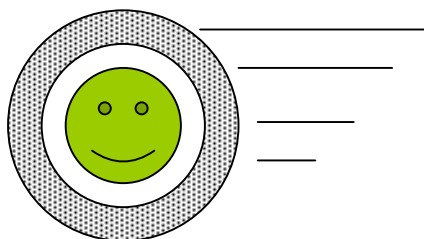


De stadsbus in het Edese mobiliteitsbeleid



Onderweg naar een
duurzame mobiliteit in Ede.

Inhoudsopgave.	Pagina	2
1. Inleiding		3
2. Doelstelling		4
3. Opdracht.		4
4. Bezinning op het vraagstuk verkeer en vervoer		4
4.1. Individueel versus collectief belang in het persoonlijk vervoer		5
4.2. Selectieve bereikbaarheid		5
4.3. Mobiliteit als sociaal begrip		5
4.4. Gedragsverandering		5
4.5. Mobiliteit is geen grondrecht		6
5. Visie op mobiliteit		6
5.1. Reisdoel als uitgangspunt van beleid		6
5.2. Selectief mobiliteitsbeleid		6
5.3. Kwaliteitsverbetering in voor en natransport		6
5.4. Overheidsparticipatie		6
5.5. Motie Halveer autoverkeer		7
5.6. Actualiteit van de diverse overheidsbeleidsvisies		7
5.7. Conclusies		7
6. Analyse van de huidige situatie in het stedelijk gebied van Ede		7
6.1. Toename van het aantal binnenstedelijke autokilometers		7
6.2. Verkeersontwikkeling algemeen		9
6.3. Subconclusie		9
6.4. Ruimtelijke ordening en infrastructurele voornemens		9
6.5. Mobiliteitsgevolgen		9
6.6. Stationslocatie		10
6.7. Aanbevelingen		10
7. Uitwerking van de aanbevelingen		10
7.1. Gedragsverandering		10
7.2.1. Openbaar vervoer		11
7.2.2. Openbaar stadsvervoer		11
7.2.3. De Buslus		12
7.2.4. Experiment met gratis openbaar vervoer		13
7.3. Paraat op Maat		13
7.4. Een vaste "Paraatbuslijn"		14
7.5. Shuttlebus in samenhang met personentransferium		15
7.6. Restrictief parkeerbeleid in de stationsomgeving		16
7.7. Personentransferium		17
7.8. CVV uitbreiding		18
8. De fiets.		19
9. Samenvatting		19
10. Bronvermelding		20

1. Inleiding.

De groei van het autoverkeer neemt meer toe dan was geprognosticeerd.

In de provincie Gelderland zal de doelstelling ten aanzien van het terugdringen van de groei van het autoverkeer de komende tien jaar niet worden gehaald.¹

Aan de andere kant blijft de toename van het gebruik van openbaar vervoer per bus achter bij de verwachtingen.

Het toenemende autoverkeer en met name de toename van de binnenstedelijke autokilometers leidt tot toenemende overlast. Een lastig probleem dat voortdurend aandacht vraagt.

Deze notitie heeft niet de ambitie oplossingen aan te dragen die zouden leiden tot dé oplossing van het probleem.

Deze notitie heeft evenmin de pretentie alle variabelen en actoren in de ingewikkelde samenhang van de mobiliteit in zijn geheel in kaart te brengen en uit te werken.

De bedoeling van dit rapport is in de eerste plaats een belangrijke keuze ter discussie te stellen met betrekking tot het openbaar vervoer: zijn de minder mobiele daarin de belangrijkste doelgroep of moet het openbaar vervoer een echt alternatief zijn voor de auto? Of willen we in Ede niet het openbaar vervoer maar de fiets als hét alternatief voor de auto te ontwikkelen?

Met dit rapport hoopt de ChristenUnie-fractie aan deze discussie een nuttige bijdrage te leveren.

 **ChristenUnie**
gemeenteraadsfractie Ede

april 2001

¹ Beleidseffect rapportage provincie Gelderland mei 2000

2. Doelstelling:

Vermindering van de binnenstedelijke autokilometers door bevorderen van het gebruik van openbaar vervoer en fiets en gedragsverandering in de persoonlijke vervoerskeuze.

3. Opdracht.

Zoek mogelijkheden die leiden tot bevordering van het gebruik van openbaar vervoer om de toenemende binnenstedelijke automobilititeit af te remmen.

4. Bezinning op het vraagstuk verkeer en vervoer.

4.1. Individueel versus collectief belang in het persoonlijk vervoer.

Aan het begin van de automobilititeit kregen milieu en ruimtelijke ordening nog nauwelijks enige aandacht. Van de gevolgen voor de leefbaarheid waren we ons niet bewust. Onze individuele vrijheid was toen - en is nog steeds - sterker dan ons milieubewustzijn en persoonlijke verantwoordelijkheid ten aanzien van de leefbaarheid in het algemeen. Door de positieve sociologische en economische ontwikkeling van onze samenleving in werk, inkomen en vrijetijdsbesteding hebben wij ons collectieve verplaatsingsgedrag aangepast aan een individueel gericht gedrag. Door het verheffen van de auto als instrument van een zo groot mogelijke persoonlijke individualiteit en vrijheid, zijn het individuele autobezit en automobilititeit binnen huishoudens progressief toegenomen. De gevolgen bleven niet uit. Wegen slibben dicht en het milieu wordt zwaar belast. Bereikbaarheid van reisdoelen vermindert zienderogen. Aanleiding voor de overheid om beheersmaatregelen te nemen. Die zouden moeten leiden tot vermindering van het autogebruik ten gunste van de fiets en het openbaar vervoer. Marktconform denken en handelen werd een beleidsondersteunende maatregel om de overheidsdoelstelling inhoud te geven. Het pakte anders uit. De marktconforme aanpak leidde tot het tegenovergestelde. In plaats van verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving werd en wordt de druk daarop voortdurend groter. De files werden en worden niet alleen langer maar nemen ook in aantal toe. Binnenstedelijk wordt de druk op uitbreiden van parkeerfaciliteiten groter tegenover een verslechterende bereikbaarheid van met name binnensteden. De vraag naar woon en leefruimte wordt beantwoordt met nieuwbouwwijken met grote bebouwingsdichtheid waar minder of zelfs geen ruimte meer is om de auto - en vaak meer dan één - op eigen terrein kwijt te kunnen. Stedelijk groen wordt ingewisseld voor klinkers om de vraag naar meer parkeerruimte in de directe woonomgeving te beantwoorden.

In de jaren '90 was vermindering van het autoverkeer nog een belangrijke doelstelling. Ondanks de inspanningen van de Rijksoverheid en lagere overheden lijkt de groei niet meer in de hand te houden. De wegen liepen en lopen vol ten teken dat het overheidsbeleid op dit punt gefaald heeft. Als erkenning van dat falen is het nieuwe NVVP ²-credo: de auto mag. Dat brengt een spanningsveld met zich mee. Was de tegenstelling tussen het individuele en collectieve belang scherp, die lijkt nu te vervagen. Daarmee lijkt de tegenstelling nog sterker te worden dan deze al was. Ons individuele gerichte belang van automobilititeit staat diametraal tegenover het collectieve belang van leefbaarheid, veiligheid, milieu en bereikbaarheid. Het is sociaal-maatschappelijk onaanvaardbaar te veronderstellen dat de term 'de auto mag' impliceert dat we dan maar andere vormen van vervoer zoals fiets, bus en trein moeten laten staan voor de heilige koe.

Naar de opvatting van de ChristenUnie is de nieuwe trend dan ook een gevaarlijke, omdat deze suggereert dat het niet anders kan. Juist door de tegenstelling tussen het collectieve en individuele belang, zijn wij van mening dat het anders moet. We moeten collectief af van de gedachte dat het mobiliteitsbeleid per saldo is gebaseerd op die tegenstelling. Met andere woorden: het beleid moet er blijvend op gericht zijn om de groei van de automobilititeit te beperken. Daarin mag de auto. Zeker. Maar dan wel in de juiste verhouding met andere vormen van vervoer. Dat vraagt om een andere denkrichting in de problematiek. Een denkrichting die gericht moet zijn op een verandering van ons gedrag in de keuze van ons persoonlijk vervoer. Mobiliteit als zodanig is niet verkeerd. Maar, zoals dat met alles gaat: als we er teveel van gebruiken gaat het mis. Dan lopen we vast. Mobiliteit - niet te verwarren met het onderdeel automobilititeit - is in de kern van de zaak geen onbepert goed. Een teveel aan mobiliteit leidt tot hypermobiliteit. ³

² Nationale Verkeers en vervoersplan

³ "Bestemming als uitgangspunt", naar een selectief mobiliteitsbeleid. Ir. Jan van der Stoep, januari 1999.

Dat brengt schade toe aan de leefomgeving, aan andermans mobiliteit en beperkt de persoonlijke mobiliteit. Mobiliteit heeft een aanmerkelijk maatschappelijk belang. Dat impliceert dat het verkeers en vervoersbeleid op de omgeving moet worden afgestemd. Niet de persoonlijke bewegingsvrijheid moet centraal staan, maar datgene wat met de reis beoogd wordt.⁴ Niet de kwantiteit maar de kwaliteit van de mobiliteit moet het beleids criterium zijn.

4.2. Selectieve bereikbaarheid

Als mensen activiteiten ontwikkelen ontstaat er een bestemmingsdoel waardoor men zich moet verplaatsen. Daarvoor is infrastructuur noodzakelijk. Infrastructuur heeft een ruimtebepalend element in zich. Nieuwe - of uitbreiding van bestaande - infrastructuur leidt niet alleen tot nieuwe verplaatsingen, maar het biedt tegelijk een vestigingsmotief voor particulieren en ondernemers. Dat heeft tot gevolg dat de werkgelegenheid zich over een groter gebied gaat verspreiden waardoor de mobiliteit - en in het bijzonder de automobilititeit - toeneemt. Die toename wordt voor een belangrijk deel veroorzaakt door factoren die buiten het ruimtelijk beleidsveld liggen⁵. Die toenemende (auto)mobilititeit claimt meer van de beschikbare ruimte dan kan worden verwerkt. Dat vraagt om het maken van keuzes in termen van selectieve bereikbaarheid. Die keuzes kunnen worden gemaakt door het kwalitatief en niet kwantitatief afwegen van de vormen van persoonlijk vervoer in diverse omstandigheden. (Woon- werkverkeer, boodschappen doen, recreëren, etcetera) Visie over bereikbaarheid begint niet vanuit de plaats waar men wil vertrekken maar vanuit de plaats die men wil bereiken. Het daadwerkelijk hanteren van een dergelijke visie heft de tegenstelling tussen persoonlijke vrijheid, bereikbaarheid en leefbaarheid op.

