

De afslag naar een succesvolle P+R voorziening



Advies- en ingenieursbureau



rijksuniversiteit
 groningen

MSc K.D. Hagendoorn

Augustus 2010

COLOFON

<i>Titel</i>	<i>De afslag naar een succesvolle P+R voorziening</i>
<i>Subtitel</i>	<i>Een overstappunt bij De Punt</i>
<i>Inhoud</i>	<i>Onderzoek naar de haalbaarheid van een P+R voorziening bij De Punt in Noord-Drenthe</i>
<i>Begeleidende partijen:</i>	<i>Rijksuniversiteit Groningen Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen Postbus 800 9700 AV Groningen Telefoon: 050 - 363 3895 / 3896 / 3897 Internet: www.rug.nl</i>
	<i>DHV Griffenveg 97 9723 DV Groningen Telefoon: 050 3695300 Internet: www.dhv.nl</i>
<i>Auteur:</i>	<i>K.D. Hagendoorn</i>
<i>Omvang:</i>	<i>118 pagina's (excl. titelpagina)</i>
<i>Plaats:</i>	<i>Groningen</i>
<i>Datum:</i>	<i>Augustus 2010</i>

Voorwoord

Eind 2009 zocht DHV een afstudeerder die stage wilde lopen bij DHV en onderzoek wilde doen naar de haalbaarheid van een mogelijke P+R bij De Punt. De combinatie van afstuderen en stage lopen leek mij een goede mogelijkheid rond te kijken bij een organisatie in het werkveld. Uiteindelijk bood DHV mij die mogelijkheid en nu mijn onderzoek is afgerond bleek dit een goede keuze. Uiteraard was dit niet mogelijk geweest wanneer er vanuit de faculteit Ruimtelijke Wetenschappen niemand was geweest die als begeleider had willen optreden. Hiervoor wil ik dan ook graag Taede Tillema bedanken.

Uiteraard dient iedereen die zijn of haar bijdrage heeft geleverd niet vergeten te worden, in het bijzonder de geïnterviewden. Desondanks dienen nog twee personen in het bijzonder genoemd te worden: Taede Tillema en Gilbert Mulder namens respectievelijk de FRW en DHV. Zij boden mij zonder problemen de mogelijkheid om tussendoor nog stage te lopen bij Citizens Housing and Planning Council in New York City. Na terugkomst in Nederland zijn de puntjes op de i gezet na het verwerken van de nuttige op- en aanmerkingen, van zowel Taede als Gilbert, op de conceptversie die eind april was ingeleverd.

Tot slot wil ik benadrukken dat het prettig was om op een zelfstandige manier bezig te kunnen zijn met het onderzoek en de vrijheid die mij werd geboden werd zeer geapprecieerd. Mede hierdoor en het gebruik kunnen maken van de faciliteiten en contacten van DHV ligt hier nu, naar mijn inziens, dit mooie eindproduct.

Groningen, augustus 2010



Samenvatting

De toenemende druk op het woon- en leefmilieu, de bereikbaarheid, natuur en landschap mede door toedoen van het toegenomen autogebruik zorgde ervoor dat sinds de introductie van het SVV-II in 1988 dat leefbaarheid en bereikbaarheid twee kernbegrippen zijn geworden. In het SVV-II ligt ook de oorsprong van het begrip transferium ofwel P+R. Het gebruik van het OV werd gestimuleerd en een P+R diende de overstap van de auto naar het OV te verbeteren. Later in de Nota Mobiliteit werd gesteld dat het OV en de fiets een interessanter alternatief moeten worden voor de auto of samen deel moeten uitmaken van één en dezelfde vervoersketen. Het vervoersnetwerk dient hiertoe gezien te worden als één geheel door de decentrale overheden en vervoerders.

Een P+R kan deels voorzien in deze behoefte. De Provincie Drenthe kwam daarom met de vraag of een P+R bij De Punt haalbaar is. Haalbaar dient in dezen verstaan te worden als een combinatie van factoren die ervoor zorgen dat de automobilist gebruik gaat maken van een P+R. Hierbij valt een onderscheid te maken tussen externe factoren als persoonlijke eigenschappen en reisomstandigheden. Daarnaast spelen de kenmerken van de bestemming ook een rol bij de keuze voor P+R, auto of OV. Echter de belangrijkste zijn de factoren die vallen onder de kwaliteit van de P+R voorziening en de kwaliteit van het aansluitende OV. De factoren die een rol spelen zijn onder te verdelen in bepaalde categorieën. Dit is weer te geven in de vorm van een piramide en werkt hetzelfde als het model van Maslow, eerst moet voldaan worden aan de basisbehoefte alvorens de volgende behoefte aan bod komt.

