

BRU

Parkeerbehoefte station Driebergen-Zeist

BRU

Parkeerbehoefte station Driebergen-Zeist

Datum 21 november 2007
Kenmerk BRU122/Kmc/1294

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s) BRU

Titel rapport Parkeerbehoefte station Driebergen-Zeist

Kenmerk BRU/122/Kmc/1294

Datum publicatie 21 november 2007

Projectteam opdrachtgever(s) de heren R. van de Veen en S. Vlug

Projectteam Goudappel Coffeng de heren R.W. Meilof en K.D. Koopmans

Projectomschrijving Bepaling van de totale parkeerbehoefte voor Station Driebergen-Zeist.

Trefwoorden P+R

	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
2	Werkwijze	2
2.1	Onderzoeken huidige situatie	2
2.1.1	Doel van de enquête	2
2.2	Berekenen P+R-potentie	3
2.2.1	Scenario's	3
2.2.2	Werking en invoer van de P+R-rekentool	4
2.2.3	Huidige P+R-gebruik in relatie met de P+R-potentie berekening	5
3	Huidige situatie en resultaten van de enquête	7
3.1	Resultaten van de enquête voor automobilisten	7
3.2	Resultaten van de enquête voor fietsers	8
3.3	Huidige P+R-gebruik	9
4	Totale parkeerbehoefte	11
4.1	Resultaten scenario 1	12
4.1.2	Potentie in westelijke richting	12
4.1.3	Totale parkeerbehoefte scenario 1	13
4.2	Resultaten scenario 2	13
4.2.1	Potentie in westelijke richting	14
4.2.2	Potentie in oostelijke richting	14
4.2.3	Totale parkeerbehoefte scenario 2	15
4.3	Overige effecten met betrekking tot de P+R-potentie	15
4.3.1	Mogelijk verlies van intercitystatus	15
4.3.2	Concurrentiepositie P+R Veenendaal - De Klomp	16
4.3.3	Parkeerbehoefte Groene Poort van de Heuvelrug	16
5	Conclusies en aanbevelingen	17
	Bijlagen	
1	Enquête automobilisten	
2	Enquête fietsers	
3	Resultaten enquête automobilisten	
4	Resultaten enquête fietsers	
5	Verkeersgegevens richting west	
6	Verkeersgegevens richting oost	

1 Inleiding

Rond station Driebergen-Zeist speelt een aantal ruimtelijke ontwikkelingen. Zo wordt onder andere de stationsomgeving onder handen genomen. Bij de herinrichting van het stationsgebied is het van belang inzicht te krijgen in de parkeerbehoefte van met name de P+R-gebruikers.

In de huidige situatie blijkt de parkeercapaciteit rond het station ontoereikend. Door middel van enquêteonderzoek is inzicht verkregen in het huidige gebruik van de parkeerlocatie. Daarnaast is met behulp van een P+R-rekentool, een P+R-potentieberekening uitgevoerd voor station Driebergen-Zeist. Samen met het huidige gebruik van de parkeerlocatie is vervolgens de totale parkeerbehoefte voor station Driebergen-Zeist berekend.

De P+R-rekentool is een instrument dat op basis van reistijden, kosten auto en kosten openbaar vervoer een potentie voor P+R uitrekent. De gebruikte parameters zijn afgeleid uit een uitgebreid P+R-onderzoek voor de Regio Rotterdam met behulp van het model van de stadsregio.

Hoofdstuk 2 beschrijft de werkwijze en de toegepaste scenario's. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 ingegaan op de huidige situatie en worden de resultaten van het enquêteonderzoek besproken. Hoofdstuk 4 beschrijft de resultaten van de P+R-potentieberekeningen en de totale parkeerbehoefte rond station Driebergen-Zeist. In hoofdstuk 5 worden de conclusies en aanbevelingen van het onderzoek beschreven.

2 Werkwijze

Om tot een totale parkeerbehoefte rond station Driebergen-Zeist te komen is het onderzoek opgebouwd uit twee delen. Het betreft een inventarisatie van het huidige gebruik en een P+R-potentieberekening als onderdeel van de totale parkeerbehoefte. De huidige situatie is enerzijds gebruikt om inzicht te krijgen in het aantal parkeerders en de parkeermotieven. Anderzijds zijn deze uitkomsten gebruikt bij het vullen van de rekentool.

Rond station Driebergen-Zeist speelt een aantal ontwikkelingen. Deze ontwikkelingen zijn waar mogelijk meegenomen bij de berekeningen en/of de interpretatie.

- de mogelijke treinverandering: het verdwijnen van de huidige IC en toevoeging van Randstadspoor;
- concurrentiepositie overige P+R-terreinen;
- prijsbeleid (betaald rijden en betaald parkeren);
- uitwisseling met fietsparkeren.

2.1 Onderzoeken huidige situatie

Om een beeld te krijgen van het huidige gebruik van station Driebergen-Zeist is een enquête afgenomen onder treinreizigers. Daarnaast zijn de resultaten van een eerder afgenomen enquête (januari en maart 2007) gebruikt voor het in kaart brengen van de huidige situatie.

2.1.1 Doel van de enquête

Belangrijkste doel van de enquête is het in kaart brengen van het huidige gebruik van station Driebergen-Zeist. Bij het enquêteren is onderscheid gemaakt in reizigers die met de auto naar het station komen en reizigers die met de fiets naar het station komen. De enquêtes zijn opgenomen in de bijlagen 1 en 2.

Op donderdag 6 september 2007 is de enquête afgenomen. Vier enquêteurs hebben tussen 15.00 en 19.00 uur automobilisten en fietsers geënquêteerd. In totaal zijn er 189 enquêtes afgenomen waarvan 81 bij automobilisten en 108 bij fietsers. De enquête geeft hiermee een representatief beeld van de huidige gebruik van het station.