4.3. Mobiliteit als sociaal begrip.

Mobiliteit heeft een belangrijke sociale waarde omdat het verband houdt met intermenselijke omgang. Omdat mobiliteit als sociaal begrip aanmerkelijke sociale en ecologische gevolgen heeft moeten verkeer en vervoer aan maatschappelijke eisen en normen voldoen. Mobiliteit en geleiding daarvan is dan ook een kwestie van sociale verantwoordelijkheid.⁶ Dat maakt automobilititeit ondergeschikt aan duurzaamheid en leefbaarheid. De samenleving is er niet mee gediend dat iedere plaats zo snel mogelijk moet kunnen worden bereikt. Niet de individuele gerichtheid op de persoonlijke mobiliteit, maar het reisdoel is het referentiekader.

4.4. Gedragsverandering.

Dat vraagt om een gedragsverandering. Omdat deze haaks staat op het persoonlijk gericht belang om zo snel mogelijk - ongeacht tijd, plaats, motief en middel van vervoer - het reisdoel te bereiken, lijkt de vraag daarom echter weinig effect te hebben. Dat impliceert dat de sociale betekenis van het reisdoel cruciaal is in termen van selectieve bereikbaarheid en dienstbaarheid. Het mobiliteitsprobleem is ingewikkeld, omdat bereikbaarheid en duurzaamheid niet samen gaan. Ieder mens is persoonlijk verantwoordelijk voor zijn of haar verplaatsingsgedrag. Omdat alleen het systeem van mobiliteit publiek van karakter is, is die rol niet gegeven aan de (lokale) overheid. Mobiliteit moet dienstbaar zijn aan de samenleving en niet andersom de samenleving domineren. Het biedt dan tegenspel en maakt verandering in het sociaal-maatschappelijk gedrag van het individu in een geseclariseerde en geïndividualiseerde samenleving mogelijk. Motivering van ieders persoonlijke dienstbaarheid en sociale verantwoordelijkheid aan de samenleving is daarbij onontbeerlijk. *“Voor een succesvolle gedragsverandering is het nodig dat iemand gemotiveerd is en de mogelijkheden heeft of krijgt om het beoogde gedrag daadwerkelijk uit te voeren en met de gelegenheden daartoe wordt geconfronteerd”.*⁷

4.5. Mobiliteit is geen grondrecht.

Mobiliteit wordt beschouwd als een grondrecht maar is het niet. Individualistisch denken en handelen heeft er toe geleid dat gestelde mobiliteitsnormen in de praktijk niet haalbaar zijn

⁴ “Een kwestie van bereikbaarheid”, Ir. J. van der Stoep en Ir. D. van der Goot.

⁵ “Geleende ruimte”, een christelijke visie op ruimtelijke ordening, ChristenUnie augustus 2000, Jansen et.al.

⁶ “Een kwestie van bereikbaarheid”, 1996.

⁷ Uit ‘Energie en Milieu’, tijdschrift over energie en leefmilieu: “Automobilititeit als sociaal dilemma” door Prof. C.H.J. Vlek, hoogleraar toegepaste psychologie

gebleken. Ieder individu wil elke plaats zo snel mogelijk bereikbaar hebben en bovendien ook nog op ieder gewenst tijdstip van de dag. Die normering staat dus in verhouding met verschillen in belangen en verantwoordelijkheden. Daarom moet het mobiliteitsbeleid worden afgestemd op een genormeerde visie op mens en maatschappij. Daar kan de politiek zich niet van af maken met wat losse opmerkingen en suggesties. Die politiek vraagt om een duidelijke visie op de inwerking van mobiliteit op de maatschappelijke normen en waarden. Het ontwikkelen van visie op mobiliteit in de samenleving wordt gevoed vanuit ieders persoonlijke visie op mens en samenleving. Voor de ChristenUnie-fractie ligt het vertrekpunt in het beheer en ontplooiing van Gods schepping waar het gaat om het vormen van visie en het ontwikkelen van concrete ideeën. Daarin is het individuele belang ondergeschikt aan het collectieve. De ene mens is in de maatschappij afhankelijk van de ander. Individueel belang als basis voor het ontwikkelen van visie op mobiliteit is fnuikend voor leefbaarheid, veiligheid, milieu en bereikbaarheid.

5. Visie op mobiliteit.

5.1. Bestemming als uitgangspunt van beleid.

Het reisdoel is bepalend voor de vervoerskeuze. Een bezoek aan de wildkansel bijvoorbeeld vraagt om andere transportvormen dan een bezoek aan het stadscentrum. In het verkeer- en vervoersbeleid moet daarom het reisdoel uitgangspunt van beleid zijn. Dat vraagt om

- een selectief mobiliteitsbeleid, een gebiedsgerichte benadering en een integrale aanpak.
- een goede afstemming tussen verkeer en vervoer op de omgeving.
- Participatie tussen (lokale) overheid en samenleving.

5.2. Selectief mobiliteitsbeleid.

Het kenmerk van een selectief mobiliteitsbeleid is selectieve bereikbaarheid. Het streven daarnaar maakt overigens onderdeel uit van het SVV-II. In een selectief mobiliteitsbeleid moeten ruimtelijke ordening en milieubeleid en het verkeer- en vervoerbeleid naadloos op elkaar aansluiten. Dat vraagt per saldo om een gebiedsgerichte benadering van het vraagstuk. In een selectief en gebiedsgericht mobiliteitsbeleid spelen vooral typische plaatselijke eigenheden een primaire en richtingbepalende rol. Het beleid moet er daarom niet in eerste aanleg op gericht zijn de mensen uit de auto in de bus of op het fietszadel te krijgen. Die doelstelling volgt uit de primaire taak. Bij een grote stedelijke verdichting bijvoorbeeld, is het belangrijk de keuze in het persoonlijk vervoer voor dat van OV en fiets te stimuleren boven dat van de auto.

5.3. Goede afstemming.

Het initiëren van de keuzebevordering van de auto voor openbaar vervoer en fiets vraagt om een betere afstemming tussen deze vormen van persoonlijk transport. Dat geldt specifiek voor Ede Stad. Daarbij moet het mogelijk zijn aanpassing aan de lokale vormen van vervoer tot stand te brengen. Kernthema daarbij is de tot nu toe gehanteerde flankerende beleidsmaatregelen tot hoofddoelstelling van beleid te maken. Kwaliteitsverbetering in het voor en natransport van het openbaar vervoer, stimulerende initiatieven in de tussenvormen van openbaarvervoer en fietsverkeer moet daarin beleidsuitgangspunt zijn. Dat zou de brug kunnen vormen tussen een evenwichtiger gebruik van auto en openbaar vervoer.

5.4. Overheidsparticipatie.

De lokale overheid speelt daarin een sturende rol. Zij kan alleen niet bepalen welke vorm van vervoer in individuele gevallen wenselijk en doelmatig is. Wat zij wel kan doen is met goede beleidsinstrumenten selectieve bereikbaarheid afhankelijk van de plaatselijke omstandigheden integraal differentiëren, stimuleren en reguleren. In het overheidsbeleid moeten duidelijke richtlijnen worden gecommuniceerd met de bevolking.

5.5. Motie 'Halveer het autoverkeer'.

In de jaren '90 nam de gemeenteraad van Ede een motie aan die was gebaseerd op het halveren van de automobilititeit. Er zijn opvattingen die van de veronderstelling uitgaan dat het niet

realistisch is dat de groei van de automobiliteit tot staan kan worden gebracht⁸. Toch blijft het terugdringen van die groei een collectieve inspanningsverplichting in het belang van het bevorderen van de leefbaarheid. Daarbij is de ontwikkeling en bevordering van een bewust mobiliteitsgedrag een zeker zo belangrijk thema dan alleen maar de roep om terugdringen van automobiliteit en vraagt de motie van toen nog steeds om actie.

5.6. Actualiteit van de diverse overheidsbeleidsvisies.

Het tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II), het provinciale Streek- en Vervoerplan (PVVP), maar ook het nieuwe Nationale Verkeer- en vervoersplan (NVVP) waarvan de Perspectievennota een voorloper was en de in 2000 gepubliceerde Beleidseffect rapportage van de provincie Gelderland zijn actueel. De daarin beschreven bereikbaarheid en leefbaarheidsdoelstellingen zijn belangrijke integrale landelijk en provinciaal gerichte uitgangspunten van beleid, die met betrekking tot het voorgaande om een lokale aanpak vragen. In die lokale aanpak worden inmiddels ook de toepassingsmogelijkheden van moderne elektronische hulpmiddelen in de vorm van het zogenoemde dynamisch verkeersmanagement systeem (DVM)⁹ nader bestudeerd.

Met de visie van de ChristenUnie-gemeenteraadsfractie op bereikbaarheid in het algemeen en dat van Ede in het bijzonder poogt hij een stimulerende bijdrage te leveren in het noodzakelijk bevorderen van een verandering in de keuze van persoonlijk vervoer, gebaseerd op selectieve bereikbaarheid op lokaal niveau. Daarbij wordt in de uitwerking de nadruk gelegd op bus, VCC¹⁰ en CVV vervoer.

5.7. Conclusies.

- Mobiliteit is geen grondrecht.
- Mobiliteit wordt gerechtvaardigd door de functie van de plaats die moet worden bereikt.
- De aard en vorm van mobiliteit moeten zijn aangepast aan de functie van de te bereiken locatie als functie van de typische plaatselijke eigenheden. Het beheer van de schepping en de ontplooiing van sociaal-maatschappelijke normen en waarden zijn daarin sturende elementen.
- De (lokale) overheid dient, gericht op de middelen van vervoer en infrastructuur voorwaarden te scheppen in het ordenen van op selectief mobiliteitsbeleid gerichte taken.
- Het ruimtelijke ordeningsbeleid dient er op gericht te zijn, dat het locatiebeleid wordt bijgesteld en de schaalgrootte voor de ruimtelijke activiteiten in beeld wordt gebracht voor het bevorderen van andere verplaatsingsmogelijkheden dan met de auto.
- De rol van het openbaar vervoer moet worden versterkt door het instandhouden en/of uitbreiden van een compleet basis (stads)netwerk, dat in kwaliteit kan wedijveren met de auto.
- Voorlichting en informatieoverdracht spelen een cruciale rol. Het draagt in belangrijke mate bij tot gedragsverandering in de visie op de mobiliteit in termen van selectieve bereikbaarheid bij de burger in het algemeen.

