bedrijventerrein.
- Uit de theorie blijkt dat parkmanagement op nieuwe bedrijventerreinen makkelijker te organiseren is, omdat bedrijven dan vanaf het begin collectief zorgdragen voor hun bedrijfsomgeving en niet eerder zelf maatregelen treffen (zoals bijvoorbeeld beveiliging).



Hoofdstuk 3. Theoretische verdieping

3.1 Inleiding

In de vorige hoofdstukken is de context beschreven waarbinnen overheden, bedrijven en vervoerders handelen rondom een bedrijventerrein. Hierbij is aangestipt dat samenwerking belangrijk kan zijn voor de kwaliteit van een bedrijventerrein. Het doel van dit hoofdstuk is om een brug te slaan tussen de beschrijving van de context waarbinnen deze groep actoren zich bewegen en de theoretische verklaring voor het handelen van actoren. Een theorie kan worden gezien als 'een samenstel van verifieerbare uitspraken die logisch met elkaar samenhangen', aldus Atzema et al. (2002, p. 51).

Dit hoofdstuk gaat in op locatietheorieën. Deze theorieën proberen te verklaren waarom bedrijven zich vestigen op een bepaalde locatie en op interactie tussen actoren op een bedrijfslocatie en worden omschreven als 'een samenstel van samenhangende uitspraken die als geheel een verklaring geven van de vestigingsplaatskeuze van bedrijven' (Atzema et al., 2002, p. 51). Deze studie richt zich op bedrijventerreinen; het is daarom relevant om te focussen op beweegredenen van bedrijven op zich op een bedrijventerrein te vestigen. Een groot aantal van deze theorieën vinden hun oorsprong in de economische wetenschap en zijn later toegepast in de geografie.

3.2 Locatietheorieën

Atzema et al. (2002) concluderen in hun boek *Ruimtelijke Economische Dynamiek* dat de optimale locatie voor een bedrijf niet bestaat. Diversiteit, veroorzaakt door bedrijfsinterne- (bijvoorbeeld hiërarchie, efficiëntie) en externe factoren (bijvoorbeeld aanwezigheid, kwaliteit en capaciteit van (spoor)wegen en bedrijventerreinen) ligt hier aan ten grondslag. Binnen de geografie bestaat een groot aantal theorieën die keuze voor een vestigingsplaatsen verklaren. Atzema et al. (2002) brengen deze onder in vier categorieën, namelijk;

1. Klassieke locatietheorie
2. Neoklassieke locatietheorie
3. Behaviorale theorie
4. Institutionele theorie

Deze paragraaf licht locatietheorieën toe aan de hand van deze categorisering.

3.2.1 Klassieke en neoklassieke locatietheorie

De categorieën klassieke en neoklassieke locatietheorie komen samen aan bod in één subparagraaf. Voor deze studie zijn de klassieke en neoklassieke locatietheorieën van geringe relevantie.

In de klassieke locatietheorie worden alle beschikbare productiefactoren maximaal benut. Hier gelden een aantal aannames, waaronder de 'economic man' (of 'optimizer'); een volledig geïnformeerde, rationeel en autonoom handelende ondernemer. De omgeving waarin de ondernemer opereert is gereduceerd tot een isotrope ruimte zonder variërende elementen zoals infrastructuur en instituties. De klassieke locatietheorie probeert te beantwoorden welke plaats vanuit economisch oogpunt het meest aantrekkelijk is voor een ondernemer (Meester, 1999).



Neoklassieke locatietheorieën gaan uit van een ondernemer die streeft naar winstmaximalisatie en plaatst een keuze voor vestigingsplaats in dit kader. De neoklassieke locatietheorie bouwt voort op de klassieke maar kent een vijftal verschillen, aangehaald door Atzema et al. (2002, p. 69-70);

1. De neoklassieke locatietheorie heeft meer aandacht voor marktwerking
2. In de neoklassieke locatietheorie is ruimte voor andere marktvormen dan volledig concurrentie
3. Ondernemers richten zich volgens deze locatietheorie niet alleen op minimalisatie van kosten maar ook op maximalisatie van opbrengsten
4. Bedrijven kunnen profiteren van intern optredende schaalvoordelen
5. Ondernemers kunnen productiefactoren combineren (factorsubsidie)

Kritiek op de klassieke en neoklassieke locatietheorieën legt de nadruk op de grote afstand tussen model en werkelijkheid. In de realiteit handelt een ondernemer niet volledig rationeel en is het onwaarschijnlijk dat een actor volledig geïnformeerd is. Ook de aanname van de ruimte als isotrope vlakte beperkt de voorspellende waarde van (neo)klassieke locatietheorieën. Dit onderzoek richt zich op besloten vervoer, een onderdeel van de bedrijfsomgeving. De aandacht voor de inrichting van de bedrijfsomgeving binnen de klassieke en neoklassieke theorie (de omgeving is isotroop) is minimaal. De relevantie van deze theorieën voor dit onderzoek is beperkt.

3.2.2 Behaviorale theorie

In de inleiding van het onderwerp behaviorale theorie beginnen Atzema et al. met de volgende zin: *“In de behaviorale theorie is het oordeel over de vestigingsplaats niet de uitkomst van berekening maar van besluitvorming; hetgeen elkaar overigens niet hoeft uit te sluiten”* (Atzema et al., 2002, p. 84). Deze theorie baseert zich op de psychologie wat resulteert in een ander mensbeeld van de ondernemer. In tegenstelling tot de klassieke en neoklassieke theorie beschouwt de behaviorale theorie een bedrijf als een sociale organisatie die leert, inschattingen maakt en informatie verwerkt. De benadering bevindt zich daarmee op het grensvlak van de vakgebieden economie en psychologie.

De behaviorale theorie stapt af van het idee dat een ondernemer opereert als *‘economic man’*. Hij of zij wordt beschouwd als iemand die niet over de kennis van alle mogelijke alternatieven beschikt en uitgaat van een beperkt aantal alternatieve locaties die de mogelijkheid bieden om aspiraties waar te maken. Het streven naar winstmaximalisatie krijgt ook minder gewicht in deze benadering. *‘Ondernemers laten zich bij de waarneming van de vestigingsplaats ook niet enkel en alleen leiden door de mogelijkheid ter plekke zo hoog mogelijke winsten te behalen. Hun handelen en hun aspiratieniveau wordt mede bepaald door de situatie waarin men leeft of werkt, door in het verleden opgedane ervaringen en door hun sociale omgeving’*, zoals Atzema et al. stelt in *Ruimtelijke Economische Dynamiek* (2002, p. 84).

De behaviorale theorie gaat dus voorbij aan het streven naar winstmaximalisatie en duidt op een grotere complexiteit van de bedrijfsomgeving; dit geldt ook voor de vestigingsplaatskeuze. Door vernieuwingen in technologie en transportmiddelen hebben ondernemers keuze uit een breder aanbod van vestigingsplaatsen waarbij met andere dan uitsluitend financieel-economische overwegingen. De nadruk ligt op (locatie)gedrag van ondernemers en welke motieven en informatie een rol spelen.



3.2.3 Institutionele theorie

Parallel aan de groeiende interesse voor het behaviorale denken van ondernemers ontstaat er een stroming die de opkomst van grote multinationale bedrijven probeert te verklaren (Pen, 2002). Atzema et al. (2002, p. 92) zien het ontstaan van deze 'geography of enterprise' gevoed door de negligentie van grote ondernemingen en hun ruimtelijke gedrag. Binnen grote (multinationale) bedrijven vinden besluitvormingsprocessen plaats, op een hoger schaalniveau dan slechts de individuele ondernemer (met bijbehorende persoonlijke motieven en ervaringen). Deze processen worden door Cyert & March (Atzema et al., 2002, p. 93) de 'behavioral theory of the firm' genoemd. Anders dan in één ondernemer circuleren in een groot bedrijf verschillende doelstellingen en belangen(groepen) die resulteren in verschillende meningen over de geschiktheid van een locatie.

McNee geldt als grondlegger van de institutionele benadering en schrijft de opkomst van deze stroming toe aan vier oorzaken (Pen, 2002), namelijk;

1. De opkomst van collectieve en bureaucratische besluitvorming in regionale systemen van bedrijven
2. De toegenomen autonomie van (grote) bedrijven
3. De groei van regionale planning door (grote) bedrijven
4. De nieuwe rol van de overheid als 'mediator en arbitrator' binnen deze regionale systemen

Door de toegenomen macht van (grote) bedrijven is het voor deze actoren mogelijk om te onderhandelen met externe partijen (zoals overheden en andere bedrijven) over vestigingsplaatscondities, waaronder (regionaal) beleid en infrastructuur. In tegenstelling tot de klassieke benaderingen (waarin bedrijven onderhevig zijn aan een gegeven milieu) is in een dergelijke situatie de invloedsrelatie tegengesteld; deze grote bedrijven hebben de macht om het milieu te vormen naar hun wensen via een afhankelijkheidsrelatie met externe actoren. Een voorbeeld hiervan is de aanleg van een containerterminal in Tiel. Enkele grote bedrijven op Medel stellen de realisatie van deze faciliteit als voorwaarde om gevestigd te blijven. Willigt de gemeente of regio deze wens niet in dan vertrekt het bedrijf naar elders wat ten koste gaat van werkgelegenheid (J. Eerens, projectdirecteur Medel, 17 juli 2012). Ruimtelijk-economische ontwikkelingen (gevoed door onder andere de financiële crisis) lijken de macht van bedrijven verder te versterken; gemeenten worden geplaagd door leegstaande kantoren, een stagnerende uitgifte van bedrijfskavels, oplopende werkloosheid en verliesgevende grondbedrijven. Het is er alles aan gelegen om bedrijvigheid te behouden, wat de machtspositie van gevestigde (of potentieel vestigende) bedrijven versterkt. In plaats van een lokale of regionale overheid die condities stelt voor bedrijven is de situatie tegenwoordig eerder omgekeerd. Deze verhouding kan leiden tot een 'prisoners dilemma' voor gemeenten en regio's; zelfs wanneer de aanleg van een containerterminal slechts één of enkele bedrijven behoudt is niets doen geen optie, want dan vertrekt een bedrijf zeker en vloeit werkgelegenheid weg naar elders.

De component 'macht van bedrijven' en de relatie tussen bedrijven en overheden maakt de institutionele theorie relevant voor dit onderzoek naar besloten vervoer op bedrijventerreinen. De overheid is als institutie verantwoordelijk voor de bereikbaarheid van bedrijventerreinen en faciliteert openbaar vervoer. Wanneer het verdwijnen van openbaar vervoer de bereikbaarheid van bedrijven aantast ontstaat er onderhandeling over mogelijke alternatieven of oplossingen, zoals het opzetten van een besloten vervoersvoorziening (dan al niet met financiële ondersteuning vanuit de gemeente of regio).



3.3 Theorie uit de vervoersgeografie

Deze paragraaf schept een theoretisch kader rondom de 'mobilitist', in dit geval de pendelaar tussen woon- en werkplek. Deze uiteenzetting vormt een poging om het reisgedrag van deze groep theoretisch te verklaren.

3.3.1 Invloed van bebouwde omgeving

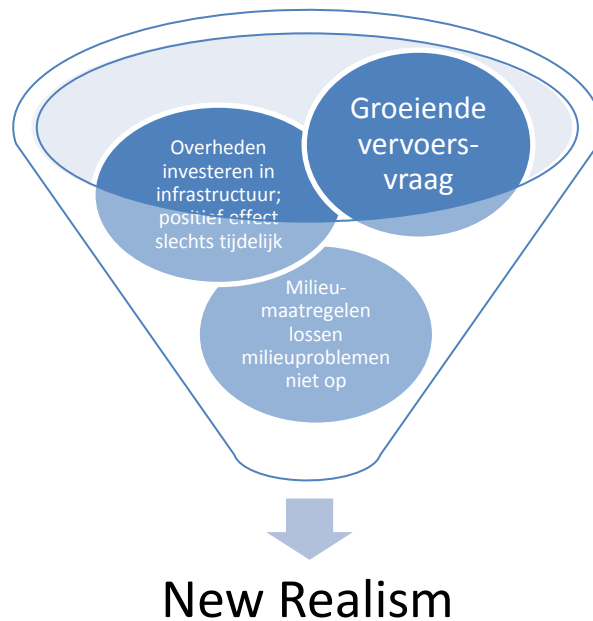
Pooley, Turnbull en Adams (2006) ontdekken in hun studie een belangrijke relatie tussen woon-werkverkeer en de bebouwde omgeving: 'One of the major factors causing commuters to switch from the use of public transport to private transport in the mid-20th century was the increasingly complex nature of commuting journeys'. Deze overstap van openbaar naar eigen vervoer had weinig te maken met de beschikbaarheid van nieuwe transporttechnologieën of de inefficiënties van oude (lijngebonden) vervoersmiddelen. De ontwikkeling reflecteert de veranderende stedelijke structuur, als gevolg van een combinatie tussen suburbanisatie en de relocatie van werkgelegenheid naar perifere gebieden. Deze veranderende stedelijke structuur had zijn impact op het woon-werkverkeer van mensen in de stad en leidde tot 'complex cross-city journeys that were hard to accomplish using public transport that ran on fixed routes (Pooley, Turnbull en Adams, 2006, pp. 261). Maat (2010, p.4) vat de relatie tussen de bebouwde omgeving en mobiliteit dichterbij huis samen als 'de continue stedelijke deconcentratie die hand in hand ging en gaat met de toename van automobilititeit zodat het aannemelijk lijkt dat autogebruik kan worden beperkt door een omgekeerde beweging'. In een rapport van het Planbureau voor de Leefomgeving (2006) concluderen ook Hilbers, Snellen en Hendriks dat deze ontwikkelingen aan de stadsrand hebben geleid tot een toename van de files. Om (auto)mobiliteit te verminderen moeten werkgelegenheidslocaties daarom meer in of nabij de bestaande steden worden gecreëerd, of op locaties waar openbaar vervoer samenkomt.

3.3.2 Invloed van beleid

Maat, van Wee & Stead (2005) onderzoeken in hun studie aannames over de effecten van landgebruik op patronen in reisgedrag. Zij hanteren het volgende als definitie van reizen/verplaatsingen: 'Travel enables people to participate in social and economic activities, but it is also associated with a loss of accessibility because of congestion and parking problems as well as with adverse externalities, including impacts on safety, the environment, and health' (Maat, van Wee & Stead, 2005, pp. 33). Maat (2009, pp. 28-29) merkt op dat deze externaliteiten in hetzelfde tempo groeien als de vervoersomvang, ondanks een variëteit aan maatregelen om de problemen het hoofd te bieden zoals uitbreiding van weg- en parkeercapaciteit. Andersom bieden milieubescherpende (voornamelijk technische) maatregelen geen oplossing voor verkeersproblemen. Deze conclusies leiden tot het 'new realism' waarbij overheden in stedelijke gebieden proberen om het autoverkeer – of tenminste de groei ervan – te beperken (Maat, van Wee & Stead, 2005, pp. 33). Zie figuur 3.1. Uit de bestaande literatuur blijkt dat overheden hiervoor vooral oplossingen zoeken in openbaar vervoer of fietsstimulering. De mogelijkheden van besloten vervoer (of het ondersteunen hiervan) vallen buiten de scope.



Figuur 3.1 - Componenten van 'New Realism'



Bron: Maat, van Wee & Stead, 2005, pp. 33. Eigen bewerking.

Maat, van Wee & Stead (2005) leggen een verband tussen de toename van autogebruik (eerst in de VS en na de Tweede Wereldoorlog ook in Europa) en de verspreiding van woon- en werklocaties, de 'verdunning' van de steden en de verstedelijking van landelijke gebieden. De suburbanisatie van woonlocaties werd gevolgd door de verspreiding van werkgelegenheid, beide gefaciliteerd door vervoer en infrastructuur. De studie van Pooley, Turnbull en Adams (2006) gaat ook in op de invloed van beleid op woon-werkverkeer. Zij concluderen dat de meest significante verandering in reisgedrag kan worden bereikt door herontwikkeling van oude vervoersvormen waarbij zij meer gemak bieden en/of toegankelijke worden voor een groter aantal (potentiële) reizigers). In hun studie nemen zij de tram van Manchester als voorbeeld. Het netwerk van tramlijnen verdween in de jaren '40 omdat het duur en inefficiënt was en daarnaast files veroorzaakte voor het autoverkeer en in de jaren '90 is de tram opnieuw geïntroduceerd, juist als middel tegen files in de stad. Ook in Nederland zijn hiervan voorbeelden te vinden, zoals de 'vertramming' van drukke buslijnen in Utrecht en het opnieuw openen van eerder gesloten spoorwegstations zoals in Maarheeze.

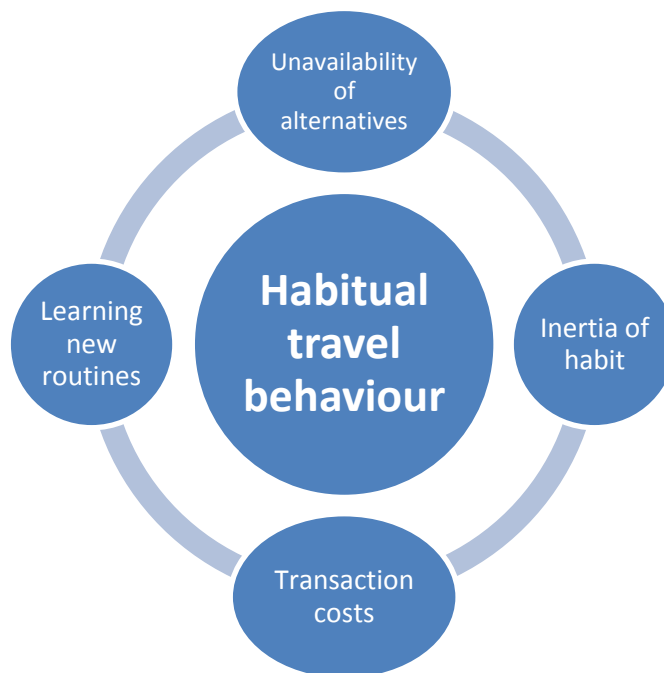
Over het effect van interventies zijn conclusies van Bamberg, Ajzen & Schmidt (2003) eenduidig; *'choice of travel mode is largely a reasoned decision'* en de vervoerskeuze kan worden beïnvloedt door interventies die verandering van houding, perceptie en subjectieve normen teweegbrengt, aldus Bamberg, Ajzen & Schmidt (2003, pp. 175). Gärling & Axhausen onderzochten de rol van gewoonten in reisgedrag. Zij concluderen dat het reisgedrag berust op gewoonten. Hieraan liggen verschillende factoren ten grondslag (Gärling & Axhausen, 2003, pp. 6);

- het ontbreken van alternatieve reismogelijkheden (waardoor reizigers bijvoorbeeld hun auto in 'gedwongen' worden en niet nadenken over alternatieven),
- 'inertia' van gewoonten (waarbij een reiziger vastzit in één reisgedrag),
- de transactiekosten van een alternatief (zoals overstappen van auto naar bus) en
- het leren van 'new routines' (waarbij je je als reiziger moet informeren over alternatieve reismogelijkheden).



Deze factoren zijn schematisch weergegeven in Figuur 3.2.

Figuur 3.2 - Habitual travel behaviour



Bron: Gärling & Axhausen, 2003, pp. 6

Bamberg, Ajzen en Schmidt onderzoeken in hun studie het effect van interventies – in de vorm van een vooruitbetaald buskaartje – op het bus gebruik van studenten. Zij concluderen hierbij dat de overheden in een groot aantal plaatsen en steden voortdurend proberen om inwoners te stimuleren om over te stappen van hun auto naar openbaar vervoer. Dit streven wordt gevoed door een brede erkenning dat een toenemend gebruik van openbaar vervoer voornamelijk in stedelijke gebieden bij kan dragen aan vermindering van luchtvervuiling, geluidsniveaus en verlichting van parkeerproblemen en vertragingen op de weg (Bamberg, Ajzen & Schmidt, 2003, pp. 175).

3.3.3 Invloed van vervoertechnologieën

In hun studie naar vergelijken Pooley, Turnbull en Adams (2006, pp. 255) de dominantie van verschillende modaliteiten door de geschiedenis van het woon-werkverkeer in Engelse steden. Tot 1890 was lopen de meest voorkomende vervoersvorm. Van 1890 tot 1920 speelde de (paarden)tram een dominante rol. Dit nieuwe transportmiddel was een grote vooruitgang en leidde tot een groeiende gemiddelde woon-werkafstand. Rond 1940 kwam de fiets binnen bereik van de massa. In tegenstelling tot een aan één lijn gebonden vervoersmiddel als de tram kenmerkt de fiets zich door een grote flexibiliteit en individualiteit. Dit maakt complexere woon-werktrips mogelijk. Tussen 1940 en 1950 nam de (trolley)bus de rol van de fiets in het woon-werkverkeer over, en vanaf 1990 is de auto dominant. Pooley et al. (2006) concluderen dat *'transport modes that minimise personal control over the journey have always been viewed as second best'*. Zij concluderen uit hun onderzoek dat niet nieuwe mobiliteitsprocessen of een ander keuzeprocess maar meer de impact van technologische verandering leiden tot nieuwe transportmiddelen en luxe. Dit maakt mogelijk dat *'more and more people to utilise fast and individualised transport modes'*.



Pooley, Turnbull en Adams (2006) vergelijken in hun studie de wijze waarop reizigers in stedelijke regio's reageerden op nieuwe vervoerstechnologieën. Zij stellen daarbij dat verandering van mobiliteit in de laatste eeuw kleiner is geweest dan vaak aangenomen. Schafer (2000) vergelijkt in zijn studie de vervoersvraag van meer dan tien landen en concludeert dat *'in the past, the gradual increase in mean travel speed has led to increasing trip distances in general and to significant changes in land use in particular'* (pp. 21).

3.4 Conclusie

Uit de literatuur blijkt dat de opkomst van de auto, de suburbanisatie en deconcentratie van werkgelegenheid hebben geleid tot bereikbaarheidsproblemen op bedrijventerreinen. Gemeenten zoeken een oplossing voor deze bereikbaarheidsproblemen vooral in openbaar vervoer en het stimuleren van fietsgebruik; besloten vervoer komt in de theorie niet voor als mogelijke maatregel. Tegelijkertijd stellen bedrijven steeds meer eisen aan hun bedrijfsomgeving waardoor een gemeente gedwongen is om te investeren, om verlies aan werkgelegenheid te voorkomen. Het beeld van almachtige multinationals op ieder bedrijventerrein is niet realistisch; de behaviorale benadering is beperkt relevant. Bedrijven hebben wel meer macht en stellen hogere eisen aan hun bedrijfsomgeving. Lokale en regionale overheden kampen met bezuinigingen waardoor voorzieningen eerder achteruitgaan dan uitbreiden; parkmanagement lijkt dit gat te vullen. Bedrijven stellen eisen aan hun omgeving en als de overheid niet kan voorzien slaan zij zelf de handen ineen en creëren hun eigen oplossing. Dit is positief voor de kansen van besloten vervoer. Wat de potentie van besloten vervoer beperkt (vooral op bestaande bedrijventerreinen) is het routinegedrag van reizigers en de additionele kosten van besloten vervoer.



Hoofdstuk 4. Woon-werkverkeer, besloten en openbaar vervoer

Besloten vervoer naar bedrijventerreinen is een schakel in de vervoersketen van medewerkers. Zij verplaatsen zich tussen woon- en werkplaats. Paragraaf 4.1 gaat in op het woon-werkverkeer in Nederland. De vraag naar besloten vervoer ontstaat meest waarschijnlijk op locaties waar bediening door openbaar vervoer afwezig is of achterblijft bij de behoefte. Tegelijkertijd speelt openbaar vervoer een rol in het woon-werkverkeer en heeft beleid op dit gebied ook invloed op de kansen en beperkingen van besloten vervoer. Dit komt in paragraaf 4.2, 4.3 en 4.4 aan bod. Paragraaf 4.5 vormt de conclusie van dit hoofdstuk.

4.1 Woon-werkverkeer

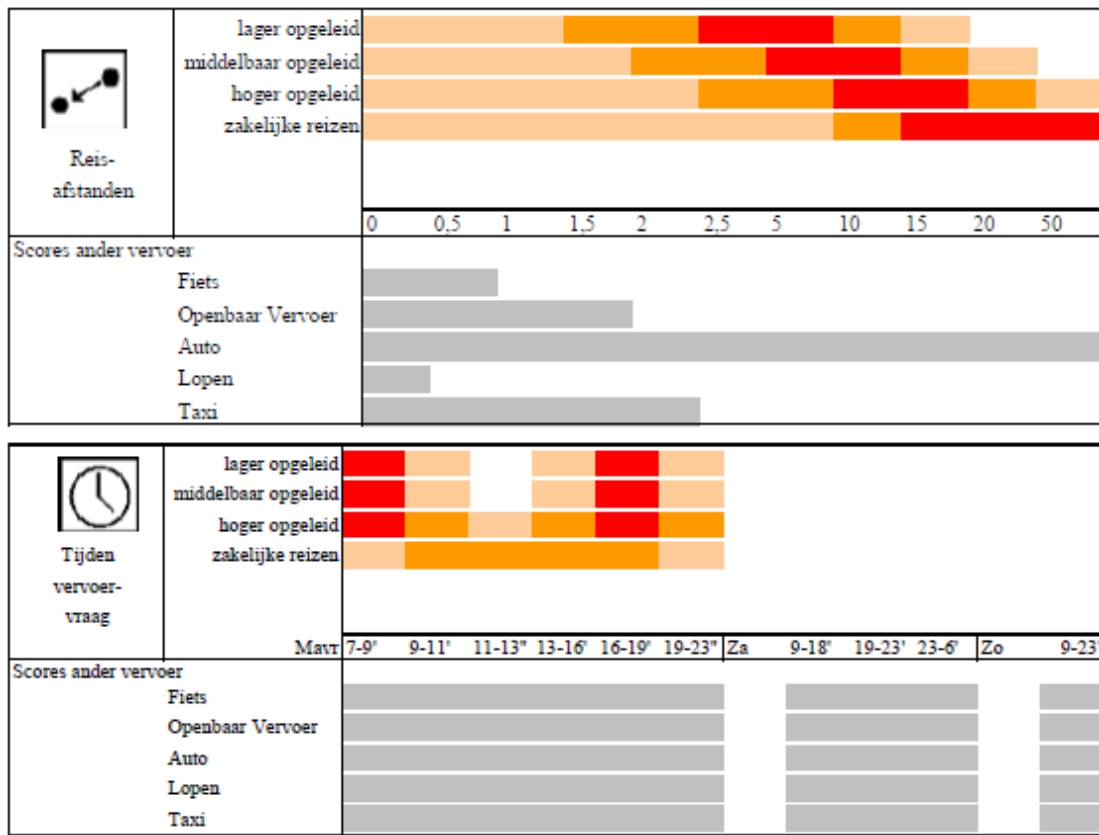
De gemiddelde woon-werkafstand van Nederlanders neemt al jaren toe (CBS, 2002). Het grootste deel van de woon-werkverplaatsingen vindt plaats buiten de eigen wijk en woonplaats; ongeveer zes op tien mensen werkt buiten de eigen woonplaats (inno-V, 2008; CBS, 2009). De enkele reisafstand tussen woon- en werklocatie loopt sterk uiteen; in stedelijke gebieden reist men gemiddeld 15 kilometer naar de werkplek terwijl dit gemiddeld 22 kilometer is (CBS, 2012; Goudappel Coffeng & KiM, 2010). De reisafstand is positief gerelateerd aan het opleidingsniveau van een werknemer; hoe hoger de werknemer is opgeleid, hoe groter de reisafstand (CBS, 2004; inno-V, 2008; Goudappel Coffeng & KiM, 2010). Werknemers met een hoog opleidingsniveau reizen gemiddeld twee kilometer verder naar hun werk dan lager opgeleiden (zie ook Figuur 4.1).

Niet alle werknemers reizen in de spitsuren – vooral van de groep laag- en middelbaar opgeleide werknemers reist een deel buiten de regulieren spitstijden (inno-V, 2008). De pendelstroom van deze groep concentreert zich in de haven- en industriegebieden. Deze groep is sterker gebonden aan ploegendiensten in bijvoorbeeld de zorg of productie, terwijl hoger opgeleiden vaker een ‘negen tot vijf’-baan hebben met minder strikte werktijden. Zij verplaatsen zich voornamelijk naar kantorenparken en hebben vaker flexibele werktijden. Bestemmingen van woon-werkverkeer zijn daarnaast meer gespreid. Deze flexibiliteit spreekt ook uit het tweede blok in figuur 4.1. Het sterkst geldt dit voor zakelijk verkeer. In plaats van een zwaartepunt tijdens ochtend- en avondspits creëert deze categorie gedurende de hele dag een vervoersvraag.

Wat verder opvalt is de toename van multi purpose trips binnen het woon- werkverkeer. Forensen combineren een woon-werkverplaatsing steeds vaker met andere motieven, bijvoorbeeld het boodschappen doen onderweg van werk naar huis (inno-V, 2008). Voornamelijk de groeiende groepen kleine huishoudens en tweeverdieners dragen bij aan deze trend.



Figuur 4.1 - Kenmerken van woon-werkverkeer



Bron: inno-V, 2008.

Deze twee conclusies hebben gevolgen voor besloten vervoer naar bedrijventerreinen. Om succes te hebben moet besloten vervoer aansluiten bij de vervoersvraag van de gebruiker. Vooral op locaties met veel hoogopgeleide medewerkers en/of zakelijke verplaatsingen moet besloten vervoer een gespreide en vrij constante vervoersvraag dekken. Een voorbeeld hiervan is het Rieker Business Park in Amsterdam, een hoogwaardig terrein met veel hoogopgeleide werkzame personen en zakelijke bewegingen. Op bedrijventerreinen (of haventerreinen) waar werknemers gemiddeld een lager opleidingsniveau hebben concentreert de vervoersvraag zich meer in de spitsuren.

Theoretisch gezien is er op deze locaties vooral in de ochtend- en avondspits een vervoersvraag waar besloten vervoer in kan voorzien. Deze aanname verdient een kanttekening; veel grote bedrijven in bijvoorbeeld de productie- en logistieke sector kennen een continu proces. De vaak laagopgeleide medewerkers werken in ploegendiensten en beginnen of eindigen 's avonds laat of zeer vroeg; op tijden buiten de spits en vaak buiten reguliere reismomenten. Wanneer besloten vervoer naar deze bedrijven de grootste frequentie kent in de spitsuren en hierbuiten nauwelijks of niet bestaat kan deze groep medewerkers niet bediend worden. Deze kanttekening bevestigt het belang van afstemming tussen vervoersvraag- en aanbod. Het afstemmen van rijtijden op werktijden van grote groepen werknemers (en potentiële passagiers) kan het slagen of falen betekenen voor een besloten vervoersvoorziening.



4.2 Openbaar vervoer

Dit onderzoek richt zich op besloten (of collectief) vervoer naar bedrijventerreinen. Deze vorm van vervoer kan niet los worden gezien van openbaar vervoer; beide vervoerssystemen vormen een alternatief voor de auto en kunnen complementair zijn in een vervoersketen (met de trein naar het station, vanuit daar met collectief besloten vervoer naar kantoor). Op locaties waar openbaar vervoer verdwijnt kan besloten vervoer daarnaast de vervoersvraag opvangen. Besloten vervoer kan ook een functie hebben op locaties waar nooit openbaar vervoer is geweest (zoals nieuwe bedrijventerreinen) of waar de bereikbaarheid per openbaar vervoer niet (meer) toereikend is, bijvoorbeeld door capaciteitsproblemen op bestaande lijnen of een onacceptabele loopafstand tot een ov-opstappunt. Tenslotte lijken besloten en openbaar vervoer complementair aan elkaar – besloten vervoer bedient in de meeste gevallen een ov-knooppunt en vergroot de reikwijdte van bestaande verbindingen per ov. Mensen stappen op het station over van de trein en stadsbus naar besloten vervoer; ook voor de kansen van besloten vervoer is openbaar vervoer belangrijk. In deze paragraaf komt daarom openbaar vervoer aan bod.

4.2.1 Openbaar vervoer: een definitie

De Rijksoverheid (2012a) kent een strikte afbakening van openbaar en besloten vervoer: Openbaar vervoer (OV) is personenvervoer volgens een dienstregeling met een auto, bus, trein, metro, tram of ander voertuig dat via een geleidesysteem wordt voortbewogen. Al het andere personenvervoer is besloten vervoer.

Openbaar vervoer kent voordelen tegenover de auto. De externe gebruikskosten (emissies, geluidsuitstoot, onveiligheid en ruimtebeslag) van (elektrische) trein en bus zijn ongeveer de helft van die van de auto (CPB & KIM, 2009). Daarnaast blijkt openbaar vervoer een goede economie te stimuleren. Als reizen in generieke zin ‘goedkoper’ is werkt dit door in de rest van de economie. Dit faciliteert meer groei waardoor de welvaart een grotere stijging doormaakt dan het directe voordeel van ‘goedkoper’ reizen. Openbaar vervoer levert niet per definitie een bijdrage aan de leefbaarheid – het veroorzaakt zelf ook lawaai en emissies uit, leidt tot verkeersslachtoffers en legt beslag op de ruimte. Openbaar vervoer levert vooral winst op wanneer het op deze aspecten beter scoort dan de auto en ertoe leidt dat mensen overstappen van de auto naar het openbaar vervoer.

Openbaar vervoer vervult een belangrijke rol in de mobiliteit van Nederlanders. Dagelijks maken ruim één miljoen mensen gebruik van het openbaar vervoer om hun bestemming te bereiken, aldus een onderzoek van het CPB & KIM (2009). Meestal geldt dit zowel voor de heen- als terugreis. De helft van deze reizigers – ruim een half miljoen – gebruikt de trein en de andere helft gebruikt bus, tram en metro. De frequentie waarmee deze groep met het openbaar vervoer reist verschilt sterk. Uit onderzoek van de Nederlandse spoorwegen blijkt dat ruim 9 miljoen mensen minstens één keer per jaar met de trein reist. Tegelijkertijd behoort één miljoen mensen tot de groep treinreizigers die dit dagelijks als transportmiddel gebruikt.



Het uiteenzetten van gebruikers van openbaar vervoer schetst een beperkt beeld van de toegevoegde waarde die het systeem heeft voor de verplaatsingen van Nederlanders. Een gemiddelde inwoner legt dagelijks drie verplaatsingen af over een totale afstand van 33 kilometer (CPB & KIM, 2009). Openbaar vervoer vertegenwoordigt vijf procent van alle verplaatsingen. Van reizigers in het openbaar vervoer zijn de verplaatsingen groter – een gemiddelde treinreis is 43 kilometer lang en de gemiddelde bus-, tram- en metrorit is 9 kilometer. Deze afstanden gelden van op- tot uitstappunt en vormen niet de gehele vervoersketen – voor- en natransport blijven buiten beschouwing. Kijkend naar de gehele vervoersketen dan had 11 procent van alle verplaatsingen openbaar vervoer als hoofdvervoerswijze. Twee van de honderd verplaatsingen in Nederland worden met de trein gemaakt. Tussen de 40 en 45 procent van alle kilometers die het openbaar vervoer maakt worden afgelegd in de spits (CPB & KIM, 2009, pp. 27).