Uit onderzoek is gebleken dat in het geval van de kwaliteit van de P+R en van het aansluitende OV veiligheid en betrouwbaarheid een noodzakelijke randvoorwaarde is voor het welslagen van een P+R terrein. Daarna komen de factoren die vallen onder achtereenvolgens snelheid en reis, gemak, comfort en beleving aan bod. Veiligheid en betrouwbaarheid, snelheid en reis en gemak zijn dissatisfiers en generiek. Zijn deze niet in orde dan zal men sowieso niet kiezen voor een P+R. Als deze wel allen in orde zijn dan zal de P+R normaal functioneren en in principe succesvol zijn. Echter er kunnen meer mensen overgehaald worden. Wanneer er aandacht is voor comfort en beleving zullen bepaalde groepen alsnog gebruik gaan maken van de P+R. Dit zijn de satisfiers en deze zijn specifiek. Gesteld kan dus worden dat een samenhangend geheel aan maatregelen en factoren ervoor kunnen zorgen dat een P+R kan slagen. Hierbij is van belang het doel van de P+R vast te stellen en daarbij de doelgroep in kaart te brengen. Door het in kaart brengen van de doelgroep kan men specifiek in spelen op de wensen van de toekomstige gebruiker en zodoende de kans op succes vergroten. Daarnaast dient de P+R zich te positioneren tussen het autogebruik en het OV. Dit zouden alle P+R's moeten doen en zodoende zich een value proposition toe-eigenen waardoor men weet wat men koopt als men gebruik maakt van een P+R.



Inhoudsopgave

COLOFON.....	1
Voorwoord	2
Samenvatting.....	3
Inhoudsopgave.....	4
1 Inleiding.....	7
1.1 Het begrip transferium	8
1.2 Regio Groningen-Assen	9
1.3 Onderzoeksaanleiding	11
1.4 Doelstelling en onderzoeksopzet	12
1.5 Leeswijzer en methodologie.....	16
2 Succes- en faalfactoren P+R.....	17
2.1 Achtergrond parkeerbeleid	17
2.2 De reiziger en P+R doelstellingen	19
2.3 De reiziger en openbaar vervoer	19
2.4 Klantwensenpiramide	21
2.5 Kwaliteit van de P+R voorziening.....	23
2.6 Kwaliteit van het aansluitende OV.....	25
2.7 Kenmerken bestemming en overige criteria	27
2.8 Conclusies	30
3 Methodologie en data.....	32
3.1 Case studies	32
3.2 Enquêtes	33
3.3 Diepte-interviews	34
4 Case studies binnen- en buitenland.....	36
4.1 Achtergrond Nederland.....	36
4.1.1 Transferium Leiden 't Schouw	37
4.1.2 Barneveld Noord.....	39
4.2 Achtergrond Groot-Brittannië.....	41
4.2.1 Chester	43
4.2.2 Leicester	45
4.3 Ervaringen en lessen Nederland en Groot-Brittannië	48
4.4 Conclusies casussen.....	49
5 De P+R gebruiker centraal.....	52
5.1 Achtergrond P+R Haren.....	52
5.1.1 Steekproefbeschrijving P+R Haren.....	54
5.1.2 Kenmerken met betrekking tot de reis	55
5.2 Waardering P+R Haren en het aansluitende OV	57
5.3 Wensen en voorwaarden gebruikers	60
5.4 Conclusie gebruikers.....	62
6 Case P+R De Punt.....	64
6.1 Context De Punt	65
6.1.1 Gebiedskennmerken	65



