



MOBILITEITSVISIE

**EEN DUURZAME OPLOSSING VOOR DE
SPITSPROBLEMEN IN EN RONDOM ZWOLLE**

SEPTEMBER 2007

WWW.ZWOLLE.SP.NL

SP 

COLOFON

Samenstelling

Emile Hoogterp
Edwin Koster
Maarten Hulstijn

Met dank aan

Margriet Twisterling
Wim Haamke

Informatie en contact

Adres: Beethovenlaan 199
Postcode: 8031 CA Zwolle
Telefoon: 06-12913266

zwolle@sp.nl
www.zwolle.sp.nl



INHOUDSOPGAVE

Inleiding	5
1. De spitsproblemen	7
2. Een oplossing: de spitsbus	9
3. Openbaar vervoer: een alternatief?	11
4. Hoe krijg je de werknemers de bus in?	13
5. Aanbevelingen	15



INLEIDING

Het aantal auto's in Nederland is de afgelopen jaren fors toegenomen. Door een groeiende economie en een daaruit voortvloeiende behoefte aan mobiliteit, neemt dit nog steeds toe. Veel huishoudens beschikken inmiddels al over meerdere auto's.

Een groter aantal auto's veroorzaakt een grotere druk op het Nederlandse wegennet. De toename in voertuigbewegingen is duidelijk zichtbaar tijdens de ochtend- en de avondspits. Ook in Zwolle is dat het geval. Het verkeer slibt elke ochtend en avond dicht in en rondom Zwolle. Dit verkeer bestaat vooral uit lokaal en regionaal verkeer. Het wegennet kan niet alle voertuigen tijdig verwerken waardoor de ringweg tijdens de spijtijden vaststaat. Deze opstoppingen kosten veel tijd en ergernis. Het is daarnaast bijzonder slecht voor het milieu.

Om de spitsproblemen op te lossen kan gekozen worden voor extra asfalt; om de toenemende verkeersdruk te verspreiden over meerdere rijstroken. Verkeersexperts wijzen er al jaren op dat extra asfalt niet leidt tot structureel meer doorstroming, maar juist tot nóg meer verkeer – extra asfalt nodigt meer auto's uit, door tijdelijk kortere reistijden gaan mensen nóg verder van hun werk wonen, enzovoort. De verkeersdruk neemt jaarlijks toe met circa 7%. Meer asfalt zal daarom altijd niet meer dan een tijdelijke oplossing zijn.

Naast het aanleggen van asfalt voor piekbelasting zullen dus andere, structurele oplossingen nodig zijn. SP Zwolle levert via deze mobiliteitsvisie één van deze oplossingen: de spitsbus.

Zwolle, september 2007

SP Zwolle



DE SPITSPROBLEMEN

Files kosten veel tijd, geld en ergernis en zijn daarnaast bijzonder slecht voor het milieu. Asfalteren voor deze piekbelasting is geen structurele oplossing, een spitsbus wel.

Milieu

Uit het onderstaande citaat uit een onderzoek van TNO, wordt de slechte invloed op het milieu weergegeven:

“Files hebben negatieve effecten op de uitstoot van emissies door personenauto’s en vrachtauto’s. Uit meetgegevens van TNO blijkt dat de NOx- en PM10-emissie per kilometer vooral tijdens zware congestie (‘stop-and-go’) veel hoger is dan in een situatie zonder files.” (TNO rapport R 2003/258, 25 juni 2003)

Tijd, geld en ergernis

Daarnaast kostten de files vorig jaar de Nederlandse economie circa 485 miljoen euro. Reden genoeg om de oorzaken voor files te onderzoeken. Door de groei van de economie komen er steeds meer auto’s op de Nederlandse wegen. Tussen 7:00 en 9:00 en tussen 17:00 en 19:00 slibben de wegen steeds vaker dicht. De spits geeft een enorme piekbelasting op het wegennet, die vaak niet opgevangen kan worden. Het gevolg hiervan: fileleed.

Oplossing op maat

In en rondom Zwolle is dit niet anders. Het betreft hier vooral woon-werkverkeer. Uit onderzoek blijkt dat dit verkeer te verdelen is in 2 hoofdcategorieën:

De verkeersstromen van mensen die werken en wonen in Zwolle;

De verkeersstromen van mensen die wonen buiten Zwolle en werken in Zwolle.

SP Zwolle vindt het geen oplossing om de hoeveelheid asfalt op deze piekbelasting af te stemmen, maar kiest liever voor een oplossing op maat. De SP kiest voor de inzet van de spitsbus.