In het algemeen neemt de dikte van een vervoersstroom af naarmate de afstand toeneemt. Openbaar vervoer is voor de langere afstanden juist erg geschikt. Vooral voor de trein geldt dat op grotere afstanden de reistijdverhouding van deur tot deur goed is ten opzichte van de auto (CPB & KIM, 2009). De tijd die mensen nodig hebben voor voor- en natransport van/naar een station of halte weegt op tegen de kortere reistijd van openbaar vervoer. Hoewel landelijk 2 procent van alle verplaatsingen per trein wordt gemaakt is dit op een afstand van 50 kilometer of langer 15 procent. Op langere afstand concurreert de trein met andere modaliteiten, maar niet alleen de afstand is doorslaggevend. De capaciteit van andere vervoerssystemen speelt ook een rol. Zo is de trein gedurende spitsuren in de Randstad verantwoordelijk voor de helft van alle verplaatsingen, ook over minder lange afstand. In Figuur 2.4 is het aandeel van metro, tram en bus in het totaal aantal verplaatsingen in 2002 weergegeven. Er is een duidelijk positief verband tussen de mate van stedelijkheid en het aandeel vertegenwoordigd door openbaar vervoer.

Figuur 4.2 - Aandeel metro/tram/bus in totaal aantal verplaatsingen, 2002.

Regio	Aandeel metro/tram/bus
zeer sterk stedelijke gemeenten	8,3%
sterk stedelijke gemeenten	2,3%
overige gemeenten	1,3%

Bron: Ministerie van Verkeer en Waterstaat & VROM, 2004, pp. 65.

Reizen in het openbaar vervoer vormen vaak een combinatie van verschillende vormen van (openbaar) vervoer, zoals trein en bus, lopen, fietsen of autorijden (zie Figuur 2.5). Faciliteren van dit voor- en natransport (door bijvoorbeeld parkeerplaatsen en fietsenstallingen) vormt een belangrijk onderdeel van het potentieel van openbaar vervoer. Regionaal en lokaal openbaar vervoer verzorgt naast de regionale/lokale verbinding ook een ‘feederfunctie’; reizigers in een stadsbus naar Utrecht Centraal kunnen binnen de stad van A naar B reizen, maar ook op het station overstappen in een trein naar Den Haag. Afstemming van openbaar vervoer is essentieel om de ‘feederfunctie’ van (lokale) verbindingen te behouden en versterken. Besloten vervoer kan ook een onderdeel zijn in de combinatie van verschillende vormen van vervoer. Daarnaast kan het een ‘feederfunctie’ vormen voor bestaande OV-knooppunten en het reizigerspotentieel van deze knooppunten vergroten. Door een extra (besloten vervoers)verbinding neemt het verzorgingsgebied toe in omvang.



Deze relatie is symbiotisch van aard; een nieuwe verbinding kan de functie van een bestaand knooppunt versterken, maar de nieuwe verbinding is ook afhankelijk van datzelfde knooppunt. Een voorbeeld; waarschijnlijk NS-station Tiel (als OV-knooppunt) meer reizigers dankzij het bestaan van de Medelbus. Tegelijkertijd is de Medelbus zonder NS-station Tiel een doodlopende vervoerslijn; voor de 'voeding' en het bieden van verbindingen is de lijn afhankelijk van NS-station Tiel.

In het voortransport van het totaal aantal verplaatsingen is de (brom)fiets dominant. Aan het einde van de vervoersketen zetten veruit de meeste reizigers (49 procent) hun trip te voet voort. Zie figuur 4.3.

Figuur 4.3 - Aandeel modaliteiten in voor- en natransport van totaal aantal verplaatsingen, 2002.

	Voortransport	Natransport
Bus, tram, metro	28%	27%
(Brom)fiets	30%	9%
Te voet	25%	49%
Auto	13%	11%
Overig	4%	4%

Bron: Ministerie van Verkeer en Waterstaat & VROM, 2004, pp. 51.

De tijd die reizigers nodig hebben voor het voor- en natransport naar een station of halte werkt in het nadeel voor openbaar vervoer op kortere afstand. "De reistijdverhouding van het ov is daardoor al snel veel slechter ten opzichte van de auto, maar ook ten opzichte van fietsen (en op nog kortere afstanden ook lopen", aldus onderzoek van het CPB & KiM (2009, pp. 30).

Dit onderzoek richt zich op bedrijventerreinen en hun bereikbaarheid. De kenmerken van openbaar vervoer zijn niet altijd optimaal voor bedrijventerreinen. Tchang (2006, pp. 6-7) concludeert in zijn studie dat "openbaar vervoer een vaste dienstregeling heeft waardoor werknemers die met het openbaar vervoer reizen minder flexibel zijn. En de dienstregeling uren passen niet altijd bij de uren waarop bedrijven werken, door bijvoorbeeld de inzet van veel parttimers, ploegendiensten en volcontinudiensten".

4.2.2 Belangen

Openbaar vervoer (met in het verlengde besloten vervoer) dient een aantal belangen. In de Nota Mobiliteit (Ministerie van Verkeer en Waterstaat & VROM, 2004) zijn twee maatschappelijke belangen uitgewerkt. Openbaar vervoer is belangrijk voor de ruimtelijke en economische ontwikkelingen in ons land. De bereikbaarheid staat vooral in de stedelijke en economische kerngebieden onder druk door grote economische activiteit. Een openbaar vervoersvoorziening "komt tegemoet aan de mobiliteitsbehoefte en neemt in geval van voldoende reizigers weinig ruimte in. Het is daarom een onmisbare vorm van vervoer voor grote groepen mensen in dichtbevolkte gebieden", aldus de Nota Mobiliteit (Ministerie van Verkeer en Waterstaat & VROM, 2004, pp. 50). Dit maakt openbaar vervoer tot een onmisbare vorm van vervoer in dichtbevolkte gebieden. In deze gebieden zorgt het voor een grotere betrouwbaarheid van de reistijd gedurende de spits. Daarnaast levert het een positieve bijdrage aan de kwaliteit van de leefomgeving en de verkeersveiligheid.



Het tweede belang wat de Nota Mobiliteit (Ministerie van Verkeer en Waterstaat & VROM, 2004) uitlicht is van sociaal-maatschappelijke aard. “Het openbaar vervoer biedt individuen de mogelijkheid ‘mobiel’ te zijn en deel te nemen aan sociale en economische activiteiten”, aldus de Nota Mobiliteit (Ministerie van Verkeer en Waterstaat & VROM, 2004, pp. 50). Voorzieningen zoals ziekenhuizen en onderwijsinstellingen moeten voor iedereen bereikbaar zijn, al zijn belangrijke voorzieningen in stedelijke regio’s vaak op fiets- of loopafstand of bereikbaar met openbaar vervoer.

Het CPB en KiM (2009) beschouwt openbaar vervoer in eerste instantie van belang in relatie tot andere modaliteiten, voornamelijk gedurende de spits. Omdat de vraag naar mobiliteit niet gelijkmatig gespreid is over de dag piekt de vraag naar mobiliteit op sommige tijdstippen.

De capaciteit van bestaande wegen is niet voldoende om aan deze vraag te voldoen waardoor de doorstroming wordt belemmerd. Dit leidt tot een beperkte autobereikbaarheid van gebieden. “Door juist op die momenten veel reizigers te vervoeren levert het ov een bijdrage aan de bereikbaarheid en beperkt het een verdere belasting van het wegennet. Daarmee is ook de bereikbaarheid per auto gediend” (CPB & KIM, 2009, pp. 27).

Deze visie getuigt van een focus op stedelijke gebieden waar wegcapaciteit in de spits niet volstaat – het is echter waarschijnlijk dat ook buiten dergelijke regio’s openbaar vervoer een aanvullende functie heeft op de vraag naar mobiliteit. Onderzoek van het CPB en KiM onderschrijft vooral het belang van openbaar vervoer voor het spitsverkeer – “in vergelijking met de andere vervoerswijzen heeft het openbaar vervoer een relatief hoog aandeel in de vervoerspitsen (7-9 uur en 16-18 uur)” (CPB & KIM, 2009, pp. 27). In het stuk “Het belang van openbaar vervoer” van CPB & KiM zijn ook directe gevolgen van die betere doorstroming belicht. Meer openbaar vervoer leidt tot minder autoverkeer en dus tot minder congestie, waardoor openbaar vervoer positief bijdraagt aan de leefbaarheid, het milieu en de veiligheid. Daarnaast stelt het openbaar vervoer iedereen in staat om deel te nemen aan het sociale en maatschappelijke verkeer. Dit sluit aan bij de Nota Mobiliteit (Ministerie van Verkeer en Waterstaat & VROM, 2004). Een derde belang is economisch: een goed systeem van openbaar vervoer zorgt voor kortere reistijden en een betere bereikbaarheid. De concurrentiepositie van de Nederlandse economie is daar bij gebaat.

Door het Centrum Vernieuwing Openbaar vervoer is in 2003 geïnventariseerd welke doelen er met openbaar vervoer worden gediend. De conclusie sluit aan bij de visie in “Het belang van openbaar vervoer” uit 2009; “Het openbaar vervoer wordt vooral gezien als een alternatief voor de auto en is bedoeld om steden bereikbaar te maken of te houden: het openbaar vervoer als middel tegen files en congestie” (CPB & KIM, 2009, pp. 126). Anders dan in Nederland zou men in het buitenland ook oog hebben voor verbeteringen van de economische structuur, sociale samenhang en het imago van de stad wanneer get gaat om openbaar vervoer.

Tot slot merkt de Raad voor Verkeer (CPB & KIM, 2009, pp. 126) op dat “tegenwoordig voor lang niet iedereen meer duidelijk is waarom de overheid in het openbaar vervoer investeert”. Ook deze studie onderscheidt maatschappelijke en publieke belangen. Maatschappelijk dient openbaar vervoer;

- Het stimuleren van ruimtelijke en economische ontwikkelingen;
- Het verschaffen van de mogelijkheid voor iedereen om deel te nemen aan sociale en economische activiteiten;



- Het leveren van een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid en leefbaarheid in een gebied.

Het onderscheiden van belangen gediend door openbaar vervoer is relevant omdat deze waarschijnlijk overlappen met die van besloten (collectief) vervoer. Er is in studies vooral aandacht voor de economische belangen (minder congestie, betere bereikbaarheid) en de sociaal-maatschappelijke belangen (sociale en economische participatie voor iedereen). Besloten vervoer biedt een alternatief voor de auto dus leidt waarschijnlijk tot minder congestie. Daarnaast maakt het slecht ontsloten locaties bereikbaar voor grote groepen. In de belangen van openbaar vervoer valt op dat ruimte en milieu op een tweede plaats komen. Motiveren waarom een investering plaatsvindt blijkt van belang. Deze factor kan in het geval van besloten vervoer relatief zwaar wegen omdat middelen voor een groter deel van private partijen komen. Het aantonen van (economisch en maatschappelijk) nut en noodzaak is minstens zo belangrijk als bij een investering in openbaar vervoer.

4.3 Openbaar vervoer en beleid

Uit een enquête in 2007 blijkt dat 81 procent van de Nederlanders vindt dat de overheid openbaar vervoer moet garanderen op verliesgevende trajecten (CPB & KiM, 2009). De overheid ziet het in stand houden van openbaar vervoer ook als een publiek belang en voert op verschillende schaalniveaus beleid om openbaar vervoer te organiseren. Tegelijkertijd worden regelmatig vraagtekens gezet bij het subsidiëren van openbaar vervoer, zo blijkt uit diezelfde studie van het CPB & KiM (2009). De overheid trekt zich in Nederland steeds meer terug wanneer het gaat om openbaar vervoer; vervoersbedrijven worden verzelfstandigd en vervoerders dingen mee in concessies (Tchang, 2006). Ook het verminderen van de financiële bijdrage aan openbaar vervoer lijkt haaks te staan op het “publieke belang”, toegedicht aan het openbaar vervoer. Deze ontwikkelingen in het openbaar vervoer hebben gevolgen voor besloten (collectief) vervoer; ov-lijnen verdwijnen door minder geld en het vervoer op bedrijventerreinen is gedupeerd. Kan besloten vervoer hier een gat vullen, eventueel met ondersteuning van de overheid? De werking en consequenties van beleid voor openbaar vervoer komt in deze paragraaf aan bod.

4.3.1 Aanbesteding

De overheid laat de exploitatie van het regionale openbaar vervoer in Nederland sinds 2001 aanbesteden. Volgens het kabinet biedt dit “kansen om de kwaliteit en de efficiency van het openbaar vervoer te verbeteren, bijvoorbeeld door in te zetten op een herkenbaar lijnennet zodat het openbaar vervoer voor meer mensen aantrekkelijker wordt”, aldus de Rijksoverheid (2012b). Het resultaat is meer openbaar vervoer voor hetzelfde bedrag aan subsidie. Zelfs het vooruitzicht van aanbesteding zorgt voor een impuls tot verzakelijking en marktconforme prestaties. Een consequentie is ook dat dun bezette lijnen kritisch worden geëvalueerd en deels verdwijnen.

Gemiddeld levert de aanbesteding van het busvervoer een efficiencywinst op van 10 tot 15 procent, zonder dat dit een negatieve impact heeft op de klanttevredenheid. Dit laatste blijkt uit onderzoek van het KpVV naar de mening van reizigers over het stads- en streekvervoer. De kwaliteit van de dienstverlening gaat omhoog en het aanbod breidt uit met meer buslijnen, hogere frequenties of de inzet van nieuw materieel. Naast buslijnen in de meeste regio's en steden vallen ook een aantal regionale spoorlijnen onder de openbare aanbesteding.



4.3.2 Nationaal beleid

De rijksoverheid verschaft de provincies en WGR-plusregio's de ruimte om openbaar vervoer in de regio zelf vorm te geven. De middelen hiervoor worden verstrekt in het kader van de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (Ministerie van Verkeer en Waterstaat & VROM, 2004, pp. 59). Het Rijk wil daarnaast verschillen tussen de regio's monitoren. Regio's presenteren jaarlijks hun vervoerprestaties waarop de overheid de doelmatigheid van verschillende regio's met elkaar vergelijkt. Door het ontwikkelen van een benchmark kunnen regio's deze doelmatigheid vergelijken. Dit vormt tevens een basis waarop de rijksoverheid grootschalige investeringen in ov-infrastructuur beoordeelt.

Zoals geuit in de aanbestedingen wenst de rijksoverheid een zo hoog mogelijke kwaliteit tegen een zo laag mogelijke prijs; "voor kwaliteit en efficiëntie is marktwerking een noodzakelijke voorwaarde", aldus de Rijksoverheid (2012b). Provincies en WGR-regio's stellen voorwaarden waarbinnen de onderneming die de concessie krijgt. Het Rijk vormt de spin in het web en zorgt ervoor dat vervoerders naar klanten luisteren, en omgekeerd. Wettelijk is het inbrengen van consumentenbelangen geregeld om de doelen van de overheid op gebied van openbaar vervoer te realiseren.

4.3.3 Regionaal beleid

"Het openbaar vervoer is goed in het vervoer van grote aantallen mensen, vooral in de Randstad. Openbaar vervoer kan, mits op de juiste schaal ingezet, ook goed kleinere plaatsen of specifieke activiteiten ontsluiten. Iedere vorm van openbaar vervoer kent dan ook zijn eigen kracht die moet worden behouden en die waar nodig wordt versterkt. Daarbij staat niet de vervoerswijze centraal, maar de verplaatsing. Ook de overstapmogelijkheden worden verbeterd" (Ministerie van Verkeer en Waterstaat & VROM, 2004, pp. 49). Dit citaat vat samen welke rol de regionale overheden spelen in het organiseren van openbaar vervoer in hun stad en/of regio. Deze sub paragraaf gaat dieper in op de rol van de regio. Gemeenten vallen ook onder regionale overheden – hier gaat sub paragraaf 2.6.4 op in.

De afstand tussen verkeer en vervoer in de regio en de regionale overheid is kleiner dan die met het Rijk. Regionale overheden zijn beter op de hoogte van de situatie en ontwikkelingen in de regio en de daarbij behorende vervoersvraag en behoefte van reizigers (Rijksoverheid, 2012b). Zij zijn beter in staat om te bepalen hoe openbaar vervoer daar het beste bij aansluit en leggen dit vast in hun plannen (Ministerie van Verkeer en Waterstaat & VROM, 2004). Sinds het in werking treden van de Wet Personenvervoer in 2001 heeft het Rijk verantwoordelijkheden overgeheveld naar de regio. Dit is voor de rijksoverheid aanleiding geweest om de regie over het stads- en streekvervoer in hun regio over te hevelen naar decentrale overheden. Aanbestedingen voor dit openbaar vervoer lopen sindsdien via de regionale overheden.

Een vervoerbedrijf – zoals Arriva – krijgt via de regionale aanbesteding een concessie voor het gebied en zal voor een overeengekomen periode het openbaar vervoer aanbieden (Rijksoverheid, 2012b). Samen zorgen zij voor een efficiënte dienstverlening in de regio; indien dit niet gebeurt kan de decentrale overheid "optreden als ketenregisseur en de vervoerders aanspreken op hun bijdrage in de keten.



Zo is de kwaliteit van het OV te verbeteren”, aldus de Nota Mobiliteit (Ministerie van Verkeer en Waterstaat & VROM, 2004, pp. 51). De hoofdverbindingen per spoor zijn niet regionaal aanbesteed maar georganiseerd door de Nederlandse Spoorwegen. Een aantal regionale spoorlijnen vallen echter ook onder de concessies, zoals verbindingen in de Achterhoek, Friesland, Groningen, Limburg en de lijn tussen Tiel en Arnhem. Door dienstverlening beter af te stemmen op de regionale behoefte boekt de regionale aanbesteding wisselende successen; integratie van bus- en treinnetwerken en hogere frequenties leiden tot een toename in het aantal reizigers. Keerzijde van de openbare aanbesteding in de regio is het commerciële oogmerk van de vervoerders; minder ‘dikke’ lijnen leveren niet voldoende op en boeten in aan frequentie, worden verlegd of verdwijnen van de lijnenkaart.

Het Rijk ziet regionaal openbaar vervoer (met name in de steden) als belangrijke factor om het aantal kilometers per openbaar vervoer te laten groeien. Het regionaal openbaar vervoer was op een gemiddelde werkdag in 2004 goed voor 2,4 miljoen ritten (Ministerie van Verkeer en Waterstaat & VROM, 2004). Om dit toe te laten nemen legt het Rijk de bal meer bij de decentrale overheden; “het voortouw voor het ontwikkelen van plannen voor toekomstige verbeteringen van het regionaal openbaar vervoer binnen stedelijke netwerken ligt bij de desbetreffende regionale en lokale overheden”, zo staat in de Nota Mobiliteit (Ministerie van Verkeer en Waterstaat & VROM, 2004, pp. 65).

4.3.4 Gemeentelijk beleid

Net als de regionale overheden zijn de vier grote steden – Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht – onderwerp van Europese regelgeving die bepaalt dat concurrentie in het openbaar vervoer gezond is. Dit betekent dat ook de grote steden het openbaar vervoer in hun gemeente moeten aanbesteden en hun gemeentelijke vervoersbedrijven moeten ontkoppelen zodat dit zelfstandige ondernemingen worden die los staan van de gemeenten. Het streven was dat de vier grote steden uiterlijk in 2009 aanbesteden, zo valt te lezen in de Nota Mobiliteit (Ministerie van Verkeer en Waterstaat & VROM, 2004). In juni 2012 is door de Tweede Kamer een initiatiefwetsvoorstel geaccepteerd waardoor de grote steden niet meer verplicht zijn tot het openbaar aanbesteden van hun gemeentelijk openbaar vervoer. Zij mogen hun openbaar vervoer ook “inbesteden”; de concessie wordt dan onderhands gegund aan het gemeentelijk vervoersbedrijf (Transportzone wegvervoer, 2012).

Vergelijkbaar met de regionale overheden trachten ook gemeenten het openbaar vervoer zo volledig mogelijk af te stemmen op de behoefte van de reiziger en kwaliteit te leveren; door de stadsregio Rotterdam omschreven als “de kwaliteit van het geleverde vervoerproduct, die reizigers in staat stelt stations, haltes en vervoermiddelen te bereiken en te gebruiken” (Stadsregio Rotterdam, 2010, pp. 5). De gemeente Amsterdam heeft hiervoor een Programma van Eisen ontwikkeld; dit vormt de basis waarop de vervoerder de dienstregeling uitvoert (Gemeente Amsterdam, 2008, pp. 14-15). Hierin staat hoe woon- en werklocaties bediend moeten worden; ieder adres binnen het stedelijke gebied van Amsterdam moet hemelsbreed binnen 400 meter van een halte waar openbaar vervoer rijdt. Voor woonvoorzieningen voor ouderen is die afstand verlaagd tot 250 meter.



Deze ontsluitingsnorm leidt niet noodzakelijke tot korte reistijden of efficiënt vervoer; wanneer een buslijn een wijk ontsluit door er doorheen te kronkelen neemt de reistijd ten opzichte van de reisafstand sterk toe (Gemeente Amsterdam, 2008). De Amsterdamse ov-visie erkent daarnaast dat de ontsluiting van bedrijventerreinen sterk tekortschiet. Het Amsterdamse Programma van Eisen is redelijk uniek; een aantal steden en regio's kent geen strikte ontsluitingsnorm, of een norm die veel ruimer is.

Bij het bestuderen van de beleidsplannen die regionale overheden op verschillende schaalniveaus maken (Randstad, stadsregio's, platteland en gemeenten) blijken geen grote verschillen te bestaan tussen doelstellingen van het openbaar vervoer, zo blijkt uit de studie van CPB & KIM naar het belang van openbaar vervoer (2009). Deels is dit een resultaat van de Nota Mobiliteit uit 2004, die kader schepte voor mobiliteitsbeleid- en doelstellingen op alle beleidsniveaus.

Ongeacht het niveau van overheid komen volgende doelen van het openbaar vervoer terug in de gemaakte plannen;

1. Leefbaarheid,
2. Milieu,
3. Luchtkwaliteit en geluidshinder,
4. Bereikbaarheid; OV als alternatief voor de auto,
5. Sociale doelen; iedereen moet kunnen deelnemen,
6. Versterken concurrentiepositie; regio Amsterdam en BrabantStad.

Ook in beleidsplannen op het platteland wordt openbaar vervoer gezien als middel om de groei van automobilititeit af te remmen (CPB & KIM, 2009). Buslijnen naar kleine woonkernen en andere afgelegen gebieden met een beperkte vervoersvraag zijn vaak niet rendabel. Een op afroep beschikbare taxi of minibus kan een oplossing zijn voor de 'haarvaten' van een dergelijk vervoerssysteem. Afstemming op het reguliere vervoersnet is hierbij essentieel. Deze ontwikkeling kan worden bevorderd door decentrale overheden en andere organisaties die samenwerken aan afstemming en financiering van vervoer. Besloten vervoer is hiervan een concreet voorbeeld; de volgende paragraaf gaat hier verder op in.

4.4 Besloten vervoer

In deze paragraaf staat de tegenhanger van openbaar vervoer centraal; besloten of collectief vervoer. Dit onderzoek richt zich op besloten (of collectief) vervoer naar bedrijventerreinen. Deze vorm van vervoer kent een strikte definitie: het is bedoeld voor geselecteerde groepen (besloten) en deze vorm van transport ontvangt geen subsidie van de overheid (collectief) (Kennisplatform Verkeer en Vervoer, 2011b). Gebruikers (bedrijven en andere instellingen) dragen de kosten van de ritten. De begrippen 'besloten' en 'collectief' worden in beleidsstukken en theorie door elkaar gebruikt. Vervoer naar bedrijventerreinen is niet per definitie besloten; soms kunnen ook passagiers die niet gerelateerd zijn aan een bedrijventerrein meereizen, zoals in Tiel. Anderzijds is het ook niet altijd collectief; Tata Steel in IJmuiden regelt het vervoer volledig zelf, en de Westpoortbus ontvangt voor een deel subsidie van de gemeente Amsterdam. In dit onderzoek verwijst 'besloten vervoer' naar dergelijke initiatieven, ongeacht een strikt besloten of collectief karakter.



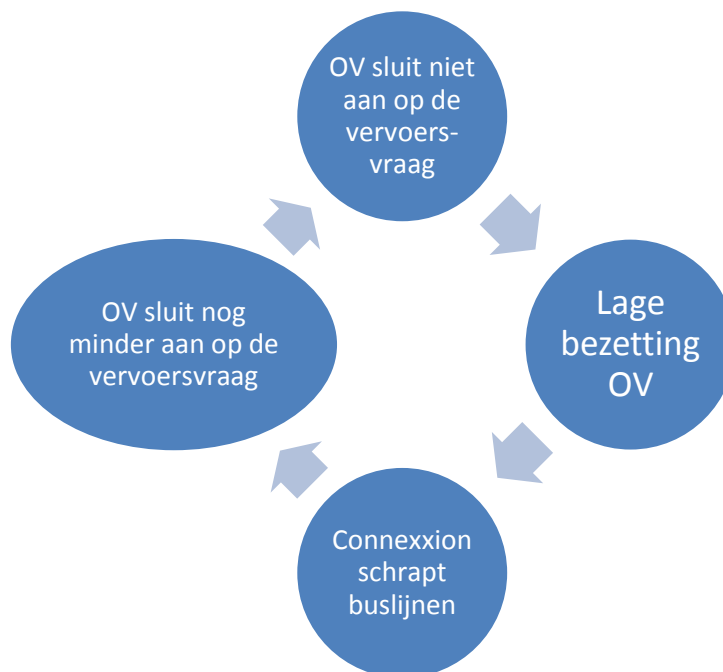
Besloten vervoer valt uiteen in;

- Geregelde ritten, zoals woon-werkverkeer voor werknemers of vaste pendeldiensten
- Ongeregeld vervoer, zoals een dagtocht van een vereniging

De meeste vormen van besloten vervoer zijn kleinschalig van aard (Kennisplatform Verkeer en Vervoer, 2011b). Een mogelijke vorm van besloten vervoer met lijndiensten is 'vanpooling'. Deze vorm van besloten vervoer verplaatst personeel met een kleine bus van maximaal negen personen, inclusief de bestuurder. Voor bedrijven, gemeenten en andere actoren zijn er verschillende stimuli om een besloten vervoerssysteem op te zetten. Bij de European Container Terminal in het Rotterdamse Havengebied ligt een verplaatsing van activiteiten aan de basis van het besluit om besloten vervoer op te zetten (Vipre, 2012). De nieuwe bedrijfslocatie was per openbaar vervoer niet ontsloten en ligt op grote afstand van woongebieden. De nieuwe locatie ligt 50 kilometer van de oude locatie verwijderd. Deze afstand groeide uit tot een probleem voor het dagelijkse woon-werkverkeer omdat de reistijd sterk toenam. De geconcentreerde vervoersvraag door clustering van werktijden versterken het probleem.

In bovenstaande situatie neemt één bedrijf initiatief vanwege een intern gecreëerd probleem, namelijk de verplaatsing van de bedrijfslocatie. Ook externe veranderingen kunnen actoren stimuleren om een besloten vervoerssysteem op te zetten. Een voorbeeld hiervan is het verdwijnen van openbaar vervoer naar bedrijventerreinen. Figuur 4.2 geeft de cyclus weer die leidt tot het opheffen van buslijnen, in dit geval op bedrijventerrein Waarderpolder in Haarlem.

Figuur 4.4 - Cyclus opheffen buslijnen



Bron: Decisio (eigen bewerking).



Het opzetten van besloten vervoer levert voordelen op voor het bedrijf of bedrijven (Vipre, 2012). Zo blijkt het aantal benodigde parkeerplaatsen sterk verminderd na het inrichten van een eigen besloten vervoerssysteem in de Rotterdamse haven. Het bedrijf European Container Terminals bespaart daarnaast op de vervoerskosten. Beide effecten beperken de totale kosten, zowel indirect – minder parkeerplaatsen hoeven te worden ingericht – als direct, door een kleiner vervoersbudget. Daarnaast past het eigen besloten vervoerssysteem binnen ambities op het gebied van duurzaamheid. Uit berekeningen blijkt dat het bedrijf jaarlijks 16 miljoen autokilometers bespaart in de regio. Met de invoering van het systeem toont het bedrijf betrokkenheid op het gebied van bereikbaarheid en congestie in het Rotterdamse Havengebied. Een derde effect is het vergroten van de aantrekkelijkheid als werkgever. Door invoering van het systeem voorziet European Container Terminals haar werknemers van een comfortabele woon-werkoplossing, onder andere door het sluitend maken van de vervoersketen voor medewerkers. Daarnaast biedt het medewerkers en klanten meer milieuvriendelijke alternatieven.

Vanaf een ov-halte leggen werknemers vaak enkele honderden meters af naar de werkplek (met uitzondering van haventerreinen zoals Europoort). Besloten vervoer is daarnaast kansrijk voor het natransport (tussen een ov-halte en bedrijf) op kleinschaligere bedrijventerreinen die verder van de stad liggen, zoals Rivium in Capelle aan den IJssel (inno-V, 2008). Dit bedrijventerrein ligt op 5,5 kilometer van het centrum van Rotterdam en op zo'n 1,5 kilometer van metrostation Kralingse Zoom. Over het algemeen is het op deze afstand lastig voor besloten vervoer om te concurreren met fietsen (of zelfs lopen wanneer de afstand kleiner is). Werknemers zijn fietsend en lopend flexibeler dan met een minibusje – zij bepalen hun eigen aankomst- en vertrektijd. In het geval van een langer natransport zijn werknemers snel geneigd om te fiets te pakken. Het is belangrijk dat besloten vervoer voldoende beschikbaar is en rijdt volgens een adequate en betrouwbare dienstregeling om die concurrentie het hoofd te bieden. Snelheid, betrouwbaarheid, gemak en flexibiliteit van besloten vervoer zijn essentieel om een rol te krijgen binnen het woon-werkverkeer.

Besloten (collectief) of besloten vervoer is één van de oplossingen voor het bereikbaarheidsvraagstuk van bedrijventerreinen, zo concludeert Tchang (2006) in zijn onderzoek naar samenwerking in het collectieve vervoer. De Raad voor Verkeer en Waterstaat (2004) deelt de stakeholders van bereikbare bedrijventerreinen in drie categorieën:

- Mobiliteitsdienstverlener; deze verdient geld aan het bieden van oplossingen voor een betere bereikbaarheid,
- Locatiebezoekers; werknemers, klanten en leveranciers ('de verplaatsende partijen'),
- Partijen die belang hebben bij de ontwikkeling, exploitatie of gebruik van het terrein. Dit kan de ontwikkelaar zijn, de belegger, locatiegebruiker of grondeigenaar.

Het belang van iedere partij bij een goede bereikbaarheid loopt uiteen (Tchang, 2006). De partijen en belangen zoals Tchang (2006) zijn uiteengezet in figuur 4.5. Opvallend is de grote overlap tussen deze belangen en de belangen van actoren bij parkmanagement, geschetst in paragraaf 2.3. Parkmanagement en besloten vervoer kunnen gecombineerd de belangen dienen van een groot aantal actoren op en rondom een bedrijventerrein.



Figuur 4.5 - Actoren en belangen bij bereikbaarheid

Bedrijven	Grondeigenaar	Mobiliteitsverlener
Goede omzet omdat klanten, leveranciers en werknemers er beter kunnen komen	Prijs van de grond neemt toe door betere bereikbaarheid van de locatie	Geld verdienen aan oplossing van het mobiliteitsvraagstuk

Bron: Tchang, 2006, p. 5 (eigen bewerking).

4.5 Conclusie

Lager opgeleide werknemers in de productiesector zijn voor hun woon-werkverkeer gemiddeld meer afhankelijk van openbaar vervoer dan hoger opgeleide werknemers. De vervoersvraag van hogeropgeleiden is ruimer dan die van lager opgeleiden. Dit hangt sterk af van de aard van het werk; medewerkers in een ploegendienst beginnen en eindigen vaak op ongebruikelijke tijden. Besloten vervoer naar bedrijventerreinen met relatief veel hogeropgeleiden zal in theorie langer en frequenter moeten rijden om aan de vervoersvraag te voldoen. Dit maakt het systeem waarschijnlijk duurder. Om aan zakelijk verkeer (waaronder ook bezoekers) tegemoet te komen zal de frequentie de hele dag hoog moeten zijn, zoals op Rieker Business Park. Overheden op alle schaalniveaus zien openbaar vervoer als belangrijk alternatief voor de auto, ook in het kader van bereikbaarheid. Bezuinigingen zorgen echter voor een beperking van de dienstverlening waarbij lijnen aan de rand (bij bedrijventerreinen) ingekort worden of verdwijnen.

Strikt genomen is besloten vervoer exclusief voor een bepaalde groep en ontvangt het geen subsidie. Dit onderzoek past een bredere definitie toe; ook initiatieven die niet exclusief voor bepaalde groepen toegankelijk zijn of onafhankelijk van subsidie opereren vallen onder besloten vervoer.

De theorie onderscheid drie soorten actoren die baat hebben bij besloten vervoer, namelijk;

- De mobiliteitsdienstverlener; de verdient geld door het bieden van besloten vervoer,
- De locatiebezoeker; dit zijn werknemers, klanten en leveranciers,
- Ontwikkelaars; grondeigenaar, belegger of ontwikkelaar die belang hebben bij de ontwikkeling, exploitatie of gebruik van het terrein.

Om besloten vervoer succesvol op te zetten is het belangrijk om deze drie actoren te betrekken in de samenwerking.



Hoofdstuk 5. Besloten vervoer in de praktijk

Op meerdere locaties in Nederland hebben één of enkele bedrijven (vaak samen) met andere actoren initiatief genomen tot het opzetten van besloten vervoer. In deze paragraaf komen een aantal van deze initiatieven aan bod. Allereerst voorbeelden van geslaagde initiatieven. Dit heeft als doel om een aantal 'beste practices' in beeld te brengen. Hier tegenover staan initiatieven die minder succes kenden. In paragraaf 5.2 komen ook deze 'worst practices' aan bod, als spiegelbeeld van de 'best practices'.

5.1 Selectie en onderzoeksmethode

In de selectie van practices zijn initiatieven opgenomen van verschillende omvang. Besloten vervoer in Nederland varieert van een net met meerdere lijnen in een groot gebied tot een bedrijf met slechts een kleine pendelbus. Besloten vervoer naar bedrijventerreinen is niet eenvoudig te veralgemeniseren vanwege de vele vormen die bestaan. Om uiteindelijk uitspraken te (kunnen) doen over succesfactoren van besloten vervoer naar bedrijven(terreinen) in de brede zin is gekozen voor deze ruime scope van best en worst practices.

Voor het vergelijken van deze best en worst practices is vooral deskresearch gebruikt. Daarnaast vormen interviews met domain experts informatiebron voor dit hoofdstuk. Een beperking vormt de definitie van 'besloten vervoer'; een aantal voorbeelden waarbij een bedrijf eigen vervoer organiseert voor medewerkers past niet in de definitie en valt buiten de scope van dit onderzoek. Dit overzicht is niet uitputtend maar schetst een beeld van kleine en grotere initiatieven waarbij besloten vervoer samen met bedrijven en andere actoren is opgezet.

5.2 Best practices

5.2.1 Personeelsvervoer Tata Steel

Het grootste functionerende besloten vervoerssysteem is opgezet door Tata Steel (het voormalige Corus) in IJmuiden (Kennisplatform Verkeer en Vervoer, 2011b). Dit vervoert dagelijks 2.500 werknemers, voornamelijk vanuit de omringende regio. Het systeem bestaat uit 20 buslijnen en functioneert volgens een vaste dienstregeling. Jaarlijks bespaart het besloten vervoerssysteem hier 40 miljoen autokilometers, waarmee Tata Steel een bijdrage levert aan het reduceren van emissies. De verbinding ging van start als vervoer exclusief voor Tata-medewerkers. Later is besloten dat ook medewerkers van andere bedrijven op het terrein mee kunnen reizen.