6.1.2	Systeemsprong OV	67
6.1.3	Knooppunt De Punt.....	69
6.2	Interviews P+R De Punt	70
6.2.1	De Punt en de bus	70
6.2.2	De Punt en P+R Haren	71
6.2.3	De Punt en het spoor	72
6.2.4	De Punt en de omgeving	72
6.2.5	De Punt en de potentiële gebruiker.....	73
6.2.6	De Punt en overige zaken	74
6.3	Conclusie case studie De Punt.....	74
7	Conclusie	76
7.1	Beantwoording onderzoeksvragen.....	76
7.2	Het P+R terrein	78
7.3	Het aansluitende OV	78
7.4	Aanbevelingen.....	79
7.5	Resumé.....	80
	Literatuurlijst:.....	82
	Bijlagen	88
	Bijlage 1: Interview verslagen	88
	Bijlage 2: Enquête	114

Figuren en tabellen

Figuur 1.1	Totaal aantal personenauto's.....	7
Figuur 1.3	Soorten P+R.....	9
Figuur 1.2	De regio Groningen Assen.....	10
Figuur 1.4	Methodologisch model.....	13
Figuur 1.5	Stappenplan onderzoek.....	15
Figuur 2.1	De drie typen parkeerbeleid die vanaf 1960.....	18
Figuur 2.2	Relatie VF-factor en aandeel OV	20
Figuur 2.3	Klantwensenpiramide.....	21
Figuur 2.4	Geconcretiseerde klantwensenpiramide	22
Figuur 2.5	Conceptueel model.....	29
Figuur 4.1	Transferium Leiden 't Schouw.....	38
Figuur 4.2	Dynamische verkeersinformatie	39
Figuur 4.3	Transferium Barneveld Noord.....	40
Figuur 4.4	Locaties P+R Chester.....	43
Figuur 4.5	Bezittingsgraad P+R in Chester.....	44
Figuur 4.6	Locaties P+R Leicester	45
Figuur 4.7	Toename gebruikers	47
Figuur 4.8	De P+R bij Enderby	49
Figuur 5.1	Locatie P+R Haren.....	52
Figuur 5.2	Waardering kenmerken gerelateerd aan P+R Haren	58
Figuur 5.3	Belang van voorzieningen gerelateerd aan P+R.....	61
Figuur 6.1	Verschillende natuurcontouren.....	65
Figuur 6.3	Nationaal landschap.....	67



Figuur 6.2 Natura2000 gebied.....	67
Figuur 6.4 Nationaal park.....	67
Figuur 6.5 Ecologische hoofdstructuur.....	67
Figuur 6.6 Het zoekgebied van P+R De Punt.....	68
Tabel 2.1 Factoren kwaliteit P+R voorziening.....	25
Tabel 2.2 Factoren kwaliteit van het aansluitende OV.....	27
Tabel 2.3 Factoren bestemming en overige criteria.....	28
Tabel 3.1 Achtergrond redenen casussen.....	33
Tabel 3.2 Achtergronden geïnterviewden.....	35
Tabel 4.1 Ontwikkeling gebruik transferium 't Schouw.....	39
Tabel 5.1 Kenmerken steekproef.....	55
Tabel 5.2 Gebruiker in relatie tot P+R Haren.....	577
Tabel 6.1 Verkeersintensiteiten per werkdag in 2008.....	699



1 Inleiding

De overheid is al sinds mensenheugenis bezig met het bereikbaar houden van belangrijke economische kernen. De toename van het autogebruik, zie figuur 1.1, zorgde voor een aantal negatieve gevolgen zoals files, geluidshinder en luchtvervuiling. In het geval van de files luidde de oplossing veelal meer asfalt, maar in de huidige tijd is dat steeds lastiger. Er zijn allerlei instanties die bezwaar maken en de burgerparticipatie is ook toegenomen. Maar bovenal is er de ruimtelijke druk; Nederland is klein en de rode druk ten opzichte van het groen neemt alleen maar toe.