EEN OPLOSSING: DE SPITSBUS

Met een slim netwerk van stads-, spits- en pendelbussen kunnen de twee belangrijkste verkeersstromen ontlast worden.

Het verkeer binnen Zwolle

Er zijn twee verkeersstromen; het verkeer binnen Zwolle en het verkeer naar Zwolle. Allereerst wordt gekeken naar een oplossing voor het verkeer binnen Zwolle. Het plan is om de ringweg van Zwolle te gebruiken voor een busbaan. In de spits zullen hier spitsbussen oprijden en mensen van de haltes ophalen en afzetten. Aangezien voor deze spitsbussen speciale voorrangeregels gaan gelden en er een klein aantal haltes is, zullen deze ritjes supersnel van locatie naar locatie gaan. Op deze spitsbussen zullen andere bussen aangesloten worden; de normale stadsbussen en extra bussen die pendelen tussen de bushaltes van de spitsbus en diverse werklocaties.

De route van de spitsbus

De spitsbus zal, zowel linksom als rechtsom, rijden over de Blaloweg, de IJsselallee, Ittersumallee, Ceintuurbaan en Zwartewaterallee. Op deze ringweg worden hiervoor busbanen ingericht. Deze zijn tijdens de spits uitsluitend bestemd voor de spitsbus, waardoor de bus enkel hoeft te stoppen bij de bushaltes. Spitsbushaltes worden in dit voorstel gecreëerd bij Marslanden, Hanzeland, Voorst, AA-landen en de Vrolijkheid (er zijn uitbreidingsmogelijkheden). Vanaf deze bushaltes zullen andere bussen naar de diverse werklocaties rijden.

Het verkeer naar Zwolle

Het (auto)verkeer uit de regio naar Zwolle loopt in de spits vast op toegangswegen naar Zwolle.

De oplossing hier is de reiziger de keuze te bieden om of in de file aan te sluiten of te parkeren op één van de transferia en de rit vervolgens per bus (of eventueel trein of lightrail) voort te zetten. Ook deze rit zal aansluiten op de spitsbus, waardoor de reiziger snel op de werklocatie arriveert.

Voor deze transferia zijn de volgende vier locaties gekozen:

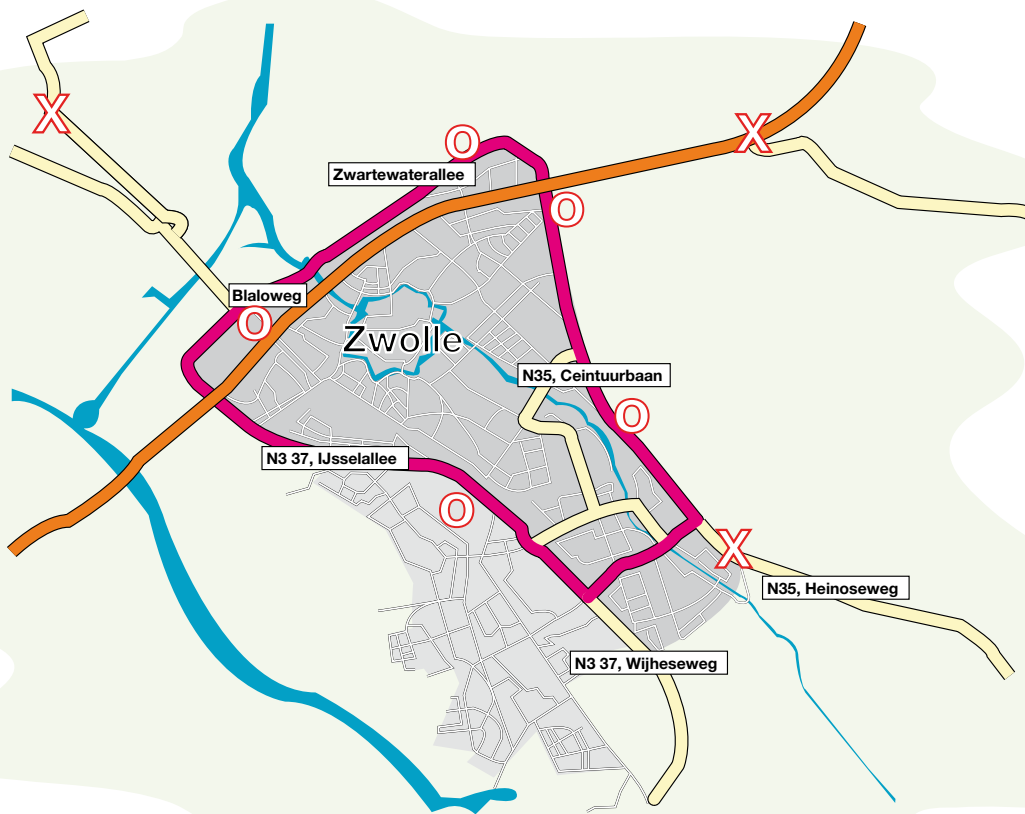
De kruising N340/A28

Locatie N35, bij Marlanden

De kruising A28/A50

Locatie N331.