5.2.2 Westpoort Bus

De Westpoort is een haven- en bedrijventerrein in Amsterdam-West (Gemeente Amsterdam, 2012c). Sinds mei 2003 verzorgt de Westpoort Bus een pendeldienst tussen NS-station Amsterdam-Sloterdijk en het bedrijventerrein op initiatief van Haven Amsterdam, PPG, Continental Chocolate, TNT Post Sorteercentrum, TNT Post Pakketservice, DSV en Verkeeradvis (De Westpoort Bus, 2012). Vanaf het begin is de Stichting Westpoort Bereikbaar verantwoordelijk voor de exploitatie. In deze stichting zijn de ORAM, Haven Amsterdam en de deelnemende bedrijven vertegenwoordigd. Ondertussen participeren 17 bedrijven en maken ruim 800 mensen per dag gebruik van de 24-uursdienst. Ook de provincie Noord-Holland neemt deel (Gemeente Amsterdam, 2012a).



Een ‘makelaar’ coördineert alle activiteiten rondom het vervoer en de deelnemers – inplannen van vervoer en de financiële afhandeling horen hierbij. Ook ziet deze makelaar toe op de naleving van afspraken en contracten. In 2012 zijn alle buslijnen door het Westelijke Havengebied opgeheven, op één lijn na (Parool, 2011). Ieder deelnemend bedrijf betaalt voor het ingekochte vervoer waarbij een op maat gesneden offerte gemaakt wordt.

Het tarief is afhankelijk van een aantal factoren (Gemeente Amsterdam, 2012a);

- I. Het aantal vervoerde medewerkers
- II. Het tijdstip
- III. De rijtijd
- IV. De combinatiemogelijkheden met bestaande ritten en routes

De Westpoort Bus is een voorbeeld van een effectieve publiek-private samenwerking op het gebied van mobiliteit. Een deel van dit succes is te verklaren vanuit het feit dat “bedrijven leidend geweest zijn bij de keuze van de vervoerder (...) en de inzet van bussen qua tijdstip van vertrek geheel bepaald wordt door de bedrijven zelf”, aldus De Westpoort Bus (2012). Het vervoer is dus volledig vraaggestuurd – bestaat er op een tijdstip geen vervoersvraag rijft de Westpoort Bus ook niet.

5.2.3 Medelbus

Een kleiner maar snelgroeïende bedrijventerrein is Medel, gelegen op de kruising van de A15 en het Amsterdam-Rijnkanaal bij Tiel. De ontwikkeling van het terrein zou leiden tot problemen op de A15 – op termijn biedt het terrein werk aan meer dan 3.500 mensen (Kennisplatform Verkeer en Vervoer, 2008). De capaciteit van de aansluiting op de A15 is te beperkt om bijbehorende verkeersintensiteiten af te wikkelen. Omdat openbaar vervoer naar het terrein ontbrak namen bedrijven en andere partijen initiatief voor een buslijn tussen NS-station Tiel en het bedrijventerrein. In oktober 2006 ging de (mini)busdienst van start; sinds 2007 draagt deze de naam Medelbus. Aanjagers van het initiatief in Tiel zijn de Provincie Gelderland, die in het PVVV (Provinciaal Verkeer en Vervoerplan) aangeeft door middel van mobiliteitsmanagement bereikbaarheidsproblemen te willen voorkomen. Daarnaast was de doelgroep duidelijk gedefinieerd, de verkeersstroom van voldoende omvang en is het bedrijfsleven op het terrein doordrongen van de noodzaak.

5.2.4 Europe Container Terminals

European Container Terminals (ECT) is de grootste containerterminal in Europa; deze handelt driekwart van de containers in de Rotterdamse haven af (Vipre, 2012). In 1993 verplaatst ECT een deel van de activiteiten naar een nieuw gedeelte van de Rotterdamse haven. De nieuwe locatie was niet per openbaar vervoer bereikbaar en lag 50 kilometer van de bestaande locatie. De 2.200 werknemers werden volledig afhankelijk van personenvervoer per auto en de reistijd nam sterk toe. Dit leidde tot problemen met het rekruteren en aannemen van nieuwe medewerkers en het vasthouden van het bestaande personeelsbestand.



In 1995 installeerde ECT een eigen vervoerssysteem voor werknemers (Vipre, 2012). Het systeem bestond initieel uit drie lijnen en het gebruik groeide. In 1995 schakelde ECT een externe partij in om als 'Service Provider' op te treden – deze partij is verantwoordelijk voor de selectie van vervoerders, dienstregelingen, marketing en voorlichting, verstrekken van vervoersbewijzen en het regelen van ontheffingen voor busbaangebruik. Momenteel bedient het systeem acht buslijnen die het gehele jaar door minstens drie keer per dag worden bediend. In totaal maken dagelijks 1.200 reizigers gebruik van het systeem, waarvan 1.000 medewerkers van ECT en 200 derden.

Het eigen vervoerssysteem levert voordelen op voor ECT (Vipre, 2012). Zo leidt het tot een kleinere behoefte aan parkeerplaatsen en tot een reductie van de totale vervoerskosten. Een meer 'zacht' voordeel is goed, verantwoordelijk werkgeverschap en betrokkenheid bij congestieproblemen in de regio. Ten derde biedt ECT haar werknemers een comfortabele woon-werkoplossing en groenere vervoersmogelijkheden.

5.2.5 Rieker Circle Line

Rieker Business Park is een hoogwaardig kantorenpark in de oksel van de A4 en Ring A10, onder de rook van Schiphol en Amsterdam. Er rijden bussen van het GVB over het kantorenpark maar de dienstverlening met openbaar vervoer schiet voor de gevestigde bedrijven tekort. Een jaar na de oplevering van de eerste panden op het terrein startten enkele grote bedrijven met het inzetten van minibusjes naar een nabijgelegen metrostation (Colliers International, 2012). Dankzij inmenging van andere partijen is dit initiatief uitgegroeid tot één van de meest frequent bereden collectieve vervoerslijnen in Nederland; in de spitsuren stappen passagiers om de paar minuten uit en op.

5.2.6 Sternet Schiphol

Dit initiatief ging op 26 maart 2000 van start in opdracht van het ROA (Regionaal Orgaan Amsterdam) en Schiphol (Schiphol Sternet, 2012). Het omvat een netwerk van buslijnen op en rond de luchthaven Schiphol met verbindingen door de regio. Bijzonder aan dit initiatief is dat het een integratie vormt van besloten personeelsvervoer rondom Schiphol en het openbaar vervoer in de regio. Connexion en het GVB voerden het vervoer in het begin uit; sinds begin 2012 is dit alleen nog Connexion. Deze bussen zijn herkenbaar aan een eigen huisstijl en bedienen een groot aantal ov-knooppunten zoals NS-station Amsterdam Centraal, NS-station Amsterdam Bijlmer en de terminal van Luchthaven Schiphol.

5.2.7 Giant

De fietsenproducent Giant zit gevestigd op een industrieterrein buiten de stad, niet bereikbaar met het openbaar vervoer. "Verre van ideaal, want welke vrouwelijke medewerker fietst er bijvoorbeeld graag in het donker door zo'n gebied?", vroeg de organisatie zich af (SlimReizen, 2012). Na een uitbreiding in 1998 is besloten tot een busdienst van en naar Lelystad waardoor bereikbaarheid geen probleem meer vormt. Deze besloten busdienst rijdt op vaste tijden en stopt op vaste haltes. Medewerkers ervaren deze service als een goede secundaire arbeidsvoorwaarde.

De doelgroep bestond voornamelijk uit productiepersoneel; mensen met een beperkt inkomen die niet allemaal over een auto voor hun woon-werkverkeer beschikken.



5.2.8 De Brand

Op bedrijventerrein De Brand aan de A2 bij 's-Hertogenbosch is in 2000 gestart met een bijzondere vorm van Collectief Vraagafhankelijk Vervoer; wegens beperkte ontsluiting met openbaar vervoer startten de provincie Noord-Brabant, het Stadsgewest 's-Hertogenbosch, BBA (de regionale vervoerder) en ondernemers op het bedrijvenpark met de Brandtaxi (Mobycon, 2002). Deze biedt zes dagen in de week van 6:00 tot 0:00 vervoer op afroep van deur tot deur. Ondernemers op het bedrijventerrein zagen vooral een zo laag mogelijke drempel en een grotere bekendheid als verbeterkansen voor de Brandtaxi. Desondanks groeide het aantal passagiers iedere maand na ingebruikname van het systeem. Onduidelijk is of de Brandtaxi momenteel nog in bedrijf is.

5.2.9 Bemobi

Deze term is bedacht door de Hogeschool Rotterdam voor *een verzameling van kleinschalige vervoersconcepten die niet onder het regulier ov- of taxivervoer vallen en die mensen vraagafhankelijk individueel of in kleine groepjes over korte afstand vervoeren* (inno-V, 2008). Hierbij valt te denken aan fietstaxi's en minibusjes. Het concept van Bemobi is gevoed door een aantal trends, namelijk;

- I. Meer aandacht voor ontsluitend dan verbindend openbaar vervoer in de stad
- II. Een aantal wijken met een beperkte werkgelegenheid en arbeidsparticipatiegraad
- III. Ambitieuze milieudoelstellingen van de gemeente Rotterdam (waaronder 50 procent minder CO₂ in 2025 ten opzichte van 1990)

Bemobi acht kleinschalig personenvervoer vooral kansrijk op afstanden tot 5 kilometer; lopen en fietsen wint het dan van traag en laagfrequent busvervoer. Het Rotterdamse initiatief richt zich vooral op doelgroepen die niet kunnen of willen fietsen, zoals ouderen en allochtonen. Een vorm van het initiatief betreft de 'Pendel-Bemobi'; van een metrostation naar kantoorlocaties. Deze vorm sluit aan bij besloten vervoer tussen een ov-knooppunt en bedrijventerreinen.

5.2.10 Havenbus (Waalwijk)

Tussen Waalwijk en de Bergsche Maas ligt een aantal grote bedrijventerreinen, genaamd 'Haven 1' tot en met 'Haven 6'. Recent is een nieuwe uitbreiding in de vorm van *Haven 7* gerealiseerd. Samen vallen zij onder de noemer 'Waalwijk Noord' en er is parkmanagement actief op dit grote bedrijventerrein (Gemeente Waalwijk, 2011). De gevestigde bedrijven zijn ontsloten door een haven en de A59 ontsloten maar per openbaar vervoer niet bereikbaar. Vooral in de spits ervaren bedrijven een te beperkte capaciteit op ontsluitende routes, wat leidt tot vertragingen en bereikbaarheidsproblemen (interview Decisio, 2012).

Een van de oplossingen voor dit bereikbaarheidsprobleem is gezocht in de Havenbus. Deze busdienst rijdt sinds 22 oktober 2012 tussen de terreinen Haven 1 t/m 7 en het Vredesplein in Waalwijk (Solaris Parkmanagement, 2013). Op het Vredesplein komen verschillende lokale en regionale buslijnen samen. Dit knooppunt functioneert dus als 'feeder' voor de Havenbus; vanuit daar kunnen werknemers hun weg naar andere bestemmingen met openbaar vervoer vervolgen.



De Havenbus vertrekt iedere werkdag om 7.00 uur, 7.30 uur en 8.00 uur en zet passagiers af bij een bedrijf naar keuze. Wanneer de bus leeg is rijdt deze terug naar het startpunt. In de middag (tussen 16.30 uur en 17.30 uur) rijdt de bus vanaf het bedrijventerrein langs een aantal haltes terug naar het Vredesplein.

De regie van dit initiatief ligt bij het parkmanagement op het terrein, en de Havenbus is kosteloos. WML Facilitair levert een chauffeur en de bus komt van de Van Mossel Groep; beide lokaal gevestigde bedrijven (WML Facilitair, 2013). WML Facilitair stelt dat de bus medewerkers op het bedrijventerrein een aantal voordelen oplevert, namelijk;

- Een snelle verbinding tussen het busstation aan het Vredesplein en bedrijventerrein Haven
- Het vervoer is flexibel en gratis
- De busdienst lost het fileprobleem voor een deel op
- De Havenbus is beter voor het milieu

De proef loopt tot maart 2013. Indien de Havenbus een succes is kijkt het parkmanagement of de busdienst gecontinueerd kan worden (Solaris Parkmanagement, 2013).

5.2.11 Green Shuttle

Het laatste initiatief van collectief vervoer dat aan bod komt in deze paragraaf is de Green Shuttle. Dit is een aangeboden vorm van besloten taxi- of busvervoer in de regio Utrecht en moet reizigers een alternatief bieden om van verschillende opstapplaatsen van en naar een organisatie te reizen (Utrecht Bereikbaar, 2012). Het biedt ook meerdere bedrijven op een slecht bereikbaar bedrijventerrein de mogelijkheid om gezamenlijk een betere bereikbaarheid te bewerkstelligen.



5.3 Worst practices

5.3.1 Schinkel Bus en Amsterdam Business Park Bus

Gecoördineerd door Stichting Westpoort Bereikbaar reed tussen 2008 en 2010 een bus tussen bedrijventerrein De Schinkel, het Amsterdam Business Park en metrostation Henk Sneevlietweg (ORAM, 2012). Dit initiatief is gestart als proef in het kader van het plan 'Voorrang voor een Gezond Stad' en moest werkgevers en werknemers een alternatief bieden na invoering van betaald parkeren op bedrijventerrein Amsterdam Business Park (Gemeente Amsterdam, 2012d). De Schinkel Bus reed tijdens spitsuren vier keer per uur naar het metrostation terwijl de Amsterdam Business Park Bus vier keer per uur naar metro- en treinstation Amstel reed. Op vrijdag 1 oktober 2010 is de proef beëindigd (Amstel Business Park Bus, 2012; Schinkel Bus, 2012). De gronden waarop deze proef is beëindigd zijn onduidelijk, aldus Harm Geels van Bureau H2O (2012).

5.3.2 Pendelbus Gouwe Park

Gouwe Park is een bedrijventerrein in de kom van de A12-A20. Er stopt een bus bij het park maar deze halte ligt verder dan 500 meter van de meeste bedrijven. Begin 2012 is door Ecobility een mobiliteitsstudie uitgevoerd naar mogelijkheden om het terrein beter bereikbaar te maken, onder andere met de fiets en openbaar vervoer (Ecobility, 2012). Uit deze studie blijkt dat een pendelbus tussen het bedrijventerrein en NS-station Gouda de bereikbaarheid kan verbeteren. Uit het onderzoek blijkt ook dat medewerkers tijdens lange ochtend- en avondspitsen naar het terrein reizen.

Dit stipt het rapport aan als een mogelijke 'complicerende factor' voor het exploiteren van een pendelbus (Ecobility, 2012). Ondanks dat het rapport spreekt van bereidheid onder bedrijven op Gouwe Park om mee te betalen aan een pendelbus die eind 2012 zou rijden. Tot op heden is er geen pendeldienst opgezet.

5.4 Inzichten en conclusies

In de vorige paragraaf zijn een aantal voorbeelden aan bod gekomen van bedrijven en bedrijventerreinen waar besloten vervoer is geïnitieerd. Deze uiteenzetting levert een aantal inzichten op. Deze komen in deze paragraaf aan bod.

Bereikbaarheid is relatief

De Westpoortbus en ECT verzorgen vervoer in relatief uitgestrekte gebieden waar openbaar vervoer niet (meer) existent is. Hier bestaat een bereikbaarheidsprobleem, vooral voor bedrijven waarvan medewerkers met openbaar vervoer reizen. Dit geldt ook voor Giant, de Medelbus en de bedrijven in Waalwijk. De afstand om op de fiets (of op de Maasvlakte zelfs met de auto) van woon- naar werkplek te reizen is te groot, of infrastructuur ontbreekt (zoals in Waalwijk). Het initiatief tot besloten vervoer vanuit het bedrijfsleven is vanuit dit bereikbaarheidsprobleem te verklaren. Tegelijkertijd constateren bedrijven op Rieker Business Park eveneens een bereikbaarheidsprobleem, terwijl het terrein ontsloten is door openbaar vervoer. Dit geldt ook voor bedrijven op Schiphol.



Het bereikbaarheidsprobleem waarbinnen besloten vervoer een 'gat' vult is dus relatief en sterk afhankelijk van de context rondom het probleem. Ieder bedrijf stelt andere eisen aan de eigen bereikbaarheid, omdat men andere werknemers en zakelijk verkeer heeft, met ieder een eigen vervoersbehoefte. Deels lijkt een bereikbaarheidsprobleem als voorwaarde te moeten gelden voor (succesvol) besloten vervoer, tegelijkertijd is een bereikbaarheidsprobleem slechts deels te veralgemeniseren.

Toegankelijkheid van systeem

De besloten vervoerssystemen die aan bod komen in paragraaf 5.3 vallen uiteen in twee soorten; een systeem wat toegankelijk is voor een beperkt aantal gebruikers (zoals Giant) en een systeem wat toegankelijk is voor iedereen (zoals de Rieker Circle Line). De busjes van ECT waren in de beginfase exclusief beschikbaar voor eigen medewerkers, later hadden andere bedrijven de mogelijkheid om zich aan te sluiten bij het vervoer.

De studie is te ondiep om een significante relatie tussen openheid van een vervoerssysteem en de duurzaamheid ervan aan te tonen. Het is aannemelijk dat een groter aantal deelnemers (bedrijven) in een vervoerssysteem leidt tot meer gebruikers, een groter (financieel) draagvlak en waarschijnlijk een duurzamer systeem. Het tegenovergestelde is eveneens mogelijk wanneer een systeem door een scala aan gebruikers te complex wordt en verantwoordelijkheidsgevoel en draagvlak afneemt. Het is aannemelijk dat de kans hierop kleiner is wanneer één bedrijf het systeem beheert (zoals Giant) of wanneer één centrale actor (zoals de vervoersmakelaar op Westpoort) de coördinatie voert.

'Aanjager' als kritische (f)actor

In ieder voorbeeld van succesvol besloten vervoer was er één initiator. In de Amsterdamse en Waalwijkse haven was dit het parkmanagement, op Rieker Business Park en bij Giant nam een bedrijf het initiatief. Op het Gouwe Park is een bereikbaarheidsprobleem geconstateerd maar heeft tot dusver geen parkmanagement of bedrijf initiatief getoond. Het gezegde 'als één schaap over de dam is volgt de rest' lijkt van toepassing op het succes van besloten vervoer; één actor moet het voortouw nemen, andere gebruikers volgen dan.

Gebaseerd op de uiteenzetting in paragraaf 5.2 en 5.3 lijkt een link te bestaan tussen succes van besloten vervoer en de volgende factoren;

1. Het bestaan van een bereikbaarheidsprobleem
2. Een centrale actor die de regie voert
3. Besloten vervoer wat na de testfase opent voor meerdere gebruikers

Deze factoren gelden niet als harde voorwaarden voor het slagen van besloten vervoer. Hiervoor is het aantal onderzochte best practices en worst practices niet omvangrijk genoeg. Daarnaast levert het aan deskresearch gebonden inzicht in faalfactoren en de samenwerking tussen 'slagende' actoren een beperking op.



Hoofdstuk 6. Onderzoeksopzet

Dit hoofdstuk vormt de overgang tussen het theoretische en empirische deel van dit onderzoek. Het conceptueel model in paragraaf 6.1 geeft een overzicht weer van de bevindingen uit de literatuur. Paragraaf 6.2 vormt een inleiding op het empirische gedeelte van dit onderzoek.

6.1 Conceptueel model

In Figuur 6.1 is het conceptueel model weergegeven. Besloten vervoer is hier de te verklaren variabele. Links in het model (donkerblauw) staan de actoren weergegeven. Dit zijn de bedrijven, de aanbager (dit kan één of meerdere bedrijven zijn maar ook een parkmanagementorganisatie, een mobiliteitsmakelaar of corporatie), en de overheid (gemeente, (regionale) overheid). Deze actoren hebben directe invloed op besloten vervoer naar een bedrijventerrein en worden gekenmerkt door een sterke onderlinge samenhang en symbiotische relatie. De vervoersvraag komt vanuit de bedrijven (medewerkers en zakelijk verkeer) en heeft ook een direct effect op besloten vervoer. In hoeverre besloten vervoer kan aansluiten bij de vervoersvraag bepaald het succes ervan.

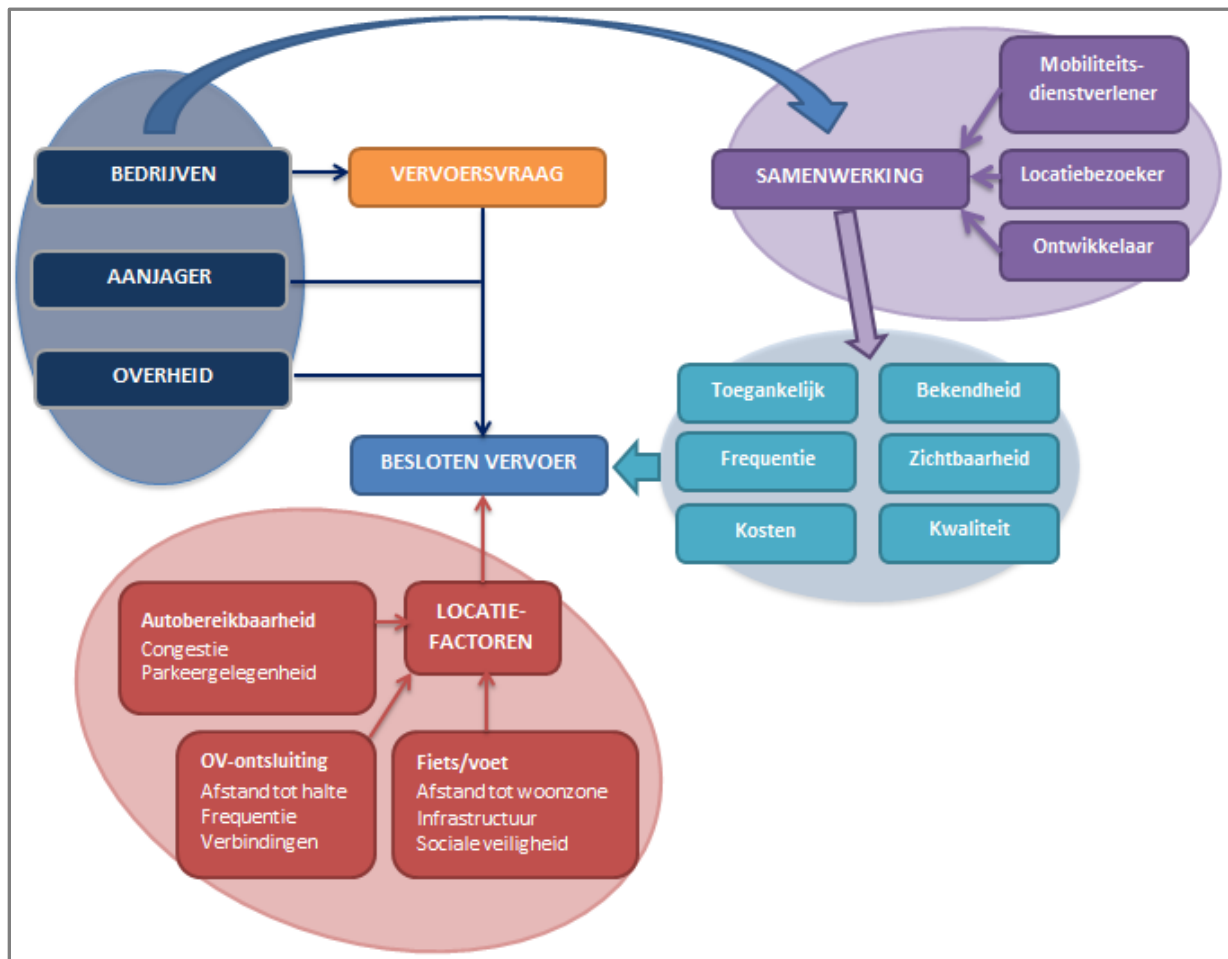
Links onderin het model staan de locatiefactoren. De bereikbaarheid van een bedrijventerrein hangt af van de ligging ten opzichte van ontsluitende infrastructuur en voorzieningen op een terrein zelf. Als de autobereikbaarheid van een locatie uitstekend is en congestie op ontsluitende wegen niet voorkomt zal de behoefte aan alternatief vervoer waarschijnlijk beperkter zijn dan wanneer een deel van de werknemers hun auto niet kan parkeren. Maar als openbaar vervoer afwezig is en de afstand te groot om te fietsen (zoals op een haventerrein) maakt dat een alternatieve vorm van vervoer aantrekkelijker. De aantrekkelijkheid van collectief vervoer neemt toe wanneer de bereikbaarheid (en dus de locatiefactoren) slechter is. Een bereikbaarheidsprobleem lijkt een belangrijke voorwaarde voor het slagen van collectief vervoer.

Samenwerking is een belangrijke factor voor collectief vervoer. Dit is weergegeven door de gebogen peil vanuit de actoren linksboven naar de factor 'samenwerken'. Er is zoals gezegd een aanbager nodig en ook de overheden en gevestigde bedrijven zijn betrokken actoren. Wanneer zij slecht bereikbaar zijn voor locatiebezoekers (zoals werknemers, klanten en andere bezoekers) belemmert dit hun economische ontwikkeling. Ook een beheerder van een bedrijventerrein en/of eigenaar van grond en panden heeft baat bij een bereikbare locatie; een goede bereikbaarheid zal de waarde van grond en vastgoed doen stijgen. De derde partij die mogelijk profiteert van collectieve vervoersinitiatieven is de mobiliteitsdienstverlener, welke inkomen vergaart uit gebruik van aangeboden diensten door bedrijven op het bedrijventerrein. De mate waarin deze actoren samenwerken is bepalend voor het succes van besloten vervoer. Dit beïnvloedt daarom direct de aspecten van besloten vervoer, weergegeven rechtsonder in lichtblauw.

De in het lichtblauw weergegeven aspecten zijn van belang voor het (succesvol) functioneren van besloten vervoer. Onbekend maakt onbemind, het collectieve vervoer moet zichtbaar zijn voor (potentiële) gebruikers zodat zij zich bewust worden van het systeem. Daarnaast moet de frequentie en kwaliteit aansluiten bij de vervoersvraag, moeten kosten voor de gebruiker acceptabel zijn en de drempel niet te hoog, anders kalft het draagvlak voor collectief vervoer af. Door betere samenwerking (en dus afstemming) tussen actoren verbeteren deze aspecten, wat het succes van besloten vervoer vergroot. Deze relatie is zeer sterk; de ontwikkeling van deze factoren is sterk bepalend voor het succes van besloten vervoer op een bedrijventerrein.



Figuur 6.1 - Conceptueel model



6.2 Onderzoeks aanpak

6.2.1 Selectie

Dit onderzoek is exploratief van aard en het doel is niet om te onderzoeken of collectief vervoer op een bedrijventerrein moet komen, maar onder welke voorwaarden besloten vervoer het beste functioneert. Om dit te onderzoeken zijn een drietal bedrijventerreinen geselecteerd waar collectief vervoer succesvol werkt. Het gaat om de terreinen Westpoort en Rieker Business Park in Amsterdam en Medel in Tiel. Bedrijventerreinen waar collectief werkte maar tegenwoordig niet meer bestaat zijn bewust buiten de selectie gebleven; dit onderzoek verkent waarom zulke initiatieven juist wel slagen.

Westpoort en Rieker Business park liggen beide in de sterk stedelijke gemeente Amsterdam, aan de Ring A10 en zijn beide ontsloten door openbaar vervoer. Ondanks deze vergelijkbare locatiekantoren zijn de locatiefactoren van beide terreinen sterk verschillend. Westpoort is een gemengd terrein met kantoren rondom ov-knooppunt Sloterdijk maar heeft ook uitgestrekte haventerreinen en productiebedrijven ver van de Amsterdamse woongebieden. Net als op Rieker Business Park zijn er grote bedrijven gevestigd – waaronder TNT en Starbucks – maar het is veel minder compact. Rieker Business Park is relatief klein en bestaat uitsluitend uit grote en relatief nieuwe kantoorgebouwen. Bedrijven als Mexx zijn er gehuisvest.



Dit terrein valt binnen de richtlijnen van het Amsterdamse ‘Programma van Eisen’ waarin een maximale afstand tussen werklocatie en openbaar vervoerhalte is gedicteerd. Desondanks is er collectief vervoer opgestart. In grote delen van Westpoort is het openbaar vervoer verdwenen; voor bedrijven met veel laagopgeleide werknemers, productie en logistiek een bereikbaarheidsprobleem. Dit maakt beide terreinen interessante cases om succesfactoren te vergelijken. Met deze selectie bedrijventerreinen komen alle soorten bedrijventerrein uit de theorie aan bod in de analyse; kantoren, productie en industrie en haven en logistiek.

Om de mogelijke invloed van een stedelijke omgeving – waar gemiddeld meer met OV gereisd wordt dan op het platteland – uit te sluiten is een derde bedrijventerrein in het minder stedelijke Rivierenland geselecteerd. Medel in Tiel is een terrein met veel logistiek en productiebedrijven maar van veel kleinschaliger aard dan Westpoort. Het heeft een belangrijke functie voor de regionale werkgelegenheid en trekt veel lager opgeleide werknemers aan. Daarnaast is het een relatief jong terrein en was de Coöperatie Medel één van de eersten die deelname aan parkmanagement voor nieuwe bedrijven verplichtte. Uit de theorie blijkt dat parkmanagement (of een andere aanjager) een belangrijke rol kan spelen in collectief vervoer.

Figuur 6.2 – Bedrijventerreinen en factoren

Factor	Westpoort	Rieker	Medel
Stedelijkheid gemeente	Sterk stedelijk	Sterk stedelijk	Niet stedelijk
Dichtheid arbeidsplaatsen	Lage dichtheid	Zeer hoge dichtheid	Lage dichtheid
Opleidingsniveau werknemers	Midden tot laag	Hoog	Midden tot laag
Ontsluiting auto	Goed	Uitstekend	Uitstekend
Ontsluiting OV	Goed tot zeer slecht	Goed	Slecht
Ontsluiting fiets	Goed tot zeer slecht	Goed	Slecht
Leeftijd bedrijventerrein	Bestaand	Bestaand, deel nieuw	Grotendeels nieuw
Aard van bedrijvigheid	Distributie Logistiek Productie	Kantoren Dienstverlening	Distributie Logistiek Productie

Deze selectie van drie bedrijventerreinen brengt beperkingen met zich mee. Zoals aangehaald kent Nederland in totaal 1.138 bedrijventerreinen (Arcadis, 2011). Deze terreinen zijn zeer verschillend van aard en beschikken over unieke locatiefactoren. Het is aannemelijk dat niet ieder bedrijventerrein kampt met een bereikbaarheidsprobleem, of beschikt over de massa (aan medewerkers, bedrijven en/of vervoersstromen) om bereikbaarheidsproblemen op te lossen door maatregelen zoals besloten vervoer.

De selectie van deze drie bedrijventerreinen kan nuttig zijn voor bereikbaarheidsproblemen op bestaande en nieuw aan te leggen bedrijventerreinen. Medel is een betrekkelijk jong bedrijventerrein waarbij wel vanaf de aanleg aan een sterke regierol is uitgevoerd door de corporatie Medel. Voor bedrijventerreinen die in de toekomst worden aangelegd kan vooral die factor van regie en samenwerking interessante inzichten leveren. Westpoort bestaat langer en kampt met een achteruitgang van de bereikbaarheid door het opheffen van buslijnen. Met het oog op de bezuinigingen op gemeentelijk en regionaal niveau verdwijnen in de toekomst waarschijnlijk op meer bedrijventerreinen OV-voorzieningen, zoals bushaltes- en lijnen. De Westpoort kan als voorbeeld dienen voor een terrein waar actoren samen negatieve effecten van verdwijnend OV hebben gedempt.



Rieker Business Park tot slot is een voorbeeld van een park waarbij besloten vervoer dankzij een bottom up proces is ontstaan. Met het oog op de terugtrekende overheid kan deze case inzichten opleveren over hoe een proces vanuit de ondernemers zelf bereikbaarheid van bedrijventerreinen (met openbaar vervoer) kan garanderen.

Een onderzoek naar drie Nederlandse bedrijventerreinen leidt tot uitspraken die niet per definitie te generaliseren zijn voor alle overige 1.135 bedrijventerreinen in ons land. Deze steekproef is te beperkt in omvang om tot één conceptualisatie van ‘besloten vervoer naar bedrijventerreinen’ te komen voor alle bedrijventerreinen die kampen met een bereikbaarheidsprobleem. Door selectie van drie sterk verschillende soorten bedrijventerreinen met ieder een eigen aanleiding en oplossing zijn deze cases wel representatief voor een groot deel van de bedrijventerreinen en kan dit onderzoek inzichten genereren voor andere bestaande of nog te ontwikkelen bedrijventerreinen in Nederland.

6.2.2 Methode

Om een volledige analyse uit te voeren van succesfactoren voor collectief vervoer op Westpoort, Rieker Business Park en Medel moeten alle betrokken actoren worden benaderd. Deze studie is exploratief en bedoeld om inzicht te krijgen in de succesfactoren van collectief vervoer.

Om voldoende data en achtergrond te verkrijgen is daarom gekozen voor het houden van diepte-interviews met een beperkt aantal respondenten. Op ieder bedrijventerrein wordt een centrale actor benaderd voor dit interview. Op Westpoort gaat het om de mobiliteitsmakelaar Harm Geels. Deze persoon is het aanspreekpunt voor deelnemers aan de Westpoort Bus en handelt een groot aantal zaken af. Daarnaast staat deze mobiliteitsmakelaar in contact met andere betrokken partijen zoals de Haven Amsterdam en de ORAM. Om meer inzicht te krijgen in het collectieve vervoer op Rieker Business Park is Leontine Oerlemans benaderd. Dit is de parkmanager van het bedrijventerrein en is werkzaam bij de ORAM. Via de ORAM is zij ook verbonden aan de Westpoort en andere bedrijventerreinen in de regio Amsterdam.

Net als de mobiliteitsmakelaar is deze parkmanager de spin in het web rondom de Rieker Circle Line; het contact met deelnemende bedrijven, contracten, monitoring van het kwaliteitsniveau van de dienstverlening zijn voor rekening van de parkmanager. Op bedrijvenpark Medel in Tiel is Joop Eerens – projectdirecteur – de centrale persoon wanneer het gaat om collectief vervoer naar het terrein.

Bij de drie geselecteerde personen wordt een semigestructureerd diepte-interview afgenomen van 60 tot 90 minuten. Dit interview verloopt aan de hand van een topic-list zodat alle beoogde onderwerpen aan bod komen maar heeft verder een open karakter om te voorkomen dat gestuurd wordt naar bepaalde succesfactoren, of mogelijke succesfactoren uitgesloten worden. Deze interviews vinden plaats op locatie. In combinatie met de gesprekken vindt ook een schouw plaats van het bedrijventerrein en het collectief vervoer om een indruk te krijgen van het terrein en het vervoer.