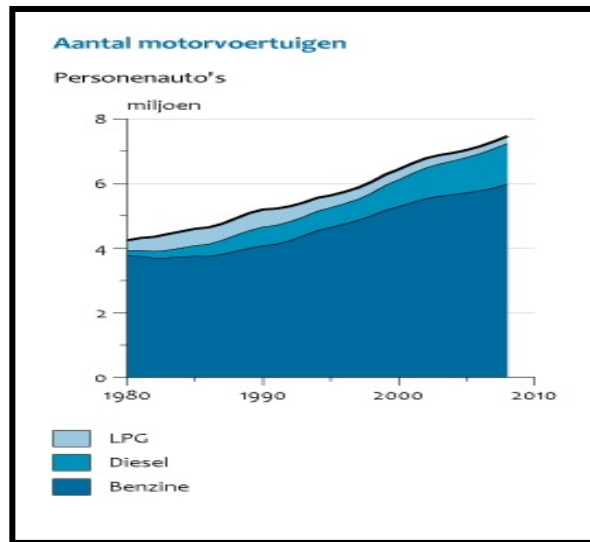
De toenemende druk op het woon- en leefmilieu, de bereikbaarheid, natuur en het landschap door toedoen van het toegenomen autogebruik zorgde voor meer aandacht voor de leefbaarheid en bereikbaarheid van economisch en landschappelijk waardevolle gebieden. Sinds de introductie van het structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II) in 1988 zijn leefbaarheid en bereikbaarheid twee belangrijke kernbegrippen geworden van het overheidsbeleid (SER, 2001). In het structuurschema werd ook het begrip 'transferium' geïntroduceerd.

Met de invoering van het structuurschema werd een verbetering van de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid van voornamelijk de stedelijke agglomeraties beoogd. Er werd ingezet op

het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer waarbij de combinatie van het gebruik van de auto en openbaar vervoer ook een mogelijkheid was. Hierbij werd het concept transferium in het leven geroepen om de overstap van de auto op het openbaar vervoer te verbeteren. In 1995 is het eerste transferium van Nederland in gebruik genomen in Noorddijk wat ten noordoosten ligt van Groningen (Muconsult, 2000).

Sinds 2004 is het SVV-II vervangen door de Nota Mobiliteit. Daarvoor zou in 2001 oorspronkelijk het Nationaal Verkeer- en Vervoerplan (NVVP) in werking treden, maar door de val van het kabinet is dat niet gebeurd. In het NVVP werd gesteld dat overheden zich, naast de overstap van auto op openbaar vervoer, meer moeten focussen op het begrip ketenmobiliteit. Dit houdt in dat 'de klant' zijn of haar reis naar eigen keuze moet kunnen samenstellen uit combinaties van fiets, taxi, eigen auto en openbaar vervoer. Het concept transferium past perfect binnen het begrip ketenmobiliteit. De overheid wil hiermee bereiken dat het openbaarvervoersysteem aan het autosysteem gekoppeld wordt (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2000). Wanneer dit op een dusdanige manier wordt gedaan zal het aantrekkelijk worden voor de automobilist om een deel van de reis af te leggen met het openbaar vervoer (OV).

In de Nota Mobiliteit wordt gesteld dat het OV en de fiets een interessanter alternatief moeten worden voor de auto of samen deel moeten uitmaken van één en dezelfde optimaal



Figuur 1.1 Totaal aantal personenauto's (Bron: CBS, 2009)

georganiseerde vervoersketen. Hiertoe dienen decentrale overheden en vervoerders het vervoersnetwerk als één geheel te gaan zien en onder andere reisinformatie en dienstregelingen op elkaar af te stemmen (Ministerie van Verkeer en Waterstaat en VROM, 2004)

1.1 Het begrip transferium

Het idee van transferia is voortgekomen uit het feit dat de Parkeer en Reis (P+R) voorzieningen de automobilist niet stimuleren om een deel van zijn/haar route af te leggen met het openbaar vervoer (MuConsult, 2000). Tegenwoordig is er niet meer een noemenswaardig verschil tussen de begrippen transferium en P+R en zijn ze inwisselbaar. Tevens begint het erop te lijken dat P+R de meest ingeburgerde term is voor alle parkeergelegenheden met OV-aansluiting. De term transferium is in het buitenland niet bekend, daar kent men alleen P+R.

Desondanks was er vroeger een wezenlijk verschil tussen een transferium en een P+R voorziening. Zo zijn P+R veelal gelegen bij trein- of metrostations, de zogenaamde OV-knooppunten; een transferium daarentegen richtte zich vooral op automobilisten en het vervoer richting stadscentra. Een P+R voorziening was dus primair gericht op gebruikers van het OV. Een transferium had als belangrijkste doelgroep mensen die kiezen voor het vervoer per auto en probeert vervoer per OV aantrekkelijk te maken als aansluitend vervoer (MuConsult, 2005).