6. Analyse van de huidige situatie in het stedelijke gebied van Ede.

6.1. Toename van het aantal binnenstedelijke autokilometers.

De wegen slibben dicht. Tussen 1986 en 1998 is het totaal aantal verkeersbewegingen op alle tel punten in Ede - exclusief de tellingen op de A-12 - met ruim 30% toegenomen¹¹. Wanneer de tel punten van de in de Nota Hoofdwegenstructuur genoemde wegvakken apart worden genomen, blijkt dat de stijging daar nog groter is met een toename van 34,2% in 1998 ten opzichte van 1986. Dat afgezet tegen de taakstellende mobiliteitsgroei voor de Regio Vallei in de periode tussen 1986 en 2010 van 25%¹² geeft aan dat de taakstelling al tien jaar eerder dreigt overschreden te worden.

⁸ Citaat Oud Hoofd Ingenieur Directeur van Rijkswaterstaat Jansen

⁹ Dynamisch Verkeers Managementsysteem is een instrumentarium waarmee de doorstroming op het hoofdwegennet wordt bevorderd. Actueel gekoppeld aan een parkeergeleiding systeem.

¹⁰ Vervoers Coördinatie Centrum, een landelijk netwerk van waaruit vervoersmanagement wordt gestimuleerd.

¹¹ Overzicht verkeerstellingen gemeente Ede periode 1986-1998

¹² Bureau Goudappel Coffeng: verkeersveiligheidsplan, inventarisatie en categorisering 1998

Grote druk staat op de capaciteit van de in- en uitvalswegen. Met name aan de zuid- en noord-west kant van Ede. Er wordt hart gewerkt aan verbetering van de situatie door het ontwikkelen van plannen die leiden tot:

- A. Afname van de congestie rond en op de Dr. W. Dreeslaan na openstelling van de A-30.
- B. Afname van de verkeersdruk op de Klinkenbergerweg door afleiding van het doorgaand en extern verkeer middels
 - een korte randweg via de Berkenlaan naar de Nieuwe Kazernelaan.
 - reconstructie van de kruising Raadhuisstraat-N224
- C. Afname van de verkeersdruk op de Emmalaan en Tooroplaan door
 - Reconstructie van de invalsweg tussen Dr. W. Dreeslaan en Frans Halslaan
 - Aanbrengen van een rotonde op de kruising Frans Halslaan en Rembrandtlaan.

Desondanks zullen naar verwachting de ruimtelijke ontwikkeling van Ede en de in 2000 vernieuwde busdienstregeling niet leiden tot afname van de binnenstedelijke autokilometers. De realisatie van Kernhem, uitbreiding van industrieterreinen, ISEV¹³-ontwikkelingen en gevolgen van de WERV¹⁴-discussie nog buiten beschouwing gelaten.

Toename van het aantal binnenstedelijke autokilometers is niet alléén het gevolg van de autonome groei. De ruimtelijke ordening van de stedelijke opzet in woon- en industriegebieden ten opzichte van het centrumwinkelgebied draagt daar in belangrijke mate in negatieve zin aan bij. Ook de beperkte mogelijkheden om met openbaar vervoer de industriegebieden vanuit de woongebieden zowel binnen als buiten de kern Ede te bereiken, werken stijging van binnenstedelijke autokilometers in de hand.

De gemiddelde fietsafstand in ons land is drie kilometer. Het centrumwinkelgebied ligt in relatie tot die gemiddelde fietsafstand te ver weg van woongebieden als Veldhuizen B, Maandereng, Kernhem en Rietkampen. Dat leidt tot meer autokilometers. Op grond van niet rationele afwegingen wordt de indruk gewekt dat inwoners van de Rietkampen en Maandereng door de invoering van de nieuwe busdienstregeling vooralsnog weer de auto gebruiken om hun inkopen in het centrum te doen. Omdat het veelal z.g. keuzereizigers betrof, is het de vraag of dit leidt tot een substantiële bijdrage aan de toename van autokilometers.

De nieuwe dienstregeling is in het algemeen niet echt ongunstig met bovendien vervoer in de avonden en in het weekend. Omdat de factor tijd bepalend is voor de bedrijfsmatige besluitvorming ten aanzien van de kostendekkingsgraad van Lijn 87, is het de vraag is of herontdekking daarvan voldoende passagiers zal verwerven bij bewoners van de Rietkampen.

Een ander probleem is het voor Ede grote aantal voertuigbewegingen van zwaar vrachtverkeer. Oorzaak is het grote aantal distributie en goederenoverslagbedrijven in Ede en De Klomp. De huidige vervangende A-30 route als verbinding tussen de S1 en A-12 voert extra doorgaand (zwaar)verkeer door de kern. Dat leidt o.a. tot een ongewenste extra belasting van zwaar vrachtverkeer van met name op de Dr. W. Dreeslaan, die tegelijkertijd vanuit het zuiden de functie heeft als hoofdonthoudingsweg voor het centrum en woongebieden. Hoewel de A-30 die pijn zal verlichten is het volgens verkeersdeskundigen nog maar zeer de vraag of dat voldoende is om de toename van het aantal voertuigbewegingen ten gevolge van het nieuwe regionale ziekenhuis te compenseren. Een ander ernstig probleem is de belasting van zwaar vrachtverkeer op de Emmalaan-Tooroplaan en Klinkenbergerweg mede door onder andere de locatie van Trailstar en Enka. Het binnenstedelijke wegennet staat onder toenemende druk van de groei van het autoverkeer in het algemeen, de groei van het vrachtverkeer in het bijzonder. De gevolgen van de inrichting van 30km-zones draagt bovendien bij aan een extra belasting van de hoofdwegen.

Gemiddeld is de groei van het verkeer in Ede met ca. 2,6% per jaar hoger dan de in de Nota Hoofdwegenstructuur als uitgangspunt opgenomen autonome groei van 1,5%.¹⁵

¹³ Intergemeentelijke Structuurvisie Ede Veenendaal.

¹⁴ Strategische alliantie Wageningen, Ede, Rhenen, Veenendaal.

¹⁵ Nota Hoofdwegenstructuur 1998

6.2. Verkeersontwikkeling.

De ontwikkeling van de verkeersgroei leidt tot een grote druk op de capaciteit van het binnenstedelijke wegennet. Het aanleggen van nieuwe wegen is in het algemeen geen optie. Anders dan ondergronds gaan is uitbreiding van het wegennet nauwelijks mogelijk. In plaats daarvan zal op grond van het aantasten van het milieu, optimalisering van het gebruik van de ruimte grote aandacht moeten krijgen.¹⁶ Dat heeft automatisch tot gevolg dat, als het verkeer niet kan groeien, dan ook de groei aan maatschappelijke activiteiten binnen het stedelijk gebied stagneert. Het openbaar vervoer en de fiets zullen hierin de belangrijkste personenvervoerrollen moeten vervullen. Het aanbieden van vervoer op maat is meer dan het aanleggen van een buslijnnet en het maken van een dienstregeling. Daarin spelen namelijk ook de locatie van woningen, werkgelegenheid en voorzieningen een primaire rol.

Verbetering van voor- en natransport met vormen van deeltaxi zoals de treintaxi, buurt- en regiotali en CVV¹⁷ en overdekte fietsstallingen gericht op de lokale ruimtelijke omstandigheden zijn mogelijkheden om een bruikbaar antwoord te geven aan de negatieve gevolgen van de individuele behoeftes in verplaatsingsmotief en bestemming die het gebruik van openbaar vervoer in de weg staat.

6.3. Subconclusie.

Hoewel het z.g. Nimby-effect¹⁸ het algemeen belang lijkt te frustreren gaat het uiteindelijk om het collectieve belang voor selectieve bereikbaarheid en een duurzame leefbaarheid: terugdringen van de groei van de binnenstedelijke automobiliteit en het bevorderen van het gebruik van openbaar vervoer. De recente uitwerking in projecten in het kader van het stedelijke ontwikkelingsprogramma van Ede¹⁹ geeft onder andere de doelstelling aan de rol van het openbaar vervoer in het verkeer van en naar het centrum moet worden gestimuleerd. Duurzame leefbaarheid is en blijft de bindende factor in het belang van hen die na ons komen. Met dat belang in het vizier moet alles in het werk worden gesteld om in goed overleg de verschillende belangenafwegingen op het gebied van ruimtelijke ordening, infrastructuur en milieu zo zorgvuldig mogelijk op elkaar af te stemmen en waar nodig aan te passen. Daarvoor is een selectief locatiegericht mobiliteitsbeleid nodig.

6.4. Ruimtelijke ordening en infrastructurele voornemens.

Diverse voornemens bevinden zich in een conceptueel stadium of zijn onderwerp van een verder gevorderd politieke discussie zoals:

- Al dan niet verplaatsen van het station en herinrichting van de stationsomgeving;
- Al dan niet realiseren van een oostelijke invalsweg A-12/Dr. Hartogsweg;
- Al dan niet verplaatsen van de Trailstar goederenterminal naar Ede-West;
- Al dan niet verdubbelen van de spoorlijn;
- Al dan niet positioneren van Ede als opstapplaats voor reizigersvervoer naar de Randstad.

6.5. Mobiliteitsgevolgen:

De voorgenomen activiteiten en/of investeringswerken hebben gevolgen voor de mobiliteit.

- Grote druk op de parkeerruimte rond het station en op de aanvoerwegen;
- Toename binnenstedelijke autokilometers;
- Toename verkeersintensiteit op de
 - a. Dr. W. Dreeslaan
 - b. Zuidelijke hoofdwegkwadrant: Emmalaan, Tooroplaan en Frans Halslaan;
 - c. Oostelijke noord-zuid-as: Klinkenbergerweg;
 - d. Van Balverenweg, Bennekomseweg (sluiproute Horapark en station).
 - e. A-12 wegvak tussen afslag Ede-Oost en Dr. W. Dreeslaan;
 - f. N224 oost tengevolge van overbelasting Dr. W. Dreeslaan.