Scenario 1: Minimum scenario

Het eerste scenario is een minimum scenario. Hierbij is rekening gehouden met de huidige congestie en is het prijsbeleid niet meegenomen. Bij dit scenario is rekening gehouden met de huidige dienstregeling van de trein.

Scenario 2: Maximum scenario

Het tweede scenario is een maximum scenario. Hierbij is rekening gehouden met de invoering van prijsbeleid en een toename van de congestie. Ook is in dit scenario rekening gehouden met toenemende parkeerkosten op de bestemmingslocaties. Ook het maximum scenario is gebaseerd op de huidige dienstregeling van de trein.

2.2.2 Werking en invoer van de P+R-rekentool

De P+R-tool is een rekeninstrument dat op basis van reistijden, kosten auto en kosten openbaar vervoer een potentie voor P+R-uitrekent. De gebruikte parameters zijn afgeleid uit een uitgebreid P+R-onderzoek voor de Regio Rotterdam met behulp van het model van de stadsregio. Onderstaand zijn de verschillende variabelen nader toegelicht die van belang zijn bij het berekenen van de P+R-potentie.

Verkeersgegevens

De verkeersgegevens zijn afkomstig uit twee selected links. Met behulp van deze selected links is voor de A12 ter hoogte van station Driebergen-Zeist een analyse gemaakt van de herkomsten en bestemmingen van automobilisten. De selected links zijn afkomstig uit het Verkeersmodel Regio Utrecht (VRU versie 1.31). Er is gerekend met de waarden voor een 2-uurs ochtendspits. Deze reizigersstroom kan als maatgevend worden beschouwd voor de P+R-potentie. De ingevoerde verkeersgegevens zijn weergegeven in bijlage 5 en 6. De selected links hebben betrekking op het autoverkeer in het model. Een deel van de huidige gebruikers is echter opgenomen in de OV-matrix. Dit zijn de gebruikers met een herkomst op korte afstand van het station (Driebergen en Zeist). De relatie tussen het huidige gebruik en de potentieberekening is nader beschreven in paragraaf 2.4.

Reisafstanden en reistijden auto

De reisafstanden zijn gebaseerd op de routes via de A12 langs station Driebergen-Zeist. De reistijden voor het autoverkeer zijn gecorrigeerd met de verliestijd door congestie. Afhankelijk van het traject is de vertragingstijd vastgesteld. Voor het minimum scenario is uitgegaan van 5 minuten vertraging per filelocatie. Daarnaast is een correctie uitgevoerd met betrekking tot de tijd die nodig is om de auto te parkeren. Hiervoor is gemiddeld 5 minuten gerekend.

Reistijden openbaar vervoer

De reistijden voor het openbaar vervoer zijn gebaseerd op de huidige dienstregeling van 2007. De reistijd is inclusief overstaptijd en de tijd voor het natransport. De tijd voor het natransport is afhankelijk van de gebiedsgrootte van de bestemmingen. Binnen een straal van 1 km is gerekend met een natransporttijd van 10 minuten. Is

het bestemmingsgebied groter, dan is gerekend met een natransporttijd van 15 minuten. Dit omdat een deel van de reizigers in dat geval gebruik maakt van het aansluitend openbaar vervoer in de vorm van bus of tram.

Parkeerkosten

Als onderdeel van de kosten voor de volledige autoverplaatsing is ook het (straat)parkeertarief op de plaats van bestemming van belang. Hiervoor zijn de geldende tarieven rond de stationslocaties gehanteerd. Daarnaast wordt rekening gehouden met de reismotieven en de verschillende parkeerregimes op de bestemmingslocaties.

Reismotieven van de gebruikers

Ook het reismotief is van belang voor de keuze om gebruik te maken van de P+R-voorziening van station Driebergen-Zeist. Zakelijke gebruikers zijn veel minder gevoelig voor prijs dan bijvoorbeeld mensen met een woonwerk motief.

<u>gehanteerde reismotieven m.b.t. de P+R-potentie</u>	<u>aandeel</u>
woonwerk, waarvan:	70%
- parkeert op eigen terrein	40%
- parkeert met abonnement	45%
- parkeert op straat	15%
zakelijk	20%
winkel	2%
overig	8%

Tabel 2.3: Reismotieven

Ligging en voorzieningen van de P+R-locatie

Om de weerstand voor een mogelijke overstap verder te specificeren zijn ook de ligging en de voorzieningen voor de P+R-locatie meegenomen. Voor de stationslocatie Driebergen-Zeist is een looptijd vanaf het parkeerterrein naar de trein gehanteerd van 3 minuten. Verder is uitgegaan van het huidige voorzieningenniveau van station Driebergen-Zeist.

2.2.3 Huidige P+R-gebruik in relatie met de P+R-potentie berekening

Om een zo reëel mogelijk beeld te krijgen van de parkeerbehoefte rond station Driebergen-Zeist is een combinatie gemaakt tussen het huidige gebruik en de potentieberekening.

De rekentool is gevuld op basis van gegevens uit het verkeersmodel voor het autoverkeer. Een deel van de huidige P+R-gebruikers komt echter niet in dit verkeersmodel voor omdat deze groep aangemerkt is als gebruiker van het openbaar vervoer. Het betreft hier de P+R-gebruikers uit Driebergen en Zeist. Alle P+R-gebruikers uit de overige gebieden en alle niet P+R-gebruikers zijn berekend met de

rekentool. Tabel 2.4 geeft een overzicht van het aandeel gebruikers uit de directe omgeving van station Driebergen-Zeist.

	directe omgeving	lange afstand
	Herkomst Driebergen-Zeist	Overige herkomsten
huidige gebruik verdeling (%)	53%	47%
huidige gebruik aantal	159	141

Tabel 2.4: Verdeling huidige P+R-gebruikers

De huidige gebruikers op korte afstand (uit Driebergen en Zeist) zitten al in de huidige OV matrix. Deze gebruikers worden niet meegenomen in de prognose maar worden aangemerkt als huidige gebruikers. Deze gebruikersgroep komt bovenop de prognose van het potentieel voor overige P+R-gebruikers en de niet P+R-gebruikers.