Hoofdstuk 7. Analyse Westpoort

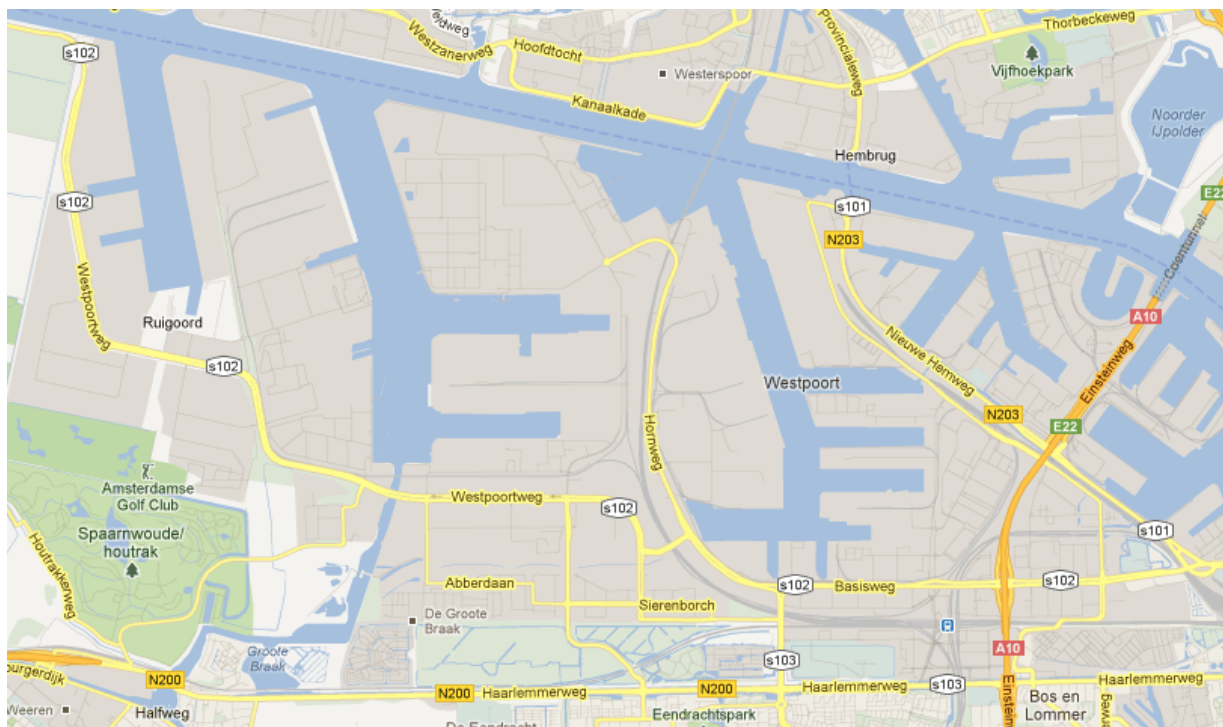


7.1 Het bedrijventerrein

7.1.1 Ligging en bereikbaarheid

Westpoort is één van de grootste bedrijventerreinen in Nederland (Kamer van Koophandel Amsterdam, 2010). Het ligt ten westen van de Ring A10 aan het Noordzeekanaal (zie Figuur 4.1). De Amsterdamse wijk Geuzenveld-Slotermeer vormt de zuidgrens van het terrein. Het terrein heeft een oppervlakte van 37 vierkante kilometer en beslaat daarmee 15 procent van het grondgebied van de gemeente Amsterdam. Westpoort is onderverdeeld in een aantal gebieden; De Heining en Ruigoord (beide een 'creatieve broedplaats'), Geuzenbos (een recreatiegebied ten westen van het haven terrein), Sloterdijk I, II en III (bedrijventerreinen aangelegd vanaf de jaren '60), Teleport (een kantorenlocatie uit de jaren '80 met 20.000 werknemers) en het Westelijk Havengebied wat het grootste deelgebied vormt. Westpoort is een groot bedrijven-, industrie- en haven terrein met een grote diversiteit aan economische activiteit en bestaat uit een 'nat' (haven) en een 'droog' (kantoren en distributie) deel (Ondernemersvereniging Westpoort, 2012a). Kantoren concentreren zich op de centrale zichtlocaties rondom de Ring A10 en NS-station Sloterdijk terwijl het haven terrein zich parallel aan het kanaal richting het westen uitstrekt.

Figuur 4.1 – Westpoort en omgeving.



Bron: Google Maps, 2012.

De zeehavens van Amsterdam (waar Westpoort onderdeel van is) zijn de vierde haven in Noordwest-Europa (Haven Amsterdam, 2012c). Het terrein heeft zich ontwikkeld tot een belangrijk internationaal logistiek knooppunt met alle faciliteiten voor Deep Sea (trans-Atlantisch) en Short Sea (Europees) transport. De locatie en faciliteiten in het gebied oefenen een aantrekkingskracht uit op nationale en internationale bedrijven. Grote industriële bedrijven zoals Cargill, Hitachi en Starbucks hebben zich gevestigd in het havengebied met hun Europese distributiecentrum of 'value added logistics centres'.



Ook het sorteercentrum van Post NL is op Westpoort gevestigd, net als de Politieacademie (Bedrijventerrein, 2011). In de onmiddellijke nabijheid van het havengebied bevinden zich tweehonderd hoofdkantoren en tientallen Europese distributiecentra. Westpoort herbergt in totaal 2.500 commerciële en industriële bedrijven (Kamer van Koophandel Amsterdam, 2010). Tien procent van de Amsterdamse werkgelegenheid concentreert zich in dit gebied – dagelijks komen 45.000 werknemers, 6.000 bezoekers en 4.000 scholieren naar het terrein. Alle bedrijven samen vertegenwoordigen 15 procent van de totale toegevoegde waarde van de stad. Westpoort is van significant belang voor de Amsterdamse en regionale economie werkgelegenheid; de bedrijvigheid op het terrein heeft de omvang van een economie van een grote stad.

Westpoort ligt aan de Ring A10-West en de N200 tussen Amsterdam en Haarlem. Dit maakt de locatie uitstekend bereikbaar per auto voor verkeer vanuit de stad en de regio. Het oostelijke deel heeft twee directe aansluitingen op de Ring A10. Deze autosnelweg (met naar het noorden de Coentunnel) kampt gedurende de spitsuren met congestie. Werkzaamheden aan de uitbreiding van de Coentunnel en een aanleg van de Westrandweg (A5) versterken dit probleem. De oplevering in 2013 van deze nieuwe verbinding tussen de Coentunnel, het havengebied en Schiphol zal de autobereikbaarheid van Westpoort versterken. Er komen aan de zuidkant van het gebied twee aansluitingen op de A5. In 2013 opent de Tweede Coentunnel wat de doorstroming van het verkeer op de A10-West zal bevorderen.

Het terrein ligt op een kruising van spoorlijnen vanuit Amsterdam naar de Zaanstreek, Haarlem en Schiphol. Het NS-station Sloterdijk in het zuidwesten van Westpoort is de ov-knoop voor Amsterdam-West. Naast treinen naar Amsterdam, Haarlem, Noord-Holland, Schiphol en de rest van de Randstad vertrekken hier ook verschillende stads- en regionale bussen. Metro en tram stopt hier ook. Door de excentrische ligging van dit ov-knooppunt ten opzichte van het Westelijk Havengebied ligt een beperkt deel van de bedrijven binnen loopafstand. Het gaat voornamelijk om de kantoren – logistieke bedrijven in de haven (zoals Starbucks) liggen tot op 10 kilometer van Sloterdijk. De enige GVB-buslijn die de Westpoort ontsluit is lijn 231 die van het NS-station Sloterdijk bedrijventerrein Sloterdijk III in de zuidelijke rand van Westpoort bedient.

De Haven van Amsterdam heeft de afgelopen jaren gewerkt aan het beter bereikbaar maken van Westpoort voor fietsers; het streven is om een groter deel van de werknemers en bezoekers op de fiets naar het terrein te laten komen (Haven Amsterdam 2012b; Haven Amsterdam 2012e). De doelstelling in 2008 was om 20 procent meer mensen te verleiden om de fiets te pakken. Om dit te bereiken zijn langs een groot aantal doorgaande wegen op het terrein vrij liggende, geasfalteerde en verlichte fietspaden gerealiseerd. In totaal ging het in 2008 om 45 kilometer fietspad langs wegen die te druk zijn om op te fietsen. Ondanks deze positieve ontwikkeling van de bereikbaarheid voor fietsers stelt een onderzoek van de Kamer van Koophandel dat Westpoort “geen terrein is voor fietsers en voetgangers. Trottoirs en fietsstroken ontbreken op grote delen van het terrein wat soms voor levensgevaarlijke situaties zorgt”, aldus een onderzoek in opdracht van de Kamer van Koophandel Amsterdam (2010). Uit het onderzoek blijkt dat bijna 30 procent van de ondernemers die op Westpoort zitten het verkeer op het terrein als onveilig ervaren. Dit geldt vooral voor het Westelijk Havengebied waar druk vrachtverkeer op brede wegen leidt tot onoverzichtelijke kruisingen. Het ontbreken van fiets- en voetpaden in dit deelgebied draagt bij aan gevaarlijke situaties.



7.1.2 Organisatie

Op Westpoort is een ondernemersvereniging actief. Deze is opgericht op 5 november 2003 door zeven ondernemers onder de naam Ondernemersvereniging Sloterdijk (Bedrijventerrein, 2011; Ondernemersvereniging Westpoort, 2012c). Jaarlijkse verdubbelde het aantal leden en ondertussen is deze uitgegroeid tot een vereniging waar 200 ondernemers op Westpoort bij zijn aangesloten. De vereniging bestaat uit ondernemers, directeuren, CEO's, executives en leidinggevendenden van ondernemingen die op eigen titel lid zijn en organiseert regelmatig bijeenkomsten. Naast ondernemers zijn ook wethouders, de burgemeester en *captains of industry* aanwezig. Deze bijeenkomsten "vormen voor de ondernemers een uitstekend platform om elkaar beter te leren kennen, om samen te werken en te investeren in daadkracht", aldus de case study van Bedrijventerrein (2011, pp. 155). De doelstelling van de Ondernemersvereniging luidt "het bevorderen van de onderlinge betrekkingen, samenwerking en solidariteit van de leden in het bijzonder en van de ondernemers die werkzaam zijn of gemeenschappelijke belangen hebben te Westpoort", volgens de Ondernemersvereniging Westpoort, (2012c).

Westpoort is geen eigen stadsdeel en valt onder directe verantwoordelijkheid van het College van B&W (Bedrijventerrein, 2011; Gemeente Amsterdam 2012c). In 2010 is er een wethouder voor Westpoort geïnstalleerd welke belast is met alle lopende zaken in het gebied. Het Ontwikkelingsbedrijf leidt de projectorganisatie Westpoort en is verantwoordelijk voor de ontwikkeling van het terrein. Haven Amsterdam heeft een afdeling Beheer Westpoort; hier kunnen ondernemers terecht voor beheer en onderhoud (Gemeente Amsterdam 2012c). Het 'natte' deel wordt beheerd door het Havenbedrijf (Gemeente Amsterdam, 2012e). Ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam (OGA) is verantwoordelijk voor de gronduitgifte van het 'droge' deel. Om Westpoort verder te ontwikkelen werken deze partijen intensief samen met de Kamer van Koophandel, ORAM en Ondernemersvereniging Westpoort. Op initiatief van ORAM is parkmanagement gestart op Westpoort en om de bereikbaarheid te verbeteren werken ondernemers op het terrein samen met ORAM en Haven Amsterdam in de Stichting Westpoort Bereikbaar (De Westpoort Bus, 2011a).

7.1.3 Ambitie en ontwikkeling

"Westpoort heeft de ambitie een nationaal toonaangevend bedrijventerrein te zijn", stelt Philip Larsen, directeur van de Ondernemersvereniging Westpoort in 2011 (Bedrijventerrein, 2011). Door vanuit de Ondernemersvereniging "kwaliteit te injecteren" in alles wat gedaan wordt hoopt Westpoort herkend er erkend te worden als toonaangevend, aldus de Ondernemersvereniging Westpoort (2012b). Westpoort bestaat nu vooral uit kantoren, bedrijven en de groengebieden in het westen en zuiden. Bovengenoemde actoren streven ernaar om Westpoort in de toekomst tot een meer gemengd terrein te ontwikkelen (Gemeente Amsterdam, 2012e). Onder andere het huidige klimaat voedt de wens om een gemengder soort functies te huisvesten in het gebied. Teleport moet uitgroeien tot "een levendig gebiedscentrum, met plaats voor (studentenwoningen, hotels (deels in voormalige kantoorpanden), horeca en voorzieningen", aldus Gemeente Amsterdam, 2012e. Ook moet de aansluiting op omringende woongebieden verbeteren. De verwachting is dat dit vooral consequenties heeft voor het zuidoostelijke deel rondom het station – functiemenging op het haventerrein lijkt in de nabije toekomst onwaarschijnlijk.



Tegelijkertijd moet in de toekomst de werkgelegenheid op het terrein groeien, zowel in de haven als op de droge terreinen naar een totaal van 75.000 werkzame personen in 2020 (Kamer van Koophandel Amsterdam, 2010). De beschikbare ruimte is echter beperkt; concentratie van activiteiten vormt een mogelijke oplossing. Een intensivering van de samenwerking op het terrein moet bijdragen aan het realiseren van bovenstaande doelen. Daarom hebben bovengenoemde actoren in 2011 het actieplan 'Westpoort op de kaart' ondertekent (Gemeente Amsterdam, 2012e).

7.2 Besloten vervoer

7.2.1 Initiatief

Zoals beschreven Westpoort is ontsloten door openbaar vervoer. In de zuidwestelijke hoek is een van Amsterdams belangrijkste ov-knooppunten gelegen, NS-station Sloterdijk. Slechts een beperkt deel van Westpoort wordt ontsloten door dit station – het grootste deel ligt op ruime afstand van Sloterdijk. Al vroeg in de ontwikkeling van Westpoort organiseerden een aantal bedrijven op het terrein eigen vervoer naar NS-stations Sloterdijk en Amsterdam Centraal. Ook al was er destijds openbaar vervoer op het grootste deel van het terrein, deze lijnen bereikten niet ieder gebied op Westpoort (Bedrijventerrein, 2011).

In het kader van die beperkte ontsluiting met openbaar vervoer startte in mei 2003 de Westpoort Bus, op initiatief van Haven Amsterdam, PPG, Continental Chocolate, TNT Post Sorteercentrum & Pakketservice, DCS en Verkeer Advies (De Westpoort Bus, 2011a). Deze bus – die voor een deel rijdt op biodiesel – verbindt bedrijven op Westpoort met NS-station Sloterdijk. De Stichting Westpoort Bereikbaar – waarin Haven Amsterdam, de ORAM en deelnemende bedrijven zijn vertegenwoordigd – exploiteert de Westpoort Bus. Ook de Taskforce Ontspits draagt (financieel) bij aan dit initiatief. Deze taskforce bestaat uit een samenwerking van bedrijfsleven, overheid en vakorganisaties met als gezamenlijk doel het aantal autokilometers in de spitsuren eind 2012 met 5 procent te verminderen (Ondernemersvereniging Regio Amsterdam, 2012j).

Vraag naar vervoer vanuit de bedrijven staat centraal in de service; via een elektronisch reserveringssysteem kopen bedrijven vervoer in voor hun werknemers die niet met de auto kunnen of willen komen (De Westpoort Bus, 2011a; De Westpoort Bus, 2012d). De Westpoort Bus rijdt alleen wanneer er behoefte is aan vervoer op het terrein, kan 24 uur per dag de hele week door rijden en is uitsluitend toegankelijk voor werknemers van participerende bedrijven (De Westpoort Bus, 2011a). Hoe meer bedrijven deelnemen en passagiers leveren, hoe goedkoper de tickets voor alle deelnemers zijn.

Op 1 januari 2012 verdwenen – op één lijn na – alle openbare buslijnen van Westpoort (De Westpoort Bus, 2011a). Om de passagiers van de vijf verdwenen buslijnen op te vangen rijdt de Westpoortbus met twee extra lijnen in de spits tussen het station en de drie gebieden op Westpoort die niet meer door openbaar vervoer worden bediend. Het gaat om zo'n 350 gedupeerde reizigers (Ondernemersvereniging Regio Amsterdam, 2012j). Op deze lijnen worden (mini)bussen ingezet die het traject twee keer per uur afleggen. Op dit moment nemen 17 bedrijven deel aan de Westpoortbus en maken dagelijks ruim 800 werknemers gebruik van de 120 dagelijkse ritten (De Westpoort Bus, 2011a). De participerende bedrijven zijn weergegeven in Figuur 4.1. Een mobiliteitsmakelaar is verantwoordelijk voor alle activiteiten van het busvervoer zoals het inplannen van de bussen, het toezien op naleving van afspraken en contracten en de financiële afhandeling.



Figuur 4.1 – Westpoort met bedrijven aangesloten op de Westpoort Bus.



Bron: De Westpoort Bus, 2012c.

7.2.2 Belangen en baten

Bedrijven op Westpoort die deelnemen aan de Westpoortbus hebben verschillende belangen bij de besloten vervoerverbinding. Het gaat hierbij vooral om productiebedrijven in het Westelijk Havengebied, op minimaal tien minuten rijden van Sloterdijk (H. Geels, mobiliteitsmakelaar, 13 augustus 2012). Overige bedrijven liggen dicht bij NS-station Sloterdijk of worden ontsloten door de buslijn van GVB. Toen de busdienst in 2003 startte kwam de sterkste motivatie om te participeren voort uit problemen met personeelswerving; een aantal bedrijven op het haven terrein zat ver van de bestaande lijnen van GVB. Dat resulteerde in een kritieke bereikbaarheid voor potentiële werknemers zonder auto; voor fietsen is de afstand naar woongebieden te groot. Een deel van de bedrijven op Westpoort ontplooiden zoals eerder geschreven op eigen initiatief bedrijfsvervoer, maar de vraag naar een betere bereikbaarheid voor werknemers zonder auto bundelde zich in 2003.

De Westpoortbus speelt ook tegenwoordig een belangrijke rol voor het werven van personeel en het bereikbaar zijn voor bestaande werknemers. “Er zijn natuurlijk de nodige bedrijven met personeel wat niet top verdient, die er niet komen behalve met openbaar vervoer. Als het openbaar vervoer wegtrekt uit zo’n gebied moet je wel wat doen – het is een bittere noodzaak om als bedrijf bereikbaar te zijn”, aldus Harm Geels (mobiliteitsmakelaar, 13 augustus 2012).

Een aantal bedrijven heeft een aanvullend belang bij deelname aan de Westpoortbus. “Een bedrijf als Starbucks heeft ook duurzaamheidsaspecten die een rol spelen”, en voor Nissan Auto Parts past het besloten vervoer in een balans die er moet zijn voor personeel (H. Geels, mobiliteitsmakelaar, 13 augustus 2012). Starbucks is één van de weinige bedrijven op het haven terrein die klanten en medewerkers van buitenaf ontvangt. “Zij pakken de trein en reizen vervolgens met de bus naar Starbucks”, aldus Geels. “In combinatie met bereikbaarheid blijft aantrekken en behouden van personeel eigenlijk het grootste belang”.



7.2.3 Toekomstperspectief

Kijkend naar de ambities van Westpoort neemt het aantal werknemers op het terrein in de toekomst sterk toe. Hoewel de bereikbaarheid door realisatie van de Westrandweg en Tweede Coentunnel verbetert zal ook de vraag naar alternatief vervoer op Westpoort groeien. De bestaande parkeerproblematiek heeft hierop een versterkend effect (Kamer van Koophandel Amsterdam, 2010). Uitbreiding van het fietspadennetwerk vangt een deel van de toegenomen vraag op maar het aantal potentiële passagiers voor de Westpoortbus neemt waarschijnlijk ook toe.

De gemeente Amsterdam financiert een deel van de Westpoortbus maar ook de participerende bedrijven dragen bij. Het aantal deelnemers groeit maar de kosten zijn aanzienlijk en het risico bestaat dat bedrijven die het moeilijk hebben door economische omstandigheden uit het initiatief stappen, zo verwacht H. Geels (mobiliteitsmakelaar, 13 augustus 2012).

7.3 SWOT

Sterktes

- Een sterk aspect van de Westpoortbus is het vraag gestuurde karakter van de dienstverlening. De bus rijdt alleen wanneer er behoefte is vanuit de deelnemende bedrijven en anders niet. De beschikbaarheid van 24 uur, zeven dagen in de week draagt ook bij aan de toegankelijkheid van de buslijn.
- Bedrijven kunnen vervoer gericht inkopen via een elektronisch reserveringssysteem. Dit maakt deelname en de inkoop van vervoer transparant en laagdrempelig.
- De mobiliteitsmakelaar is belast met alle zaken rondom het busvervoer. Dit betekent dat er één aanspreekpunt is voor deelnemende bedrijven. Dat leidt tot korte lijnen en een transparante communicatiestructuur.
- Voor een groot deel van de bedrijven in het Westelijk Havengebied is eigen vervoer de enige optie naast deelname aan de Westpoortbus indien men werknemers een alternatief wil bieden. Een deel van de bedrijven die grote aantallen wisselende medewerkers hebben is het besloten vervoer zeer essentieel. Voor fietsen is de afstand te groot; een substituut is niet mogelijk. Dit maakt bedrijven afhankelijk van de Westpoortbus.
- Hoewel ondernemers de bus deels financieren ontvangt de Stichting Westpoort Bereikbaar ook geld vanuit de gemeente voor de exploitatie. Dit drukt de kosten voor de ondernemers die meedoen en maakt de continuïteit van de Westpoortbus minder kwetsbaar in het geval van vertrek van deelnemers.
- Het systeem waarbij meer deelnemers leidt tot lagere ticketprijzen voor iedereen heeft een zelfversterkend effect; het uitbreiden van het aantal deelnemers is in het belang van huidige deelnemers.
- De Westpoortbus verbindt afgelegen gebieden op het terrein met NS-station Sloterdijk en vormt zo het laatste (in de ochtend) of eerste ('s avonds) element in de vervoersketen van werknemers. Reizigers kunnen op NS-station Sloterdijk overstappen op verschillende treinen, bussen, trams en de metro – dit goed bereikbare ov-knooppunt vormt een goede 'feeder' voor de Westpoortbus en vergroot de aantrekkelijkheid van de verbinding.



Zwaktes

- Op dit moment doen 17 bedrijven mee aan de Westpoortbus. Hoewel de lijn een groot aantal passagiers vervoert is dit aantal deelnemers beperkt, gezien het grote aantal arbeidsplaatsen op Westpoort. Het geringe aantal participerende bedrijven maakt het initiatief kwetsbaar; stopt één of enkele grotere deelnemers dan nemen de kosten voor overige deelnemers automatisch toe.
- Hoewel de bussen heel wat kilometers maken op het terrein zijn de voertuigen amper herkenbaar als Westpoortbus. Recentelijk zijn van twee bussen het interieur aangepast, maar een huisstijl ontbreekt. Dit tast de zichtbaarheid van de busdienst aan; een grotere bekendheid kan mogelijk leiden tot een groter enthousiasme voor de buslijn.
- De beperkte herkenbaarheid van de Westpoortbussen beperkt ook de potentie van het systeem om het terrein en bedrijven te promoten. Bestickering van de bussen maakt ze herkenbaar, evenals de deelnemende bedrijven.

Kansen

- Een herkenbare huisstijl van de Westpoortbus leidt tot een grotere bekendheid. Daarnaast kan de bus benut worden voor promotie-doeleinden. Deelnemende bedrijven kunnen zichzelf promoten en een dergelijk initiatief draagt bij aan de uitstraling van de Westpoort.
- Wanneer Westpoort de groeiambities tot 2020 verwezenlijkt zal ook het aantal werkplekken in de havens en het verkeer hier naartoe groeien. Dit levert potentiële passagiers op voor de Westpoortbus, zeker wanneer ondernemers op het terrein zich bewust worden van de mogelijkheden die de Westpoortbus biedt.
- Een uitbreiding van de service tot Amsterdam Centraal leidt tot meer kilometers voor de bussen maar kan – zeker voor productiebedrijven waar werknemers op nachtelijke uren starten en eindigen – kansen bieden, omdat Amsterdam Centraal 's nachts meer aansluitingen biedt dan NS-station Sloterdijk.

Bedreigingen

- De gemeente Amsterdam moet sterk bezuinigen op het openbaar vervoer, en ook partijen zoals Haven Amsterdam en ORAM ontvangen minder subsidie, aldus Harm Geels. Indien de financiering vanuit de gemeente opdroogt komen de kosten van de Westpoortbus geheel voor rekening van deelnemende bedrijven. Dit drijft de ticketprijs omhoog.
- In het geval van stijgende prijzen voor tickets van de Westpoortbus is het aannemelijk dat de vraag terugvalt. Omdat de vraag deels bepalend is voor de prijs heeft een terugval in de vraag een zelfversterkend effect; de stijgende prijs leidt tot minder prijs, waardoor de tickets nog duurder worden. Indien zo een vicieuze cirkel ontstaat bestaat de kans dat deelnemers zich terugtrekken uit de Westpoortbus en het animo slinkt.
- Bedrijven met een grote faciliteit, zoals TNT op Westpoort vertrekken niet zomaar. Indien een relatief grote deelnemer aan de Westpoortbus toch besluit te verhuizen zet dit de continuïteit van de busdienst onder druk.



7.4 Conclusies

- De Westpoortbus is sterk vraag gestuurd; bussen rijden alleen wanneer bedrijven hierom vragen. Dit voorkomt onnodige kosten en lege bussen die rondrijden.
- Ondernemers op Westpoort organiseerden vanaf het begin zelf vervoer naar NS-station Sloterdijk. Op initiatief van meerdere bedrijven, het Havenbedrijf en de ORAM is dit later collectief geregeld middels de Westpoortbus.
- Drie factoren vormen de drijfveer achter succesvol besloten vervoer op Westpoort, namelijk;
 - o Een **bereikbaarheidsprobleem**; openbaar vervoer schiet tekort en het aantal ov-lijnen op het terrein is gereduceerd tot één. Een groot aantal bedrijven heeft helemaal geen ov-ontsluiting meer.
 - o Het **aantrekken en vasthouden** van personeel; de slechte bereikbaarheid per ov vormt vooral voor bedrijven met veel werknemers die op onregelmatige tijden werken een probleem om aan mensen te komen.
 - o **Interne overwegingen**; bij Starbucks speelt ook duurzaamheidsambitie een rol in de deelname aan de Westpoortbus en Nissan ziet voor- en natransport als essentieel onderdeel van de bedrijfsvoering.
- De mobiliteitsmakelaar is de centrale persoon in het besloten vervoer; hij zorgt voor afhandeling van allerlei zaken en is een transparant aanspreekpunt.
- Het besloten vervoer is vooral bedoeld voor werknemers en rijdt alleen wanneer bedrijven vervoer inkopen.
- Financieel gezien steunt de Westpoortbus voor een deel op middelen vanuit de gemeente Amsterdam. Deze gemeente moet bezuinigen wat de continuïteit van het initiatief meer kwetsbaar maakt.
- Milieu of parkeerproblemen vormen nauwelijks tot geen aanleiding voor het initiëren van de Westpoortbus, terwijl milieu wel een thema is op Westpoort en delen van het terrein kampen met een tekort aan parkeerruimte.



Hoofdstuk 8. Analyse Rieker Business Park

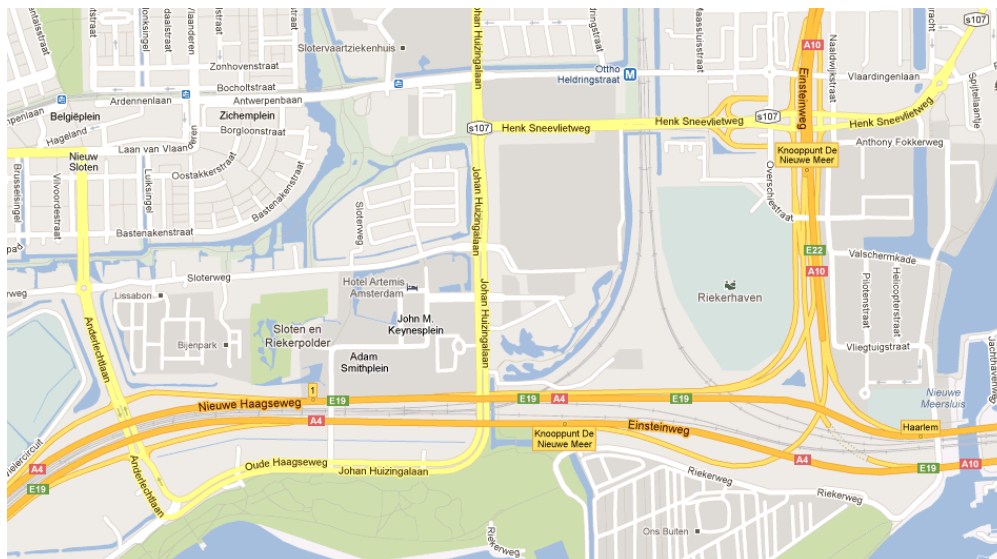


8.1 Het bedrijventerrein

8.1.1 Ligging en bereikbaarheid

Het Rieker Business Park (of kortweg RBP) is een klein kantorenpark gelegen in de oksel van het knooppunt de Nieuwe Meer in het zuidwesten van Amsterdam (Verkeer Advies, 2012a). Het gebied ontleent haar naam aan de Riekerpolder, hoort bij stadsdeel Nieuw-West en wordt omsloten door de Johan Huizingalaan, Sloterweg en Oude Haagseweg zoals te zien is in Figuur 5.1 (Ondernemersvereniging Regio Amsterdam, 2012f). Het kenmerkt zich door grootschalige kantoorgebouwen en heeft een strategische ligging in de oksel van het knooppunt De Nieuwe Meer (Colliers International, 2012). Hier komen de A4 vanuit Den Haag en Schiphol en de Ring A10 om Amsterdam bij elkaar. Daarnaast ligt het tussen de luchthaven, zakencentrum Zuidas en het centrum van Amsterdam in. De kantoorgebouwen op het terrein zijn vanaf de A4 en A10 goed zichtbaar – op deze manier vormt het RBP vanuit Schiphol een entree tot de stad (SADC, 2012b).

Figuur 5.1 – Bedrijvenpark Rieker Business Park en omgeving.



Bron: Google Maps, 2012.

De centrale ligging en zichtlocatie oefent een grote aantrekkingskracht uit op grote nationale en internationale bedrijven (Verkeer Advies, 2012a). Het is een vrij nieuw bedrijventerreinen en de laatste jaren is RBP volop in ontwikkeling; een uitbreiding van IBM en Price Waterhouse Coopers, de komst van Mexx en Atradius en het luxe viersterren Dutch Design Hotel Artemis hebben het gebied een flinke impuls gegeven (L. Oerlemans, parkmanager, 28 juni 2012; SADC, 2012b). Dit kantorenpark heeft zich ontwikkeld tot een prestigieuze internationale toplocatie en staat bekend om de hoge kwaliteit van gebouwen en openbare ruimte (Ondernemersvereniging Regio Amsterdam, 2012d). Er zijn 16 grote internationale bedrijven gevestigd – waaronder IBM – met ruim 12.000 werknemers in het gebied. In totaal (inclusief nationale bedrijven) zijn op het Rieker Business Park dertig bedrijven gevestigd met in totaal ruim 16.000 medewerkers (Ontspits, 2012). Het John M. Keynesplein vormt het centrum van het park.



Dankzij de ligging van het RBP aan de A4 en de Ring A10 is de locatie uitstekend per auto beschikbaar. Er zijn aansluitingen ten westen (A4) en noordoosten (Ring A10) van het kantorenpark waardoor het autoverkeer van en naar het kantorenpark niet via één aansluiting wordt afgewikkeld maar zich kan spreiden over twee aansluitingen. Beide verbindingen kampen met congestie gedurende de spitsuren – de Ring A10 ook daarbuiten, vanwege werkzaamheden. Congestie op de omringende wegen verslechtert de autobereikbaarheid van het Rieker Business Park.

Er zijn twee bushaltes op het terrein. Ondanks dat er regulier openbaar vervoer over het kantorenpark rijdt (zie Figuur 5.2) – waaronder bussen van GVB en Arriva vanuit Amsterdam en de regio naar Schiphol (Ondernemersvereniging Regio Amsterdam, 2012d) – is de bereikbaarheid van Rieker Business Park niet goed, aldus Verkeer Advies (2012a). ORAM beoordeelt de bereikbaarheid zelfs als “ver onder de maat” (Ondernemersvereniging Regio Amsterdam, 2012f). Het dichtstbijzijnde NS-station is Amsterdam Lelylaan, op 2,5 kilometer van het John M. Keynesplein. De ingang van metrostation Henk Sneevlietweg ligt op 1 kilometer van het kantorenpark. De Schipholboog (tussen Amsterdam CS en Schiphol) vormt in het zuiden en westen de grens van RBP maar heeft geen station. Per fiets is RBP goed bereikbaar – langs de belangrijke ontsluitingswegen ligt een gescheiden fietspad.

Figuur 5.2 – Ontsluiting met openbaar vervoer van Rieker Business Park.



Bron: Verkeer Advies, 2012a.



8.1.2 Organisatie

De hoge kwaliteit van gebouwen en openbare ruimte vormen een deel van de aantrekkingskracht die Rieker Business Park heeft op nationale en internationale bedrijven. Dit is echter een factor die zich door individuele bedrijven moeilijk laat beïnvloeden (Ondernemersvereniging Regio Amsterdam, 2012a). Ondernemersvereniging ORAM – die de belangen van de bedrijven op het kantorenpark behartigt – heeft daarom de Beheergroep Rieker Business Park opgericht (Ondernemersvereniging Regio Amsterdam, 2012f). De beheergroep bestaat uit vertegenwoordigers van bedrijven op het kantorenpark. Daarnaast zijn ook het Ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam (OGA), stadsdeel Nieuw-West, de brandweer van Amsterdam en de politie Amsterdam-Amstelland vertegenwoordigd (SADC, 2012b). Vier keer per jaar overleggen deze actoren. De beheergroep heeft als doel om het ondernemersklimaat te bevorderen. Daarnaast streeft de groep naar een schoon, leefbaar en bereikbaar bedrijventerrein. Betrokkenheid bij de bouw van nieuwe panden, de ontwikkeling van het centrale plein en de Rieker Circle Line zijn concrete activiteiten van de beheergroep.

De samenwerking tussen actoren op het terrein en het waarborgen van kwaliteit op Rieker Business Park is in mei 2012 verder geconsolideerd door de oprichting van Parkmanagementorganisatie Rieker Business Park (Ontspits, 2012). Deze belangrijke mijlpaal moet er voor zorgen dat RBP “een toplocatie wordt voor kantoren met (inter)nationale allure”, aldus Ondernemersvereniging Regio Amsterdam (2012e). Parkmanagement is geïnitieerd vanuit ORAM en moet naast de kwaliteit van de locatie ook de toenemende leegstand in het gebied tegengaan. ORAM heeft al eerder parkmanagement opgezet op de Zuidas, Schiphol en op Westpoort. In navolging van de Rieker Circle Line bestaat er breed draagvlak onder ondernemers op RBP voor een uitgebreider pakket aan parkmanagement en breidt het takenpakket uit met beheer van de openbare ruimte en veiligheid van het park.

Over het kwaliteitsniveau van dit onderhoud zijn concrete afspraken gemaakt met de gemeente Amsterdam en bedrijven op het terrein (L. Oerlemans, parkmanager, 28 juni 2012). De komst van de parkmanagementorganisatie heeft de publiek-private samenwerking tussen pandeigenaren, ondernemers en de gemeente Amsterdam verstevigd (Ontspits, 2012). In de zomer van 2012 voert het parkmanagement een analyse uit in hoeverre ondernemers het Slimmer Reizen en Het Nieuwe Werken faciliteren. Het concept Slimmer Reizen en Het Nieuwe Werken houdt in dat werknemers plaatsonafhankelijk werken; niet van negen tot vijf op kantoor maar een (deel van de) dag thuis of op een andere locatie. Daarnaast kiest men voor anders of minder reizen; trein in plaats van auto, of vanuit huis werken.

Park FacilityPartners voert het parkmanagement uit. Deze organisatie is een dochteronderneming van ORAM en is actief in de regio Amsterdam en zet zich actief in voor “het behoud en de stimulering van de concurrentiepositie van de Metropoolregio Amsterdam” (SADC, 2012a). Parkmanagement heeft als doel om te voorkomen dat locaties vervallen en tegelijkertijd om het onderscheidende karakter van bedrijventerreinen te behouden.