¹⁶ "Optimizing of transport networks", L.H. Immers en P.H. Meijer, 1989

¹⁷ Collectief Vraagafhankelijk Vervoer

¹⁸ Nimby = not in my backyard; niet in mijn achtertuin.

¹⁹ "Stedelijke Ontwikkeling van Ede, uitwerking in projecten", soe-product, maart 2001.

6.6. Stationslocatie.

Uitbreiding van de parkeerlocatie rond het station zal leiden tot toename van zowel het interne als externe binnenstedelijk autoverkeer. Het voorstel Ede ter ontlasting van de A-12 als opstapplaats te laten fungeren voor reizigers naar de Randstad zal een grote verkeersaanzuigende werking uitoefenen op de periferie. De keuze voor een omvangrijker stationsgebouw op de huidige locatie met meer voorzieningen dan nu het geval doet daar nog eens een schepje bovenop. Dat zal leiden tot een grotere toename van de binnenstedelijk autokilometers dan oorspronkelijk was aangenomen. De vraag ligt voor de hand of we dat wel willen. Bij de beantwoording van die vraag mag het algemeen belang niet uit het oog worden verloren. Dit leidt tot de vraag: “hoe kunnen we het hierboven geschetste probleem het hoofd bieden?”.

De toevoerwegen naar de huidige stationslocatie zijn onvoldoende gedimensioneerd om die verwachte capaciteitstoename te kunnen verwerken. Nu al moeten de hoofdwegen een verhoogde intensiteit verwerken van alleen al lokaal verkeer als gevolg van de consequente inrichting van 30-km zones. Toekomstige HSL-stations zoals in Arnhem zullen in de nabije toekomst leiden tot een explosieve uitbreiding van economische activiteiten in de directe omgeving van genabuurde intercitystations. Dat zal ook in Ede het geval zijn. Een station met uitgebreidere voorzieningen als voorgesteld op de huidige locatie zal vooral ook leiden tot toename van het autoverkeer op de hoofdwegen rond en naar het station.

Verwacht mag worden dat de intensiteittoename zal leiden tot overschrijding van de vastgestelde grenswaarden aan geluidsbelasting op de gevels van langs de hoofdwegen gelegen woningen. De Wet geluidhinder legt wettelijke begrenzings op ten aanzien van de maximaal toegestane verkeersintensiteiten op de binnenstedelijke hoofdwegen. Een situatie, die overigens nu al leidt tot overschrijding van in het verleden vastgestelde grenswaarden.

Zowel de meer dan autonome groei in Ede alleen al en de gevolgen van de toekomstige ontwikkelingen rond de functie van het station zullen leiden tot onverwerkbaar verkeerssituaties; nu en op lange termijn. Dat vraagt om oplossingen.

Zonder de pretentie te willen hebben met dé oplossing te komen meent de ChristenUnie-fractie van Ede toch een aantal praktische gedachten en ideeën te kunnen inbrengen die een nadere studie waard zijn.

6.7. Aanbevelingen.

1. Gedragsverandering: een sturende en stimulerende rol voor de lokale overheid.
2. Experiment met gratis openbaar vervoer.
3. Paraat op Maat met een vaste buslijn;
4. Shuttlebuslijnen in samenhang met personen transferia (ook wel “peplemover” genoemd) ten behoeve van de verbinding met Cine-mec, Stadspoort, Ziekenhuis, Station en bedrijventerreinen waarin het bedrijfsleven, Cine-mec²⁰, het ziekenhuis en lokale overheid participeren.
5. Parkeermogelijkheden bij station beperkt uitbreiden en betaald parkeren invoeren.
6. Personentransferium dat de invalswegen A12/Dr W. Dreeslaan en later A30/Schuttersweg verbindt met Ziekenhuis, Station en bedrijventerreinen ter ontlasting van de binnenstedelijke verkeersdruk en parkeerfaciliteiten bij het station en ter bevordering van de bereikbaarheid van ziekenhuis en industrieterrein.
7. CVV uitbreiden.

7. Uitwerking van de aanbevelingen.

7.1. Gedragsverandering.

Gedragsverandering op grond van verantwoordelijkheidsbesef van iedere individuele Edese burger inzake de persoonlijke vervoerskeuze is een belangrijke bepalende factor voor het terugdringen van de automobilititeit. Dat moet niet worden overgelaten aan het landelijk beleid. Wil de groei van de automobilititeit en de binnenstedelijke autokilometers in het bijzonder daadwerkelijk beperkt kunnen worden, dan ligt het begin in de éigen woonplaats.

²⁰ De directie van Cine-mec heeft verklaard te willen investeren in openbaar vervoer.

Dat betreft niet alleen intern verkeer maar ook het z.g. extern verkeer dat Ede verlaat om in de regio of in andere gebieden van Nederland de werkplek te bereiken. De lokale overheid moet daarin op grond van een gebiedsgericht selectief mobiliteitsbeleid een sturende en stimulerende rol vervullen in het bevorderen van het gebruik van openbaar vervoer en fiets. Daarin dient steeds het reisdoel het vertrekpunt te zijn, gericht op de plaatselijke omstandigheden.

Het parkeerbeleid, beschikbaarheid van voldoende collectief vervoer, afstemming op parkeernormen in regionaal gemeentelijk verband, bredere invoering van bedrijfsvervoerplannen en een geoptimaliseerd en veilig fietspadennetwerk²¹ kunnen daaraan stimulerend bijdragen

7.2.1. Openbaar vervoer.

“*Het stadsvervoer en de fiets zijn ondergeschoven kindjes...*”²². De Perspectievennota²³ maakt dat beeld niet beter. Daarin wordt het openbaar vervoer nu niet direct een positieve en stimulerende rol toegekend met betrekking tot de oplossing van de verkeers- en vervoersproblematiek. Bovendien is het implementeren van actiepunten uit de Netwerknota Openbaar Vervoer gemakkelijker gezegd dan gedaan. Het probleem is, dat de Netwerknota in de kern van de zaak het binnenstedelijk openbaar vervoer in navolging van het KAN²⁴ en de gemeente Apeldoorn wil overlaten aan de gemeenten en grotere kernen in het bijzonder. In Ede is geen sprake van een echt stadsbusnetwerk. De stadsdienst wordt grotendeels bediend door het betrekkelijk grote aantal regionale en snelnet buslijnen dat Ede op de hoofdwegen verbindt met andere stadscentra en genabuurde gemeenten.

Omdat per 1 januari 1998 niet het rijk maar de provincie opdrachtgever is voor het openbaar vervoer in Gelderland is de Netwerknota Openbaar Vervoer opgesteld als nadere uitwerking van het in 1997 vastgestelde PVVP²⁵. Hoofddlijn daarin is, dat de verwachte groeipotentie van 10% wordt gekwantificeerd door een helder aanbod en een optimalisering van de aansluiting op de reizigersvraag naar kwaliteit. De provincie heeft daarbij gekozen voor een opdeling van het openbaar vervoernet in twee netwerken: het verbindend snelnet en het ontsluitende regionet.

Een beperkende maatregel is, dat alleen kernen die het openbaar vervoer beleidsmatig stimuleren en op de route liggen in het snelnet zijn aangegeven. Dat lijkt de doelstelling niet te bevorderen. Factoren die openbaar vervoer kansrijk maken zijn een compacte maar slecht bereikbare binnenstad, weinig concurrerende centra in de omgeving, hoge parkeertarieven, centraal gelegen ov-haltes. Dat Ede aan geen van deze voorwaarden voldoet is evident. De binnenstad is goed bereikbaar, er zijn concurrerende winkelgebieden in de directe omgeving en de parkeertarieven zijn niet exorbitant. Hierin schuilt naast de excentrische ligging van de woonwijken ten opzichte van het centrum één van de oorzaken van het te grote aantal binnenstedelijke autokilometers.

Subconclusie:

- Openbaar vervoer binnen de kern Ede moet kansrijk gemaakt worden vanuit andere perspectieven dan de gangbare kansrijk geachte opties.

7.2.2. Openbaar Stadsvervoer.

De provincie bepleit dat het begrip basismobiliteit voor de bus is veranderd van stedelijk naar interstedelijk openbaar vervoer. Dat leidt tot verschraling van het binnenstedelijke openbaar vervoer. Zij ziet zich in het stedelijke vervoer nog maar een beperkte taak weggelegd. Een gevolg van die verschraling van het stedelijk openbaar vervoer werd in Ede tastbaar bij de invoering van de nieuwe dienstregeling per mei 2000 op het moment dat Lijn 1 werd opgeheven²⁶.

²¹ “Geleende ruimte”. In het hoofdstuk “scenario voor schaarse ruimte” beschrijven de auteurs de relatie tussen infrastructuur en ruimtelijk beleid waarin de vraag centraal staat hoe infrastructuur zo goed mogelijk kan worden ingepast in de ruimtelijke hoofdstructuur en hoe het ruimtelijk beleid de doelstelling van een duurzaam mobiliteitsbeleid mede tot stand kan brengen.

²² “Juffrouw Ooievaar in het grote Netelenbos”. Bert Kunnen in het Nederlands Dagblad van 25 februari 1999.

²³ De in 1999 verschenen Perspectievennota is een discussiestuk over verkeer en vervoer in de toekomst als aanloop tot de introductie van het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP).

²⁴ KAN = Knooppunt-Arnhem-Nijmegen

²⁵ PVVP = Provinciale Verkeers- en VervoersPlan.

²⁶ “Nieuwe Lijnen”, conceptplan openbaar vervoer Ede en omgeving, Connexion en Provincie Gelderland.