3 Huidige situatie en resultaten van de enquête

Aan de hand van de enquêteresultaten wordt in dit hoofdstuk het huidige gebruik van station Driebergen-Zeist geschetst. Eerst wordt ingegaan op de resultaten van de enquêteerde automobilisten die parkeren bij het station. Vervolgens worden de resultaten besproken die voortkomen uit de geënuquêteerde fietsers. Daarna wordt ingegaan op het huidige P+R-gebruik.

3.1 Resultaten van de enquête voor automobilisten

Niet alle automobilisten die in de stationsomgeving van station Driebergen-Zeist parkeren reizen verder per trein. Van de 81 geënuquêteerden reist 78% met de trein verder. De overige automobilisten hebben een bestemming in de buurt van station Driebergen-Zeist. De enquêteresultaten zijn weergegeven in bijlage 3.

Parkeerders die niet per trein verder reizen

Van de ondervraagde automobilisten reist 22% niet met de trein en gebruikt de stationsomgeving uitsluitend om de auto te parkeren. De helft van deze gebruikers parkeert dagelijks in de stationsomgeving omdat men daar werkzaam is. De andere helft van de gebruikers geeft aan incidenteel in de stationsomgeving te parkeren in verband met werk. De herkomst van de gebruikers is zeer divers.

Herkomst van de parkerende automobilisten die per trein verder reizen

Het grootste deel, 38% van de autogebruikers is afkomstig uit Zeist. Van de automobilisten geeft 14% aan een herkomst te hebben in Driebergen. Het overige deel heeft een herkomst in voornamelijk zuidoostelijke en oostelijke richting.

Bestemming van de parkerende automobilisten

Van de parkerende automobilisten geeft 34% aan Utrecht als eindbestemming te hebben. Ruim 28% van de ondervraagde automobilisten geeft aan een bestemming te hebben in Amsterdam. Ongeveer 9% van deze reizigers heeft een bestemming in Den Haag. Voor de overige 40% liggen de bestemmingen minder geconcentreerd. Een overzicht van de relaties is weergegeven in de bijlagen 5 en 6.

Treinsoort

Van de treinreizigers die met de auto naar station Driebergen-Zeist komen, reist 64% met de intercity. De overige ondervraagden geven aan met de stoptrein te reizen. Op de relaties Utrecht en Amsterdam geeft ongeveer 50% aan met de intercity te reizen. Voor de relaties Rotterdam en Den Haag geeft bijna iedereen aan met de intercity te reizen.

Reismotief

Van de ondervraagden geeft 73% aan te werken op een vaste locatie. Het percentage ondervraagden dat aangeeft op een tijdelijke locatie te werken bedraagt 11%. Van de ondervraagden heeft 16% overige reismotieven.

Reisfrequentie

Bijna de helft van de ondervraagden geeft aan dagelijks via station Driebergen-Zeist te reizen. Een kwart geeft aan een paar keer per week te reizen en het overige deel van de ondervraagden reist een paar keer per maand of minder via station Driebergen-Zeist.

Parkeerregime in het bestemmingsgebied

Ruim 40% van de ondervraagden geeft aan te moeten betalen voor parkeren in het bestemmingsgebied. Ruim 20% geeft aan dat er vrij geparkeerd kan worden en bij 10% van de ondervraagden is het noodzakelijk om een vergunning te hebben. Voor het overige deel, bijna een kwart, geldt een ander parkeerregime.

3.2 Resultaten van de enquête voor fietsers

In totaal zijn er 108 enquêtes afgenomen onder treinreizigers die met de fiets naar het station reizen. De resultaten zijn weergegeven in bijlage 4.

Herkomst van fietsers gerelateerd aan station Driebergen-Zeist

69% van de ondervraagde fietsers die via het station reist, geeft aan uit Driebergen te komen. Van de ondervraagde fietsers heeft 8% een herkomst in Zeist. De overige 23% van de fietsers komt elders uit de omgeving van station Driebergen-Zeist.

Bestemming van fietsers gerelateerd aan station Driebergen-Zeist

Ruim 45% van de ondervraagde fietsers heeft een bestemming in Utrecht. Van de reizigers geeft 12% aan een bestemming te hebben in Amsterdam en circa 10% van de reizigers geeft aan Arnhem als eindbestemming te hebben.

Treinsoort

Van de fietsers geeft 57% aan met de intercity te reizen. Met de stoptrein reist 33% en het overige deel reist met beide of gaat met de bus. Op de relaties Utrecht en Amsterdam geeft ongeveer 50% aan met de intercity te reizen. Voor de relaties Rotterdam en Den Haag geeft bijna iedereen aan met de intercity te reizen.

Reismotief

Van de reizigers geeft 44% aan te werken op een vaste plaats. Eenzelfde deel geeft aan voor onderwijsdoeleinden gebruik te maken van station Driebergen-Zeist. De overige 4% heeft andere motieven.