8.1.3 Ambitie en ontwikkeling

Het gebied is de laatste tien jaar in hoog tempo volgebouwd (SADC, 2012a). Het RBP heeft de ambitie om zich verder te ontwikkelen als internationale toplocatie. Om aantrekkelijk te blijven voor de doelgroep van (inter)nationale hoofdkantoren moet de kwaliteit op RBP gewaarborgd blijven (Ondernemersvereniging Regio Amsterdam, 2012c). Een goede bereikbaarheid en uitstraling zijn belangrijke voorwaarden voor de verdere ontwikkeling van het park (Ontspits, 2012; Ondernemersvereniging Regio Amsterdam, 2012c). Daarnaast moet het park mee kunnen bewegen wanneer de vraag naar bedrijfslocaties verandert; ORAM zorgt voor een betere afstemming tussen ontwikkelingen op het terrein en toekomstige economische ontwikkelingen. Voor een toenemend aantal panden op het terrein dreigt leegstand en de ontwikkeling van beschikbare kavels blijft achter. Daarnaast blijft het voorzieningenniveau achter (Ondernemersvereniging Regio Amsterdam, 2012e). Het gebied dreigt hierdoor in een vicieuze cirkel terecht te komen.

Na vertraging begint in het najaar van 2012 de bouw van een parkeerkelder op het Keynesplein. Dit moet het parkeerprobleem oplossen en de kwaliteit van openbare ruimte bevorderen omdat geparkeerde auto's uit het beeld verdwijnen (SADC, 2012a). Bovenop de ruimte komt een paviljoen en een waterpartij. Het parkmanagement oefent ook invloed uit op de ontwikkeling van Rieker Business Park. Door de start hiervan in mei 2012 kunnen problemen op het terrein – zoals het gebrek aan voorzieningen – worden aangepakt, aldus de Ondernemersvereniging Regio Amsterdam (2012e). De managementorganisatie breidt in de toekomst het aangeboden pakket uit met – naast de Rieker Circle Line – meer mobiliteitsdiensten zoals carsharing, e-bikes en e-scooters. Elektrische fietsen en scooters worden centraal gestald op het Keynesplein. Daarnaast wil het parkmanagement de collectieve diensten zoals besloten vervoer, beveiliging en afvalbeheer uitbreiden.

8.2 Besloten vervoer

8.2.1 Initiatief

Formeel is het kantorenpark adequaat ontsloten met het openbaar vervoer; alle adressen bevinden zich op maximaal 400 meter afstand van een ov-halte, zoals is voorgeschreven in het Programma van Eisen van de gemeente Amsterdam. De bereikbaarheid met openbaar vervoer heeft echter geen gelijke tred gehouden met de ontwikkeling van het aantal werknemers en bedrijven op het Rieker Business Park (Colliers International, 2012). Door de tekortschietende bereikbaarheid met openbaar vervoer startten een jaar na vestigingen een aantal bedrijven – onder andere IBM – met het inzetten van pendelbusjes tussen het metrostation Henk Sneevlietweg en het kantorenpark (L. Oerlemans, parkmanager, 28 juni 2012).

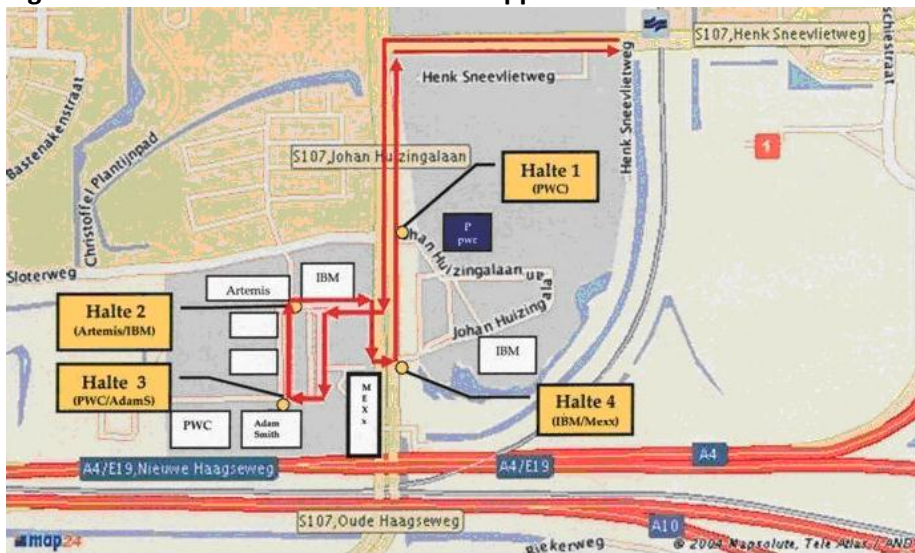
ORAM – die destijds al de belangen behartigde van bedrijven op het park – onderzocht of de behoefte aan aanvullend vervoer groter was. Om de aansluiting op openbaar vervoer voor alle bedrijven te verbeteren is op initiatief van ORAM de Rieker Circle Line opgezet; collectief busvervoer voor alle werknemers op het RBP (Verkeer Advies, 2012; Ontspits, 2012). Voor dit initiatief is de Stichting Samenwerkende Bedrijven Riekerpolder opgericht waarin zowel bedrijven als de ORAM vertegenwoordigd zijn (Verkeer Advies, 2012b). Door middel van een intentieverklaring zijn de actoren op één lijn gekomen en kwamen er middelen beschikbaar voor een besloten vervoerlijn (L. Oerlemans, parkmanager, 28 juni 2012).



De busverbinding is bedoeld voor werknemers maar is niet besloten – er is geen controle op vervoersbewijzen dus iedereen kan met de Circle Line mee. Uiteindelijk neemt het grootste deel van de bedrijven op het kantorenpark deel aan dit besloten vervoer. De bussen van de Rieker Circle Line pendelen op werkdagen tussen het metrostation Henk Sneevlietweg en de verschillende ondernemingen (Ondernemersvereniging Regio Amsterdam, 2012a). Vanaf dat metrostation zijn de NS-stations Amsterdam Lelylaan, Amsterdam Zuid en Amsterdam Centraal bereikbaar. De bussen van de Circle Line stoppen op verschillende punten, onder andere op de hoeken van het Keynesplein en bij een centrale parkeervoorziening, die fungeert als buffer zolang de parkeergarage onder het centrale plein niet gebouwd is (zie Figuur 5.3). De dienstregeling begon met één bus op het traject – momenteel rijden er drie bussen tijdens spitsuren en een bus daarbuiten. “De Circle Line kenmerkt zich door een hoge frequentie en korte wachttijden. Er worden lagevloersbussen gebruikt”, aldus Verkeer Advies (2012b). Deze bussen zijn herkenbaar aan speciale busstickers. Hierop zijn de logo’s van participerende bedrijven gedrukt (Ondernemersvereniging Regio Amsterdam, 2012g).

De wachttijd is buiten de spitsuren maximaal tien minuten. Wanneer drie bussen het traject bedienen bedraagt de wachttijd maximaal enkele minuten. Medewerkers van bedrijven op het RBP betalen niets voor gebruik van de bussen – deelnemende bedrijven en de ORAM verstrekken de nodige middelen. Sinds 2009 voert Jan de Wit Autocars B.V. het vervoer uit op de Circle Line. De Stichting Samenwerkende Bedrijven Riekerpolder heeft een contract met deze vervoerder en alle vertegenwoordigde deelnemers aan de besloten vervoerlijn. Wanneer de contractperiode van participerende bedrijven afloopt doet ORAM een nieuwe aanbesteding voor vervoer op de Circle Line. Afhandeling van klachten lopen via de parkmanager.

Figuur 5.3 – De Rieker Circle Line met stopplaatsen.



Bron: Netlijn Amsterdam, 2012.



8.2.2 Belangen en baten

De participerende bedrijven op het Rieker Business Park hebben uiteenlopende belangen bij het exploiteren van de Circle Line. Theoretisch gezien vormt de bereikbaarheid van het park geen directe aanleiding; ORAM beoordeelt de bereikbaarheid van het terrein als ondermaats, maar RBP voldoet aan het Programma van Eisen van het GVB en verschillende buslijnen stoppen op het terrein. Anders dan bedrijventerrein Medel in Tiel zijn reguliere buslijnen aanwezig.

In de praktijk levert de ontsluiting wel een bereikbaarheidsprobleem op voor de bedrijven op het RBP. De bedrijven en bedrijvigheid op het kantorenpark genereren een andere vervoersvraag dan het geval is op een industrie- of haventerrein. Op Rieker Business Park zijn internationale hoofdkantoren gevestigd in de hoogwaardige dienstverlening – deze bedrijven vragen om een hoogwaardige ontsluiting, niet alleen per auto (L. Oerlemans, parkmanager, 28 juni 2012). Om werknemers, klanten en zakelijke reizigers een optimale bereikbaarheid van de locatie te bieden zien ondernemers op het terrein de Circle Line als voorwaarde.

Participerende bedrijven op het kantorenpark zien de Rieker Circle Line als een visitekaartje voor zichzelf. “De bus is ook volledig bestickerd met de logo’s van de bedrijven. Dus het is ook een stukje promotie van het gebied. En ze vinden het ook belangrijk om deze service ook aan klanten en hotelgasten te bieden”, aldus Oerlemans (parkmanager, 28 juni 2012). Promotie van het eigen bedrijf en het park is een belangrijke reden voor bedrijven om mee te doen – de Circle Line kan gebruikt worden als een reclametool. Een dergelijke buslijn vormt een extra service naar medewerkers en klanten en straalt positief af naar buiten – ondernemers bereiken het initiatief samen.

Het Nieuwe Werken wordt voor veel werknemers op het terrein toegepast. “Ze hebben heel veel van die trolleys met laptops en dossiers”, aldus Oerlemans (parkmanager, 28 juni 2012). Deze werknemers en minder mobiele mensen moeten de bedrijven op het park makkelijk kunnen bereiken. Het laag houden van de bereikbaarheidsdrempel voor deze twee groepen vormt ook een aanleiding voor bedrijven op het terrein om te participeren in de Circle Line. Medewerkers op het kantorenpark werken vaak flexibel en op onregelmatige tijden. Omdat de besloten vervoerlijn continue rijdt op werkdagen is het RBP ook voor mensen die op onregelmatige tijden naar kantoor moeten bereikbaar.

Uit het onderzoek komt naar voren dat sociale veiligheid een derde belang is voor bedrijven. “Het is gewoon niet prettig om ’s avonds alleen over het terrein te lopen”, aldus Oerlemans (parkmanager, 28 juni 2012).



8.2.3 Toekomstperspectief

Het grootste deel van de kavels op Rieker Business Park is uitgegeven of bebouwd; het park raakt langzaam vol (Ondernemersvereniging Regio Amsterdam, 2012h). Op het terrein zijn nog een aantal lege kavels die in de toekomst mogelijk ontwikkeld kunnen worden (Colliers International, 2012). Daarnaast vindt op een deel van het bedrijvenpark in de toekomst herontwikkeling plaats van bestaande bebouwing (SADC, 2012b). Nieuwe bebouwing leidt waarschijnlijk tot een groter aantal medewerkers op het kantorenpark en meer vraag naar vervoer. Het parkmanagement kijkt hoe deze extra vraag in de toekomst wordt gefaciliteerd. Zoals aangegeven verkent de parkmanager de mogelijkheden van een uitgebreider pakket aan diensten. Naast de Rieker Circle Line kunnen ook auto's, fietsen en scooters ter beschikking komen van bedrijven op het park (Ondernemersvereniging Regio Amsterdam, 2012d). Tegelijkertijd lijkt de toenemende leegstand in de regio een bedreiging voor meer vervoer op het terrein.

Een uitbreiding van de bestaande besloten vervoerlijn ligt ook voor de hand. Door de bezuinigingen van gemeenten en regio's komt de bereikbaarheid van bedrijventerreinen steeds meer in het geding; de gemeente Amsterdam moet tussen 2013 en 2017 ongeveer 70 miljoen euro per jaar bezuinigen op het openbaar vervoer in de stad (Ondernemersvereniging Regio Amsterdam, 2012d). De verwachting is dat ook buslijnen op en rondom het RBP verlegd of opgeheven worden. "Er wordt nu erg wordt gekort op het openbaar vervoer aan zich. Daardoor ontstaan heel veel gaten (in het netwerk, red.) en zijn we genooddaakt om het besloten vervoer eigenlijk nog meer uit te gaan breiden. Terwijl dat (openbaar vervoer, red.) eigenlijk een gemeentetaak is", aldus L. Oerlemans (parkmanager, 28 juni 2012). De Circle Line is een eigen initiatief geweest en ontvangt geen subsidie van de gemeente Amsterdam. Wanneer het besloten vervoer een groter gebied gaat bedienen tast de ORAM mogelijkheden af om dit in combinatie met de gemeente te financieren. ORAM onderzoekt momenteel de mogelijkheden om de Rieker Circle Line te verlengen tot NS-station Lelylaan (SADC, 2012a). De elektrisch aangedreven wagens van *tax-E* (of *Taxi Electric*) zorgen voor de verbinding naar Schiphol (L. Oerlemans, parkmanager, 28 juni 2012).

De aanleg van de "Schipholvariant" leidt in de toekomst mogelijk tot een structurele verbetering van de bereikbaarheid van Rieker Business Park met openbaar vervoer. Het kantorenpark ligt in het hart van de "Amsterdam Airport Corridor", een kennis- en dienstenas tussen de Zuidas, Schiphol en Hoofddorp. "Dit concept gaat uit van een optimaal stedelijk milieu, waarin wonen, werken en ontspannen sterk met elkaar vervlochten zijn", aldus de Ondernemersvereniging Regio Amsterdam (2012i). In dit kader ziet de Stadsregio Amsterdam ook het verbeteren van ov-verbindingen in dit gebied als essentiële voorwaarde. De metro heeft de voorkeur als versterkende ov-verbinding en de regio heeft plannen om het bestaande metronet uit te breiden naar Schiphol. Een mogelijkheid hiervoor is uitvoering van de "Schipholvariant", waarbij een metrostation op RBP noodzakelijk is om de bereikbaarheid van dit gebied te garanderen.



8.3 SWOT

Sterktes

- De Rieker Circle Line is volledig onafhankelijk van subsidies vanuit de gemeente. De aangekondigde bezuinigingen op het openbaar vervoer in Amsterdam treffen de besloten vervoerlijn niet direct.
- Op het RBP zijn een aantal grote (inter)nationale bedrijven gevestigd. Deze bedrijven zien de Rieker Circle Line als noodzakelijke en wenselijke service naar medewerkers en klanten. Daarnaast beschikken zulke bedrijven over een ruimere begroting dan kleinere ondernemers. De kans dat de financiële ondersteuning vanuit de ondernemers op RBP afneemt of stopt waardoor de Circle Line verdwijnt is relatief klein.
- De tevredenheid van medewerkers en deelnemers over de busverbinding leidde al een aantal maal tot verlening van de dienstverlening. Deze tevredenheid vormt een kracht achter het bestaan en de toekomst van de lijn.
- De beperkte lengte van de Rieker Circle Line heeft een positieve impact voor de frequentie waarop haltes worden bediend. Zelfs wanneer er met één bus wordt gereden is de wachttijd ongeveer tien minuten; in de spitsuren met drie bussen slechts enkele minuten. Deze hoge frequentie en korte wachttijden leiden tot een grote betrouwbaarheid van de dienstverlening. Bij bussen van het GVB moeten passagiers meestal een tijd wachten totdat de bus op gezette tijden vertrekt. De bus op RBP stopt om de paar minuten – dit verlaagt de drempel om gebruik te maken van deze lijn. Dit stimuleert het gebruik en de populariteit van de lijn.

Zwaktes

- De Rieker Circle Line ontvangt geen subsidie van de gemeente Amsterdam; bedrijven op het kantorenpark financieren de exploitatie van de buslijn grotendeels. Dit maakt het relatief duur voor bedrijven om mee te doen aan dit initiatief.
- Bussen rijden uitsluitend door de week van 7:00 uur tot 19:30 uur. In het weekend draait de Rieker Circle Line niet. Waarschijnlijk maakt de meerderheid van medewerkers op werkdagen binnen de tijdslot gebruik van de buslijn; het gaat om een kantorenpark. Enkele functies binnen bedrijven – zoals schoonmakers en bewaking – vinden ook buiten de reguliere tijden plaats. Voor deze groepen en andere medewerkers die zeer vroeg, laat of in het weekend van de bus gebruik willen maken (zoals flexwerkers) is dit niet mogelijk.
- De buslijn is op één metrostation georiënteerd, terwijl het aannemelijk is dat medewerkers ook via andere haltes of stations reizen, zoals met de trein naar NS-station Lelylaan of Amsterdam Zuid. De exclusieve bediening van metrostation Henk Sneevlietweg betekent voor een deel van de gebruikers een extra overstap in hun woonwerkketen.

Kansen

- De uitbreiding van de Rieker Circle Line naar mogelijk NS-station Lelylaan biedt een kans om meer passagiers te vervoeren zonder dat reistijd sterk toeneemt of de frequentie afneemt.
- In potentie kan de Circle verder worden uitgebreid dan naar NS-station Lelylaan alleen. Als door de bezuinigingen op het openbaar vervoer meer lijnen in Amsterdam-West verdwijnen kan de buslijn aan een grotere vervoersbehoefte voldoen dan momenteel gebeurt.



Naast metrostation Henk Sneevlietweg en mogelijk NS station Lelylaan kan de Rieker Circle Line een breder aantal bestemmingen aandoen, zoals het Slotervaartziekenhuis op de route naar NS station Lelylaan (de lagevloers bussen die rijden zijn geschikt voor minder mobiele passagiers) en bedrijventerrein de Schinkel en de Zuidas op de route naar NS station Amsterdam Zuid.

- Wanneer Amsterdam de metro doortrekt naar Schiphol en Rieker Business Park een halte krijgt is het niet waarschijnlijk dat deze centraal op het terrein komt te liggen – logischer is een halte in het midden van de A4, ten zuiden van het kantorenpark op het viaduct over de Johan Huizingalaan. In dat geval vinden deelnemende bedrijven de loopafstand tot een metrohalte nog steeds te lang vinden. De Circle Line kan dan ook dit nieuwe metrostation aandoen.
- Gezien de bezuinigingen en slechte ervaringen met de aanleg van de Noord/Zuidlijn laat uitvoering van de Schiphollijn waarschijnlijk nog jaren op zich wachten. Voor openbaar vervoer is binnen het kader van de “Amsterdam Airport Corridor” een sleutelrol weggelegd. De Rieker Circle Line opereert in het hart van het Corridor-gebied en kan door uitbreiding van lijnen naar bijvoorbeeld de Zuidas en Schiphol een centrale rol spelen in de bereikbaarheid per openbaar vervoer in het beoogde gebied. Daarmee verkrijgt het RBP een directe verbinding met de luchthaven Schiphol en ontstaat een alternatief voor de duurdere tax-E verbinding.

Bedreigingen

- De uitgestelde inrichting van het Keynesplein levert waarschijnlijk hinder op voor de bussen van de Rieker Circle Line. Daarnaast gebruiken de bussen van Arriva naar de Zaanstreek en Schiphol het plein nu als rangeerterrein wat de doorgang van het besloten busvervoer verhindert en er soms toe leidt dat niet alle haltes kunnen worden bediend.
- Wanneer de metro naar Schiphol wordt doorgetrokken met een station op een centrale locatie op RBP of op een minimale afstand vervalt de noodzaak van de Rieker Circle Line.
- Het parkmanagement onderzoekt mogelijkheden om het geboden dienstenpakket uit te breiden met onder andere fietsen en scooters. Gezien de geringe afstand tussen het kantorenpark en metrostation Henk Sneevlietweg kan een uitbreiding met zulke vervoermiddelen een kannibaliserend effect hebben op de Rieker Circle Line zelf. Een kilometer tussen metrostation en werkplek is eenvoudig te overbruggen op de fiets. De aantrekkelijkheid van dit alternatief groeit wanneer ook de stallingsfaciliteiten op het terrein en bij de metro verbeteren.
- Metrolijn 50 tussen Gein en de Isolatorweg is de ‘feeder’ van de Rieker Circle Line – passagiers bereiken de buslijn via deze metroverbinding. De gemeente geeft aan dat overbezuinigingen ook de metro treffen. Wanneer de frequentie van treinen op lijn 50 afneemt wordt ook de ‘start’ van de Rieker Circle Line minder bereikbaar en minder aantrekkelijk.
- De leegstand van kantoorpanden in de regio Amsterdam neemt toe, ook op RBP. Dit tast de aantrekkelijkheid van het kantorenpark aan, evenals het (potentiële) draagvlak voor besloten vervoer. Indien de aantrekkelijkheid van het kantorenpark verder afneemt bestaat de mogelijkheid dat grote bedrijven – ‘draggers’ van de Circle Line – naar elders verhuizen. Bij een gelijkblijvend kwaliteitsniveau stijgen in dat geval de kosten voor overige deelnemers waardoor het draagvlak voor de verbinding afkalft.



8.4 Conclusies

- De Rieker Circle Line is een vraag gestuurd initiatief; ondernemers op RBP ondervonden een bereikbaarheidsprobleem en hebben zelf initiatief genomen. Dit is later door ORAM naar een hoger niveau getild met ondersteuning van grote bedrijven op het terrein. De noodzaak die bedrijven zelf voelden zorgen in combinatie met de intensieve samenwerking op het terrein de basis voor succes van de Circle Line.
- Drie factoren vormen de drijfveer achter succesvol besloten vervoer op RBP, namelijk;
 - o Een **bereikbaarheidsprobleem**; openbaar vervoer schiet tekort,
 - o Gevoel van **sociale onveiligheid** op het terrein,
 - o Kansen voor het **imago**; extra service voor bezoekers, hotelgasten en medewerkers en daarnaast promotie van het terrein en het eigen bedrijf (middels stickers).
- De samenwerking achter de Rieker Circle Line is stevig geconsolideerd en gecoördineerd door de ORAM; de symbiotische relatie tussen betrokken actoren en korte lijnen zorgt voor een afgestemd aanbod van vervoer.
- Het vervoer is hoogfrequent dus sluit aan bij behoeften van hoogwaardige dienstverlenende bedrijven met medewerkers die Het Nieuwe Werken in de praktijk brengen.
- Financiering komt niet vanuit gemeente maar vanuit de betrokken actoren zelf. Dit leidt tot een stabiel serviceniveau en minimale gevoeligheid voor externe schokken, zoals bezuinigingen in het openbaar vervoer.
- Milieu of parkeerproblemen vormen geen aanleiding voor het initiëren van besloten vervoer op Rieker Business Park.



Hoofdstuk 9. Analyse Medel



9.1 Het bedrijventerrein

9.1.1 Ligging en bereikbaarheid

Bedrijvenpark Medel ligt in Midden-Nederland, gesitueerde in de regio Rivierenland in het westelijke deel van de provincie Gelderland. Het bedrijvenpark ligt voor een deel op grondgebied van de gemeente Tiel – een ander deel valt onder de gemeente Neder-Betuwe. De westzijde van het terrein wordt begrenst door het Amsterdam-Rijnkanaal terwijl de Betuweroute gebundeld met de autosnelweg A15 de zuidgrens vormt (zie Figuur 6.1). Aan de noordzijde stroomt de Linge. Het bedrijventerrein is sinds 2002 in ontwikkeling en heeft een bovenregionaal karakter (J. Eerens, projectdirecteur Medel, 17 juli 2012). Er zijn 39 bedrijven gevestigd (plus een bedrijfsverzamelgebouw) waar 2.500 mensen werkzaam zijn. Grote bedrijven op het terrein zijn onder andere Lidl (met hun distributiecentrum), Vonk (op de grootste kavel van Medel I) en Kuehne + Nagel. Voor de toekomst is een uitbreiding voorzien westelijk van het huidige bedrijvenpark (*Medel I*), namelijk *Medel II*. Dit tweede park moet net zo groot worden als het bestaande terrein – qua oppervlakte verdubbelt Bedrijvenpark Medel dan en biedt het werk aan 3.500 mensen (Bedrijventerrein, 2011). Medel is één van de drie grote bedrijventerrein in Tiel; aan de overzijde van het Amsterdam-Rijnkanaal ligt het bedrijventerrein Kellen en ten zuiden van de A15 het terrein Latenstein.

Figuur 6.1 – Bedrijvenpark Medel en omgeving.



Bron: Google Maps, 2012.

Dankzij de ligging aan de A15 is Bedrijvenpark Medel uitstekend per auto bereikbaar (J. Eerens, projectdirecteur Medel, 17 juli 2012). Verkeer van en naar het bedrijventerrein rijdt via de afslag Echteld/N323 in het oosten van Tiel. Met het oog op de voorgenomen uitbreiden van het bedrijvenpark is de aansluiting op de A15 aangepast; op- en afritten zijn verbreed en verlengd. De ontsluitingsweg rondom het terrein (parallel aan de A15 en het Amsterdam-Rijnkanaal) heeft een gescheiden, rood geasfalteerd fietspad. Over de sluizen, tot aan de bebouwde kom van Tiel ligt ook een gescheiden fietspad. Beperkende factor is de relatief grote afstand naar de bebouwde kom van Tiel – deze ligt tussen de 3 en 5 kilometer. Tien tot vijftien procent van de werknemers op Medel woont in Tiel – de rest woont in de regio (Bedrijventerrein, 2011).



Het NS-station in Tiel is het meest dichtstbijzijnde ov-knooppunt. De afstand tussen het bedrijvenpark en het station varieert van 4,5 tot 6,5 kilometer. Bedrijvenpark Medel is vanaf 2002 ontwikkeld in het buitengebied van Tiel zonder bestaande ontsluiting per openbaar vervoer (J. Eerens, projectdirecteur Medel, 17 juli 2012). De ontwikkeling van Medel zou leiden tot problemen op de A15 – op termijn is de aansluiting niet voldoende om al het verkeer af te wikkelen wanneer het aantal werknemers op het terrein de 3.500 bereikt (Kennisplatform Verkeer en Vervoer, 2008).

9.1.2 Organisatie

Nieuwe bedrijven op het terrein zijn verplicht om deel te nemen aan het parkmanagement (Bedrijventerrein, 2011; J. Eerens, projectdirecteur Medel, 17 juli 2012). Bedrijven zijn daarnaast verplicht lid van de Coöperatie Medel. Het parkmanagement op het terrein is een initiatief van Industrieschap Medel, een samenwerking van de gemeenten Tiel en Neder-Betuwe. Het Industrieschap is ingericht als projectteam met daarin bestuurders uit beide gemeenten vertegenwoordigd. Het doel hiervan is om duurzaam beheer te voeren op het park. Financiële middelen betreft het Industrieschap uit de verkoop van grond (3,12 euro per vierkante meter als instapbijdrage) en een jaarlijkse contributie, eveneens bepaald per vierkante meter.

Leden van de coöperatie bepalen ieder jaar het gewenste kwaliteitsniveau op het terrein – gevestigde bedrijven hebben directe invloed op de jaarlijkse contributie (J. Eerens, projectdirecteur Medel, 17 juli 2012). Het Industrieschap wendt de middelen aan voor onder andere;

- Onderhoud en bewegwijzering op het terrein,
- De parkmanagementorganisatie,
- Beveiliging van Medel,
- Onderhoud van groen op het terrein en klein onderhoud aan wegen.

9.1.3 Ambitie en ontwikkeling

Onder andere door de huidige economische tegenwind zijn de uitbreidingsplannen uitgesteld. Het huidige bedrijvenpark, Medel I, is echter bijna volledig uitgegeven. “Ondanks de crisis loopt de gronduitgifte nog steeds heel goed”, zo blijkt uit de case study van Bedrijventerrein (2011, pp. 90). Een mogelijke verklaring hiervan is de aard van de bedrijvigheid. Het grootste deel van Medel bestaat uit grote kavels waar nationale en internationale bedrijven zich vestigen maar het terrein vormt ook een opvangfunctie voor het omringende Rivierenland. Voornamelijk bedrijven in de logistieke sector (60 tot 65 procent) maar ook de (internationale) handel, bouw en productiebedrijven vinden een plek op het terrein. Kantoren zijn er op Medel nauwelijks; het is een bedrijven- en geen kantorenpark. Dit is ook niet de ambitie van het Industrieschap; “Wij moeten niet pretenderen een hoogwaardig kenniscentrum te willen worden”, aldus J. Eerens (projectdirecteur Medel, 17 juli 2012).

Aan de rand zijn kleinere kavels gereserveerd voor kleinere bedrijven en starters zodat regionale bedrijven kunnen doorgroeien op Medel (J. Eerens, projectdirecteur Medel, 17 juli 2012). Omdat juist deze groep bedrijven door het economische klimaat minder snel geneigd is om te verhuizen naar een nieuwe locatie is er het plan om meerdere kleine kavels samen te voegen tot grotere oppervlakten. Bij de invulling van het terrein is er aandacht voor werkgelegenheid; de eis is minimaal dertig tot vijftig arbeidsplaatsen per hectare.



9.2 Besloten vervoer

9.2.1 Initiatief

Gezien de slechte bereikbaarheid van Bedrijvenpark Medel met openbaar vervoer ontwikkelde het Industrieschap samen met VCC Oost (een onafhankelijke stichting die adviseert op gebied van mobiliteit) een mobiliteitsnotitie (J. Eerens, projectdirecteur Medel, 17 juli 2012). Hierin werden verschillende maatregelen voorgesteld die Medel kon treffen om de bereikbaarheid te verbeteren. Een van de maatregelen is openbaar vervoer. Het Industrieschap is in overleg gegaan met de regionale openbaar vervoerder Arriva maar verleggen van lijnen ten gunste van Medel bleek niet haalbaar. Door een verlegging neemt de lengte van de lijn toe waardoor het bestaande aantal bussen niet toereikend is – de verwachte extra reizigers compenseren de inzet van een extra bus niet. In oktober 2006 ging een besloten vervoersdienst met twee achtpersoonsbussen van start tussen het bedrijvenpark en NS-station Tiel; sinds 2007 heet deze verbinding de Medelbus (Kennisplatform Verkeer en Vervoer, 2008). De pilotfase duurde twee jaar.

Het Industrieschap financierde de Medelbus voor vijftig procent – de andere helft kwam vanuit de provincie Gelderland (J. Eerens, projectdirecteur Medel, 17 juli 2012). Het budget was niet voldoende om de kosten te dekken. In samenwerking met het CWI in Tiel is hierop een werkgelegenheidsproject is gestart om de personeelskosten te drukken. De kosten voor personeel maken een relatief groot deel van de begroting uit. Langdurig werklozen uit de gemeente Tiel kregen van het Industrieschap en Arriva de kans om de buslijn te bedienen en tegelijkertijd een opleiding te krijgen tot buschauffeur (Bedrijventerrein, 2011).

Na een positieve evaluatie van de eerste pilot volgde een tweede termijn voor de Medelbus. In beginsel was de dienst exclusief voor werknemers op bedrijvenpark Medel – alleen reizigers die werkzaam zijn bij aangesloten bedrijven hebben toegang tot de dienst (VCC Oost, 2011; J. Eerens, projectdirecteur Medel, 17 juli 2012). De Medelbus is gestart als besloten (collectief) vervoer. Sinds december 2010 is de lijn omgevormd tot openbaar vervoer. Een deel van het traject – zoals weergegeven in Figuur 6.2 – ligt in de bebouwde kom van Tiel en bedient een klein deel van bedrijventerrein Kellen, ten westen van het Amsterdam-Rijnkanaal. Ook niet aan Medel verbonden reizigers stappen op de bus in deze gebieden aan de buslijn, bijvoorbeeld om van bedrijventerrein Kellen naar het NS-station Tiel te reizen. Als gevolg van deze ontwikkeling wensen bedrijven op Bedrijvenpark Medel niet meer financieel bij te dragen aan de exploitatie van de buslijn. De kosten komen nu voor rekening van de provincie.



Figuur 6.2 – Routing van de Medelbus.



Bron: VCC Oost, 2011, pp. 8.

De bezettingscijfers van de Medelbus zijn laag (VCC Oost, 2011). Op jaarbasis maken tussen de 15.000 en 16.000 passagiers gebruik van de Medelbus. Dit betekent dat er per spits op een werkdag 30 tot 35 passagiers in de bus zitten (J. Eerens, projectdirecteur Medel, 17 juli 2012). Van alle werkzame personen op het bedrijventerrein maakt minder dan 2 procent dagelijks gebruik van de buslijn. Het voornemen is om de Medelbus op te nemen in de reguliere dienstregeling van Arriva. De aanbesteding van het openbaar vervoer in de regio Rivierland is uitgesteld van 2011 naar 2012 – de Medelbus is niet opgenomen in deze aanbesteding.

9.2.2 Belangen en baten

Bedrijven op Medel hebben een aantal belangen bij het exploiteren van de Medelbus. Een scenario zonder Medelbus zou voor alle bedrijven op het terrein direct een bereikbaarheidsprobleem opleveren. Voor klanten en (potentiële) werknemers die niet over een auto beschikken is het terrein zonder de buslijn onbereikbaar, aldus J. Eerens (projectdirecteur Medel, 17 juli 2012). Het beschikken over openbaar vervoer is voor bedrijven op Bedrijventerrein Medel belangrijk om personeel aan te trekken. Dit geldt ook voor stagiaires en starters; deze groep beschikt vaak (nog) niet over een rijbewijs of auto. “Voor deze jongere mensen heeft de Medelbus zijn functie al bewezen. We krijgen nu meer aanbod van sollicitanten die bijvoorbeeld in Utrecht of Gelderland wonen. Zij komen met de trein en gaan dan met de bus mee”.

De Medelbus is niet uitsluitend in het belang van personeelwerving voor bedrijven op het park. Bedrijven zien de verbinding per openbaar vervoer ook als extra service richting klanten en werknemers (J. Eerens, projectdirecteur Medel, 17 juli 2012). Dit breidt het aantal modaliteiten waarmee klanten en personeel bedrijven op Medel kunnen bereiken uit waardoor de bereikbaarheid verbetert. Daarnaast vormt een initiatief als de Medelbus een visitekaartje van het bedrijventerrein. Andere bedrijventerreinen die worstelen met een bereikbaarheidsprobleem kijken daarnaast naar Medel als voorbeeld; “Wij hebben daarvoor (de Medelbus, red.) veel waardering gekregen vanuit andere bedrijventerreinen”, aldus J. Eerens (projectdirecteur Medel, 17 juli 2012). Op de beurt van het parkmanagement vormt de Medelbus weer een extra service aan de bedrijven op het park.



Een spillover-effect van de Medelbus is een reductie van de parkeerbehoefte op het bedrijvenpark (J. Eerens, projectdirecteur Medel, 17 juli 2012). Parkeren op de openbare weg in Medel is verboden – bedrijven moeten zorgen voor voldoende parkeerplaatsen. Wanneer het aanbod van auto's de parkeercapaciteit overstijgt parkeren medewerkers en bezoekers alsnog op de openbare weg. Dit bemoeilijkt het manoeuvreren voor (vracht)wagens en hindert de bedrijven. "Voor hun is het van wezenlijk belang dat een gedeelte van het personeel op een andere manier dan met de auto naar het werk komt en kan komen", aldus J. Eerens (projectdirecteur Medel, 17 juli 2012). "Dat kan gezamenlijk rijden zijn wat nu al gebeurt en daar is een bus een welkome aanvulling op".

Naast de bedrijven op park Medel hebben ook de gemeente Tiel en Arriva voordeel bij de Medelbus. Gezien de personeelskosten van de buslijn besloot het parkmanagement samen met het CWI, het Werkgevers Adviespunt Rivierenland en Arriva langdurig werklozen uit Tiel de busjes te laten besturen (Bedrijventerrein, 2011). Tegelijkertijd volgen de werklozen een opleiding tot buschauffeur bij Arriva, waarvan de gemeente Tiel de eerste drie maanden bekostigt met behoud van uitkering (J. Eerens, projectdirecteur Medel, 17 juli 2012). Na deze termijn neemt het Industrieschap de opleidingskosten over. "Het is een uniek werkgelegenheidsproject. Inmiddels zijn er negen chauffeurs doorgestroomd naar busmaatschappij Arriva" (Bedrijventerrein, 2011, pp. 97).