- Lijn 1 was ons inziens een goed voorbeeld van een bruikbaar antwoord op de negatieve gevolgen van de z.g. kris-kras relaties die het gebruik van de auto bevorderen. De door het opheffen van deze lijn ontstane commotie gaf die maatschappelijke bruikbaarheid wel aan. Hoewel aanvankelijk moeizaam op gang gekomen lijkt deze lijn ten onder te zijn gegaan aan zijn eigen succes. Oorzaak was dat uiteindelijk het reizigersaanbod hoger werd dan de busjes aan vervoerscapaciteit kon bieden en het totale reizigersaanbod weer te klein was om een bus met grotere capaciteit exploitabel in te zetten²⁷. Wellicht is het gerechtvaardigd te veronderstellen dat Lijn 1 te vroeg is geïntroduceerd. Het zou de moeite waard geweest zijn om deze zich positief doorzettende ontwikkeling op langere termijn ten aanzien van kosten/baten beter te kunnen beoordelen. Openbaar vervoer heeft in eerste aanleg als voorziening een mobiliteitsbevorderende functie voor niet autobezitters. Het heeft tegelijk een sociale functie die niet mobiel mobiel maakt. Het mini-busproject Lijn 1 heeft die functie goed vervuld. De auto heeft een mobiliteitsbeperkende functie op het openbaar vervoer. Toch heeft Lijn 1 een duidelijk signaal gegeven, dat na enige gewinning reizigers de mogelijkheden van deze vorm van frequent openbaar vervoer ontdekten en de auto lieten staan voor de binnenstedelijke vervoersbehoefte.

Uiteindelijk zal de exploitatie van een stadsnet niet goed mogelijk meer zijn, vooral als blijkt dat de hoge kostendekkingsgraad van het snelnet de negatieve resultaten van het regionet moet afdekken. Met andere woorden: hoewel de provincie nog steeds verantwoordelijk is voor stadsvervoer, lijken de grotere kernen in de (nabije?) toekomst in navolging van Apeldoorn en het KAN in hun eigen stadsvervoer te moeten gaan voorzien. .

Dat leidt tot de vraagstelling en politieke discussie of je als gemeente op grond van een mandaat van de provincie meer invloed en verantwoordelijkheid voor een stadsnet moet gaan dragen. Dat kan niet zonder beschikbare middelen. In 1998 werd het openbaar vervoer van rijk naar provincie gedecentraliseerd. Het uitgangspunt daarbij was dat middelen meedingen naar de provincie. In het verlengde daarvan ligt de redenatie voor de hand, dat bij overdracht c.q. mandaat voor stadsvervoer van de provincie naar de gemeente ook de middelen worden overgedragen.

7.2.3. De Buslus.

In 1999 introduceerde de PvdA het idee voor een z.g. “Buslus”. Het doel was om op basis van een hoge ritfrequentie een OV-buslus door Ede en Bennekom aan te leggen. Het traject zou gedeeltelijk langs en over de spoorlijn Ede-Amersfoort lopen. Uit een kort onderzoek door de gemeente bleek dit idee niet haalbaar. Onder andere het rijden over en langs spoorlijnen binnen het NS-grondgebied bleek zowel technisch als juridisch niet haalbaar.

Het zwakke element in dit idee was een te grote loopafstand vanuit de woongebieden naar de diverse opstappunten. Met name ook voor ouderen en minder validen.

In het recente uitwerkingsprogramma van het stedelijke ontwikkelingsprogramma Ede wordt deze buslus een nadrukkelijke rol toebedeeld. Een rol die de ChristenUnie-fractie van harte ondersteunt. Mits goed naar de voeding van deze lijn wordt gekeken heeft het voorstel van de buslus naar het oordeel van de ChristenUnie-fractie voldoende aanknopingspunten om verder uit te werken. Wanneer ketenmobiliteit²⁸ als uitgangspunt was genomen, dan zou de buslus aan bestaansrecht ten aanzien van de kostendekkingsgraad wellicht een betere kans hebben gemaakt. Wanneer er bij de belangrijkste halteplaatsen (“transferpunten”) (overdekte) fietsenstallingen zouden worden geprojecteerd waar de hoofd fietsroutes uit de woongebieden uitkomen op de hoofdwegenstructuur, CVV, buurttaxi²⁹ of minibusdienst beschikbaar is om het transferpunt aan te doen en de Stationswegroute zou worden gekozen in plaats van de spoorlijn had ons inziens de buslus aan haalbaarheid hebben gewonnen.

Deze transferpunt gedachte sluit aan op de beleidsmaatregelen in het NVVP. Daarin worden transferpunten als mogelijkheid gezien voor een comfortabele overstap tussen de verschillende vervoersmogelijkheden. Daarbij kan in navolging van Lijn 1 de buurttaxi in de vorm van een minibus als nieuwe eigentijdse vorm van openbaar vervoer een interessante rol spelen als onderdeel in de ketenmobiliteit. Essentieel daarbij is dat géén van de verschillende

²⁷ Bron: Connexxion.

²⁸ Ketenmobiliteit is het op gelijkwaardig niveau inzetten van alle vormen van transport, een kernthema in het persoonlijk transport. Voorbeeld: je neemt de fiets of buurttaxi naar een transferpunt, maakt gebruik van de bus(lus) naar het station, stapt op de intercity en vervolgt je reisdoel met een gereed staande oproepauto.

²⁹ Vanuit de provincie wordt gezocht naar nieuwe eigentijdse vormen van openbaar vervoer. De buurttaxi is daarvan een voorbeeld.

vervoersmogelijkheden als een ondergeschoven kindje wordt beschouwd maar allen een geoptimaliseerde bijdrage leveren in die ketenmobiliteit.

Subconclusies openbaar stadsvervoer:

- Het idee van de buslus mede op grond van de in dit rapport ingebrachte alternatieven in samenhang met elkaar opnieuw in kaart te brengen en afwegen.
- Ketenmobiliteit met inbegrip van de daarvoor benodigde voorzieningen zoals buurtaxi en fietsenstallingen is voorwaarde voor het functioneren van een buslus.
- Middelen die het rijk voor openbaar vervoer aan de provincie heeft overgedragen, moeten bij doorgaande decentralisatie naar openbaar stadsvervoer worden doorgeschoven naar de gemeente.

7.2.4. Experiment met gratis openbaar vervoer.

Gratis openbaar vervoer lijkt oppervlakkig gezien een interessante optie. In de Belgische plaats Hasselt is momenteel een proefproject gaande. Nog niet bekend is, wat de uitkomsten daarvan zijn. In de stad Groningen heeft deze discussie al eerder plaatsgevonden en is uitgemond in het besluit geen experiment met gratis openbaar vervoer te houden. Dat impliceert overigens niet dat het voor Ede niet zinvol zou zijn om een experiment met gratis openbaar vervoer te starten. Ede is Groningen niet en evenmin Hasselt. Nog afgezien van die financieel-economische aspecten zijn er indicaties die aangeven dat gratis openbaar vervoer wellicht niet zal leiden tot het uitvoering geven aan ons eigen mobiliteitsbeleid de automobilist meer gebruik te laten maken van openbaar vervoer en fiets. Ongetwijfeld zal er meer gebruik worden gemaakt van gratis openbaar vervoer, en dan niet door de automobilist maar in het bijzonder door fietsers en voetgangers.

Dat heeft weer het gevaar in zich dat de kwaliteit van het openbaar vervoer bij gratis gebruik daarvan zal teruglopen ten gevolge van schommelingen in de weersomstandigheden. De fietser is daarvoor gevoelig. Naast een aanmerkelijke verhoging van de exploitatiekosten van gratis openbaar vervoer zal de toename van passagiers leiden tot een verdere toename van de kosten waar geen inkomsten tegenover staan. Het is de vraag of dat betaalbaar is. Gratis openbaar vervoer haalt in principe wel de fietser maar niet de automobilist van de straat. Dat lijkt de doelstelling in de weg te staan omdat vooral het toenemend gebruik van de fiets als aantrekkelijke optie is in de vervoersvoorziening een mobiliteitsbeperkende functie uitoefent voor het gebruik van de bus. Zekerheid van de hierboven aangehaalde argumenten verkrijgt je door een experiment.

Voorgesteld wordt de provincie te verzoeken een experiment uit te voeren voor gratis openbaar vervoer en daarbij ook de PvdA-voorstellen voor de buslus te betrekken.

Subconclusies gratis openbaar stadsvervoer.

- De zin van gratis openbaar vervoer kan pas worden bepaald op grond van een experiment.
- De buslus kan als proefproject dienen.
- Omdat het rijk fondsen voor openbaar vervoer heeft doorgeschoven naar de provincie, is het redelijk dat deze fondsen voor dit experiment worden aangewend

7.3.1. Paraat op Maat.

In het kader van het WVG³⁰-vervoer blijkt deze vorm van “deur-tot-deur” vervoer enerzijds in een belangrijke behoefte te voorzien. Anderzijds valt de combinatiegraad tegen omdat deze minder efficiënt is als gedacht. Onduidelijk is de kostendekkingsgraad: het werkelijke aantal gebruikers afgezet tegen de overhead. Bovendien lijkt deze vorm van vervoer niet altijd even betrouwbaar.

Paraat leidt binnen het stedelijk openbaar vervoer en eigen leven, dat vanuit de gemeentelijke zorgplicht functioneert en vanuit die gerichtheid onvoldoende klantgericht lijkt. Bovendien is er geen rem op het systeem. Iedereen die belt wordt vervoerd. Men zegt zelden of nooit dat het niet kan. Dat leidt tot onaangenaam lange wachttijden en niet zelden onnodig lange ritten, terwijl juist de centralist of vervoersregisseur de systeemwinst moet maken. Verder is de juridische aansprakelijkheid veel te groot om goed te kunnen te functioneren. Dat leidt tot de vraag of het

³⁰ WVG = Wet Voorziening Gehandicapten;

niet zinvol is om Paraat op Maat voor een deel van een flexibel naar een vast systeem om te zetten in een vaste dienstregeling waarvan ook de niet-doelgroep gebruik van kan maken.

Recent en vrijwel synchroon met de opstelling van dit rapport besloot het College op initiatief van de provincies Gelderland en Utrecht en de gemeente Veenendaal fondsen beschikbaar te stellen voor het doen van onderzoek naar de opzet van een regionaal CVV³¹. Op zich een positieve ontwikkeling vooral omdat het CVV als aandachtspunt terrein in het OV heeft verloren. De doelstelling daarbij is, om via CVV een basiskwaliteit aan collectief vervoer in stand te houden of te verbeteren door vervoersstromen en doelgroepenvervoer te integreren.

Naast de intergemeentelijke CVV-activiteiten ontwikkelt de industrie op dit terrein ook activiteiten. Het verdient aanbeveling hierin verregaand publiek/privaat samen te werken.