Reisfrequentie

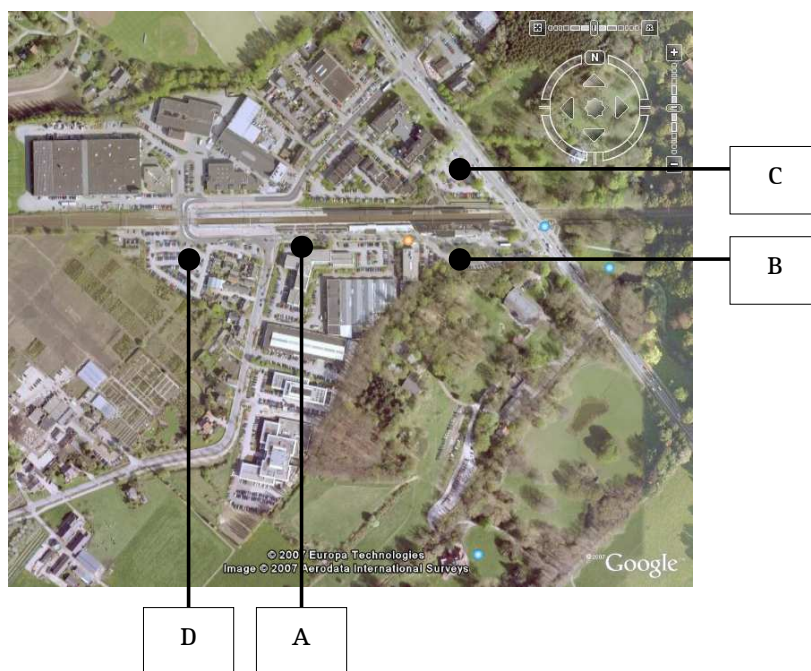
Van de ondervraagden geeft 58% aan dagelijks via station Driebergen-Zeist te reizen. Een kwart reist een paar keer per week en 14% van de ondervraagden geeft aan minder dan een paar keer per maand te reizen.

Verandering van vervoerwijze

Op dit moment is er sprake van een te beperkte parkeercapaciteit rond station Driebergen-Zeist. Aan gebruikers van station Driebergen-Zeist die nu met de fiets reizen, is de vraag gesteld met welk vervoer men van plan is te gaan reizen indien er meer parkeergelegenheid komt. Van de ondervraagden geeft 7% aan mogelijk met de auto richting station Driebergen-Zeist te reizen. Het overgrote deel geeft aan gewoon te blijven fietsen.

3.3 Huidige P+R-gebruik

Figuur 3.1 geeft de huidige situatie rondom station Driebergen-Zeist weer. De gegevens zijn gebaseerd op een onderzoek van ECORYS dat in maart van dit jaar is uitgevoerd. Rond station Driebergen-Zeist zijn op vier verschillende locaties geconcentreerde parkeervoorzieningen aanwezig.



Figuur 3.1: Huidige situatie station Driebergen-Zeist

parkeerlocatie	capaciteit	bezetting om 07.00 uur	vol om
A = Stationsweg	28	28	7:00 uur
B = Stationsplein	69	66	9:00 uur
C = Parkeren Dribergseweg	76	74	9:00 uur
D = Parkeren Odijkerweg	221	n.b. ¹	9:00 uur
totaal	394		

Tabel 3.1: Parkeerbezetting ochtendspits

Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat de parkeerplaatsen rond station Driebergen-Zeist al vroeg bezet zijn. Tabel 3.1 geeft hiervan een overzicht. Alleen op de parkeerlocatie bij de Odijkerweg is om 07.00 uur nog capaciteit beschikbaar. Ook tijdens de middag- en de avondspits zijn de parkeerlocaties maximaal bezet. Rond 19.00 uur is nog ongeveer de helft van de capaciteit beschikbaar.

parkeerlocatie	capaciteit	bezetting om 14.30 uur	bezetting om 19.10 uur
A = Stationsweg	28	28	5
B = Stationsplein	69	69	44
C = Parkeren Dribergseweg	76	73	33
D = Parkeren Odijkerweg	221	n.b. ²	n.b.
totaal	394		

Tabel 3.2: Parkeerbezetting middag- en avondspits

Om inzicht te krijgen in de relatie van de parkeerders rond station Driebergen-Zeist is aanvullend onderzoek uitgevoerd. Uit dit onderzoek komt naar voren dat ongeveer een kwart van de parkeerders niet verder reist met de trein, maar een bestemming heeft in de stationsomgeving. Deze groep neemt dagelijks een fors deel van de capaciteit in beslag. Rekenend met de indicatie van 25% gaat het om circa 100 parkeerplaatsen. Het overige deel van de parkeerder omvat P+R-gebruikers. Het gaat in dit geval om ruim 290 voertuigen.

¹ In het parkeeronderzoek van ECORYS zijn voor het parkeerterrein aan de Odijkerweg andere uitgangspunten gehanteerd waardoor de exacte bezettingsgraad niet bekend is.

² In het parkeeronderzoek van ECORYS zijn voor het parkeerterrein aan de Odijkerweg andere uitgangspunten gehanteerd waardoor de exacte bezettingsgraad niet bekend is.

4 Totale parkeerbehoefte

De totale parkeerbehoefte bestaat uit het P+R-gebruik en het overige niet P+R-gerelateerde parkeergebruik. De basis voor berekening van de parkeerbehoefte voor P+R-gebruikers is de rekentool. Op basis van de verhouding van reistijd en kosten tussen openbaar vervoer en auto is gekeken voor welk deel van de gebruikers station Driebergen-Zeist een aantrekkelijk alternatief vormt.

Om een bandbreedte in de parkeerbehoefte aan te geven is een tweetal scenario's opgesteld. Scenario 1 geeft een indicatie van de minimale parkeerbehoefte en in scenario 2 is de maximale parkeerbehoefte voor station Driebergen-Zeist berekend. Beide scenario's geven de bandbreedte aan van de parkeerbehoefte rond station Driebergen-Zeist.