9.2.3 Toekomstperspectief

Omdat op dit moment ook passagiers van de bus gebruik maken die niet werkzaam zijn op Medel hebben de bedrijven op het terrein de financiering stopgezet. De kosten komen nu volledig voor rekening van de provincie Gelderland (J. Eerens, projectdirecteur Medel, 17 juli 2012). Mogelijk verandert dit wanneer de buslijn exclusief voor werknemers van Medel toegankelijk wordt gemaakt door bijvoorbeeld invoering van een Medelpas. De toekomst van de Medelbus is echter onzeker.

Het provinciale budget voor vervoer krimpt de komende jaren sterk. Tegelijkertijd zijn de risico's van het opheffen van de Medelbus groot, zo concluderen VCC Oost (2011) in hun onderzoek naar de Medelbus. De provincie verlegt de blik naar voortzetting van de lijn na 2013. Gedacht wordt aan het ontsluiten van de twee andere bedrijventerreinen in Tiel, Kellen en Latenstein. Kellen heeft ongeveer de omvang van Medel en biedt een "zeer groot potentieel vervoersgebied". De ontsluiting per openbaar vervoer is er echter zeer beperkt. Een aantal bedrijven op het terrein geeft aan de mogelijkheden van collectief vervoer te willen verkennen. Door een beperkte uitbreiding van de Medelbus naar Kellen kunnen veel meer medewerkers worden bediend. "Daarom ligt een onderzoek naar uitbreiding en een gezondere exploitatie van de Medelbus voor de hand", aldus het behoefteonderzoek van VCC Oost (2011). Hiertoe heeft VCC Oost gesprekken gevoerd met zes stakeholders in Rivierenland, namelijk het Industrieschap Medel, Ondernemers Coöperatie Tiel, de gemeente Tiel, de Regio Rivierenland, Arriva en de provincie Gelderland.

Het Industrieschap Medel ziet meer passagiers als enige oplossing om de Medelbus voort te laten bestaan – "zij willen natuurlijk meer klanten hebben anders sluiten ze het helemaal", aldus Eerens. Daarom start in september een actie om het bewustzijn van de buslijn onder werknemers te vergroten, "waarbij bedrijven worden gepusht om een aantal zaken door te geven aan personeel, zoals 'de Medelbus blijft rijden'".



Daarnaast is ook aandacht voor de reiskostenvergoedingen vereist. Het Kunduz-akkoord leidt tot onduidelijkheid over deze regelingen – dit heeft indirect een negatief effect op de zekerheid rondom de Medelbus; wanneer de vergoeding voor openbaar vervoer belast wordt neemt het gebruik van de lijn waarschijnlijk af.

Naast het verleggen, verlengen en promoten van de buslijn ziet het Industrieschap nog een andere mogelijkheid om de exploitatie van de Medelbus gezonder te maken. “Zeker in de rustige uren zou je ook mensen van het station naar het ziekenhuis kunnen brengen”, aldus J. Eerens (projectdirecteur Medel, 17 juli 2012). De vervoersvraag op Medel concentreert zich in de spitsuren en rond het middaguur. Dit maakt voor de personeelskosten niet uit – chauffeurs besturen de bus een hele dag.

9.3 SWOT

Sterktes

- De sterke samenwerking van actoren op Medel. Het Industrieschap, Coöperatie Medel en het parkmanagement creëren samen gunstige condities voor een initiatief als de Medelbus. Er is autoriteit en budget om de buslijn te financieren en belangen van de ondernemers zijn gebundeld. Ondernemers hebben daarnaast inspraak in de middelen die zij aanwenden om zaken op en rondom Medel te bekostigen. Als bedrijven individueel of via de gemeente vervoersinitiatieven ontplooiën is “de weg een stuk langer”, aldus J. Eerens (projectdirecteur Medel, 17 juli 2012).
- De provincie als aanjager van de Medelbus. De door de provincie Gelderland voorziene bereikbaarheidsproblemen op Bedrijvenpark Medel waren deels aanleiding voor de ontwikkeling van een mobiliteitsvisie waaruit de Medelbus ontstond. Ook draagt de provincie (een deel van) de financiering van de busverbinding.

Zwaktes

- De beperkte bezettingsgraad van de Medelbus. Ondanks de looptijd van een aantal jaar is de bezettingsgraad van de buslijn relatief beperkt, wat leidt tot een ongezonde exploitatie.
- De minibusjes die rijden op de lijn zijn beperkt toegankelijk voor minder mobiele passagiers. Dit beperkt de mogelijkheden om andere bestemmingen te bedienen zoals een ziekenhuis.

Kansen

- Uitbreiding van bestemmingen. Zoals verwacht in de toekomst is het ontsluiten van bedrijventerrein Kellen een manier om de bezettingsgraad te verhogen en de exploitatie van de lijn gezonder te maken.
- Buspas voor reizigers. Hiermee kunnen uitsluitend medewerkers van Medel (en in de toekomst mogelijk andere bedrijventerreinen) gebruik maken van de busdienst. Dit voorkomt werknemers die niet meer mee kunnen en passagiers die niet op Medel werken. Omdat de Medelbus nu vrij toegankelijk is weigeren bedrijven mee te betalen – door exclusiviteit voor werknemers verandert dit mogelijk.
- Promotie van de Medelbus. Een groter bewustzijn van de haltes nabij bedrijven, de prijzen en de reistijden leidt tot een grotere bekendheid en een beter gebruik van de Medelbus.

Bedreigingen

- Uitbreiding van bestemmingen. Dit vormt een serieuze kans als de dienstverlening naar Medel niet te lijden heeft onder verlenging en verlegging van de lijn. Indien de reistijd sterk toeneemt zal de aantrekkelijkheid van de lijn voor Medel afnemen en daarmee de aantrekkelijkheid.



- Allocatie van budget. De provincie Gelderland financiert nu de gehele Medelbus. Wanneer de middelen van de provincie kleiner worden kan dit ten koste gaan van de buslijn. Ook wanneer de corporatie weer (mee)betaalt kunnen bedrijven op Medel besluiten om minder of geen middelen toe te wijzen aan de Medelbus.

9.4 Conclusies

- De Medelbus ontstond vanuit actoren rondom het terrein; de provincie voorzag bereikbaarheidsproblemen en zocht naar een oplossing voor het toenemende autoverkeer. Een oplossing is uitgewerkt met Coöperatie Medel.
- Drie factoren vormen de drijfveer achter succesvol besloten vervoer op RBP, namelijk;
 - o Een **bereikbaarheidsprobleem**; openbaar vervoer is afwezig op en rondom Medel,
 - o Het **aantrekken van personeel**, met name werknemers van verder weg en stagiaires of starters zonder auto,
 - o Kansen voor het **imago**; de Medelbus is een extra service voor werknemers en bezoekers en vormt een goed visitekaartje voor het terrein.
- De centrale rol van Coöperatie Medel in het besloten vervoer en het budget waarover zij beschikken vormt een sterk fundament onder het initiatief.
- Aanbod van vervoer is niet afgestemd op de vervoersbehoefte op het terrein – een reserveringssysteem zoals op Westpoort ontbreekt, het principe ‘vol is vol’ gaat op.
- Door de financiële contributie van bedrijven aan de coöperatie blijft deze ook in de toekomst over voldoende middelen beschikken; de provincie die de buslijn nu financiert moet sterk bezuinigen wat de continuïteit van de Medelbus kwetsbaar maakt.



Hoofdstuk 10. Conclusie

Dit hoofdstuk vormt het slot van het onderzoek. Er wordt een antwoord gegeven op de centrale vraag. De conclusie wordt besloten met beperkingen en aanbevelingen.

10.1 Conclusies

“Welke factoren bepalen het succes van besloten vervoer naar bedrijventerreinen?”

Zo luidt de centrale vraag in dit onderzoek. Aan de hand van de deelvragen wordt in deze conclusie getracht een antwoord te geven op de centrale onderzoeksvraag.

De eerste deelvraag is “Wat is de theoretische achtergrond betreffende openbaar en besloten vervoer naar bedrijventerreinen?”. Wat als eerste opvalt is de beperkte aandacht in de literatuur voor besloten vervoer in het algemeen. Veel voorbeelden betreffen kleinschalige initiatieven met vervoer wat nog het meest lijkt op een taxi en slechts weinig literatuur richt zich specifiek op besloten vervoer naar bedrijventerreinen. Over openbaar vervoer is veel bekend in de literatuur. De relatie tussen openbaar vervoer en bedrijventerreinen is in de literatuur echter beperkt. Er bestaat een strikte scheiding tussen openbaar en besloten vervoer en het economische en maatschappelijke belang van openbaar vervoer is onomstreden. Deze vorm van vervoer speelt ook een grote rol in het woon-werkverkeer van Nederlanders. Het belang van besloten vervoer is minder duidelijk en minder onderzocht. Een mogelijke oorzaak hiervan is de vaak onscherpe definitie van dit vervoerssysteem of de onderschatte mogelijkheden hiervan.

De tweede deelvraag luidt “Hoe is het vervoersbeleid van bedrijven en overheden, en welke impact heeft dit op openbaar en besloten vervoer?”. Een duidelijke trend in het vervoersbeleid van de overheid is een terugtrekking van het Rijk en meer taken en verantwoordelijkheden voor de decentrale overheden in de regio, ook omdat zij de vervoersvraag in hun gebied beter kunnen inschatten. In dit kader vinden ook de aanbestedingen plaats. Op alle schaalniveaus heersen dezelfde ambities voor openbaar vervoer; meer reizigers in trein, bus en tram en minder mensen in hun auto. Dit wordt vooral belangrijk geacht voor de leefbaarheid, het milieu, bereikbaarheid en sociaal-maatschappelijke participatie van mensen die geen auto hebben of rijden.

De bezuinigingen in het openbaar vervoer staan haaks op deze doelstellingen. Het beleid richt zich op de ‘dikke’ lijnen. Deze blijven bestaan maar de minder drukbezette lijnen naar bedrijventerreinen worden ingekort of verlegd omdat niet voldoende middelen beschikbaar zijn en/of zulke lijnen niet aantrekkelijk genoeg zijn om te worden opgenomen in de concessie. Het vervoersbeleid van overheden werkt een betere bereikbaarheid van bedrijventerreinen overwegend tegen; besloten vervoer naar deze gebieden wordt steeds minder en dit geldt zowel in stedelijke als niet-stedelijke gebieden. Dit heeft geen directe impact op besloten vervoer; indirect scheidt het kansen om bestaande lijnen van besloten vervoer uit te breiden naar die gebieden waar ontsluiting per openbaar vervoer vervalt, zoals in de Westpoort gebeurde begin dit jaar. In het kader van de bezuinigingen levert het voor een deel van het besloten vervoer ook een bedreiging op; wanneer een besloten buslijn deels afhankelijk is van overheidssubsidie is deze kwetsbaar voor bezuinigingen. Het is niet zeker of een studie van deze omvang in staat is om een goed antwoord te geven op deze vraag. In de interviews is het beleid slechts beperkt aan bod gekomen.



Wel blijkt dat vooral bedrijven de factor bereikbaarheid vertalen naar (besloten) vervoer en dit opnemen in hun beleid. In gemeentelijk beleid blijven mogelijkheden om de bereikbaarheid van bedrijventerreinen te stimuleren meer abstract. Het vervoersbeleid van bedrijven vormt veelal een drijvende kracht achter besloten vervoer. Zij zien dit als noodzakelijke service om werknemers te krijgen en te houden. Vooral bedrijven op afgelegen locaties en die een continu productieproces hebben hechten hier waarde aan en nemen besloten vervoer daarom op in hun beleid.

De derde deelvraag luidt “Welke actoren beïnvloeden de kansen van besloten vervoer naar bedrijventerreinen en welke rol spelen zij?”. Er is een groot aantal actoren met invloed op de kansen van besloten vervoer naar bedrijventerreinen. Wat opvalt in het onderzoek is dat op alle drie de bedrijventerreinen samenwerking van actoren een sleutelrol speelt. Een aanjager is essentieel, ongeacht of dat een parkmanager, één grote ondernemer, de gemeente of een mobiliteitsmakelaar is. Zoals Joop Eerens tijdens het interview zei; “er moet een gek zijn die het gaat initiëren”, en welke actor het voortouw neemt lijkt in de onderzochte cases niet de belangrijkste factor. Actoren van buiten het bedrijventerrein die zich mengen in een initiatief (zoals de ORAM of gemeente Tiel) dragen positief bij aan de kansen en het succes van besloten vervoer naar bedrijventerreinen, alleen al om de financiële bijdrage die de kans van slagen vergroot.

Het antwoord op de vraag welke factoren het succes van besloten vervoer naar bedrijventerreinen bepalen is niet eenduidig. Om te beginnen speelt de factor bereikbaarheid van een locatie een belangrijke rol. Wanneer bedrijven op het terrein de bereikbaarheid per openbaar vervoer als goed ervaren is de noodzaak tot het opzetten van een alternatief klein en de kans van slagen voor besloten vervoer ook. Een verrassende conclusie is dat de ervaring die bedrijven van bereikbaarheid hebben enorm verschillend kan zijn; bedrijven op Rieker Business Park willen werknemers en klanten geen 400 meter laten lopen vanaf de metro, terwijl een deel van de Westpoort daadwerkelijk onbereikbaar is met het openbaar vervoer. Het soort bedrijf en activiteit speelt dus een hele grote rol; Mexx ziet de Circle Line als extra service voor werknemers terwijl Starbucks zonder de Westpoort Bus geen werknemers kan krijgen. De grotere afhankelijkheid die lager opgeleiden van openbaar vervoer hebben gaat op, maar speelt in het succes van besloten vervoer naar bedrijventerreinen een kleinere rol dan de aard van bedrijfsactiviteiten. Ook is besloten vervoer op bedrijventerreinen met relatief veel productie en industrie niet per se succesvoller, kijkend naar de drie onderzoeksterreinen. Gebaseerd op de theorie was de verwachte uitkomst dat opleidingsniveau een belangrijke factor zou zijn.

Besloten vervoer naar bedrijventerreinen is bedoeld als oplossing voor een bereikbaarheidsprobleem. Wanneer bedrijven op een bestaand of een nieuw bedrijventerreinen maatregelen overwegen om de bereikbaarheid te verbeteren is een grondige analyse van het probleem essentieel, want bereikbaarheid is erg relatief. Staan er dagelijks medewerkers in de file naar het terrein omdat er geen alternatieve reismogelijkheden zijn? Of moeten zakelijke klanten altijd kunnen komen en gaan zonder auto?

Wanneer actoren zich bewust zijn van de noodzaak speelt een aanjager de sleutelrol; zoals gezegd kan dit één bedrijf zijn, een parkmanager, mobiliteitsmakelaar of andere actor die draagvlak creëert en nog belangrijker; middelen mobiliseert. Zonder middelen is het opzetten van besloten vervoer onmogelijk. Medel in Tiel heeft door de verplichte samenwerking op het park los van de gemeente een busdienst op kunnen zetten, terwijl de Westpoort Bus meer afhankelijk is van externe middelen.



Samenwerking en organisatie spelen zijn eveneens een voorwaardelijke factor voor succes; er kan een bereikbaarheidsprobleem zijn en bedrijven kunnen zich hiervan bewust zijn, maar zolang niemand het probleem oppakt en bedrijven de handen ineenslaan komt er geen oplossing in de vorm van besloten vervoer.

Er is een duidelijk onderscheid te maken tussen succesfactoren voor het opstarten van besloten vervoer naar bedrijventerreinen en factoren die de continuïteit van zo'n initiatief bepalen. Wanneer besloten vervoer is gestart spelen andere factoren een rol in het succes, zoals:

- Bekendheid en zichtbaarheid; onbekend maakt onbemind,
- Betaalbaar; anders haken deelnemers op termijn af,
- Laagdrempelig; het moet voor deelnemers makkelijk zijn om mee te doen en vervoer in te kopen. Westpoort is hiervan een goed voorbeeld,
- Betrouwbaarheid; deelnemers investeren in het besloten vervoer en om verwachtingen waar te maken zijn kwaliteit en betrouwbaarheid essentieel anders haken deelnemers af,
- Adequaar; het besloten vervoer moet aansluiten bij de vervoersvraag.

10.2 Beperkingen en aanbevelingen

Het succes van besloten vervoer naar bedrijventerreinen is daarnaast van veel meer (externe) factoren afhankelijk dan hierboven beschreven. Voorbeelden zijn de benzineprijzen (als autorijden duurder wordt maakt dat besloten vervoer aantrekkelijker), fietsgebruik (het gaat vaak om korte afstanden), reiskostenvergoeding, ontwikkeling van Het Nieuwe Werken (een deel van de werknemers zal minder reizen maar een deel heeft ook geen keus, bijvoorbeeld in de productie) en bezuinigingen in het openbaar vervoer. Helaas is het niet haalbaar om de potentiële invloed van deze en andere factoren mee te nemen in dit onderzoek.

Met drie bedrijventerreinen als case studies is de empirische basis van dit onderzoek te beperkt om harde uitspraken te doen over succesfactoren voor besloten vervoer naar bedrijventerreinen. Daarnaast beperkte de onuitvoerbaarheid van een voorziene enquête onder ondernemers het inzicht in hun motivatie en belangen om deel te nemen aan besloten vervoer. Een groter aantal bedrijventerreinen en een groter aantal actoren leidt tot een grotere empirische basis. Daarbij kan het interessant zijn om ook de faalfactoren van besloten vervoer te onderzoeken; deze zijn niet per definitie tegenovergesteld aan de succesfactoren.

Ondanks het beperkte aantal case studies levert dit onderzoek voor verschillende groepen actoren inzichten op die nu en in de toekomst kunnen bijdragen aan het succesvol opzetten van besloten vervoer. Per actor gaan we hier in op die inzichten.

Gemeenten

Voor gemeenten en de beleidsmakers die gaan over het mobiliteit- en vervoersbeleid blijkt uit dit onderzoek het belang om op de langere termijn te denken. Maatregelen op het gebied van (besloten) vervoer met een korte looptijd hebben een beperkt effect. De theorie duidt aan dat routines in het reisgedrag van mensen langzaam en moeizaam te veranderen zijn. Beleid mist daarom vaak het gewenste effect, ook op het gebied van besloten vervoer. Wanneer een gemeente bijvoorbeeld geld steekt in het laten rijden van een busje tussen een station en een bedrijventerrein maakt niemand daar spontaan gebruik van; de dienst moet zichtbaar en bekend zijn. Het creëren van bekendheid vraagt vaak om een langere termijn dan de periode waarop een vervoersvisie zich baseert maar vergroot de kans van slagen.



Een tweede les voor gemeenten is het verbreden van hun scope wanneer een bereikbaarheidsprobleem zich voordoet, of wanneer bedrijven binnen de gemeente dit ervaren. Standaard oplossingen zijn het uitbreiden van besloten vervoer of het stimuleren van fietsgebruik. Vooral die eerste maatregel lijkt in tijden van bezuinigingen minder waarschijnlijk. Tegelijkertijd is openbaar vervoer niet altijd 'de' oplossing – met een juiste probleembenadering en een discussie waarin alle stakeholders worden betrokken kan een gemeente 'out of the box' maatregelen overwegen. Dit betekent dus niet het toevoegen van haltes aan een bestaande buslijn maar het financieel bijdragen (of anderszins faciliteren) van een mobiliteitsinitiatief vanuit het bedrijfsleven zelf. Bedrijven op een terrein staan vaak het dichtst bij de bereikbaarheidsproblematiek en kunnen een waardevolle bijdrage leveren aan een gerichte oplossing, in samenwerking met de gemeente.

Bedrijven

Zoals in bod komt in de conclusie blijkt samenwerking een sleutelfactor in het slagen van besloten vervoer. Dit geldt voor stakeholders uit verschillende lagen (gemeente, bedrijf, beheerder) maar ook voor bedrijven onderling. Bedrijven op een terrein zitten in hetzelfde schuitje wanneer bereikbaarheidsproblemen zich voordoen maar vervallen snel in het geïsoleerd zoeken naar een oplossing wat leidt tot *freeriding* en gemiste schaalvoordelen. Door elkaar op te zoeken en samen maatregelen en oplossingen te verkennen kunnen schaalvoordelen worden benut. Daarnaast biedt intensievere samenwerking van bedrijven (zoals aan besloten vervoer) mogelijkheden tot een kwaliteitsverbetering van de locatie voor alle bedrijven op het terrein. Samen initiatief nemen leidt tot onderlinge solidariteit en een grotere bereidheid om ook andere zaken samen op te pakken, zoals bijvoorbeeld beveiliging.

Beheerders

Voor beheerders van bedrijventerreinen blijkt uit deze studie de meerwaarde die besloten vervoer kan creëren. Bedrijven op het terrein hebben er baat bij en als beheerder is het een extra faciliteit die je potentiële bedrijven kunt bieden. Daarnaast heeft een bereikbaarheid met meerdere modaliteiten waarschijnlijk een grotere aantrekkingskracht op bedrijven die hieraan waarde hechten (zoals bijvoorbeeld Mexx). Het kan bijdragen aan een positief imago van een bedrijventerrein. De samenwerking waarom besloten vervoer vraagt versterkt de relatie tussen de bedrijven onderling maar ook tussen de bedrijven en de beheerder van het terrein.



Theorie

Ten aanzien van de bestaande theorie is de conclusie dat vooral de institutionele theorie relevant is voor besloten vervoer naar bedrijventerreinen. Bedrijven stellen steeds hogere eisen aan hun locatiefactoren en vestigingsklimaat. Tegelijkertijd hebben gemeenten steeds minder middelen ter beschikking om dit te faciliteren, bijvoorbeeld door het opzetten van openbaar vervoer of aanleg van een nieuwe weg. Door een samenwerking tussen gemeente, beheerder en bedrijven kan toch voor een deel aan die locatie-eisen worden voldaan.

De bestaande theorie schiet op verschillende punten tekort ten aanzien van besloten vervoer;

1. Ten eerste in aanbod of kwantiteit. Zoals in paragraaf 10.1 is genoemd is er een zeer beperkte theoretische basis specifiek over het onderwerp besloten vervoer.
2. Ook de geografische afbakening van bestaande literatuur schiet tekort voor dit onderzoek. De beschikbare literatuur is vooral toegepast op microniveau (bedrijven die zelf vervoer voor medewerkers regelen) en niet op de schaal van een bedrijventerrein of collectief aan bedrijven.
3. In de theorie en beleidsstukken uit mobiliteit- en vervoersgeografische richting ligt de nadruk vooral op (on)mogelijkheden van auto- en openbaar vervoer. Oplossingen van kleinschaligere en meer lokale aard zoals besloten vervoer worden beperkt belicht. Het verband tussen locaties beter bereikbaar maken of ontsluiten en de mogelijkheden van besloten vervoer wordt niet gelegd, ook niet in beleidsstukken.

De bestaande theorie schiet echter niet op alle punten tekort. Zo heeft Pellenbarg (2004, p. 130) in zijn artikel een viertal actoren (met hun belangen in parkmanagement) uiteengezet. Deze zijn weergegeven in Figuur 2.3 op pagina 20. Uit dit onderzoek kan worden geconcludeerd dat een deel van de belangen die hij schetst opmerkelijk sterk overeenkomen met de belangen die centrale actoren noemen voor besloten vervoer naar bedrijventerreinen. Voor de groep Bedrijven uit het Pellenbarg's artikel blijkt besloten vervoer in de drie case studies bij te dragen aan een beter imago, kostenvoordeel en een betere concurrentiepositie. Imago blijkt ook voor de Overheid (in deze de gemeente Tiel) een belangrijke factor, evenals positieve imago-effecten en een instrument voor milieubeleid. Hoewel een betere bereikbaarheid impliceert dat de concurrentiepositie verbeterd noemt Pellenbarg (noch een ander artikel) bereikbaarheid als specifiek belang voor actoren op een bedrijventerrein, terwijl uit dit onderzoek blijkt dat besloten vervoer een belangrijke rol speelt in de bereikbaarheid voor (jonge) werknemers. Tchang (2006) noemt in zijn artikel wel de bereikbaarheid voor medewerkers als belangrijke factor van besloten vervoer.



Hoofdstuk 11.Literatuurlijst

- Algemene Rekenkamer (2009), Herstructurering van bedrijventerreinen: Hoe gaan we de 'verrommeling' van het landschap door bedrijventerreinen tegen? Algemene Rekenkamer, januari 2009.
- Amsterdam Business Park Bus (2012), Op vrijdag 1 oktober 2012 stopt de Amsterdam Business Park Bus! <http://www.amstelbusinessparkbus.nl/pagina/> [online, geciteerd 5 juni 2012].
- Arcadis (2011), IBIS werklocaties: De stand van zaken in planning en uitgifte van werklocaties op 1 januari 2011 en de uitgifte in 2010. 20 juli 2011, in opdracht van Ministerie van Infrastructuur en Milieu.
- Bamberg, S., Ajzen, I. & Schmidt, P. (2003), Choice of Travel Mode in the Theory of Planned Behavior: The Roles of Past Behavior, Habit and Reasoned Action. *Basic and Applied Social Psychology* 25 (3) [geciteerd 10 november 2012].
- Bedrijventerrein (2011), Beste Bedrijventerreinen 2010 – 2011. Elba Media, Amersfoort.
- CBS (2002), Dagelijks 35 kilometer op pad. Persbericht 02-105. Den Haag / Heerlen: Centraal Bureau voor de Statistiek.
- CBS (2004), Woon-werkverkeer. In: Sociaal-economische trends, 4^e kwartaal 2004. Den Haag / Heerlen: Centraal Bureau voor de Statistiek.
- CBS (2009), De invloed van opleidingsniveau op de woon-werkafstand. Den Haag / Heerlen: Centraal Bureau voor de Statistiek.
- CBS (2012), StatLine Databank, Regionale Kerncijfers [online]. Den Haag / Heerlen: Centraal Bureau voor de Statistiek [geciteerd meermaals, juni 2012].
- Colliers International (2012), We're Amsterdam: Amsterdam West, Riekerpolder [online]. <http://www.oram.nl/bedrijvenlocaties/rieker-business-park/actueel/rieker-circle-line-wordt-wegens-succes-uitgebreid.htm?steID=1&itmID=24272> [geciteerd 3 juli 2012].
- Coöperatie Medel (2012), Medelbus rijdt als lijn 40. <http://www.medelbus.nl/cms/> [online, geciteerd 14 mei 2012].
- CPB & KiM (2009), Het belang van openbaar vervoer: De maatschappelijke effecten op een rij. Centraal Planbureau en Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, januari 2009.
- De Westpoort Bus (2011a), Nieuwe service Westpoort Bus [online]. <http://www.wbus.nl/de-westpoort-bus/nieuwe-service.html>
- De Westpoort Bus (2012b), De Westpoort Bus. <http://wbus.nl/de-westpoort-bus/wat.html> [online, geciteerd 9 mei 2012].
- De Westpoort Bus (2012c), Dienstregeling [online]. <http://www.wbus.nl/dienstregeling/dienstregeling.html>



- De Westpoort Bus (2012d), Veelgestelde vragen [online].
<http://www.wbus.nl/veelgestelde-vragen.html>
- Dewulf, G. (2002), Parkmanagement, een strategische keuze, Facility Management Magazine (15-104), p. 18 – 25.
- Dijst, M. Geurts, K. & Wee, B. van (2002), Bereikbaarheid: perspectieven, indicatoren en toepassingen. In: Van Wee, Dijst: Verkeer en Vervoer in hoofdlijnen, 2002, Coutinho, Bussum.
- Engelenburg, H van, H.J.J. Kloosterman, N. Hugenholtz, J.E. Reijnoudt (1998), Beter beheer van werklocaties door strategische planning, Stedebouw en Ruimtelijke Ordening (4), p. 49-53 [geciteerd 11 november 2012].
- Gärling, T. & Axhausen, K. W. (2003), Introduction: Habitual Travel Choice. Transportation 30 (1) [geciteerd 11 november 2012].
- Gemeente Amsterdam (2008), Amsterdamse OV-Visie 2008-2020: Een enkeltje topstad. Gemeente Amsterdam, Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer, 12 maart 2008.
- Gemeente Amsterdam (2012a), Wat is de Westpoortbus (W-bus)?
<http://www.amsterdam.nl/veelgevraagd/wat-is-de-westpoortbus-%28w-bus%29/?caseid={4D7EBF72-E9EB-434C-9FFA-2EC32AA26EC8}> [online, geciteerd 9 mei 2012].
- Gemeente Amsterdam (2012b), Wat is Westpoort en wie beheert dit gebied?
<http://www.amsterdam.nl/veelgevraagd/wat-is-westpoort-en-wie-beheert-dit-gebied/?caseid={4AA70624-D537-4056-A3BA-B1380698B033}> [online, geciteerd 9 mei 2012].
- Gemeente Amsterdam (2012c), Westpoort.
<http://www.amsterdam.nl/gemeente/stadsdelen/westpoort/> [online, geciteerd 9 mei 2012].
- Gemeente Amsterdam (2012d), Schinkel Bus en Amsterdam Business Park Bus.
<http://www.amsterdam.nl/@198959/pagina/> [online, geciteerd 5 juni 2012].
- Gemeente Amsterdam (2012e), Ontwikkelingsbedrijf en Westpoort [online].
<http://www.amsterdam.nl/gemeente/organisatie-diensten/ontwikkelingsbedrijf/projecten/westpoort-0/>
- Gemeente Waalwijk (2011), Masterplan + Haven 1 t/m 6. [geciteerd 10 januari 2013].
- Goudappel Coffeng & KiM (2010), Woon-werkverkeer als drijvende kracht achter groei automobilititeit. Op zoek naar verklaringen voor individuele verschillen in woon-werkafstand autoverkeer. Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk, Roermond.
- Haven Amsterdam (2012a), Bereikbaarheid Westpoort [online].
<http://www.havenamsterdam.nl/Ned/%283671%29-Vestigingsklimaat/Bereikbaarheid-Westpoort.html>
- Haven Amsterdam (2012b), Fietsen naar het werk in Westpoort [online].
<http://www.havenamsterdam.nl/Ned/%283671%29-Vestigingsklimaat/Bereikbaarheid-Westpoort/Fietsen-naar-het-werk-in-Westpoort.html>



- Haven Amsterdam (2012c), Zakenklimaat [online].
<http://www.havenamsterdam.nl/Ned/%283671%29-Vestigingsklimaat/Zakenklimaat.html>
- Haven Amsterdam (2012d), Westpoort Bus: Vervoer op maat naar bedrijven in Westpoort [online].
<http://www.havenamsterdam.nl/Ned/%2818491%29-Content-Nieuws/%2818491%29-Content-Nieuws-Pers--en-nieuwsberichten/Persberichten-Archief-2012/%2818491%29-Content-Nieuws-Pers--en-nieuwsberichten-Januari/Westpoort--Bus-vervoer-op-maat-naar-bedrijven-in-Westpoort.html>
- Haven Amsterdam (2012e), W-bus [online]. <http://www.havenamsterdam.nl/Ned/%283671%29-Vestigingsklimaat/Bereikbaarheid-Westpoort/W-bus.html>
- Het Financieele Dagblad (2013), Extra asfalt steeds minder rendabel. Gepubliceerd 8 januari 2013. [gecteerd 10 januari 2013].
- Hoogzaad, R. (2001), Parkmanagement op bedrijventerreinen, Rooilijn (10), p. 516-522 [gecteerd 11 november 2012].
- Inno-V (2008), Be free, be mobile! Een verkenning naar de kansen van kleinschalig personenvervoer in Rotterdam. In opdracht van Hogeschool Rotterdam & Gemeente Rotterdam.
- Jong, M. de & Leijten, M. (2010), Het juiste bedrijf op de juiste plaats: Locatie- en vestigingsbeleid in twee Nederlandse en twee Vlaamse pionierende gemeenten. Rotterdam: Veenman.
- Kamer van Koophandel Amsterdam (2010), Visie op een aantrekkelijk Westpoort. Deel II: Visie en actieprogramma [online]. <http://www.scribd.com/doc/38303795/Westpoort-Visie-amp-Actieplan> [gecteerd meermaals, juli 2012].
- Kennisplatform Verkeer en Vervoer (2008), Medelbus voorkomt mobiliteitsproblemen op bedrijventerrein [online]. <http://www.kpVV.nl/KpVV/KpVVHome/Kennisbank/Onderwerpen-Praktijkvoorbeelden/Medelbus-voorkomt-mobiliteitsproblemen-op-bedrijventerrein.html>
- Kennisplatform Verkeer en Vervoer (2011a), Achtergronden: Bedrijventerreinen [online]. <http://www.kpVV.nl/KpVV/KpVVHome/Kennisbank/Kennisitems/Achtergronden-Bedrijventerreinen.html>
- Kennisplatform Verkeer en Vervoer (2011b), Achtergronden Vormen van collectief vervoer: Besloten busvervoer [online]. <http://www.kpVV.nl/KpVV/KpVVHome/Kennisbank/Kennisitems/Achtergronden-Vormen-van-collectief-vervoer-Besloten-busvervoer.html>
- Korteweg, P. J. (2002), Veroudering van kantoorgebouwen: probleem of uitdaging. Proefschrift Sociale Geografie en Planologie.
- Leeuwen, M.G van., W.J.V. Vermeulen, P. Glasbergen (2002), Planning van Ecoindustriële parken. Een analyse van Nederlandse planningsmethoden, Milieu 2002 (1), p. 19-34 [gecteerd 11 november 2012].
- Maat (2009), Built environment and car travel. Proefschrift, Sustainable Urban Areas, 29.



- Maat (2010), Verstedelijking en mobiliteit: de VS versus Nederland. Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 25 en 26 november 2010, Roermond. [geciteerd 13 december 2012].
- Maat, K., B. van Wee, D. Stead (2005), Land use and travel behaviour: expected effects from the perspective of utility theory and activity-based theories. *Environment and Planning B: Planning and Design* 32 (1), p. 33 – 46 [geciteerd 10 november 2012].
- Meester, W.J. (1999), Subjectieve waardering van vestigingsplaatsen door ondernemers, Groningen, Faculteit der Ruimtelijke Wetenschappen.
- Ministerie van Economische Zaken, Kamer van Koophandel Veluwe en Twente, Nederlandse organisatie voor energie en milieu (Novem) & Projecten Innovatie Team (PIT) (2004), Parkmanagement: kwaliteit wint terrein. Nut en noodzaak van overeenkomsten bij de opzet van parkmanagement [geciteerd 11 november 2012].
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat & VROM (2004), Nota Mobiliteit: Naar een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid. Ministerie van Verkeer en Waterstaat en VROM, 30 september 2004 [geciteerd meermaals, juli 2012].
- Mobycon (2002), Bedrijventerreinen bereikbaar door CCV [online].
<http://www.mobycon.nl/index.php?id=409> [online, geciteerd 14 mei 2012].
- Needham, B., J. Groen & A. Segeren (2005), De markt doorgrond: Een institutionele analyse van grondmarkten in Nederland. Rotterdam: NAI Uitgevers.
- Netlijn Amsterdam (2012), Routebeschrijving Netlijn Amsterdam [online].
<http://www.netlijn.nl/routebeschrijving-netlijn-amsterdam/>
- NVM (2009), Nieuwe bedrijvigheid op oude bedrijventerreinen. Visie herstructurering bedrijventerreinen. NVM Bedrijfs Onroerend Goed [geciteerd 16 juni 2012].
- Olden, H. (2010), Uit voorraad leverbaar: De overgewaardeerde rol van bouwrijpe grond als vestigingsplaatsfactor bij de planning van bedrijventerreinen. Proefschrift: Universiteit Utrecht.
- Ondernemersvereniging Regio Amsterdam (2011), Bezuinigingen op openbaar vervoer treffen bedrijfsleven [online]. <http://www.oram.nl/sectoren/zakelijke-dienstverlening/actueel/bezuinigingen-op-openbaar-vervoer-treffen-bedrijfsleven.htm?stID=1&itmID=67458> [geciteerd 16 mei 2012].
- Ondernemersvereniging Regio Amsterdam (2012a), Beheergroep Rieker Business Park [online].
<http://www.oram.nl/bedrijvenlocaties/rieker-business-park/beheergroep-riekerpolder?stID=1&catID=226> [geciteerd 21 juni 2012].
- Ondernemersvereniging Regio Amsterdam (2012b), Beheergroep Schinkel praat met nieuwe organisatie stadsdeel Zuid over openbaar vervoer op Schinkel.
<http://www.oram.nl/bedrijvenlocaties/schinkel/actueel/beheergroep-schinkel-praat-met-nieuwe-organisatie-stadsdeel-zuid-over-openbaar-vervoer-op-schinkel.htm?stID=1&itmID=66290> [online, geciteerd 5 juni 2012].