Vroeger kwam het voor dat een P+R voorziening op een locatie lag die ook geschikt was als transferium. Deze zou dan opgewaardeerd kunnen worden (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2000). Een transferium zou toentertijd de automobilist ook meer moeten bieden dan een P+R, vooral op het vlak van comfort, service, veiligheid, frequent openbaar vervoer en goede bereikbaarheid vanaf het hoofdwegennet (CROW, 2009).

Om aan deze eisen tegemoet te kunnen komen diende er aan een aantal voorwaarden voldaan te worden met betrekking tot de locatie, het OV en het transferium. Daarnaast zijn er nog overige criteria.

Het belangrijkste was dat een transferium altijd goed bereikbaar is voor de auto. Dientengevolge is een ligging vlakbij hoofdtransportassen, aan de rand van de stad of bij een knooppunt van openbaar vervoer onvermijdelijk (CROW, 2009).

Een transferium werd verder gekenmerkt door veiligheid, snelheid en comfort. Dit houdt achtereenvolgens in dat de auto's en mensen bewaakt worden door camera's en/of beheerders, het openbaar vervoer een hoge frequentie kent, het OV snelle verbindingen heeft, overstappen van de auto naar het openbaar vervoer makkelijk is en er een verwarmde wachtruimte is met voorzieningen zoals toiletten, telefoon en reizigersinformatie. Bij grotere transferia zijn er veelal meer voorzieningen aanwezig dan bij kleinere (CROW, 2009).

Een transferium is bedoeld voor iedereen die er gebruik van wil maken, maar over het algemeen voor mensen die elke dag dezelfde route van huis naar werk afleggen. Sommige transferia zijn speciaal gericht op bepaalde doelgroepen, zoals bezoekers van natuur- of recreatiegebieden. Het komt er dus op neer dat een transferium een overstappunt is van auto naar openbaar vervoer. In het vervolg zal echter de term P+R de hoofdmoot voeren, omdat P+R tegenwoordig de meest ingeburgerde term is en er geen wezenlijk verschil meer is tussen een P+R en een transferium.

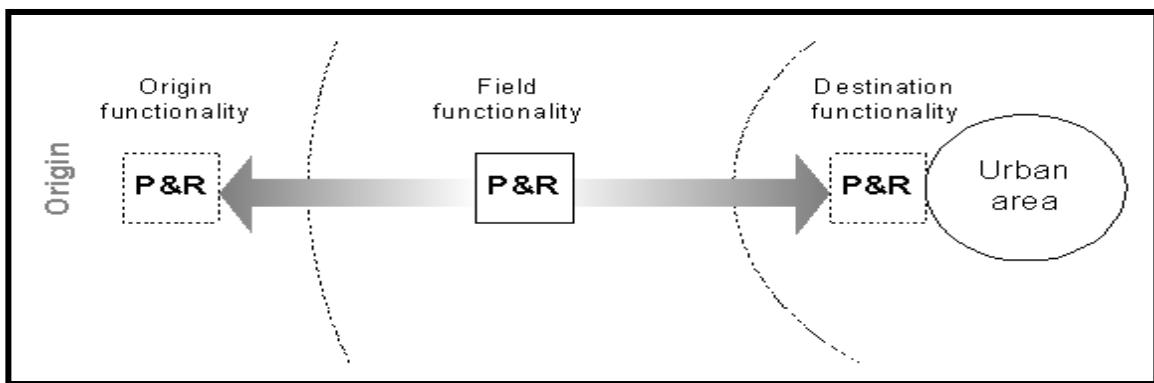


Soorten P+R

Tijdens de introductie van de term transferium waren verbetering van de bereikbaarheid van bepaalde bestemmingen voor het verkeer en stedelijke leefbaarheid twee doelstellingen voor met name de stedelijke agglomeraties. P+R voorzieningen kunnen hieraan bijdragen doordat ze, ten eerste streven naar een reductie in het aantal gereden kilometers door automobilisten, en ten tweede kunnen bijdragen aan een reductie van het autoverkeer in bepaalde gebieden zoals binnensteden en dat hierdoor bereikbaar blijven voor iedereen (CROW, 2009, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2000). Uiteraard zal naar beide gestreefd worden, maar het zwaartepunt zal per geval verschillen. Aan de hand van waar de nadruk op komt te liggen zal er gekozen worden voor een specifieke locatie die het beste aansluit op de doelstelling(en). Op basis van die locatie kunnen drie typen P+R onderscheiden worden:

- P+R met een herkomstfunctie
- P+R met een bestemmingsfunctie
- P+R met een weidefunctie

In afbeelding 1.3 is afgebeeld wat het verschil is tussen de drie typen P+R. Hierbij dient nog wel verduidelijkt te worden dat een P+R met herkomstfunctie veelal bij een knooppunt van openbaar vervoer (OV) ligt. Een P+R met weidefunctie kenmerkt zich doordat het gelegen is langs een (auto)snelweg tussen zowel het bestemmings- als het herkomstgebied (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2000).



Figuur 1.2 Soorten P+R (Bron: Bos, 2004)

1.2 Regio Groningen-Assen

Tijdens dit onderzoek zal bekeken moeten worden of een P+R in Noord-Drenthe in de buurt van De Punt haalbaar is. Het gebied bij De Punt is het zoekgebied. De bedoeling is een P+R met goede aansluitingen op het snelwegen- en treinnetwerk. Mogelijke locatie is daar waar de A28 (Utrecht – Groningen) en de N34 (richting Emmen) op elkaar aansluiten. Deze locatie ligt vlakbij de provinciegrens van Groningen en Drenthe. En dat is midden in de Regio Groningen-Assen.



De Regio Groningen-Assen is een samenwerkingsverband welke ontstaan is in 1996. In dat jaar werd er een convenant gesloten, waarin de samenwerking tussen de Regio Groningen-Assen werd bezegeld (NIROV, 2007).

Aanleiding voor de samenwerking van deze regio waren onder andere de onenigheid over provincieoverschrijdende annexaties. In tegenstelling tot het almaar uitvechten van de onenigheden werd er gekozen voor een samenwerking tussen de gebieden. Deze samenwerking werd gezien als oplossing voor de problemen. Uitkomst van dit alles was de Regiovisie Groningen-Assen 2030.

De samenwerking is gericht op de versterking van het gebied, met behoud van het eigen karakter. Op die manier is de Regio Groningen-Assen ontstaan als een regionaal samenwerkingsverband in Noord-Nederland. Dit samenwerkingsverband moet zorg dragen voor een ruimtelijke ontwikkelingsvisie, waarbij over bestuurlijke grenzen tussen gemeenten en provincies heen wordt gekeken (Regio Groningen-Assen, 2009a).

De provincies Drenthe en Groningen, de gemeenten Assen en Groningen en een 10-tal kleinere om- en tussenliggende gemeenten werken in dit verband samen. Met een oppervlakte van 1100 km², 452.500 inwoners en ruim 228.000 banen (Regio Groningen-Assen, 2009a) is de Regio Groningen-Assen de motor voor het hele Noorden (VROM, 2006). Het samenwerkingsverband omvat de samenwerking en afspraken over waar welke ontwikkelingen moeten plaatsvinden, bijvoorbeeld op het gebied van woningbouw, economie, infrastructuur, het openbaar vervoer en het "groene netwerk", aangezien veel van de onderwerpen grensoverschrijdend zijn (Gemeente Assen, 2007). Het mag dus duidelijk zijn dat men samen probeert sterker te staan. Door middel van samenhang van en tussen plannen probeert men onderlinge concurrentie te vermijden en mogelijkheden te creëren die elkaar aanvullen en versterken. Gevolg: de regio profiteert.

Uit deze plannen zijn in meer of mindere mate twee hoofddoelen te distilleren. Enerzijds proberen de samenwerkende partijen bestaande kernkwaliteiten in de regio te behouden en te ontwikkelen, anderzijds richten ze zich op de economische ontwikkeling van de regio als zijnde een nationaal en internationaal relevant stedelijk netwerk (Hagendoorn et al, 2007). Momenteel staat het stedelijk netwerk Groningen-Assen echter onder druk doordat vertegenwoordigers van het Rijk het begrip van stedelijke netwerken ter discussie stellen. Resultaat zou kunnen zijn dat bij het verdwijnen van dit begrip er wordt teruggevallen op overleg met landsdelen en de grote steden. In dit geval zal alleen de gemeente Groningen rechtstreeks overleg voeren met het Rijk (Gemeente Assen, 2009)