P+R-potentieberekening

De potentieberekening is uitgevoerd in twee richtingen. Naar het westen richting Utrecht, Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en overige locaties. Richting het oosten zijn met name de bewegingen naar Veenendaal, Ede, Arnhem en Nijmegen van belang. De werking en invoer van de rekentool is beschreven in hoofdstuk 2.

Huidige P+R-gebruik buiten potentieberekening

De rekentool is gevuld op basis van gegevens uit het verkeersmodel voor het autoverkeer. Een deel van de huidige P+R-gebruikers komt echter niet in dit verkeersmodel voor omdat deze groep aangemerkt is als gebruiker van het openbaar vervoer. Het betreft hier de P+R-gebruikers uit Driebergen en Zeist. Alle P+R-gebruikers uit de overige gebieden en alle niet P+R-gebruikers zijn berekend met de rekentool.

Uitwisseling P+R met fietsgebruik

Een toename van het aantal parkeerplaatsen rond station Driebergen-Zeist kan reizigers er toe bewegen op een andere manier naar het station te reizen. In de enquête is de vraag gesteld of treinreizigers die met de fiets naar het station komen, voor de auto kiezen indien er meer parkeerruimte komt. Van de fietsers geeft 7% aan mogelijk met de auto naar het station te komen. Station Driebergen-Zeist telt 1.400 fietsparkeerplaatsen. Niet alle fietsparkeerplaatsen worden gebruikt door reizigers die met de fiets naar het station komen. Een groot deel van de fietsparkeerplaatsen is bezet door fietsen die alleen gebruikt worden voor natransport. Daarom is rekening gehouden met 700 fietsparkeerplaatsen die dagelijks gebruikt worden door reizigers die met de fiets naar station Driebergen-Zeist reizen. In de parkeerbehoefte wordt voor deze groep rekening gehouden met 50 extra parkeerplaatsen.

Overig parkeergebruik (niet P+R)

Het overige parkeergebruik omvat voor het grootste deel werknemers die werken in de directe omgeving van station Driebergen-Zeist. Ook werkgerelateerde bezoekers maken onderdeel uit van de parkeerders. In de huidige situatie wordt hiervoor een kwart van de parkeerplaatsen gebruikt wat neerkomt op ongeveer 100 parkeerplaatsen. Deze waarde is ook gehanteerd bij de vaststelling van de toekomstige parkeerbehoefte. Indien het stationsgebied sterke functieverandering ondergaat zal ook het parkeergebruik veranderen en zal de prognose moeten worden aangepast.

4.1 Resultaten scenario 1

Scenario 1 betreft het minimale scenario. Bij de berekening van scenario 1 is rekening gehouden met de huidige dienstregeling van de trein. Daarnaast is de congestie voor het autoverkeer meegenomen in de reistijden met betrekking tot de autoverplaatsingen. In hoofdstuk 2 is de werkwijze en de invoer van de rekentool nader omschreven.

4.1.1 Potentie in westelijke richting

van station DZ naar bestemming	aantal verplaatsingen via A12	potentie P+R auto	potentie P+R personen
Utrecht CS	2040	247	280
Utrecht Papendorp	230	0	0
Utrecht Lage Weide	300	0	0
Utrecht Wetering	100	0	0
Amsterdam CS	50	5	6
Amsterdam Amstel	20	1	2
Amsterdam Bijlmer-Arena	150	8	9
Den Haag	350	22	24
Gouda	150	8	9
Rotterdam	220	6	7
Alphen aan de Rijn	80	2	2
Woerden	340	13	15
Bodegraven	50	2	2
totaal (afgerond)	4080	315	355

Tabel 4.1: Resultaten scenario 1 in westelijke richting

Op basis van de potentieberekeningen ligt de verwachte parkeerbehoefte voor station Driebergen-Zeist in het minimumscenario rond de 315 parkeerplaatsen voor de verplaatsingen in westelijke richting.

4.1.2 Potentie in oostelijke richting

van station DZ naar bestemming	aantal verplaatsingen via A12	potentie P+R auto	potentie P+R personen
Veenendaal	1320	14	16
Ede	570	1	1
Wageningen	470	0	0
Arnhem	200	0	0
Nijmegen	0	0	0
totaal (afgerond)	2560	15	20

Tabel 4.2: Resultaten scenario 1 in oostelijke richting

De potentie voor de verplaatsingen in oostelijke richting is gering. Dit komt enerzijds door minder bewegingen in oostelijke richting en anderzijds door de weerstanden tijd en geld. De congestie in oostelijke richting is veel minder en de parkeertarieven in relatie met de parkeertarieven op de bestemmingslocaties in de Randstad ook lager. Daarnaast is de reistijd van het openbaar vervoer niet voor alle bestemmingen even aantrekkelijk.

4.1.3 Totale parkeerbehoefte scenario 1

van station DZ naar bestemming	aantal
P+R-potentie voor richting west via A12	315
P+R-potentie voor richting oost via A12	15
huidige P+R-gebruik buiten potentieberekening	160
uitwisseling met fietsparkeren	50
overig gebruik (niet P+R)	100
totale verwachte parkeerbehoefte	640

Tabel 4.3: Totale parkeerbehoefte scenario 1

In scenario 1 is er een verwachte parkeerbehoefte van ca. 640 parkeerplaatsen. Voor het grootste deel bestaat dit aantal uit P+R-gebruikers die in westelijke richting reizen. Daarnaast wordt nog een deel van de parkeerplaatsen bezet door niet-OV gebruikers die een bestemming hebben in de stationsomgeving. In oostelijke richting is de potentie gering.