Subconclusie:

- Privaat/publieke samenwerking in het intergemeentelijke CVV-vervoer biedt meer kansen.
- De combinatiegraad van Paraat op Maat valt tegen.
- De kostendekkingsgraad lijkt voor verbetering vatbaar.
- Een vaste “Peraatbuslijn” kan hierin verbetering aanbrengen.

7.3.2. Paraat op Maat met een vaste “Peraatbuslijn”.

Het is de moeite van het overwegen waard om Paraat op Maat te activeren met een commerciële vaste stadsbuslijn met minibusjes. Deze lijn kan dan door een betere kostendekkingsgraad als financiële drager fungeren voor het algemene plaatselijke gehandicapten en minder validen vraagafhankelijk vervoer. Dit roept de vraag op, waarom dit niet eerder is gebeurd en wat dit dan tegenhoudt. Het antwoord daarop ligt voor de hand.

Voorheen konden gebruikers uit de z.g. niet-doelgroep ook van Paraat op Maat gebruik maken. In de vorige raadsperiode werd besloten de z.g. niet-doelgroep te weren door een verhoogd tarief in te voeren. Daarmee zijn inkomsten teruggelopen en rijden de busjes per rit met gemiddeld minder passagiers. Door een vaste Peraatbuslijn in te zetten die het Centrum verbindt met het ziekenhuis en op de route alle bejaardencentra en bejaardencomplexen als halte aandoet valt winst te behalen.

Deze lijn zou

- als vervanger van Lijn 1 de Maandereng weer kunnen ontsluiten;
- het bestaande busnet kunnen aanvullen met het bedienen van nu niet ontsloten stadsgedeelten;
- in die route zoveel mogelijk de bejaarden wooncomplexen moeten aandoen.

Integratie van een vaste commerciële buslijn binnen Paraat op Maat dient een aantal doelen:

- Het bevordert de kostendekkingsgraad van Paraat op Maat, omdat er in dat geval naar verwachting meer inkomsten tegenover staan dan in de huidige opzet.
- De combinatiegraad wordt verbeterd. Het leidt tot meer passagiersaanbod uit de doelgroep wanneer deze lijn tegelijk de belangrijkste wooncentra van ouderen en verzorgingshuizen aandoet. Het leidt bovendien tot een beter gedeeld gebruik van een rolstoelvoertuig.
- De klantgerichtheid wordt beter.
- De spin-off in het vervoersaanbod naar de niet-doelgroep op de route zorgt voor een verdere verbetering van de kostendekkingsgraad.
- Het kan gebieden ontsluiten die tot nu toe niet met openbaar vervoer werden bediend.
- Omdat Paraat op Maat in deze opzet voor een deel een algemeen openbaar vervoerfunctie vervult en de verantwoordelijkheid van openbaar vervoer bij de provincie berust, is het legitiem de exploitatiekosten van de vaste lijn na verrekening van de opbrengst uit reizigersinkomsten bij de provinciale overheid neer te leggen. Dat leidt er toe dat de exploitatie in het kader van de uitvoering WVG gunstiger wordt.
- Bovendien zou het in overweging kunnen worden genomen om uit financieel-economische overwegingen Paraat op Maat binnen CVV te organiseren. Dat leidt tot één coördinerende organisatie waarin ook private partijen als bedrijven als financiële partners zouden kunnen bijdragen.

³¹ CVV = Collectief Vraagafhankelijk Vervoer;

Een route voor een vaste Paraat bus zou kunnen zijn:

Ziekenhuis-Gelderhorst-Stadspoort-Vermeerstraat-Jan Steenlaan- Bovenbuurtweg- Parkweg west-Doornlaan-Kerkweg-Prins Bernhardlaan- Maanderzand-Station-Stationsweg- Dennenheuvel-Ericalaan- Klinkenberg-Klinkenbergerweg-Van Heeckerenlaan-Bethanië-Bezuidenhout-C. van Ommerenweg-Sweelincklaan-Schralenhouw-Vossenakker-Raadhuisstraat-Raadhuisplein.³²

Subconclusie:

- Een vaste Paraat buslijn kan worden ingezet voor vervoer van zowel doel- als niet doelgroep door alle bejaardencentra in een verbindende lijn tussen Ziekenhuis en centrum en mogelijk Bennekom op te nemen.

7.4. Shuttlebuslijn in samenhang met personentransferia.

Het bedrijfsleven ontplooit waardevolle initiatieven voor een Shuttlebuslijn tussen station, en bedrijventerreinen. De kansrijkheid van transferia kan min of meer worden afgemeten uit het succes van bestaande “natuurlijke” transferpunten. Het Cine-Mec en het ziekenhuis zullen zo’n punt kunnen zijn of worden. Omdat alle buslijnen het ziekenhuis aandoen, functioneert dit al als een voor de hand liggende natuurlijke overstap optie. Wil de kansrijkheid van de industriële initiatieven voor een shuttledienst worden vergroot, dan is het zinvol om grootschaliger te denken en de mogelijkheid van een personentransferium bij de A12 en later A30 als voeding voor een shuttledienst te onderzoeken. Deze shuttledienst zou dan het personentransferium bij de A-12 met het Cine-mec, Ziekenhuis, station en industrieterreinen Frankeneng, Heestereng en Kievitsmeent kunnen verbinden als overstapmogelijkheid van openbaarvervoer reizigers en automobilisten.

Gedacht wordt aan een personentransferium ten zuiden van de A12/Dr. W. Dreeslaan. Daar kunnen automobilisten – bezoekers en werknemers van de hierboven genoemde locaties – alsmede automobilisten die per trein richting randstad willen verder reizen, hun auto voor een laag tarief en zo mogelijk gecombineerd met een treinkaartje de hele dag parkeren en hun verdere bestemming per shuttlebus voortzetten.

Om dit financieel haalbaar te maken lijkt het noodzakelijk dat alle in de aanhef genoemde belanghebbenden alsmede gemeente en provincie bijdragen en partner worden in een organisatie die deze minibusdienst en transferium financiert.

Omdat de locatie ook zeer geschikt is voor het per bus bereiken van de bedrijvenlocaties en onderzoekcentra van Wageningen ligt het voor de hand ook de gemeenten Wageningen en Veenendaal te betrekken in de ontwikkeling van een bedrijvenbus.

Met name ook het aanbieden van een relatief goedkoop parkeer- en vervoersysteem om snel het station te bereiken zonder in de stationsomgeving zelf naar parkeerlocaties te moeten gaan zoeken is een belangrijke vereiste. Omdat het ziekenhuis praktisch gesproken al als een soort transferium zal gaan functioneren vanwege de overstapmogelijkheden op de buslijnen die het ziekenhuisterrein aandoen, zal een snelle overstap naar het station mogelijk zijn. Daarbij zullen de wachttijden hooguit tien minuten bedragen.

Bovendien speel je de keuze voor het parkeren op een personentransferium plaats direct aan de autosnelweg nog extra in de hand door alle buslijnen vanuit en naar Wageningen op de personentransferium plaats te laten halteren.

Op deze wijze geeft deze voorziening dan ook een adequaat antwoord aan de doelstelling zoals deze is geformuleerd in de Netwerknota Openbaar Vervoer waarin de automobilisten uit de periferie worden opgeroepen Ede te gebruiken als opstapplaats voor openbaar vervoer naar de randstad om de verkeersdruk op de A-12 te verminderen. Het is dan ook volstrekt legitiem de provincie aan te spreken op een structurele financiële bijdrage.

Een andere belangrijke bijkomstigheid is, dat onder voorwaarde dat dit succesvol blijkt, het de Dr. W. Dreeslaan tussen de A-12 en Galvanistraat alsook de Tooroplaan en Emmalaan ontlast en direct bijdraagt tot een optimalisering van de bereikbaarheid van het ziekenhuis.

- *Routingsuggestie 1:* Personentransferium “Stadspoort”- Dr. W. Dreeslaan-Frans Halslaan-Stadspoort-Willy Brandtlaan-Gelderhorst-Ziekenhuis-Dr. W. Dreeslaan-Keesomstraat-

³² Zie bijlage 1

Galvanistraat-Copernicuslaan-Newtonstraat-Galvanistraat-Schuttersweg-Schabernausedweg-Schuttersweg-Frankeneng-Lorentzstraat-Keesomstraat-Dr. W. Dreeslaan-transferium.³³

- *Routeingsuggestie 2*: Sneldienst Transferium-Ziekenhuis-Station vv. Tevens tijdens daluren inzetbaar als CVV voor Cine-Mec, ziekenhuis en industrie.

Subconclusie:

het verminderen van de binnenstedelijke autokilometers kan mede worden bereikt door

- Het inzetten van een shuttledienst voor en door het bedrijfsleven, station en Cine-Mec.
- Een restrictief parkeerbeleid.
- Een personentransferium aan de belangrijkste invalswegen.

7.5. Restrictief parkeerbeleid in de stationsomgeving.

Rond het station bestaat aanzienlijke parkeer overlast. Zelfs de uitbreiding van parkeergelegenheid op het terrein van het voormalige zwembad blijkt dat (nog) niet te kunnen ondervangen. En ook, als zou die parkeergelegenheid optimaal worden benut, het blijft een tijdelijke oplossing. Omdat parkeren in de stationsomgeving zoveel beperkingen kent, laten veel inwoners hun auto nu thuis. Bij uitbreiding van parkeergelegenheid worden die weer gestimuleerd met de auto naar het station te gaan. Met andere woorden: uitbreiding van parkeerruimte leidt niet tot vermindering van parkeeroverlast in de omgeving. Achteraf betaald parkeren in combinatie met vergunninghouderplaatsen in de stationsomgeving is een mogelijkheid van regulering, maar zal ons inziens een geringe bijdrage leveren tot verbetering van de situatie. De regionale opvangtaak ten aanzien van reizigersvervoer naar de randstad is daar ook debet aan.

Hoe controversieel het ook mag klinken: naast het invoeren van achteraf betaald parkeren is “restrictief parkeerbeleid in de stationsomgeving” het kernthema, maar dan wel in combinatie met één of meerdere personentransferia langs de snelweg bij de hoofdinvalswegen en een geoptimaliseerd OV, CVV en VCC. Investeren in CVV als vast bedrijfs onderdeel binnen Paraat op Maat kan een goede oplossing zijn voor het opvangen van de verkeersstroom tengevolge van de voorgestelde functiewijziging van het station.