Binnen de Regio Groningen-Assen vindt ook overleg plaats over het verkeer- en vervoerbeleid. Uitgangspunt van dit beleid is een gebundelde ontwikkeling van wonen en werken. Deze ontwikkeling zal moeten plaatsvinden langs de hoofdtransportassen A7 en A28 en de belangrijkste stedelijke centra. Deze twee assen lijken samen op een T-structuur, welke volgens het projectteam Regio Groningen-Assen goede mogelijkheden biedt voor het



Figuur 1.3 De regio Groningen Assen (Bron: regiogroningenassen.nl, 2010)

ontwikkelen van hoogwaardig openbaar vervoer en het bundelen van de verkeersstromen op de hoofdwegen. Dit dient als vertrekpunt en moet leiden tot een optimale afstemming tussen het Kolibri-project en toekomstige woningbouwlocaties (Regio Groningen-Assen, 2009a). Het begrip Kolibri staat hierbij voor een product: een kwalitatief hoogwaardig regionaal openbaar vervoer netwerk in de Regio Groningen-Assen. Het Kolibri-project bestaat uit drie onderdelen welke wederzijds afhankelijk zijn van elkaar. De eerste twee onderdelen, het verbeteren van bestaande bus- en treinverbindingen en het ontwikkelen van transferia in de regio zijn in dit onderzoek het meest van belang. Het derde onderdeel, het ontwikkelen van hoogwaardige openbaar vervoerassen (hov-assen) in de stad Groningen, in mindere mate (Regio Groningen-Assen, 2009b).

1.3 Onderzoeksaanleiding

Betreffende de bereikbaarheid voor het algehele verkeer heeft de Regio Groningen-Assen een bereikbaarheidsstrategie ontwikkeld. Hierin wordt aangegeven dat als de agglomeratie Groningen haar functie als motor van de regio wil behouden er ingrijpende maatregelen nodig zijn. Tevens kan de bereikbaarheid van de regio niet gegarandeerd worden als de samenwerkingspartners niet samen investeren in mogelijke maatregelen. Deze maatregelen dienen voor zover dat kan in onderlinge samenhang genomen te worden. Naast een aantal maatregelen om bijvoorbeeld de stad Groningen bereikbaar te houden en voor het beter benutten van de bestaande infrastructuur is er flankerend beleid. Dit beleid richt zich op een gebiedsgerichte aanpak. Hierin is onder meer aandacht voor multimodaal vervoer, vervoersmanagement en de aanleg van P+R met een pendelbus (Regio Groningen-Assen, 2009b).

Om de bereikbaarheid te garanderen willen de samenwerkende partijen dus het Kolibri-netwerk realiseren. Het eerste onderdeel van het Kolibri-project beslaat het verbeteren van busroutes, meer stations, hogere frequenties en her-ingebruikneming van het spoor naar Veendam voor personenvervoer. Voornamelijk de eerste drie punten van het eerste onderdeel zijn van belang bij het ontwikkelen van succesvolle P+R's in de regio. Doel is om P+R's te ontwikkelen bij knooppunten van openbaar vervoer (P+R met een herkomstfunctie), maar ook aan de rand van de stad (P+R met een bestemmingsfunctie). Bij een P+R kan men dan vanuit bijvoorbeeld de auto gemakkelijk overstappen op snel en kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer naar de stad (Regio Groningen-Assen, 2009b).

Middels het Kolibri-project wil de Regio Groningen-Assen een kwaliteitssprong in het openbaar vervoer bereiken. Dit zal moeten resulteren in een verbetering van het verblijfsklimaat in de steden en het beschikbaar blijven van de hoofdinfrastructuur voor het economisch essentiële autoverkeer. De lage bevolkingsdichtheid van de regio maakt dat de realisatie van hoogwaardig openbaar vervoer een aantal eisen stelt aan de ruimtelijke ontwikkeling. Een bundeling van ruimtelijke ontwikkelingen op voor het openbaar vervoer gunstige knooppunten is hierbij het uitgangspunt (Regio Groningen-Assen, 2009b).