4.2 Resultaten scenario 2

In scenario 2 is uitgegaan van maximale negatieve effecten op het hoofdwegennet. Er wordt gesteld dat het prijsbeleid ingevoerd is en dat de congestie op het hoofdwegennet toeneemt. Dit zijn factoren die grote wijzigingen kunnen veroorzaken in het P+R-gebruik. In hoofdstuk 2 is de werkwijze en de invoer van de rekentool nader omschreven.

4.2.1 Potentie in westelijke richting

van station DZ naar bestemming	aantal verplaatsingen via A12	potentie P+R auto	potentie P+R personen
Utrecht CS	2040	360	412
Utrecht Papendorp	230	0	0
Utrecht Lage Weide	300	1	1
Utrecht Wetering	100	2	2
Amsterdam CS	50	9	11
Amsterdam Amstel	20	4	5
Amsterdam Bijlmer-Arena	150	18	20
Den Haag	350	52	58
Gouda	150	20	22
Rotterdam	220	22	25
Alphen aan de Rijn	80	5	5
Woerden	340	19	21
Bodegraven	50	2	2
totaal (afgerond)	4080	520	590

Tabel 4.4: Resultaten scenario 1 in westelijke richting

De P+R-potentie in scenario 2 komt uit op 520. Vooral de potentie voor reizen over een lange afstand neemt sterk toe. Voor de bestemmingen in Utrecht is de groei relatief kleiner omdat de effecten op de reistijd en kosten kleiner zijn door de af te leggen afstand. In relatie met scenario 1 is dit een toename van de potentie van 200 voertuigen.

4.2.2 Potentie in oostelijke richting

van station DZ naar bestemming	aantal verplaatsingen via A12	potentie P+R auto	potentie P+R personen
Veenendaal	1320	39	43
Ede	570	6	7
Wageningen	470	4	4
Arnhem	200	4	4
Nijmegen	0	0	0
totaal (afgerond)	2560	50	60

Tabel 4.5: Resultaten scenario 2 in oostelijke richting

Ook voor de oostelijke richting is sprake van een toename van de P+R-potentie. Het aandeel blijft echter relatief klein. In totaal gaat het om ruim 50 voertuigen. De grootste potentie ligt er voor de bestemming Veenendaal. Op dit traject is de reistijd met het openbaar vervoer redelijk aantrekkelijk.

4.2.3 Totale parkeerbehoefte scenario 2

van station DZ naar Bestemming	aantal verplaatsingen via A12
P+R-potentie voor OV reizigers richting west	520
P+R-potentie voor OV reizigers richting oost	50
huidige P+R-gebruik buiten potentieberekening	160
uitwisseling met fietsparkeren	50
overig gebruik (niet P=R)	100
totale behoefte	880

Tabel 4.4: Totale parkeerbehoefte scenario 2

In scenario 2 is er een verwachte parkeerbehoefte van ca. 880 parkeerplaatsen. Voor het grootste deel bestaat dit aantal uit P+R-gebruikers die in westelijke richting reizen. Daarnaast wordt nog een deel van de parkeerplaatsen bezet door niet-OV gebruikers die een bestemming hebben in de stationsomgeving. In oostelijke richting is de potentie gering.

4.3 Overige effecten met betrekking tot de P+R-potentie

Naast de bruto potentie op basis van weerstanden zijn er ook nog overige effecten die invloed kunnen hebben op het P+R-gebruik. Onderstaand worden deze effecten bespreken.

4.3.1 Mogelijk verlies van intercitystatus

Er bestaat nog onduidelijkheid over de toekomstige status van station Driebergen-Zeist. Mocht de IC-status voor station Driebergen-Zeist verdwijnen dan heeft dit grote gevolgen voor de reistijden. Als de IC-status verdwijnt, zal dit worden opgevangen door Randstadspoor. Dit heeft tot gevolg dat voor verdere bestemmingen altijd een overstap noodzakelijk is. Voor de grootste stroom reizigers richting Utrecht zijn de gevolgen relatief klein. De toename van de reistijd bedraagt voor deze relatie slechts enkele minuten. De reistijden op de overige relaties naar de Randstad nemen sterker toe. Voor een deel van de gebruikers wordt het daarom minder aantrekkelijk om gebruik te maken van station Driebergen-Zeist. De verwachting is dat de P+R-potentie met ongeveer 10% afneemt bij het vervallen van de IC-status.

4.3.2 Concurrentiepositie P+R Veenendaal – De Klomp

Aan de A12 ligt ter hoogte van Veenendaal ook de P+R-voorziening De Klomp. De afstand van de snelweg tot het P+R-terrein is vergelijkbaar met de afstand tot de snelweg bij station Driebergen-Zeist. Een groot deel van de P+R-potentie van station Driebergen-Zeist komt uit de regio en komt niet langs De Klomp. Een deel van de stroom langs De Klomp heeft de keuze. Afhankelijk van de congestie op de A12 is het mogelijk dat een deel van de potentie voor Driebergen-Zeist gebruik maakt van De Klomp.

4.3.3 Parkeerbehoefte Groene Poort van de Heuvelrug

Nabij de stationslocatie bevindt zich de Groene Poort. Dit zorgt voor extra parkeerdruk rond de stationslocatie. De parkeerdruk zal hierdoor vooral in het weekend toenemen. Deze extra parkeerdruk kan worden opgevangen doordat de verwachte bezetting van reizigers met werkmotieven in de weekenden minder is.

5 Conclusies en aanbevelingen

In de huidige situatie zijn er 394 parkeerplaatsen rond station Driebergen-Zeist. Deze parkeercapaciteit wordt op werkdagen volledig benut. Belangrijk hierbij is het onderscheid in parkeermotieven. De parkeercapaciteit rond het station wordt voor een kwart bezet door autogebruikers die niet met de trein verder reizen maar een bestemming hebben in de stationsomgeving. De overige capaciteit van ca. 300 plaatsen wordt voor P+R-doeleinden gebruikt.