- Ondernemersvereniging Regio Amsterdam (2012c), Leegstand en bereikbaarheid bedreigen Rieker Business Park [online]. <http://www.oram.nl/bedrijvenlocaties/rieker-business-park/leegstand-en-bereikbaarheid-bedreigen-rieker-business-park.htm?steID=1&itmID=69025> [geciteerd 5 juli 2012].
- Ondernemersvereniging Regio Amsterdam (2012d), Betere bereikbaarheid Riekerpolder per openbaar vervoer [online]. <http://www.aMSTERD.nl/bedrijvenlocaties/rieker-business-park/actueel/betere-bereikbaarheid-riekerpolder-per-openbaar-vervoer.htm?steID=1&itmID=45743> [geciteerd 8 augustus 2012].
- Ondernemersvereniging Regio Amsterdam (2012e), Parkmanagement op Rieker Business Park van start [online]. <http://www.oram.nl/bedrijvenlocaties/rieker-business-park/parkmanagement-op-rieker-business-park-van-start.htm?steID=1&itmID=69327> [geciteerd 5 juli 2012].
- Ondernemersvereniging Regio Amsterdam (2012f), Riekerpolder heeft een nieuw contract voor de Rieker Circle Line [online]. <http://www.oram.nl/bedrijvenlocaties/rieker-business-park/actueel/riekerpolder-heeft-een-nieuw-contract-voor-de-rieker-circle-line.htm?steID=1&itmID=54064> [geciteerd 5 juli 2012].
- Ondernemersvereniging Regio Amsterdam (2012g), Rieker Circle Line wordt wegens succes uitgebreid [online]. <http://www.oram.nl/bedrijvenlocaties/rieker-business-park/actueel/rieker-circle-line-wordt-wegens-succes-uitgebreid.htm?steID=1&itmID=24272> [geciteerd 6 juli 2012].
- Ondernemersvereniging Regio Amsterdam (2012h), Riekerpolder raakt langzamerhand vol [online]. <http://www.oram.nl/bedrijvenlocaties/rieker-business-park/actueel/riekerpolder-raakt-langzamerhand-vol.htm?steID=1&itmID=43412> [geciteerd 4 juli 2012].
- Ondernemersvereniging Regio Amsterdam (2012i), Weg eindelijk vrij voor doortrekken Noord/Zuidlijn naar Schiphol [online]. <http://www.oram.nl/bedrijvenlocaties/schiphol/weg-eindelijk-vrij-voor-doortrekken-noord-zuidlijn-naar-schiphol.htm?steID=1&itmID=69010> [geciteerd 10 augustus 2012].
- Ondernemersvereniging Regio Amsterdam (2012j), Westpoortbus feestelijk van start met busdiensten [online]. <http://www.oram.nl/westpoortbus-feestelijk-van-start-met-busdiensten.htm?steID=1&itmID=68861>
- Ondernemersvereniging Westpoort (2012a), Lokale kracht [online]. <http://www.ovwestpoort.nl/page.php?id=106>
- Ondernemersvereniging Westpoort (2012c), Over OV Westpoort [online]. <http://www.ovwestpoort.nl/page.php?id=2>
- Ondernemersvereniging Westpoort (2012b), Huidige uitdagingen [online]. <http://www.ovwestpoort.nl/page.php?id=161>
- Ontspits (2012), Rieker Business Park [online]. <http://www.ontspits.nl/content/ov-optimalisatie-riekerpolder> [geciteerd 5 juli 2012].
- Parool (2011), Geen bussen Westpoort. <http://www.parool.nl/parool/nl/4/AMSTERDAM/article/detail/1830663/2011/02/02/Geen-bussen-Westpoort.dhtml> [online, geciteerd 14 mei 2012].



- PBL (2006), Files en de ruimtelijke inrichting van Nederland.
<http://www.pbl.nl/publicaties/2006/Files-en-de-ruimtelijke-inrichting-van-Nederland>. PBL, Den Haag.
- PBL (2010), Bedrijventerreinen (webdocument 2067, versie 01, 13-09-2010)
www.pbl.nl/balansvandeleeftomgeving. PBL, Den Haag/Bilthoven.
- Pellenburg, P. (2004), Parkmanagement op bedrijventerreinen, in: *Rooilijn 37* (3), p. 129 – 134 [gecteerd 11 november 2012].
- Pen, C. J. (2002), *Wat beweegt bedrijven; besluitvormingsprocessen bij verplaatste bedrijven*. Groningen: Nederlandse Geografische Studies, nr. 297.
- Pooley, C., Turnbull, J. & Adams, M. (2006), The Impact of New Transport Technologies on Intraurban Mobility: A View from the Past. *Environment and Planning 38* (2).
- Raad voor Verkeer en Waterstaat (2004), *Ieder zijn deel. Locatiebereikbaarheid anders aanpakken*, Den Haag.
- Rijksoverheid (2012a), *Wat is openbaar vervoer (OV) en wat zijn de regels voor het OV?*
<http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/stadsvervoer-en-streekvervoer/vraag-en-antwoord/wat-is-openbaar-vervoer-ov-en-wat-zijn-de-regels-voor-het-ov.html> [online, gecteerd 9 mei 2012].
- Rijksoverheid (2012b), *Aanbesteding stads- en streekvervoer* [online].
<http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/stadsvervoer-en-streekvervoer/aanbesteding-stads-en-streekvervoer> [gecteerd juni 2012].
- RPB & Milieu- en Natuurplanbureau (2006), *Monitor Nota Ruimte: De opgave in beeld*. Ruimtelijk Planbureau, Den Haag & Milieu- en Natuurplanbureau, Bilthoven. NAI Uitgevers, Rotterdam.
- SADC (2012a), *Park Facility Partners* [online].
<http://www.sadc.nl/nederlands/topics/park-facility-partners> [gecteerd 24 juni 2012].
- SADC (2012b), *Rieker Business Park* [online]. <http://www.sadc.nl/nederlands/projecten/rieker-business-park> [gecteerd 23 juni 2012].
- Schafer, A. (2000), *Regularities in Travel Demand: An International Perspective*. Massachusetts Institute of Technology [gecteerd 8 november 2012].
- Schinkel Bus (2012), *Op vrijdag 1 oktober 2012 stopt de Schinkelbus!*
<http://www.schinkelbus.nl/pagina/> [online, gecteerd 5 juni 2012].
- Schiphol Snet (2012), *De bus die je niet kunt missen* [online].
<http://www.schipholstnet.com/stnet.html>
- Slimreizen.nl (2012), *Giant: goed bereikbaar met besloten busdienst*.
<http://www.slimreizen.nl/index.php?crypt=dmlld3M9cHJpbmRDYXNIKDIwMDQpJmVsZW1lbnRJZD05MA==> [online, gecteerd 14 mei 2012].



- Solaris Parkmanagement (2013), Havenbus [online].
http://www.parkmanagementhaven.nl/park-info/6_254_bedrijvenpark-haven-1-t/m-6-waalwijk-havenbus [geciteerd 10 januari 2013].
- Stadsregio Rotterdam (2010), Beleidslijn Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2011 – 2015.
- Tchang, G. S. (2006), Samenwerking als kritische succesfactor in het collectief vervoer? Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2006, Amsterdam. Haven Amsterdam / Vrije Universiteit [geciteerd 7 augustus 2012].
- THB (2009), Kansen voor Kwaliteit: een ontwikkelingsstrategie voor bedrijventerreinen. Taskforce Herontwikkeling Bedrijventerreinen [geciteerd 16 juni 2012].
- Transportzone wegvervoer (2012), Aanbesteden OV hoeft niet voor vier grote steden [online].
<http://www.transportzone.nl/wegvervoer/nieuws/2012/juni/aanbesteden-ov-niet-voor-grote-gemeenten.html>
- Trouw (2011), Snoeien op stadsbus en tram treft economie in het hart, 6 juni 2012 [online].
<http://www.trouw.nl/tr/nl/4328/Opinie/article/detail/2441817/2011/06/06/Snoeien-op-stadsbus-en-tram-schaadt-economie.dhtml>
- Utrecht Bereikbaar (2012), Vervoer op maat [online]. <http://www.utrechtbereikbaar.nl/greenshuttle> [geciteerd 17 juni 2012].
- VCC Oost (2011), Onderzoek uitbreiding en financiering Medelbus: Behoeftedonderzoek. Arnhem, 9 december 2011.
- Verkeer Advies (2012a), Amsterdam Rieker Business Park [online].
<http://www.verkeeradvies.nl/locaties/rieker.html> [geciteerd 20 juni 2012].
- Verkeer Advies (2012b), Rieker Circle Line [online].
http://www.verkeeradvies.nl/kennisbank/artikel_38.html [geciteerd 20 juni 2012].
- Vipre (2012), Vipre Case Study: ECT [online].
<http://www.vipre.nl/mysitecaddy/sitedata/vipre.nl/images/pdf/casestudies/ect.pdf>
- Volkskrant (2012), 'Vier grote steden mogen ov vooraan zelf organiseren', 21 juni 2012 [online].
<http://www.volkskrant.nl/vk/nl/2686/Binnenland/article/detail/3274976/2012/06/21/Vier-grote-steden-mogen-ov-voortaan-zelf-organiseren-.dhtml>
- Wesselink, J.W. (2009), Duurzaam is niets bijzonders, Bedrijventerrein, augustus 2009, p. 40.
- WML (2013), De Havenbus gaat rijden [online].
<http://www.wmlfacilitair.nl/2012/10/de-havenbus-gaat-rijden/> [geciteerd 10 januari 2013].
- Wyatt, P. (2009), Commuting, CO2 and the location of offices. School of Real Estate & Planning, Henley Business School. Working paper.
- Z24 (2012) 27 april 2012, Ondernemen [online].
http://www.z24.nl/ondernemen/artikel_347237.z24/Schrappen_kilometervergoeding_kost_forens_zeker_miljard.html



Hoofdstuk 12. Bijlagen

12.1 Transcriptie I

Datum: 16 mei 2012

Tijdsduur: 45 minuten

Omschrijving opname: Interview

Soort transcriptie: Letterlijke transcriptie. Er is gestreefd naar volledigheid en niet-relevante tekst is weggelaten.

Spreker 1 = Mathieu Wijnen

Spreker 2 = Harm Geels

Mathieu Wijnen: Bedankt Harm dat je tijd hebt voor dit interview. Kun je me iets vertellen over de belangen van bedrijven op Westpoort en dan vooral die van de Westpoortbus?

Harm Geels: Wat voor de bedrijven belangrijk is scheelt natuurlijk per fase van de economie. Toen we begonnen met de Westpoortbus was het verkrijgen van personeel iets wat sterk speelde. Je hebt de keuze, zeker als uitzendkrachten veel werken in de stad, ga je als uitzendkracht werken in (Amsterdam, red.) Zuidoost of ga je werken in de Westpoort?

Mathieu Wijnen: Uuh...

Harm Geels: Als je bij Sloterdijk nog het gebied in moet gaan ben je weer een kwartier verder, dus het is een hele keuze of je die tijd wil reizen of niet. Als je nog even moet wachten ben je vanuit Zuidoost zo een uur extra kwijt als je in de Westpoort gaat werken. Dus als jij veel nodig hebt en vaak steeds verschillende mensen nodig hebt dan moet je iets regelen. Dan moet je die service hebben om die mensen van Sloterdijk naar jouw bedrijf te krijgen dus dat was een hele belangrijke.

Mathieu Wijnen: Begrijpelijk, anders komt personeel er gewoon niet.

Harm Geels: Precies. Er zijn natuurlijk ook de nodige bedrijven met personeel wat niet top verdient. Als je dan niets doet kan men daar niet komen behalve met het openbaar vervoer. Nou, als het openbaar vervoer wegtrekt uit zo'n gebied moet je wel wat doen. Het is dan gewoon een bittere noodzaak om als bedrijf bereikbaar te zijn.

Mathieu Wijnen: Ja precies...

Harm Geels: Dat geldt dan met name voor werknemers. Klanten speelt nauwelijks een rol.

Mathieu Wijnen: Het zijn ook geen bedrijven waar veel klanten langskomen toch?

Harm Geels: Nee, en daarnaast heb je wel stagiaires natuurlijk, die liften ook wel eens mee. En Starbucks die maakt veel gebruik van de Westpoortbus. Medewerkers die dan van Schiphol komen pakken de trein naar Sloterdijk en reizen vervolgens met de bus naar Starbucks. Maar dat is één van de weinige bedrijven waar ook echt klanten komen of in ieder geval mensen van buiten.

Mathieu Wijnen: Dus dat vormt geen motivatie om mee te doen aan de Westpoortbus?



Harm Geels: Nee, eigenlijk is aantrekken en behouden gewoon een hele belangrijke, eigenlijk in combinatie met bereikbaarheid. Een bedrijf zoals Starbucks zit ook nog heel erg op duurzaamheidsaspecten die een rol spelen. Een bedrijf als Nissan Motor Parts, echt een Japans bedrijf, geloven dat als in de totale keten dingen niet kloppen dan krijg je nooit een goed eindresultaat.

Mathieu Wijnen: Er moet dus een balans zijn?

Harm Geels: Een soort balans inderdaad. Als de keten van hoe mensen naar het werk komen niet klopt zal dat uiteindelijk tegen je werken.

Mathieu Wijnen: OK, interessante gedachte.

Harm Geels: Ze vinden het natuurlijk niet leuk dat ze er zo veel voor moeten betalen, maar dat doen ze dus bovengemiddeld wel.

Mathieu Wijnen: Haast uit principe...

Harm Geels: Het vormt een onderdeel van hun managementfilosofie. Ze zijn een van de weinigen hoor. Heel veel nieuwe bedrijven die vanaf 2012 meedoen met die nieuwe service die we hebben ontwikkeld, dat zijn bijna allemaal waar mensen al gebruik maakten van het openbaar vervoer en die zijn nu dus noodgedwongen mee gaan doen.

Mathieu Wijnen: Want op een lijn na is alles verdwenen.

Harm Geels: Inderdaad. Wat nu nog bestaat is één lijn aan de onderkant van Westpoort. Dat was ook de dikste lijn en die is blijven bestaan. Alle andere lijnen zijn verdwenen en die hebben wij weer opgevuld met eigen nieuwe lijnen.

Mathieu Wijnen: OK..

Harm Geels: Waarbij men zitplaatsen kan reserveren.

Mathieu Wijnen: In het begin was er wel gewoon openbaar vervoer toch?

Harm Geels: Ja, maar eigenlijk was de situatie toen hetzelfde. Het is een heel groot terrein, op sommige tijdstippen en sommige gebieden kwam wel openbaar vervoer maar lang niet dekkend voor allemaal. Bijvoorbeeld achterin bij DSV en Starbucks, daar kwam de bus gewoon niet, dus die moesten wel iets hebben.

Mathieu Wijnen: Weet u hoe dat zit met bedrijven die continue in bedrijf zijn, is dat niet altijd een probleem geweest?

Harm Geels: Ja, je hebt bedrijven die in shifts werken, zoals TNT. Daar gaat een groep om 23:00 aan het werk en die gaan om 5:00 of 6:00 weer naar huis terug. Op die tijden is er sowieso geen openbaar vervoer. Dan is het dus noodzaak om vervoer te regelen zodat je toch mensen kunt krijgen. Vanuit daar is er ook steeds aansluiting gezocht dat als er geen openbaar vervoer van Sloterdijk mocht vertrekken rijdt men door naar Centraal Station, en anders gewoon Sloterdijk.

Mathieu Wijnen: En de Westpoortbus richt zich vooral op het havengebied?



Harm Geels: Het grappige aan de Westpoort is dat het bekend staat als de haven van Amsterdam. Dat terwijl er slechts een klein aantal havengerelateerde bedrijven gevestigd zijn, en deze hebben relatief weinig mensen al fluctueert dit per tijd, maar zij maken nauwelijks gebruik van de Westpoortbus. Het zijn met name de productiebedrijven in de haven.

Mathieu Wijnen: En kantoren concentreren zich rond het station, toch?

Harm Geels: Ja, die zitten vlakbij Sloterdijk. Dat is te dichtbij en zij doen ook niet mee met de Westpoortbus, want dat kun je lopen. Dat zijn meer ICT-bedrijven. Teleport was met name bedoeld voor ICT, er zit een dikke infrastructuur in de grond dus het was de bedoeling dat dat daar zou komen. Maar die maken geen gebruik van de Westpoortbus. Dat begint pas echt na tien minuten rijden, dan komen de eerste klanten.



12.2 Transcriptie II

Datum: 28 juni 2012

Tijdsduur: 55 minuten

Omschrijving opname: Interview

Soort transcriptie: Letterlijke transcriptie. Er is gestreefd naar volledigheid en niet-relevante tekst is weggelaten.

Spreker 1 = Mathieu Wijnen

Spreker 2 = Leontine Oerlemans

Mathieu Wijnen: Bedankt voor uw tijd. Kunt u mij vertellen welke actoren bezig zijn met besloten vervoer op Rieker Business Park?

Leontine Oerlemans: Ik vind het zelf nog steeds lastig om in kaart te brengen welke partijen en nou allemaal betrokken zijn bij besloten vervoer...

Mathieu Wijnen: Uuh. Ja natuurlijk de bedrijven denk ik, parkmanagement, maar... Speelt de gemeente ook een rol? Hoe is dat bij Rieker Business Park (RBP, red.) gegaan?

Leontine Oerlemans: Bij RBP is het dat niet, daar is het eigen initiatief geweest... Maar we zijn nu wel aan het kijken of dat in combinatie kan, of dat zij nu ook financieel kunnen bijdragen aan de Rieker Circle Line. Omdat er namelijk nu heel erg wordt gekort op het openbaar vervoer an sich...

Mathieu Wijnen: Ja.

Leontine Oerlemans: Daardoor ontstaan heel veel gaten en zijn we genoodzaakt om dat besloten vervoer eigenlijk nog meer uit te gaan breiden. Terwijl dat eigenlijk gewoon een gemeentetaak is (het voorzien in openbaar vervoer, red.). Zo als voorbeeld; op Westpoort hebben ze bijvoorbeeld een nieuw busstation gebouwd, zodat daar alle ov-lijnen zouden rijden. En op een zeker moment zijn daar vier van de zes ov-lijnen geschrapt.

Mathieu Wijnen: Dan blijft er weinig over.

Leontine Oerlemans: Dat blijft er inderdaad niets over en moet je dus... We hadden namelijk eigenlijk alleen een besloten lijn naar echt de uithoeken van het havengebied, waar je gewoon niet ver kan komen. En nu moesten we dus de openbaar vervoerlijn gaan overnemen. Nou dat stuk is toen ook betaald vanuit de gemeente. Op RBP is een andere geschiedenis. Daar zijn ooit twee bedrijfjes begonnen met pendelen met busjes vanaf de metro omdat ze... Formeel voldoet het metrostation qua afstand wel volgens de richtlijnen <richtlijnen uitzoeken!> maar in de praktijk is het gewoon te ver lopen en 's avond als je hebt overgewerkt is het gewoon geen prettige omgeving om daar te lopen.

Mathieu Wijnen: Nee.



Leontine Oerlemans: Dus in het kader van sociale veiligheid hadden ze met name die bus, eh... Geregeld. Toen hebben wij gezegd; volgens mij is die behoefte breder, zullen we dat niet combineren? Nou uiteindelijk heeft dat gerestulteerd – want het is echt zo'n zwaan kleefaan-verhaal geworden – dat eigenlijk iedereen meedoet en dat we daardoor eigenlijk nu met drie volledige lagevloersbussen in de spitsen rijden en eentje in de daluren.

Mathieu Wijnen: Dat is een flinke frequentie.

Leontine Oerlemans: Dat is inderdaad fors, en net zo veel als openbaar vervoer bijna.

Mathieu Wijnen: Is dat kostbaar voor bedrijven?

Leontine Oerlemans: Is dat duur? Ja. Dat kost veel geld. Als je het terug gaat rekenen naar de kilometervergoeding per bedrijf kom je wel redelijk uit. Alleen dan moet je wel een bepaalde body hebben. Heb je niet meer dan 1.000 mensen dan speel je niet break even. Dat geldt ook voor een reguliere ov-lijn. Want waar de kosten met name in zitten is de chauffeur. En dan hadden wij ook nog eens nieuwe bussen aangeschaft. Daar hadden we wel een contract van vijf jaar tegenover gezet zodat we in ieder geval een deel van die bussen kunnen afschrijven...

Mathieu Wijnen: Uuh.

Leontine Oerlemans: Want dan is er natuurlijk ook een risico voor de leverancier. Dat contract wordt overigens ook weer verlengd...

Mathieu Wijnen: OK. Want hoe lang is het besloten vervoer al op het RBP?

Leontine Oerlemans: Hij reed al toen ik bij ORAM zat dus al zes of zeven jaar. Hij is eigenlijk alleen maar uitgebreid; ze reden eerst met één bus, toen werden het twee en nu zijn er al drie.

Mathieu Wijnen: Dus besloten vervoer kan wel werken?

Leontine Oerlemans: Het kan wel, het kan zeker. Zij vinden het ook een visitekaartje voor zichzelf. De bus is ook volledig bestickerd met de logo's van de bedrijven...

Mathieu Wijnen: OK...

Leontine Oerlemans: Dus het is ook een stukje promotie van het gebied. En ze vinden het ook belangrijk om deze service ook aan klanten en hotelgasten te bieden zeg maar. Het zijn ook speciale ov-bussen dus ze zakken ook door hun hoeven heen zoals dat heet. Omdat ze in het gebied heel veel met Het Nieuwe Werken bezig en dat betekent dat ze alles bij de hand hebben. Ze hebben dus heel veel van die trolleys met laptops en dossiers. Dus dan is het wel handig als je er makkelijk in en uit kunt stappen.

Mathieu Wijnen: Ja inderdaad.



Leontine Oerlemans: Los van het feit dat er natuurlijk minder mobiele mensen ook mee moeten kunnen rijden en dat kan dus gewoon allemaal. En dan hebben we ook de flexibiliteit van vaste tijden dat die bus gewoon continu blijft rijden, eigenlijk elke vijf minuten stopt er een. Die rijden dus eigenlijk echt in een cirkelbeweging. Als we de dienst beginnen begint er eentje bij de metro eentje op het bedrijventerrein zelf en eentje rijdt halverwege en als ze elkaar gaan zien dan gaan ze dus door. En daardoor circuleert ie.

Mathieu Wijnen: Dus er is constant iets aan het rijden zeg maar.

Leontine Oerlemans: Ja, behalve in de daluren want dan rijdt er een, dan is de wachttijd twee keer zo lang maar dan heb je het nog over tien minuutjes. Omdat er dan maar een bus rijdt. Bij evenementen vragen bedrijven wel eens of ie langer door kan rijden en daar hebben we in het contract ook speciale afspraken over gemaakt.

Mathieu Wijnen: Hoe gaat dat, bieden jullie bedrijven een universeel contract of wordt het echt per bedrijf bekeken?

Leontine Oerlemans: We hebben een stichting opgetuigd, Stichting Samenwerkende Bedrijven Riekerpolder, dat is eigenlijk het parkmanagement-bestuur, zo moet je het zien, en van daaruit wordt eh... Die stichting heeft het contract ondertekend met Jan de Wit en alle deelnemers zijn daarin vertegenwoordigd. Nu is het wel zo dat de individuele deelnemer zelf een contract afsluit waarmee hij zich committeert tot de eindduur van dit contract en de looptijd van de bussen. Hiermee geeft hij aan dat ie zich aansluit bij het contract en alle facturen zal betalen. Op basis daarvan is de contractuele verplichting aangegaan en de parkmanager – dus eigenlijk ik zelf – die zit daartussen, die doet de aanbesteding voor de contractperiode en we zitten in werkoverleggen met de leverancier maar natuurlijk ook met de deelnemers zelf. Om eventueel dingen uit te breiden of aan te passen... En de klachtafhandeling loopt ook via de parkmanager.

Mathieu Wijnen: OK, best goed geregeld. Wat ik me ook afvraag... Tot zes/zeven jaar geleden kwamen daar bussen? Of is het een geheel nieuw bedrijventerrein?

Leontine Oerlemans: Het is een vrij nieuw bedrijventerrein, het bestaat acht of negen jaar. Een jaar nadat de eerste bedrijven zich er gingen vestigen hadden ze die busjes zeg maar. En toen zijn wij later aangehaakt van 'joh misschien is het efficiënter om het te bundelen' en toen kreeg je dus.. Waardoor het bekender werd en iedereen mee wilde doen en dat heeft uiteindelijk geresulteerd in eh...

Mathieu Wijnen: In de Rieker Circle Line.

Leontine Oerlemans: Ja.

Mathieu Wijnen: Grappige naam, zeker omdat het ook echt een cirkel is. En die rijdt naar de metro toch?



Leontine Oerlemans: Ja, naar de Henk Sneevlietweg inderdaad. We zijn natuurlijk in lobby met de gemeente of ze financieel kunnen bijdragen. Op Schiphol en in Westpoort doen ze dat al maar eigenlijk uit gemakzucht ook een beetje is het op RBP nooit geregeld dus dat gaan we nu wel doen omdat we met parkmanagement starten een publiek-private samenwerking (PPS, red.) met de gemeente zelf aangaan is het ook logisch dat je dat op die manier vastlegt. En daarnaast gaan we ook uitbreiden met andere mobiliteitsdiensten daar... We hebben een elektrisch taxibedrijf ('Taxe', red.) die al een directe verbinding met Schiphol verzorgt. Omdat dat best wel lastig is en ze zijn ook erg MVO-georiënteerd dus vandaar dat we elektrisch gaan. We hebben ook overwogen voor de bus maar dat is een dusdanige investering, dat laten we nog maar even zo. Biogas is ook te duur en het zijn al Euro-5 bussen dus die zijn al redelijk schoon. We zijn ook gaan kijken of we collectief op het middenterrein scooters kunnen neerzetten, dat zijn we ook aan het bekijken voor de Westpoort op het stationsplein bij Sloterdijk, dat wordt toch heringericht. Op die manier zijn we wel erg druk met mobiliteit bezig. Tegelijkertijd stimuleren wij ook Het Nieuwe Werken heel erg. Je kunt het ook niet los van elkaar zien.

Mathieu Wijnen: Het is inderdaad onlosmakelijk aan elkaar verbonden. Op Westpoort was het dus dat zowat alle lijnen zijn verdwenen? Dus daar is het echt meer uit nood.

Leontine Oerlemans: Ja. Maar we hadden altijd al een stichting daar, er reed al wat want de Haven (Amsterdam, red.) zat daar bij en ook de gemeente, en wij dan. Daar hebben we ook al zo'n Rieker Circle Line maar die heet dan de Westpoortbus voor de grote bedrijven die echt ver weg zitten. Dat reed al omdat er sowieso al onvoldoende OV was maar nu gingen ze het bestaande OV ook nog schrappen dus dan moet je helemaal uitbreiden. Nou er rijden nu vier lijnen van de Westpoortbus dus dat is best flink.

Mathieu Wijnen: Wat ik me afvraag... Bij RBP was het dus echt zo dat een aantal bedrijven heeft gezegd 'we zijn te slecht bereikbaar hier, we moeten wat doen'?

Leontine Oerlemans: Ja.

Mathieu Wijnen: En hoe is dat vervolgens gegaan? Hoe is het besloten vervoer tot stand gekomen?

Leontine Oerlemans: Nouja, wij hebben dat uiteindelijk getrokken, dus wij hebben een stichting opgericht en de tender gedaan en uiteindelijk door een intentieverklaring de neuzen dezelfde kant op gekregen om dit gezamenlijk op te pakken. En dat werkt want anders blijft men dat ook niet verlengen dus dat is positief. Alleen wat nu speelt is dat wij heel erg gelobbied hebben voor openbaar vervoer (op het RBP, red.), het is nog niet helemaal rond. Er is Schiphollijn nu en er zijn wat lijnen vanuit de Zaanstreek. Nou dat is op zich prima alleen ze gebruiken het terrein een beetje als een rangeergebied dus dat is een beetje jammer.

Mathieu Wijnen: Oh...

Leontine Oerlemans: Daar moeten we nog even actie op voeren dus we zijn bezig om dat beter af te stemmen. Het ideale zou zijn als er op de tunnelbak een metrostation komt, dus dan kun je gewoon de metrolijn verlengen en dan hoef je geen Rieker Circle Line meer te hebben.

Mathieu Wijnen: Nee...



Leontine Oerlemans: Maar voor de time-being werkt dit prima.

Mathieu Wijnen: Het zal ook nog wel even duren voor zo'n verlenging is gerealiseerd.

Leontine Oerlemans: Het is wel een rib uit je lijf, zo'n bus is erg duur.

Mathieu Wijnen: Dus bij de Rieker Circle Line legt de gemeente Amsterdam nog niets bij?

Leontine Oerlemans: Nog niet. Maar daar zijn we wel over in gesprek.

Mathieu Wijnen: In die samenwerking tussen de bedrijven en jullie en de gemeente... Zijn er conflicten? Hoe is de bereidheid van bedrijven om daar aan mee te doen?

Leontine Oerlemans: Die is heel goed, er zijn geen conflicten.

Mathieu Wijnen: Echt alle neuzen dezelfde kant op?

Leontine Oerlemans: Ja, zij komen gewoon met een probleem en wij proberen dat collectief op te lossen en wij zijn gewoon heel transparant ook met parkmanagement. We inventariseren eerst wat de behoefte is...

Mathieu Wijnen: Ja...

Leontine Oerlemans: En op basis daarvan stel je een projectenplan op – OK dit dienstenpakket daar is behoefte aan en dan kijk je waar iedereen aan mee wil doen en die stop je in het basispakket en de rest is optioneel. Dat zijn dan gewoon een-op-een-contracten. In ieder geval wilde men een parkmanager die onderhoud doet, communicatie doet, dingen bijhoudt en de Rieker Circle Line doet dus dat zit in het basispakket. De mobiliteitsdiensten die we nu gaan uitbreiden met taxi's, scooters, fietsers en alternatieve werklocaties, dat bieden we dan los aan en dat laten we aan de bedrijven zelf. Maar omdat je dat over een aantal terreinen spreidt krijg je natuurlijk wel schaalvoordelen. Hoewel je vaak met internationale bedrijven zoals op RBP vaak te maken hebt met collectieve inkoop. Maar het is vooral gericht op facilitaire diensten in het buitengebied.

Mathieu Wijnen: OK.

Leontine Oerlemans: Dan denk je aan beveiliging, kinderopvang, mobiliteitsdiensten...

Mathieu Wijnen: Ook onderhoud?

Leontine Oerlemans: Ja, we zijn nu met de gemeente in discussie om het onderhoud zelf te doen, dat doen we op Schiphol en in Osdorp ook al maar als ze niet meebewegen dan blijft het gewoon daar. Dan hebben wij een coördinerende rol en checken wij de uitvoering. Maar los van wat het wordt kunnen bedrijven al in het contract vastleggen dat zij hun terrein door een leverancier laten onderhouden.

Mathieu Wijnen: OK.

Leontine Oerlemans: Maar die buslijn rijdt al veel langer terwijl we met het parkmanagement officieel pas maandag gaan starten dus we moeten het pakket nog even gaan uitbreiden. Je begint klein en dan per jaar maak je een plan voor inkoop en uitbreiding los van de lopende zaken die de parkmanager toch al doet en daar ga je extra diensten aan toevoegen.



Mathieu Wijnen: Akkoord, OK. En dat parkmanagement is nog relatief nieuw op veel terreinen?

Leontine Oerlemans: In Amsterdam is het redelijk nieuw ja, wij zijn eigenlijk de aanjager daarvan. De meeste parkmanagement-initiatieven in de regio vallen eigenlijk onder ons.

Mathieu Wijnen: En als je hier ORAM hebt hangt daar de parkmanagement-functie onder of is het echt ORAM zelf die dat doet?

Leontine Oerlemans: Nee ORAM heeft wel een BV die parkmanagement kan uitvoeren maar we hebben wel de rol van aanjager en we voeren ook de onderzoeken uit en de secretariaten van de parkmanagement besturen maar het bestuur zelf is vrij om te kiezen wie het parkmanagement uitvoert.

Mathieu Wijnen: Ok.

Leontine Oerlemans: In de praktijk maken ze wel gebruik van de BV van ons maar dat hoeft op zich niet, wij zijn puur een aanjager en degene die het faciliteert.

Mathieu Wijnen: Precies, de uitvoering is voor een derde partij. Wat ik me ook afvraag is... Ik ben zelf benieuwd wat voor bedrijven nou de belangrijkste overwegingen zijn om aan besloten vervoer mee te doen of om zoiets op te starten. Ik heb hiervoor ook een korte enquête gemaakt die ik graag af zou willen nemen bij bedrijven.

Leontine Oerlemans: Daar hoef je geen enquête voor te houden hoor, dat kan ik je zo ook wel vertellen, hoe de Rieker Circle Line en de Westpoortbus zijn ontstaan. We hebben zelf een onderzoek gedaan naar de behoeftes per bedrijf en op basis daarvan een mobiliteitspakket samengesteld en dat blijft wel een stukje maatwerk maar in principe vul je een behoefte omdat ze een bereikbaarheidsprobleem hebben en vaak sociale veiligheid is ook een belangrijk aspect. Maar dat zijn de twee factoren waarom ze aanhaken. Daarnaast kunnen ze het als extra – maar dat hangt er vanaf – het (besloten vervoer, red.) als reclametool kunnen gebruiken. Scooters kun je ook met logo van bedrijf... En de Circle Line is natuurlijk ook helemaal bestickerd. Maar dit zijn de drie factoren waarom ze meedoen.

Mathieu Wijnen: OK, maar zo'n bereikbaarheidsprobleem, houdt dat dan vooral in dat mensen een lange reistijd hebben omdat ze met de bus komen of is het...

Leontine Oerlemans: Nee er is soms niet eens openbaar vervoer...

Mathieu Wijnen: OK.

Leontine Oerlemans: Dus je vult echt een gat op. In Westpoort bijvoorbeeld was geen OV en daarom is die eerste buslijn opgetuigd. Vervolgens gingen ze ook nog eens buslijnen omleggen en schrappen en toen hebben wij in overleg met de gemeente gekeken 'OK welke lijnen moeten er nog bij komen en gemeente wil je die dan alsjeblieft wel meebetalen' en het is altijd nog goedkoper om besloten vervoer op te tuigen dan openbaar vervoer dus dan kon je dat redelijk daarmee compenseren.