De gedachte is het parkeerareaal bij het station helemaal niet of slechts beperkt uit te breiden. Maak van de omliggende straten vergunninghouderplaatsen. Dat stimuleert binnenstedelijk het gebruik van de fiets of OV (bus) –vervoer en buitenstedelijk via de eerder genoemde transferia aan de belangrijkste invalswegen aan de rand van het stedelijk gebied om het station te bereiken. Daarbij moet aan een aantal voorwaarden worden voldaan:

- Goede handhaving parkeerbeleid;
- Het OV moet zijn geoptimaliseerd;
- Stimuleren van het gebruik van transferia en OV door parkeer- en treinkaartjes te koppelen.
- Fietsenstallingmogelijkheden moeten worden uitgebreid.

Doel is dat de reiziger zowel vanuit de kern als daar buiten gemakkelijk en zonder lang wachten zonder auto het station moet kunnen bereiken en weer terug.

Echter, juist daarin ligt het kernprobleem besloten. De provinciale besluiten ten aanzien van het OV zullen naar de opvatting van de ChristenUnie-fractie in Ede leiden tot verdere vershraling van het toch al niet ruim bedeelde openbaar stadsvervoer ten faveure van een geoptimaliseerd bus snelnet dat een niet kostendekkend regionet in stand zal moeten houden. Dat zal er toe kunnen leiden dat openbaar stadsvervoer in grotere kernen uiteindelijk op gemeentelijk niveau zal moeten worden bekostigd in navolging van het KAN en Apeldoorn.

Wil de provincie de verantwoordelijkheid voor stadsvervoer voor Ede niet meer nemen, dan zal dat leiden tot aanmerkelijke begrotingstekorten. Dan rijst de vraag of dat mede in het licht van de uitgestrektheid van de gemeente Ede door de gemeenschap is op te brengen. De legitimiteit om de financiële en operationele verantwoordelijkheid van openbaar stadsvervoer naar Ede over te dragen is eveneens een punt van discussie. Immers, indien hogere overheden ter ontlasting van de

³³ Zie Bijlage 2

verkeersintensiteit op de A-12 Ede aanwijzen als opstapplaats voor de trein voor de regio³⁴ zal dat veel extra personenbewegingen naar de huidige stationslocatie veroorzaken. Omdat Ede er niet om gevraagd heeft is het billijk dat in ruime mate kostencompenserende en materiële maatregelen worden geboden ter ontlasting van het binnenstedelijke wegennet.

Subconclusie:

- Een restrictief parkeerbeleid bevordert het gebruik van openbaar vervoer.
- Ter ontlasting van het binnenstedelijke wegennet bij een functiewijziging van het station in een transferium en het stimuleren van Ede als opstapplaats voor openbaar vervoer naar de randstad zouden kostencompenserende maatregelen mogen worden verlangd van de rijksoverheid.

7.6. Personen transferium³⁵.

Een oplossing om de gevolgen van een restrictief parkeerbeleid adequaat op te vangen is personentransferia aan de belangrijkste invalswegen. Van daaruit kunnen shuttlebusjes (in modern jargon ook wel “peplemover” genoemd) bijvoorbeeld ieder kwartier of zelfs frequenter reizigers bij het ziekenhuis en het station afleveren. Mogelijk in de toekomst in de vorm van een lightrail verbinding tussen Wageningen en het station³⁶ en andere genabuurde gemeenten. Een onderwerp dat vaker is genoemd en zelfs is voorzien in de plannen rond de ondertunnelingvoorstellen voor de HSL. Vergelijk het onlangs in gebruik genomen transferium in Utrecht aan de A-12 bij de afslag naar Nieuwegein van waaruit de reiziger met de lightrail het CS en andere voorzieningen snel en doeltreffend kan bereiken. In de Edese situatie zullen de shuttlebusjes aansluiting moeten vinden met het ziekenhuis zodat bezoekers komende uit de WRV-gemeenten³⁷ of elders ten zuiden van de A12 hun auto buiten de bebouwde kom kunnen laten staan en voor de ziekenhuisdeur kunnen worden afgeleverd. Ook ziekenhuispersoneel dat met eigen vervoer van buiten Ede komt zou van deze voorziening gebruik kunnen maken.

Belangrijk voor de beoordeling van de kansrijkheid van personentransferia aan de rand van het stedelijk gebied is de verhouding in reistijd, kosten en moeite tussen doorrijden of overstappen. Voor de schaalgrootte van Ede lijkt in eerste oogopslag geen situatie te ontstaan dat overstappen aan de rand van het stedelijk gebied vanuit de auto op openbaar vervoer sneller en voordeliger maakt. De binnenstedelijke verdichting is nog niet van dien aard dat het autoverkeer vaststaat. Daarnaast is de verbinding met het station goed en zal die voor de industrieterreinen verbeteren.

Er zijn echter een aantal argumenten die desondanks pleiten voor overstapmaatregelen van de auto op een shuttleservice en het bevorderen van initiatieven daaromtrent:

- De noodzaak de hoeveelheid binnenstedelijke autokilometers te doen verminderen ter bevordering van de leefbaarheid op lange termijn. Die noodzaak dwingt ons niet alleen de ratio van stedelijke schaalgrootte te bekijken maar ons vooral en in de eerste plaats te richten op het aanpassen van de toevoer aan de capaciteit van de hoofdwegen in termen van selectieve bereikbaarheid en reisdoelkeuze. Als dat niet kan in de vorm van een capaciteitsverruiming van de hoofdwegen zullen andere maatregelen onontkoombaar.
- Het station zal na transformatie in een transferium op termijn een grote aantrekkingskracht uitoefenen op vestiging van bedrijven rond deze locatie. Dat trekt extra verkeer aan, ook van buiten de stadsgrenzen.
- De verdere industriële uitbreiding van het Horapark heeft dezelfde toenemende buitenstedelijke verkeersaantrekkende werking.
- Uitwerking van het voorstel van de hogere overheden om Ede als opstapplaats te laten fungeren voor randstedelijke openbaar vervoer zal op termijn ook leiden tot een hoger

³⁴ Netwerknota Openbaar Vervoer “Verbinden en ontsluiten”, Bijlage 2.

³⁵ Het begrip ‘transferium’ wordt taalkundig omschreven als “een parkeertoren bij een rijksweg, waar automobilisten hun auto achterlaten en overstappen op trein, tram, bus of metro”, Kramers handwoordenboek 21^e druk. Het begrip transferium wordt dan ook meestal verkeerd gebruikt wanneer het om stations gaat.

³⁶ Zie afstudeeropdracht “Lightrail Wageningen-Ede haalbaarheidsonderzoek”, T. Guijt en M. Hoefakker, Helicon Opleidingen MBCS te Velp

³⁷ Wageningen, Veenendaal, Rhenen.

verkeersaanbod op de toevoerwegen naar en van het station. Daardoor zal ook een hogere ruimteclaim ontstaan op het aantal beschikbare parkeerplaatsen.

- Die doelstelling conflicteert met de beperkte capaciteit van de binnenstedelijke toevoerwegen. Die hebben al genoeg te verwerken op grond van de hogere autonome groei dan het landelijke gemiddelde mede als gevolg van de stedelijke structuur in wonen en werken.
- Een eventuele extra oostelijke aansluiting op de A12 – waarvan de realisatie nog volstrekt onzeker is - zal de verkeersintensiteit op de huidige toevoerwegen niet doen verminderen. Integendeel. Het zal eerder de behoefte aan parkeerruimte doen toenemen en de verkeersintensiteit op de bestaande binnenstedelijke hoofdwegen niet doen verminderen.
- Het extra aanbod van verkeer op een eventuele nieuwe oostelijke invalsweg zal weliswaar een afname tot gevolg hebben op de huidige toevoerwegen, maar die zal ruimschoots worden gecompenseerd door extra verkeersaanbod vanuit westelijke richting. De toenemende bedrijvigheid rond het station en de bedoelde regionale overstapfunctie naar de randstad zullen een extra verkeersaantrekkende werking uitoefenen op de westelijke en zuidelijke periferie.

Om de keuze voor een overstap van de auto naar een shuttledienst te bevorderen moet een autorit naar het station en de industrieterreinen onaantrekkelijker zijn dan een shuttledienst. Om de overstap af te dwingen moet deze even snel of zelfs sneller zijn dan wanneer die overstap niet zou worden gemaakt. Dat maakt een hoge frequentie noodzakelijk in de spijtijden. Ook het aanpassen van de parkeernormen voor het stations- en industriegebied kan daarop invloed uitoefenen.

Mogelijke locaties voor een personentransferium:

1. Dreeslaan, ten zuiden van de A12;
2. Cine-mec, mits direct bereikbaar vanaf de noordelijke rijbaan A-12;
3. A30/Schuttersweg;
4. Otterloseweg/Raadhuisstraat.

Het bedrijfsleven zal hierin betrokken moeten worden. Basisprincipe moet zijn dat een optimale shuttle CVV-service wordt geboden door ook buiten de spitsuren werknemers en of bezoekers van het industrieterrein individueel te bedienen met retourvervoer naar de transferia. In die zin kan een goede logistieke en kostenbesparende samenwerking met het ziekenhuis als openbaar vervoer knooppunt en tevens overstapplaats en het Cine-Mec worden gezocht omdat bezoekers daarvan meestal buiten de spitsuren en werktijden deze instellingen bezoeken.

Daarbij is een financiële inbreng van het bedrijfsleven gewenst en legitiem uit het oogpunt van veelal aangeboden secundaire arbeidsvoorwaarden in de vorm van vervoersvergoedingen. Van de zijde van het bedrijfsleven mag daarom een actieve rol worden verwacht in het terugdringen van niet noodzakelijk binnen- én buitenstedelijke autokilometers. Niet beperkt in deze CVV-service maar vooral in het kader van het thema bedrijfsvervoerplannen in het algemeen.

Vanzelfsprekend moet de rit- en parkeerprijs als gecombineerd aanbod zeer scherp zijn³⁸.