Voor 2015 is een verwachte parkeerbehoefte berekend tussen de 640 en 880 plaatsen. Deze waarden omvatten een totaal van de P+R-potentie inclusief het huidige P+R-gebruik, aangevuld met het niet P+R-gerelateerde parkeergebruik en uitwisseling met het fietsparkeren. Het verschil tussen de huidige situatie en het minimum scenario is circa 240 parkeerplaatsen. Deze groei zit voornamelijk in de P+R-potentie in westelijke richting en de uitwisseling ten opzichte van het fietsparkeren. Het verschil tussen de huidige situatie en het maximum scenario is groter. Deze toename wordt met name veroorzaakt doordat hierbij rekening is gehouden met prijsbeleid in relatie met een toename van de congestie.

Een mogelijk verlies van de IC-status zal voor station Driebergen-Zeist geen grote gevolgen hebben. Een groot deel van de reizigers heeft als eindbestemming Utrecht. Voor deze groep zorgt het verdwijnen van de IC voor een minimale toename van de reistijd. In relatie met de P+R-potentie is een afname berekend van circa 10%.

Bijlage 1: Enquête automobilisten

Vragenlijst P+R-terrein Station Driebergen/Zeist

AUTO

Datum:	tijd:	volgnr:
1. Van welk adres kwam u? <i>Postcode 6 karakters of adres</i>		
2. Naar welk adres gaat u heen? <i>Postcode 6 karakters of adres</i>		
3. Wat heeft u gedaan op het adres waar u vandaan komt?		
☐ werken op een vast adres, standplaats	☐ onderwijs volgen/cursus	
☐ werken op een tijdelijke plek	☐ anders, namelijk...	
☐ zakenbezoek of vergadering		
4. Indien u met de trein hebt gereisd, wat voor soort trein betrof het?		
☐ Intercity	☐ stoptrein	
5. Hoe vaak maakt u deze reis gemiddeld?		
☐ Dagelijks	☐ paar keer per maand	
☐ paar keer per week	☐ nog minder	
6. Hoe is het parkeerregime op het adres waar u vandaan komt?		
☐ vrij parkeren	☐ parkeren dmv parkeerschijf (blauwe zone)	
☐ parkeren voor vergunninghouders	☐ anders, namelijk.....	
☐ betaald parkeren. Zo ja, bedrag per uur of dag		



Bijlage 2 : Enquête Fietzers

Vragenlijst P+R-terrein Station Driebergen/Zeist

FIETS

Datum:

tijd:

volgnr:

1. **Van welk adres kwam u?**
Postcode 6 karakters of adres

2. **Naar welk adres gaat u heen?**
Postcode 6 karakters of adres

3. **Wat heeft u gedaan op het adres waar u vandaan komt?**

.. werken op een vast adres, standplaats

.. onderwijs volgen/cursus

.. werken op een tijdelijke plek

.. anders, namelijk...

.. zakenbezoek of vergadering

4. **Indien u met de trein hebt gereisd, wat voor soort trein betrof het?**

.. Intercity

.. stoptrein

5. **Hoe vaak maakt u deze reis gemiddeld?**

.. Dagelijks

.. paar keer per maand

.. paar keer per week

.. nog minder

6. **Stel, er komt voor auto's meer parkeergelegenheid op dit station.
Met welk vervoermiddel zou u dan hier naar toe komen?**

.. Fiets

.. Auto

.. anders, nl.



Bijlage 3: Resultaten enquête automobilisten

v3 (Wat heeft u gedaan op het adres waar u vandaan komt?)	aantal	percentage
1 = werken op een vast adres, standplaats	60	73
2 = werken op een tijdelijke plek	9	11
3 = zakenbezoek of vergadering	3	4
4 = onderwijs volgen/cursus	2	2
5 = anders	8	10
	82	100

v4 (Indien u met de trein hebt gereisd, wat voor soort trein betrof het?)	aantal	percentage
1 = intercity	41	50
2 = stoptrein	23	28
3 = niet met trein	18	22
	82	100

v5 (Hoe vaak maakt u deze reis gemiddeld?)	aantal	percentage
1 = dagelijks	38	46
2 = paar keer per week	22	27
3 = paar keer per maand	4	5
4 = nog minder	18	22
	82	100

v6 (Hoe is het parkeerregime op het adres waar u vandaan komt?)	aantal	percentage
1 = vrij parkeren	17	21
2 = parkeren voor vergunninghouders	11	13
3 = betaald parkeren	34	41
4 = parkeren dmv parkeerschijf (blauwe zone)	0	0
5 = anders	20	24
	82	100

Tabel B3.1: Enquêteresultaten automobilisten

Bestemming																		
Herkomst	Ansterdam	Arnhem	Bilthoven	Den Haag Centrum	Gouda	Groningen	Houten	Leersum	Maastricht	n.b.	Nijmegen	Rotterdam Centrum	St. JansKlooster	Utrecht	Wageningen	Woerden	Totaal	Aandeel (%)
Almelo														1			1	2
Amersfoort		1															1	2
Austerlitz														3			3	5
Doom	2													2			4	6
Driebergen	2			1	1							1		4			9	14
Ermelo														1			1	2
Hengelo														1			1	2
Hooge Hexel														1			1	2
Houten							1										1	2
Huis ter Heide															1		1	2
Leersum	2							1	1	1							5	8
Maarn				1													1	2
n.b.														1			1	2
Odijk						1								2			3	5
Rhenen				1													1	2
Veghel													1				1	2
Vriezenveen														1			1	2
Wijk bij Duurstede			1	1						1							3	5
Woudenberg					1												1	2
Zeist	12	1		2					1	1	1			5		1	24	38
totaal	18	2	1	6	2	1	1	1	2	3	1	1	1	22	1	1	64	100
aandeel (%)	28	3	2	9	3	2	2	2	3	5	2	2	2	34	2	2	100	