In hierna getoonde schets worden de locaties van de bushaltes met een rondje weergegeven en de locaties van de transferia met een kruisje.



EEN SERIEUS ALTERNATIEF

Indien het openbaar vervoer een gelijkwaardige vorm van reizen is ten opzichte van transport met eigen vervoer, wordt openbaar vervoer een geschikt alternatief.

Openbaar vervoer wordt vaak niet gezien als geschikt alternatief omdat het te langzaam, te tijdgebonden en te duur zou zijn. Voor de SP in Zwolle is dit geen reden in om het ov als alternatief af te schrijven, maar juist om het ov te verbeteren.

Concurrerende reistijden

De frequentie van de spitsbus en de aansluitende bussen zal 1 keer in de 5 minuten worden. Hierdoor zullen er geen lange wachttijden zijn. De route van de spitsbus is circa 15 kilometer per ronde. Bij een constante snelheid van 50 km/h zal de route (exclusief stops) circa 20 minuten bedragen. De maximale reistijd van een reiziger met de spitsbus zal niet meer dan 10 minuten zijn (de halve route). Aangezien de aansluitende bussen hierop aansluiten en deze bussen een korte route rijden zal de reistijd binnen Zwolle maximaal 20 minuten zijn (exclusief de rit naar de spitsbus). Indien gebruik gemaakt wordt van de transferia zal de reistijd van transferia naar werklocatie ongeveer 30 minuten zijn. De reistijd is dus op zijn minst concurrerend. Aangezien de bussen elke 5 minuten rijden is de spitsbus ook niet tijdgebonden.

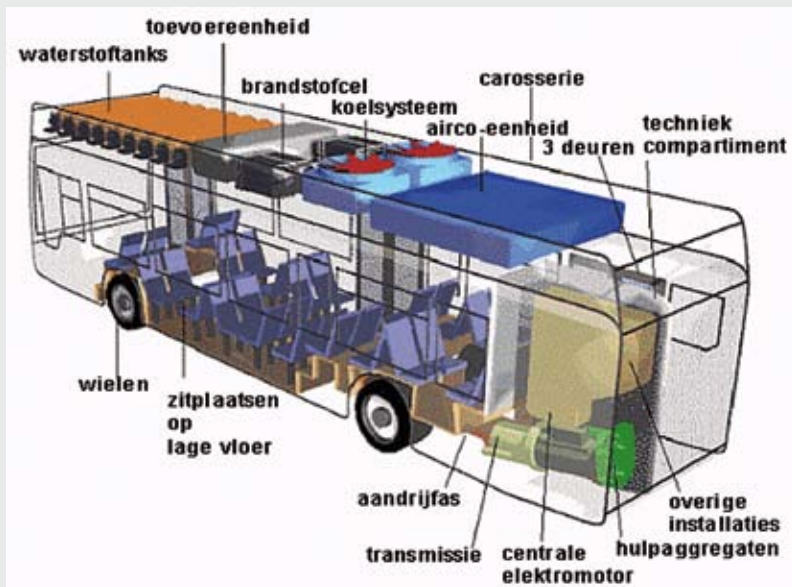
Kosten en opbrengsten

Openbaar vervoer wordt vaak als te duur bestempeld. Reizen met eigen vervoer is vaak stukken goedkoper. Laat staan als gereisd wordt met meerdere personen. Indien de kosten omlaag gebracht worden, wordt reizen met ov aantrekkelijker. Het ligt voor de hand om de ritprijs van de spitsbus gratis of heel goedkoop te maken. Maar is dit mogelijk? Bij een besluit hierover moet niet alleen naar de investering gekeken worden, maar ook naar de besparingen die een goed werkend openbaar vervoer oplevert. De kosten van de spitsbaan moeten niet worden overdreven, aangezien gebruik gemaakt kan worden van de bestaande infrastructuur.

Aan de opbrengstkant staan besparingen op de aanleg van extra parkeergarages en wegen. Tevens zullen de jaarlijkse filekosten flink dalen. Met schone bussen zullen de kosten om de luchtkwaliteit op peil te krijgen en te houden lager zijn. Daar moet rekening mee worden gehouden bij de keuze voor het type bus. Te denken valt aan de waterstofbus. Deze bussen rijden energiezuinig en veroorzaken relatief weinig vervuiling.