Subconclusie;

Een personentransferium aan de hoofdinvallswegen kan bijdragen aan het verminderen van de binnenstedelijke autokilometers. De kansrijkheid daarvoor kan worden bevorderd door:

- Een restrictief parkeerbeleid;
- Een goede verhouding tussen doorrijden of overstappen ten aanzien van reistijd, kosten en moeite;
- Samenwerking tussen publieke en private partijen;

7.7. CVV uitbreiden.

De gemeente Ede is onlangs op initiatief van de provincies Utrecht en Gelderland en de gemeente Veenendaal een onderzoek gestart naar een verdere ontwikkeling van het CVV in regionaal verband³⁹. Zij hanteert daarbij als uitgangspunt: gegarandeerde minimale handhaving van de

³⁸ Vergelijk Noorderdierenpark Emmen, dagtarief parkeren en vervoeren f 5,-. Gelredome Arnhem: f 3,50.

³⁹ Een nadere uitwerking van dit onderzoek getiteld "VCC Regiotaxi Valleigebied" vond zeer recent plaats in een informatiebijeenkomst met de Raadscommissie VOB op 20 maart 2001.

huidige kwaliteit van vervoer van ouderen en gehandicapten. De doelstelling daarbij is “door integratie van vervoerstromen/doelgroepenvervoer via Collectief Vraagafhankelijk Vervoer een basiskwaliteit aan collectief vervoer in stand te houden of te verbeteren”⁴⁰. Een goede ontwikkeling waarnaar met interesse naar wordt uitgezien.

De ChristenUnie-fractie is echter van mening dat een minimale kwaliteit onvoldoende is en dat deze verruimd moet worden. Bovendien vindt zij deze vorm van exclusief vervoer voor ouderen en gehandicapten alleen een onnodige beperking. Zowel aan de dienstverlenende als aan de financieel economische kant. CVV is per saldo een vorm van doelgroepenvervoer die niet alleen zinvol is voor ouderen en gehandicapten. Samenspel met andere doelgroepen lijkt de fractie aanbevelenswaardig. In dat licht bezien hoopt de fractie een zinvolle bijdrage te hebben geleverd in het zoeken naar effectieve combinatie- en integratiemogelijkheden.

8. De fiets.

Voorheen is gesproken over het maken van keuzes in vormen van vervoer. Deze nota richt zich hoofdzakelijk op het verminderen van binnenstedelijke autokilometers door het gebruik van openbaar vervoer te bevorderen. Het is evident dat voor het binnenstedelijke persoonlijke vervoer de fiets het eerste geëigende vervoermiddel is. Het ligt voor de hand dat ten behoeve van het terugdringen van het autogebruik de keuze voor de fiets wordt vergemakkelijkt. Bovendien heeft de plaatselijke overheid hierin een directe taak om het gedrag en de verantwoordelijkheid van iedere individuele burger voor het gebruik van de fiets te stimuleren. Daarom verdient het aanbeveling dat

- De fiets een primaire positie krijgt en behoud in het plaatselijke mobiliteitsbeleid;
- De fietsinfrastructuur voor de fiets voortdurend wordt bevorderd;
- Tegelfietspaden allemaal worden vervangen door asfalt;
- Overdekte fietsstallingen bij belangrijke bushaltes (buslus?) worden geplaatst;
- de hoofdfietsroutes worden geoptimaliseerd in korte, veilige, goed verlichte routes;
- het aantal vrij liggende fietspaden uitgebreid en suggestiestroken zoveel mogelijk worden omgezet in fietspaden;
- op voorrangswegen auto's niet meer mogen parkeren op fiets suggestiestroken.

9. Samenvatting

Doelstelling:

Vermindering binnenstedelijke autokilometers door bevorderen van het gebruik van fiets en openbaar vervoer en gedragsverandering inzake de persoonlijke transportkeuze.

Aanbevelingen.

- Stimuleren gedragsverandering en verantwoordelijkheidsbesef van de burger in het verminderen van de automobilititeit en bevorderen van een bewustzijn voor selectieve bereikbaarheid.
- Stimuleren vervoersmanagement door bedrijfsleven intensiever hierin te betrekken.
- Vaste voor iedereen toegankelijke busdienst binnen Paraat op Maat, die mede bejaarden en ouderencentra verbindt met ziekenhuis, centrum en station en tevens Maandereng en mogelijk Bennekom ontsluit.
- Buslus gecombineerd met buurtbus/taxi om vanuit woonwijken transferpunten te bereiken.
- Experiment met gratis openbaar vervoer waarin ook betrokken de op ketenmobiliteit gerichte buslus.
- Personentransferium c.q. carpoolplaats bij de A-12 en in de toekomst ook de A-30.
- Shuttle busdienst/CVV tussen het A12- transferium, Cine-Mec ziekenhuis, station en Edese en Wageningse industrieterreinen in combinatie met CVV/Paraat op Maat minder validen vervoer.

Gemeenteraadsfractie ChristenUnie Ede.

Ede, maart 2001

⁴⁰ Tussenrapportage project Collectief Vraagafhankelijk Vervoer, commissie VOB, gemeente Ede.

10. Bronvermelding.

1. Bergmans, Ir. P.; Vandertuuk Culemborg, opdrachtgever Connexxion, *“Tellingen en enquetes Stadsdienst Ede Lijn 1”*, 29 februari 2000.
2. Bovy, P.H.L., *“Transportation Modelling for Tomorrow”* TU Delft
3. Dijst, Dr. Martin, *“Integrale benadering mobiliteitsprobleem noodzaak”*, Agora oktober 1996.
4. Gemeente Ede *“Ontwikkeling van het Openbaar Vervoer in Ede”*, Dienst Openbare Werken, afdeling Civiele Techniek en Verkeer, februari 1990.
5. Gemeente Ede, *“reactienota behorend bij de discussienota verkeer en vervoer”*, Dienst Openbare Werken, december 1992
6. Gemeente Ede, *“Nota Hoofdwegenstructuur vaststelling na inspraak”*, afdeling stedenbouw, september 1999
7. Gemeente Ede *“Verkeerstellingen 1968-1999”*, Dienst Ruimtelijke Ontwikkeling en Beheer 1999.
8. Goudappel Coffeng i.o.v gemeente Ede, *“Verkeersveiligheidsplan, Categorisering uitvoeringsprogramma’s verkeersveiligheid en fiets”*, 24 augustus 1998.
9. Goudappel Cofeng, *“Energiegebruik en Milieubelasting Verkeer en Vervoer 1980-1993”*, 1994.
10. Guijt, T. en Hoefakker, M., *“lightrail Wageningen-Ede haalbaarheidsonderzoek”*, afstudeeropdracht Helicon opleidingen MBCS Velp, juni 2000.
11. Hamerslag, Prof. Dr. Ir. Rudi, *“Wegen naar de toekomst. Een route door een schijnbaar onoplosbaar verkeerprobleem”*, afscheidrede TU Delft.
12. Immers, L.H. en Meijer P.H., *“Optimizing of transport networks”* TU Delft, 1989.
13. Janssens et al., *“Geleende Ruimte, een christelijke visie op ruimtelijke ordening”*, uitgave van de wetenschappelijke instituten van RPF en GPV, augustus 2000.
14. Jorritsma-Lebbink mevr. A. Toespraak van de minister van Verkeer en Waterstaat voor het najaarscongres MKB-Nederland, 10 november 1997.
15. Kennisplatform Verdi, nieuws en know-how
16. Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de Vereniging van Kamers van Koophandel en Fabrieken in Nederland, april 1993, *“Vervoersmanagement ‘t werkt”*, ©CEA verkeer & Vervoer Rotterdam.
17. Ministerie van verkeer en Waterstaat: *Perspectievennota Verkeer en Vervoer*. Februari 1999.
18. Ministerie van verkeer en Waterstaat: *Nationaal Verkeers- en vervoersplan*, 1999
19. Provincie Gelderland *“Verbinden en ontsluiten”*, ontwerp netwerknota openbaar vervoer, oktober 1999.
20. Provincie Gelderland en Connexxion, *“Nieuwe Lijnen”*, conceptplan Openbaar vervoer Ede en Omgeving.
21. Provincie Gelderland *Beleids-effectrapportage*.
22. Provincie Noord-Brabant *“Samen werken aan bereikbaarheid”*, geleiding en beïnvloeding individuele mobiliteit. Samenvatting onderzoek naar “Economische effecten van parkeermaatregelen in Noord-Brabant”.
23. Reformatorisch Dagblad 3 december 1999 artikel *“mobiliteit is geen grondrecht”* naar aanleiding van brochure “Mobiliteit in bijbels en beleidsmatig perspectief”, Ing. J. van Ginkel 1999.
24. RIVM, *“Nationale Milieuverkenning 4 1997-2020”*. Uitgave Samsom 1997.
25. RPF/GPV-gemeenteraadsfractie Ede: *“Alternatieve oplossingen voor een knellend probleem”*, april 1998.
26. Roos, Jeroen: *“De weerstand van Mobiliteit”*. Lezing 15 januari 1997.
27. Stoep, Ir, Jan van der, Instituut voor Cultuur en Ethiek; *“Bestemming als uitgangspunt. Naar een selectief mobiliteitsbeleid”*. In opdracht van Provincie Gelderland.
28. Stoep, Ir. Jan van der en Goot, ir. D. van der, *“Een kwestie van bereikbaarheid, over mobiliteit en sociale verantwoordelijkheid”*, uitgave van de Marnix van St. Aldegonde Stichting, wetenschappelijk studiecentrum van de RPF.
29. Traffic Test, nieuwsbulletins.
30. Vlek, Prof. Dr. C.A.J., *“Nimby als sociaal dilemma: een diagnose en wat therapie”*, faculteit der Psychologische en Sociologische Wetenschappen Rijksuniversiteit Groningen 1995.
31. Vlek, Prof. Dr. C.A.J., *“Automobiliteit als sociaal dilemma, probleembesef, gedragstherapieën en strategieën voor duurzame ontwikkeling”*. Energie en Milieu mei/juni 1996.
32. Vlek, Prof. Dr. C.A.J., *“Verkeer en Vervoer: terug binnen de perken?”*, Christen democratische verkenningen 6 juli 1992.
33. VNG, *“Van wielklem tot transferium, hoofdlijnen van het gemeentelijk vervoersbeleid”*, mei 1995.

Auteur: M.A.Th. Idema

Uitgave:

ChristenUnie-fractie Ede
Brouwerstraat 112, 6712 AA Ede