Tabel B3.2: HB matrix P+R-gebruikers

Bijlage 4: Resultaten enquête fietsers

v3 (Wat heeft u gedaan op het adres waar u vandaan komt?)	aantal	percentage
1 = werken op een vast adres, standplaats	47	44
2 = werken op een tijdelijke plek	2	2
3 = zakenbezoek of vergadering	2	2
4 = onderwijs volgen/cursus	47	44
5 = anders	10	9
totaal	108	100

v4 (Indien u met de trein hebt gereisd, wat voor soort trein betrof het?)	aantal	percentage
1 = intercity	62	57
2 = stoptrein	36	33
3 = intercity en stoptrein	4	4
4 = niet met trein	6	6
totaal	108	100

v5 (Hoe vaak maakt u deze reis gemiddeld?)	aantal	percentage
1 = dagelijks	63	58
2 = paar keer per week	27	25
3 = paar keer per maand	15	14
4 = nog minder	3	3
totaal	108	100

v6 (Stel, er komt voor auto's meer parkeergelegenheid op dit station. Met welk vervoermiddel zou u dan hier naar toe komen?)	aantal	percentage
1 = fiets	101	94
2 = auto	7	6
3 = anders	0	0
totaal	108	100

Tabel B4.1: Enquêteresultaten automobilisten

bestemming																									
herkomst	Amsterdam Centrum	Arnhem	Baarn	Breukelen	Culemborg	De Bilt	Den Haag Centrum	Ede	Gouda	Houten	IJsselmuiden	Leiden	Maarn	n.b.	Nieuwegein	Rotterdam Centrum	Utrecht	Veenendaal	Voorburg	Wageningen	Woerden	Zeist	Zwolle	Totaal	Aandeel (%)
Amsterdam																					1		1	1	
Austerlitz								1															1	1	
Barneveld																					1		1	1	
Den Dolder						1																	1	1	
Doom	1																						0	0	
Driebergen	8	2		1	1		4	5	1	1	1		1	2		4	37	1	1	1	1		1	65	69
Leiden												2		1										3	3
n.b.	1													1		1	1					2		5	5
Rotterdam																						1		1	1
Utrecht		1																				3		4	4
Veenendaal																									
Wijk bij Duurstede															1		1					2		2	2
Zeist	1	5	1														2	1						9	10
totaal	11	8	1	1	1	1	4	6	1	1	1	2	1	4	1	5	41	2	1	1	1	9	1	94	100
aandeel (%)	12	9	1	1	1	1	4	6	1	1	1	2	1	4	1	5	44	2	1	1	1	10	1	100	

Tabel B4.2: HB matrix geënquêteerde fietsers

Bijlage 5: Verkeersgegevens richting west

VRU 1.31 ochtendspits 2-uur		
intensiteit	9840	
herkomst	aantal	%
Zeist	426	0,0
Driebergen	1887	0,2
Leersum	588	0,1
Austerlitz	112	0,0
Doorn	599	0,1
Veenendaal+Rhenen	1684	0,2
Ede	548	0,1
Bennekom+Wageningen+Renkum	665	0,1
Arnhem	781	0,1
Dieren	91	0,0
Zutphen	41	0,0
Lunteren	101	0,0
Amersfoort	71	0,0
Barneveld	254	0,0
Woudenberg e.o.	304	0,0
Scherpenzeel	314	0,0
Apeldoorn	304	0,0
Doetinchem e.o.	588	0,1
Zwolle e.o.	10	0,0
Nijmegen e.o.	30	0,0
Enschede e.o.	20	0,0
totaal	9420,0	1,0
bestemming	aantal	%
Utrecht CS	2040	0,2
Utrecht Papendorp	230	0,0
Utrecht Lage Weide	300	0,0
Utrecht Wetering	100	0,0
Amsterdam CS	50	0,0
Amsterdam Amstel	20	0,0
Amsterdam Bijlmer-Arena	150	0,0
Den Haag	350	0,0
Gouda	150	0,0
Rotterdam	220	0,0
Aplhen aan de Rijn	80	0,0
Woerden	340	0,0
Bodegraven	50	0,0
totaal	4080,0	0,4

Tabel B5.1: Selected link resultaten richting west

Bijlage 6: Verkeersgegevens richting oost

Selected link A12 Driebergen-Zeist richting Ede/Arnhem		
VRU 1.31 Ochtendspits 2-uur		
intensiteit	5690	
herkomst	aantal	%
Driebergen	300	0,052724
Zeist	490	0,086116
Bunnik	210	0,036907
Utrecht	930	0,163445
Nieuwegein	270	0,047452
Houten	290	0,050967
IJsselstein	70	0,012302
Woerden	220	0,038664
Leidsche Rijn	220	0,038664
Maarssen	140	0,024605
Vianen	100	0,017575
Amsterdam e.o.	350	0,061511
Gouda e.o.	290	0,050967
Alphen e.o.	100	0,017575
Leiden e.o.	100	0,017575
Zoetermeer e.o.	130	0,022847
Rotterdam e.o.	420	0,073814
Den Haag e.o.	330	0,057996
totaal	4960	0,871705
bestemming	aantal	%
Veenendaal	1320	0,231986
Ede	570	0,100176
Wageningen	470	0,082601
Arnhem	200	0,035149
Nijmegen	0	0
totaal	2560	0,449912

Tabel B6.1: Selected link resultaten richting oost