DE WATERSTOFBUS

Het grootste verschil tussen de waterstofbus en een normale bus is de installatie op het dak. Daar liggen de negen waterstofcilinders, de brandstofcel en de koelinstallatie. Bij vertrek heeft de bus 45 kg waterstof in zijn tank.



In de brandstofcel vindt eigenlijk het omgekeerde van elektrolyse plaats: waterstof wordt gemengd met zuurstof. Zo ontstaat water, maar ook de elektriciteit die nodig is voor de elektromotor van de bus. Je zou kunnen zeggen dat een brandstofcel een klein elektriciteitsfabriekje is, met brandschoon water als afvalproduct! De brandstofcellen van de Citaro-stadsbus leveren 200 kW – dit levert een acceleratievermogen op dat overeenkomt met dat van een gewone dieselmotor.

De elektromotor is stiller dan een normale dieselmotor. Door de automatische transmissie en diverse innovatieve hulpmiddelen levert de motor maximaal rendement en comfort op. Sterker nog: het rendement is aanzienlijk hoger dan dat van een traditionele dieselbus. En tot slot, een elektromotor is veel vriendelijker voor het milieu.

HOE KRIJG JE DE WERKNEMERS DE BUS IN?

Ondanks de snelle reistijd en de lage kosten zijn er nog veel ‘gevoelsnadelen’. Er is te weinig comfort, het kopen van kaartjes is een bron van ergernis en de reizigers zijn te gebonden aan de reistijden van het openbaar vervoer. Gemak en comfort zijn onmisbaar voor een succesvol busplan.

Wacht- en reiscomfort

Het reiscomfort bestaat uit twee fasen, de wachttijd op de bus en het transport in de bus. De wachttijd bij de bushalte en het vervoer in de bus dient zo comfortabel mogelijk te zijn. De bushaltes en transferia worden ruim en netjes ingericht. Er zal gelegenheid zijn om zittend, ook al is het zeer kort, droog en uit de wind op de bus te kunnen wachten. Tevens zal ruime en veilige parkeergelegenheid bij de transferia aangeboden worden. Het reizen in de bus zal door de komst van de waterstof bus een stuk comfortabeler zijn dan huidige bussen, omdat het motorgeluid stiller is. Tevens behoort de dieselgeur tot het verleden. De bussen worden ook ruimer ingedeeld, waardoor er gelegenheid is om bagage te kunnen plaatsen. Ook zullen de stoelen ruimer ingedeeld worden, zodat ook lange mensen ook goed kunnen zitten. Al met al met comfort!

Geen gedoe met kaartjes

Het verkorten van de instaptijd wordt mogelijk door te werken met abonnementen ipv losse kaartjes. Door gebruik te maken van moderne techniek, bijvoorbeeld een ov-chip, kan een werknemer gewoon instappen en zijn plaats uitzoeken. Een lezer bij de deur van de bus registreert de rit.

Hoge frequentie

Tot slot wil men baas zijn over eigen reistijden. Men wil niet gebonden zijn, maar zelf bepalen wanneer ze naar werk of huis willen. Dit probleem wordt opgelost door de hoge frequentie waarmee de bussen rijden. Hierdoor kan in de spits 1 keer in de 5 minuten de bus genomen worden.



95

105

125

89

44

3

AANBEVELINGEN

Het aantal auto's op de Nederlandse wegen stijgt. Deze toename is duidelijk zichtbaar tijdens de ochtend en de avondspits. Aangezien het slechts om een piekbelasting gaat is volgens SP Zwolle het extra aanleggen van asfalt geen oplossing, maar kiest liever voor een oplossing op maat: de spitsbus.

Sneller, goedkoper, schoner

Volgens SP Zwolle biedt de spitsbus een serieus alternatief voor de auto. Indien de spitsbus een snelle doorgang verkrijgt door busbanen voor de spitsbussen te gebruiken zal door deze oplossing de reistijd naar het werk verkort worden. De oplossing is veel goedkoper dan het aanleggen van extra asfalt, wat het merendeel van de tijd toch niet wordt benut. Tevens is het veel schoner voor het milieu.

Mobiliteitsvisie

De spitsbus inclusief transferia is volgens SP Zwolle de beste oplossing voor de spitsproblemen in en rondom Zwolle en daarom verzoeken wij het college om deze rapportage mee te nemen in de beslissing over de mobiliteitsvisie in en rondom Zwolle.

SP.