Mathieu Wijnen: Het klinkt heel krom, want openbaar vervoer wordt deels publiek betaald.

Leontine Oerlemans: Is het ook.



Mathieu Wijnen: Voor een bedrijf kost het niets...

Leontine Oerlemans: Maar voor de gemeente wel. Een bus is immers pas rendabel – één bus in een lijn – als ie op één dag meer dan 1.000 mensen vervoert en in de praktijk is dat gewoon niet zo.

Mathieu Wijnen: Nee dat lijkt me in de meeste gevallen ook niet.

Leontine Oerlemans: En bij besloten vervoer heb je een bepaalde commitment van bedrijven die meedoen en een aantal medewerkers die zeker gaan meerijden en dan kun je dat dus helemaal afstemmen. Op de Westpoort hebben we wel drie lijnen rijden maar dat zijn soms minibuses en soms grote bussen met verlaagde vloeren... Hangt een beetje af van de capaciteit die nodig is. Dan scheelt dat natuurlijk ook in de kosten en dat kun je met een ov-lijn niet doen. Het GVB is namelijk verplicht om die lijn te handhaven ook al rijden er maar een of twee mensen mee. Dat kun je op een zeker moment niet meer uitleggen. Dat heeft ook tot de conclusie bij de gemeente geleid van als het dan zo veel geld kost en die lijnen worden toch niet gebruikt haal ze dan maar weg.

Mathieu Wijnen: Ja....

Leontine Oerlemans: Alleen wordt dat dan weer zo extreem gedaan dat het ten koste gaat van de lijnen die wel goed gebruikt worden.

Mathieu Wijnen: Ja inderdaad. Zo sterft het steeds verder af. Maar hoe komt het dan... Er waren eerst wel lijnen op Westpoort vanuit GVB en die werkten niet...

Leontine Oerlemans: Nee.

Mathieu Wijnen: Maar die drie besloten vervoerslijnen werken wel. Hoe komt dat? Ligt dat aan de afstemming?

Leontine Oerlemans: Ja, het gaat natuurlijk heel gericht. Sowieso hebben ze natuurlijk extra zorg nodig omdat je in Westpoort veel 24-uursbedrijven hebt zoals Post NL en heel veel cargadoors en stuwadoors en die werken in shifts en gaan gewoon door. Zij vinden het natuurlijk wel prettig als mensen...

Mathieu Wijnen: Nog thuis kunnen komen. Begrijpelijk.

Leontine Oerlemans: Dus dat extra (24uurs dienstverlening, red.) vul je op maar overdag was er dus ook geen dienstverlening meer.

Mathieu Wijnen: Als ik zo lees over openbaar vervoer blijkt dat mensen met een lagere opleiding of werkniveau afhankelijker zijn en ik kan me voorstellen dat er nogal wat werkgelegenheid is in de Westpoort van dit niveau. Zeker omdat een deel van hen waarschijnlijk geen auto heeft. Heeft dat een rol gespeeld bij de keuze voor de Westpoortbus?

Leontine Oerlemans: Ja, ook. Dat klopt. Zeker omdat het los van of ze wel of niet een auto kunnen kopen er sowieso weinig parkeercapaciteit is in het havengebied.

Mathieu Wijnen: Ah OK, dus mensen zijn sowieso gebonden aan alternatieven begrijp ik? Ik was ook benieuwd of de motivatie om besloten vervoer op te zetten bij zulke bedrijven met veel laaggeschoolde en dus van OV afhankelijke werknemers anders is dan bij overige bedrijven.



Leontine Oerlemans: Nou... Ik weet niet of die anders is. Ja misschien anders maar hij is niet kleiner of groter ofzo. Ze hebben een andere motivatie om mee te doen maar op Schiphol en RBP zijn het allemaal grote internationale bedrijven met allemaal hoogopgeleide werknemers en die doen er ook aan mee.

Mathieu Wijnen: Ja...

Leontine Oerlemans: Wat ik zeg, ik blijf erbij; als er inderdaad een bereikbaarheidsprobleem is en een sociaal onveiligheidsgevoel – en dat is in de haven (Westpoort, red.) ook heel sterk, zo'n uitgestorven gebied zo 's avonds dan loop je er niet prettig – en los van het feit dat het een leuke service is en een leuke promotie ook voor de bedrijven daar van 'kijk eens hebben wij geregeld'...

Mathieu Wijnen: Ja, dus het is ook wel een stukje imago.

Leontine Oerlemans: Imago inderdaad. Ik ben terughoudend in het verspreiden van enquêtes onder mijn leden want dan krijg je dezelfde antwoorden. Het kost je alleen maar extra tijd maar de informatie blijft hetzelfde dus je bent daar niet mee geholpen.



12.3 Transcriptie III

Datum: 17 juli 2012

Tijdsduur: 135 minuten

Omschrijving opname: Interview

Soort transcriptie: Letterlijke transcriptie. Er is gestreefd naar volledigheid en niet-relevante tekst is weggelaten.

Spreker 1 = Mathieu Wijnen

Spreker 2 = Joop Eerens

Mathieu Wijnen: Bedankt dat u tijd heeft gevonden om mij te woord te staan. Kunt u iets vertellen over de start van collectief vervoer op bedrijvenpark Medel?

Joop Eerens: Ik zal met het verhaal beginnen.. Hoe ik ermee begonnen ben.. Een jaar of vijf geleden, nee we beginnen even anders.. Het bedrijventerrein Medel hier heeft dus een bedrijfsvereniging waar iedereen (ieder bedrijf op Medel, red.) verplicht lid van is. Het verplichte lidmaatschap is afgedwongen in het verkoopcontract.

Mathieu Wijnen: Ok

Joop Eerens: En daarbij wordt dus op iedere vierkante meter grond die wij verkopen, wordt dus 3,5 euro overgedragen aan de VvE. Met de grote van Medel betekent dat zo'n 3,5 tot 4 miljoen euro wat je dus in je bedrijfsvereniging krijgt en daar moeten zij een aantal dingen van bekostigen waaronder beveiliging en allerlei andere zaken maar ook mobiliteit.

Mathieu Wijnen: Ja

Joop Eerens: Dat stukje mobiliteit kan natuurlijk heel ver gaan. Ga je zorgen voor een goede verbinding, ga je met fietsen kijken, ga je kijken of je goedkoop met het OV kunt en al dat soort zaken. Daar is op dat moment niets aan gedaan terwijl er in 2006 ongeveer het idee geopperd vanuit de bedrijfsvereniging van jongens moeten wij niet een soort mobiliteitsvisie maken. Toen we hebben we samen met VCC Oost – dat is een organisatie waar je misschien wat meer informatie over dit soort dingen van krijgt, ze zitten in Arnhem – een mobiliteitsnotitie gemaakt waarbij zelfs dus de provincie Gelderland een stukje subsidie heeft bijgedragen. Daarin worden allerlei mogelijkheden geopperd wat je zou kunnen doen. Je kunt tegenwoordig zelfs van die kluisen krijgen waar je witte fietsen of roze fietsen in kunt zetten en zo zijn er veel meer van dat soort dingen..

Mathieu Wijnen: Ja...

Joop Eerens: Eentje daarvan was openbaar vervoer dan wel besloten vervoer. Toen ben ik met Arriva in zee gegaan om te kijken wat ze zouden kunnen betekenen om bestaande lijnen om die om te leggen zodat ze niet meer rechtstreeks van A naar B gaan maar van A eventueel naar B en E en dan weer terug naar B om op die wijze een soort van lus extra in te lassen.

Mathieu Wijnen: Ja



Joop Eerens: Als je met dat soort ideeën komt dan krijg je een heel groot probleem want sommige lijndiensten die worden echt op de minuut nauwkeurig ingepland en als daar een aanpassing of afwijking is van bijvoorbeeld een half uur naar 35 minuten dan krijg je al een discussie van ja dat kan niet want dan moeten we een extra bus laten rijden. Dus de kosten gaan een rol spelen en grote bus die kost per jaar een aantal tonnen en als je over kleine busjes praat wat voor OV niet aan de orde is dan krijg je dus een hele andere discussie over... Dat is eigenlijk niet te combineren met openbaar vervoer. En toen werd er echt gezegd of we niet echt iets specifiek voor Medel aan besloten vervoer konden doen. Daar zijn we heel lang mee bezig geweest van hoe zou je dat kunnen doen en toen bleek met Arriva zijn wij gekomen om met kleinere busjes te gaan rijden om dan het besloten vervoer... Dus niet zoals iemand anders ergens z'n hand op steekt dat ie wordt meegenomen...

Mathieu Wijnen: Nee

Joop Eerens: Dat besloten vervoer moet je ook wel doen anders wordt het qua wetgeving lastig, daar moet je mee uitkijken. Besloten vervoer dat moet kostenloos zijn – dat is in wezen des bedrijfs.

Mathieu Wijnen: Ja

Joop Eerens: De ondernemers die hebben daar dus een bepaald bedrag voor over, dat heeft het industrieschap ook gedaan. En toen hebben wij dus voor de helft daarvan subsidie gekregen van de provincie.

Mathieu Wijnen: OK

Joop Eerens: De provincie die vond het wel een heel goed idee om op deze manier verliggende bedrijventerreinen op afstand van een station of ander verkeersknooppunt, om zo de afstand toch te kunnen beperken. Dan krijg je natuurlijk de exploitatie van het geheel, en toen ging het goed mis. Je kunt natuurlijk wel 50 procent subsidie krijgen en bijleggen maar verwacht het bedrag. De exploitatie van twee busjes met onderhoud etc, dan ben je meer dan een ton kwijt per jaar.

Mathieu Wijnen: Zo, en dat zijn van die minibusjes?

Joop Eerens: Ja, want ze moesten ook bereden worden door chauffeurs. Nou, toen is het idee gelanceerd om er een werkgelegenheidsproject van te maken door langdurig werklozen in de kaartenbak van de gemeente Tiel om te kijken wie een rijbewijs heeft geschikt voor vervoer van acht mensen, oftewel een klein busje. Alleen wat heeft zo iemand er aan om dan voor een half tot driekwart jaar in zo'n busje te rijden, wat doet die erna? Toen hebben wij het idee gelanceerd om daarna – en Arriva was daarbij betrokken – om die mensen na een jaar dus een dienstverband aan te bieden. Maar dan moeten ze voor het grote rijbewijs moesten ze daar wel een opleiding krijgen. Toen heeft de gemeente Tiel gezegd; wij betalen de eerste drie maanden met behoud van uitkering. Die tussentijd krijgen ze les van Arriva om hun grote diploma te halen...

Mathieu Wijnen: Ja, busrijbewijs....

Joop Eerens: En ondertussen kunnen zij dus ook alvast gewoon gaan rijden op de busjes. Na drie maanden heeft het industrieschap gezegd betalen wij de loonkosten. Daarna betaalt Arriva ze en daarna ga je dus de grote wereld in.

Mathieu Wijnen: Ja, wat een goed idee.



Joop Eerens: Wij hadden daar een behoorlijk aantal gegadigden voor maar een groot deel valt natuurlijk af want ze moeten passen in de bedrijfsethiek van Arriva. Uiteindelijk waren vier tot vijf mensen geschikt en die mensen zijn uiteindelijk ook taxichauffeur geworden bij een particulier bedrijf, dus het heeft wel effect gehad.

Mathieu Wijnen: Heel goed

Joop Eerens: Alleen de subsidie werd natuurlijk ook een soortgelijk bedrag als wat wij betaalden aan loonkosten dus al met al hadden wij een jaarlijkse exploitatie van 220.000 euro en dat voor twee busjes, moet je nagaan.

Mathieu Wijnen: Dat is enorm veel geld ja.

Joop Eerens: En dat betekende dus dat de ondernemersvereniging hier die legde 20.000 euro bij, de provincie legde 90.000 euro bij en de andere 90.000 tot 100.000 werd door het industrieschap bijgelegd.

Mathieu Wijnen: En dat industrieschap, is dat die vereniging waarvan iedereen lid is?

Joop Eerens: Nee nee nee, het industrieschap dat is een publiekrechtelijk lichaam waarbij dus een aantal gemeentes – in dit geval Tiel en Neder-Betuwe – gezamenlijk hebben aangegeven dat ze een regionaal bedrijventerrein bouwen. Niet met een uitgeplaatste afdeling maar we gaan het helemaal apart regelen.

Mathieu Wijnen: OK

Joop Eerens: Om het op een zakelijke manier weg te zetten, en het industrieschap dat wordt bestuurlijk geregeld vanuit de beide gemeentes die ook bestuursleden aanleveren. De voorzitter van het industrieschap wordt altijd geleverd door Tiel want dat is de grootste gemeente. Maar het bestuur heeft dus een uitvoeringsorganisatie, en die zit hier en daar ben ik directeur van en we zitten hier met zeven a acht man. In principe bestieren wij hier dus alles wat normaal de gemeente zou doen.

Mathieu Wijnen: Maar dan uitsluitend voor Medel.

Joop Eerens: Puur en alleen voor Medel inderdaad. Wij geven dus zelf opdrachten. Alles wat hier aanwezig is hebben wij dus hier gedaan. Onderhouden, de aankoop van grond, grondverkoop doen we hier...

Mathieu Wijnen: OK

Joop Eerens: Het enige wat ik niet mag doen is een bouwvergunning afgeven, dat doet de andere gemeente. Maar wij reageren veel sneller naar de klant toe. Als die aangeeft ik wil het zo en zo dan zeg ik niet 'nee dat kan niet', dan ga ik kijken hoe het wel kan. Dat is een andere manier van denken en het proces gaat veel sneller.

Mathieu Wijnen: En iedereen kent u ook waarschijnlijk....



Joop Eerens: Wij zitten inderdaad midden op het terrein dus als de klant komt dan is het ook snel duidelijk wat de mogelijkheden zijn want we hebben een dik handboek. Als je echt een idee hebt kom de volgende keer met de architect langs, dan hebben wij ook een architect ingehuurd die het vanuit onze kant bekijkt. Dan geven wij gelijk aan hoe een en ander makkelijker kan gaan. Dus alle plannen die vanuit hier naar de gemeente en welstand gaan die zijn in en daarmee kun je natuurlijk heel snel richting de klant reageren. Het industrieschap die heeft de taak om die gelden naar de VvE te brengen... Het bestuur wordt helemaal uit de leden die hier zitten samengesteld en ik zit als adviseur bij die corporatie bij Medel zit ik ook in dus ik weet wat daar gebeurt en hier gebeurt.

Mathieu Wijnen: Dus in feite bent u de spil tussen beide?

Joop Eerens: Je zit als het ware in een rijdende trein, er wordt steeds meer bebouwd maar in het begin was dit een weiland dus je moet steeds meer voor elkaar regelen. Dus dat is in het klein de opzet van het industrieschap. En als straks alles verkocht is dan houdt het industrieschap op met bestaan, dan hebben we geen taak meer. Dan wordt ie ontmanteld en dan gaat het beheer terug naar de gemeenten.

Mathieu Wijnen: OK

Joop Eerens: Maar daar is ook wat nieuws voor bedacht, zoals het beheer en onderhoud aan groen en dan soort dingen dat hebben wij dus terug gekregen van de gemeente. En dat regelen we dan vanuit hier weer. De ondernemers betalen een x aantal euro's per vierkante meter bij om dat onderhoud naar een hoger niveau te tillen dan dat de gemeente dat doet en goedkoper dan de gemeente.

Mathieu Wijnen: Door de mindere rompslomp of...?

Joop Eerens: Ja wij besteden het aan en dat dan voor vier jaar in een keer en dan houden we over en voor ondernemers is het mooi als iets voor vier jaar wordt onderhouden. En zo zijn er veel meer dingen die we met de corporatie doen en daar is openbaar vervoer er ook een van. Alleen wat dus bij besloten vervoer – we hebben dat een aantal jaren gedaan – het was dus 2010 is het laatste jaar geweest dat Arriva.. Om de zoveel jaar gaat de provincie – in dit geval Gelderland – een concessie aanbesteden. En die concessie die is een discussie geweest; nemen wij de Medelbus daar in op of niet? Die aanbesteding zou in 2010 plaatsvinden maar door allerlei toestanden landelijk is het op een bepaald moment uitgesteld en daardoor moesten omdat zij het uitstellen ik opeens meer geld vanuit het industrieschap betalen. Toen is gezegd; dan nemen wij het wel mee in de concessie.

Mathieu Wijnen: OK.

Joop Eerens: En dan moeten we maar zien of het lucratief is om de Medelbus door te laten gaan maar dan helemaal onder de paraplu van Arriva. Dat heeft ertoe geleid dat wij hoopten dat er in 2010 of 2011 een aanbesteding zou plaatsvinden maar op een onduidelijke manier zijn zij de Medelbus dan toch vergeten...

Mathieu Wijnen: Dus niet meegenomen in de concessie?



Joop Eerens: Niet meegenomen. Nu kun je je voorstellen dat als je iets aanneemt voor 900 of 950 miljoen (euro, red.), of er nou wel of geen busje bij zit dat maakt dan toch niet meer uit.

Mathieu Wijnen: Nee.

Joop Eerens: Maar als je het er later aan toevoegt...

Mathieu Wijnen: Dan is het een probleem.

Joop Eerens: Dat is ook hier gebeurd en we zijn nu bezig met een onderzoek om de Medelbus van besloten naar openbaar te maken want per jaar gingen hier ongeveer 15 á 16.000 vervoersbewegingen met de Medelbus. Dat hoort veel maar als je deelt door twee zijn het 8.000 en gedeeld door het aantal weken, dan zit je op 160 en als je deelt door het aantal dagen dan zit je op 30. Zo reëel moet je zijn en als je dan zegt van die 16.000 bezoekers of klanten als die allemaal een euro zouden betalen heb je 16.000 euro en allemaal een tientje is 160.000 euro. Eigenlijk moet je allemaal 14 á 15 euro betalen om het winstgevend te maken en dan moet je het ook nog met werklozen doen of mensen met een uitkering en dan ook nog heel veel subsidie erop. Wat krijg je dan? Een hele discussie hoe ver je er mee gaat. Nu zijn er veel verbindingen met het OV niet of nauwelijks rendabel te maken.

Mathieu Wijnen: Nee.

Joop Eerens: Maar omdat er veel rendabele lijnen zijn kun je ook een aantal onrendabele lijnen hebben. Dat zie je in de landelijke politiek steeds meer dat onrendabele lijnen worden afgesloten. Wat doe je dan op een bedrijventerrein? We zitten hier natuurlijk heel ver van het station af, het heeft zijn functie bewezen vooral voor de wat jongere mensen. We krijgen nu meer aanbod van sollicitanten die bijvoorbeeld in Utrecht of in Gelderland wonen, die gaan dus met de trein en dan kun je op de fiets of met de bus mee. Dat is op een bepaald moment ook een beetje dat de bedrijf belang hebben dat dus 16- tot 18-jarigen die nog geen auto hebben dat die ook hier kunnen komen. Dus de noodzaak is er wel maar is die dermate klein. Is dat genoeg om een bus te laten rijden? Dat onderzoek loopt nu. Nu willen ze dus toch kijken om niet alleen Medel maar ook de andere kant van het kanaal waar meer mensen werken dan hier... Daar rijden we langs!

Mathieu Wijnen: OK.

Joop Eerens: Er is een onderzoek geweest... Wat zou de spin-off kunnen zijn als die busjes ook stoppen bij een aantal halteplaatsen. Want het is nu al geen besloten vervoer meer het is al OV maar mensen betalen er nog niets voor dat is nog in het jaar 2011 en 2012 is dat gewoon even stopgezet. De ondernemers zeggen hier; als andere mensen mee mogen en het busje zit vol waardoor onze mensen niet meer mee kunnen dan ga ik er niet voor betalen.

Mathieu Wijnen: Nee...

Joop Eerens: Toen is de betaling door de ondernemersvereniging stopgezet...

Mathieu Wijnen: En wie betaalt dat nu dan?

Joop Eerens: De provincie volledig.

Mathieu Wijnen: OK.



Joop Eerens: Om te laten zien of het exploitabel is met een vooringenomen calculatie van meer dan 50 procent kostendekkend is dan worden lijnen normaal in stand gehouden maar als je 30 procent haalt weet ik het niet. Zij willen natuurlijk meer klanten hebben anders sluiten ze het helemaal. Dat is een beetje het dilemma waar we nu mee zitten. We gaan in september een grote actie ondernemen waarbij bedrijven worden gepusht om een aantal zaken door te geven aan personeel – zoals ‘de Medelbus blijft rijden’ – en er zal ook gekeken moeten worden hoe men met vergoedingen omgaat. Die liggen weer onder vuur door het Kunduz-akkoord. Als een groter deel van de vergoeding ook voor openbaar vervoer belast wordt zeggen bedrijven ‘bekijk het maar’.

Mathieu Wijnen: Ja.

Joop Eerens: Dat komt op een heel ongelegen moment om wel of niet met zo’n bus door te gaan, maar we gaan er gewoon mee door want niets staat vast. En de provincie heeft ook al aangegeven dat we aan de hand van dit voor een aantal jaar toch moeten kijken of het zinvol is om alle bedrijventerreinen om die goed te ontsluiten.

Mathieu Wijnen: OK.

Joop Eerens: Zover zijn we dus nu dus als dat straks betaald moet gaan worden verwachten wij vanaf 1 januari. Hoe gaan we dan om met de betalingen? Eigenlijk kies je nu en 1 januari moet er worden besloten, door de provincie, gaan wij dus door voor twee á drie jaar... Maar dan betaald dus met openbaar vervoer, en wat zijn dan de kosten die betaald moeten worden, dus de bijdrage per rit door de ondernemer dan wel reiziger. De ondernemersvereniging uit Medel – dus de corporatie hier – heeft in zijn begroting staan dat ze een X bedrag willen betalen voor een goedkoper tarief. Alleen je moet natuurlijk uitkijken dat als het door hier wordt betaald en die bussen zitten altijd vol dan zegt men hier ‘ja dan betalen wij ook niet’. Je kunt heel moeilijk inschatten hoe veel gebruik wordt gemaakt, je zit natuurlijk met spitsrijden...

Mathieu Wijnen: En het weer speelt ook een rol.

Joop Eerens: Ook, in de winter natuurlijk meer dan in de zomer.

Mathieu Wijnen: Ja

Joop Eerens: In de zomer iets meer die vakantiewerk doen zoals bi Lidl dus het is heel divers. Je krijgt een soort van golfbewegingen van reizigersaanbod. We zitten toch te denken aan een soort Medelpas waar dan mensen tegen gereduceerd tarief... Je zegt als bedrijf ‘je krijgt een jaarkaart’, die kost dan 400 euro en gaat af van jouw vergoeding dus je krijgt geen 1.000 euro per jaar maar 600 en met die pas kun je iedere dag met de Medelbus.

Mathieu Wijnen: Ja, goed systeem.

Joop Eerens: Met dat soort oplossingen worden in september uitgewerkt samen met Arriva want die is natuurlijk concessiehouder voor de komende jaren. En er moeten dus twee nieuwe busjes worden geleverd want die van ons zijn na vier jaar op, dan is het gebeurd.

Mathieu Wijnen: Ja, zijn die afgeschreven?



Joop Eerens: Met instappen wordt het langzamerhand... Ze zijn er niet voor gemaakt. Grote bussen zijn dan weer net wat te duur maar we zitten meer aan busjes te denken die ook worden ingezet in kleinere dorpen waarbij bewoners dus wisseldiensten hebben om die busjes te laten rijden.

Mathieu Wijnen: Aan een dergelijk systeem zitten jullie ook te denken hier op het terrein?

Joop Eerens: Ja, om op die wijze een iets grotere bus te hebben met een betere, lagere instap. Want om het exploitabel te maken, zeker in de rustigere uren, zou je ook mensen van het station naar het ziekenhuis kunnen brengen.

Mathieu Wijnen: Ja, inderdaad.

Joop Eerens: En dat soort dingen, dus op die wijze kun je hem multi inzetten. Maar voor de doelgroep in bloktijden tussen zeven en negen (uur, red.) en voor flexibele werktijden tussen 12 en 2 en tussen 4 en 6 maar wat doe je tussendoor met die mensen? Je moet ze – als je alle uren bij elkaar optelt zit je boven de acht uur, maal twee, dan heb je twee mensen nodig. Maar door de langere tijden al vier nodig dus een behoorlijk aantal chauffeurs nodig voor een beperkt aantal klanten. Dat is iedere keer het dilemma in het OV.

Mathieu Wijnen: Want dat is het meest duur natuurlijk.

Joop Eerens: Inderdaad. Dus zo is het eigenlijk een beetje ontstaan. Wij hebben op een bepaald moment daar veel waardering vanuit andere bedrijventerreinen voor gekregen van 'goh, hoe heb je dat aangepakt'. Maar de grootste ondersteuning is natuurlijk vanuit de ondernemers omdat die een bepaald budget hadden om dit te kunnen betalen. Bij de meeste bedrijventerrein ontbreekt het budget of is er wel budget maar doen gemeentes daar niet aan mee...

Mathieu Wijnen: Nee.

Joop Eerens: Maar hier is het aan de ondernemers en de ondernemersvereniging hier op Medel heeft natuurlijk een grote hoeveelheid middelen om dingen te bekostigen. De jaarlijkse exploitatielast binnen een corporatie als de onze bedraagt ongeveer 350.000 tot 400.000 euro op jaarbasis.

Mathieu Wijnen: OK.

Joop Eerens: Kom daar maar aan bij de bedrijvenvereniging... Dat wordt hier op basis van vierkante meters – er is bijna 900.000 vierkante meter uitgegeven en het hele terrein is 1,2 miljoen vierkante meter. Dat betekent dat ze zo'n 35 á 40 cent per jaar per vierkante meter betalen. Dus een bedrijf van 5.000 vierkante meter betaalt tot 2.300 euro per jaar aan bijdrage van de exploitatie. Ieder jaar beslist de ALV over de begroting. Uiteindelijk moet je toegaan naar een maximum van 40 á 45 cent per vierkante meter. Daarvan worden alle kosten jaarlijks betaald, mensen gehuurd, beveiliging, camerasystemen, jaarlijkse terugkerende kosten worden daarmee gedekt en dat gaat prima.

Mathieu Wijnen: OK. En mensen zijn daar ook enthousiast over? Ze vinden het een goed systeem?



Joop Eerens: Absoluut. Alleen de grote jongens zoals Lidle en Kühne-Nagel die hier met 70.000 vierkante meter zitten, die krijgen een rekening van 23.000 euro maar daar zit beveiliging en onderhoud gewoon bij dus niet sec het pand. Wij zijn nu bezig met glasvezel aanleggen, dat wordt ook door de ondernemersvereniging betaald en zo zijn er dus steeds meer dingen waar men dus... Zij zien het effect en het nut maar ook de noodzaak om zonder al te veel problemen een buitenwacht te hebben. Zij zijn in deze tijd al druk genoeg met hun eigen sores. Hier rijden iedere avond auto's rond van de beveiliging. Ze krijgen er zo veel voor terug. Het is zo dat wij hier met onze negen hectare al vier- tot vijftienghonderd mensen hebben werken. Dus het industrieschap heeft 35 mensen per verkochte hectare aan werkgelegenheid. Dus als straks alles vol is moeten hier zo'n 4.000 mensen werken.

Mathieu Wijnen: OK.

Joop Eerens: Kun je nooit helemaal hard maken want als je bedrijven hebt in de logistiek met 4.000 vierkante meter en daar zitten dan 100 man op. Dat soort bedrijven verhoogt mijn gemiddelde per hectare. Er zitten ook klanten bij die nog geen 12 mensen per hectare leveren.

Mathieu Wijnen: Dan compenseert het inderdaad. Wat voor bedrijvigheid zit hier over het algemeen? Is het gemengd?

Joop Eerens: De wens was en is om een gemêleerd gezelschap te hebben; productie, logistiek, transport, dienstverlening, eigenlijk van alle markten alleen geen detailhandel.

Mathieu Wijnen: Nee.

Joop Eerens: Alleen het verschil tussen transport en logistiek... Transport verhuurt zowel een kraan als auto terwijl logistieke bedrijven ook een bepaalde handling erachter doen. Zoals Lidl met zijn distributie – die zo'n 70 tot 80 winkels in de regio bedient – waar een bepaalde handling voorkomt, auto's worden volgeladen, statiegeld, maar het wordt eerst gebracht door leveranciers van producten. Dat soort zaken komen op die wijze binnen en zij combineren het dan hoe die winkels het nodig hebben. Nou dat is een bepaalde handling en daarvoor zijn dan meer mensen nodig. Zo heb je voor witgoed heb je een logistiek gebeuren, voor radio's en fietsen en al dat soort zaken zitten op het terrein. Je krijgt dan dus de discussie – ben je niet te veel gericht op logistiek? Als logistiek knapt om het zo te noemen... Wat is de drijvende kracht achter Nederland? Dat is de logistiek, want aan zulke dingen kun jij niet komen als er geen logistiek is. Op een bepaald moment is hier Lidl neergestreken en Kühne-Nagel, en DHL was de eerste. Als ze een keer weten dat er grote kavels zijn van 7 hectare waar kun je dat in Nederland nog aantreffen? En naar zulke kavels is nog vraag terwijl kleine ondernemers zich beseffen dat ze nog wel langer in hun pand kunnen zitten. We zijn nu bezig met de laad- en loskade afronden, het is nu vanwege zettingen op het terrein dat er niets wordt gedaan maar in september wordt het bestraat. Dan kunnen daar de eerste containerschepen via de Waal en de sluisen het Amsterdam-Rijnkanaal in en zo kunnen ze Tiel aandoen, Utrecht en ook Amsterdam.

Mathieu Wijnen: Dit is terrein en de ontwikkeling ervan ook belangrijk voor de werkgelegenheid in de regio?



Joop Eerens: Ja, Tiel heeft niet veel hoogopgeleiden. Dat komt omdat de werkgelegenheid hier niet zo is. In tijden van crisis ontstaat snel werkloosheid bij de groep die hier groot is, namelijk de fruit- en bomentelers. Die werklozen kunnen hier dan weer aan de slag in de productiestraat en die kun je hier ook krijgen. Politiek is de wens om vooral werkgelegenheid voor hoogopgeleiden te genereren maar dat is het natuurlijk niet alleen.

Mathieu Wijnen: Nee, een evenwicht is minstens zo belangrijk inderdaad. Waar ik nog benieuwd naar ben is het beleid vanuit de overheden, de provincie ten aanzien van bedrijventerreinen. Misschien ook vanuit de regio... Hoe is dat vorm gegeven en wat voor rol heeft dat gespeeld bij het hele mobiliteitsvraagstuk? Ik las namelijk dat de provincie problemen voorzag op de A15 als hier alles ontwikkeld zou zijn en dat daarom gekeken is naar mobiliteit rondom het terrein en mogelijke oplossingen. Welke rol hebben de overheden gespeeld?

Joop Eerens: De provincie zag de noodzaak en het nut wel, anders had men geen subsidie verleend. De provincie is dus zonder meer onderdeel geweest van de visie om hier dus de Medelbus te laten rijden. Dat heeft ook te maken met de spoorlijn tussen Arnhem en Tiel en door naar Utrecht. Dat is een ander probleem want van Arnhem tot Tiel is het diesel en daarna elektrisch. Toen is voorgesteld om een knip te maken waardoor mensen vaker over moesten stappen. Maar meer dan twee keer overstappen in woon-werkverkeer moet je niet willen. Alles vanuit het westen naar Tiel is dus makkelijk en dan moet je snel de volgende stap kunnen nemen hier naar het bedrijventerrein. In dat licht is er ook toestemming voor gegeven om dit (de Medelbus, red.) verder te ontwikkelen. Dat heeft VVC Oost dus verder voor ons uitgewerkt en het mobiliteitsplan is goedgekeurd door de provincie. We zitten natuurlijk nu in een economische dip. Er waren plannen om Medel nog eens zo groot te maken, het zou dan in totaal om 10.000 arbeidsplaatsen gaan.

Mathieu Wijnen: Zo...

Joop Eerens: Dat moesten afslagen groter worden gemaakt. We hebben zelfs in het begin hebben we een plan ontwikkeld om te kijken of er niet een station Echteld – iets verderop – nieuw leven in te blazen en daar een P&R-functie van te maken.

Mathieu Wijnen: OK.

Joop Eerens: Alleen dat is door de gemeente Overbetuwe afgeschoten want dat moet je kostendekkend maken. Het is door de crisis allemaal op een lager pitje gezet maar wie weet wat er van gaat komen. Als er steeds meer geknepen wordt in die vergoedingen (reiskostenvergoedingen, red.) kun je je afvragen hoe zeer mensen nog bereid zijn om op en neer te reizen. Van de andere kant hebben we weinig keus want waar moeten ze anders werken – hoogwaardige functies gaan steeds meer naar het westen en om het leefbaar te houden moeten ze bedrijven dwingen om te blijven.

Mathieu Wijnen: Ik ben ook benieuwd naar de motivatie vanuit bedrijven. U gaf al aan dat het voor bedrijven lastig is voor bedrijven om stagiaires en jonge mensen hier te laten komen maar zijn er ook nog andere overwegingen die u weet of heeft gehoord? Ik kan me voorstellen dat zo'n terrein een buslijn ook ziet als imago-kwestie of dat zoiets aansluit bij duurzaamheidsambities.



Joop Eerens: Dat klinkt misschien raar maar bedrijven hier zijn niet zo heel erg met milieu bezig. Als bedrijven hier vestigen dan zijn de eisen al parkeerplaatsen, ook voor vrachtwagens wanneer het een logistiek bedrijf is... Personeel mag hier niet op de openbare weg staan. Dan krijg je de discussie 'moet je geen gezamenlijke parkeerplaatsen of in de hoogte bouwen' maar dat kost heel veel geld...

Mathieu Wijnen: Ja...

Joop Eerens: Dus op een bepaald moment krijgen bedrijven wanneer er ruimte is toch de neiging om wanneer er ruimte is de auto aan de weg te parkeren. Maar je kunt je voorstellen dat als van een bedrijf veel mensen met de auto komen en vrachtwagens moeten manoeuvreren, dan ben je heel veel grond kwijt aan dit soort activiteiten. Voor hun is het van wezenlijk belang dat een gedeelte van het personeel op een andere manier dan met de auto naar het werk komt en kan komen. Dat kan gezamenlijk rijden zijn wat nu al gebeurt en daar is een bus een welkome aanvulling op. Natuurlijk komen er ook veel mensen op de fiets. We hebben ook een onderzoek gedaan van; waar komen de mensen nu vandaan?

Mathieu Wijnen: Ja...

Joop Eerens: En dat is ook cruciaal. Die gegevens heb ik wel voor je.

Mathieu Wijnen: Dat is ook interessant inderdaad want dat bepaalt natuurlijk de vervoersvraag. Anders is besloten vervoer al minder aantrekkelijk en waarschijnlijk.

Joop Eerens: En er moet daarnaast ook een gek zijn die het gaat initiëren. Dat hebben wij vanuit hier gedaan; bij de gemeente was het minder snel, dan moet je naar het college toe. College zegt ja wat kost dat en dat doen wij hier dus niet. Het grote voordeel van een projectbureau als dit is dat er zo veel zaken gemandateerd hier...

Mathieu Wijnen: Uhuh...

Joop Eerens: Dat wij die opdrachten makkelijk doen als het past op de begroting. Via het college moet het eerst langs B&W en er moet een handtekening op en dat kennen wij hier niet.

Mathieu Wijnen: Nee.

Joop Eerens: Dus wij kunnen veel sneller en alerter reageren op dergelijke zaken. Als wij iets willen zetten we op papier en is het klaar. Wij besteden per jaar zo'n 10 tot 15 miljoen aan.

Mathieu Wijnen: Zo, dat is een hoop geld. Ik denk dat ik voor nu voldoende informatie heb. Bedankt voor uw tijd!