In lijn met het rijksbeleid en het Kolibri-project past de vraag vanuit de provincie Drenthe of een P+R in het Noorden van Drenthe van toegevoegde waarde en haalbaar is. Deze vraag komt voort uit het feit dat de afgelopen jaren het autoverkeer richting Groningen via de A28 en N34 is toegenomen. Deze toename heeft geleid tot steeds meer files. Dit heeft als gevolg dat de bereikbaarheid en leefbaarheid in het stedelijk netwerk Groningen-Assen onder druk staan. Bovendien leiden files tot economische schade. De provincie heeft als doelstelling de



bereikbaarheid van het stedelijk netwerk te verbeteren of tenminste minimaal gelijk te houden.

Aangezien de toevoeringen naar de belangrijkste bestemmingen niet vergroot kunnen worden en de parkeerfaciliteiten in de stad Groningen hun limieten bereiken zal er naar alternatieven voor de auto gekeken moeten worden.

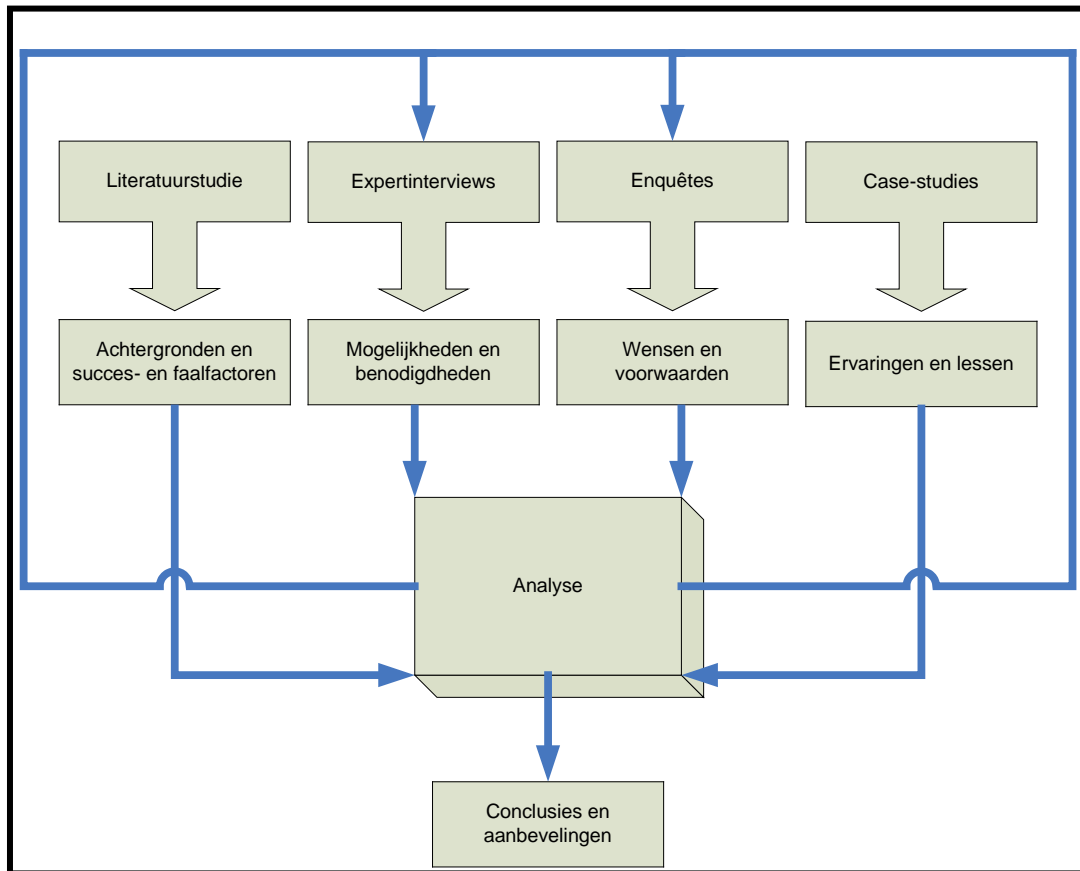
Mogelijk zou dit ondervangen kunnen worden door goede overstappunten te creëren. Een P+R voorziening streeft namelijk onder andere naar een reductie van het autoverkeer in bepaalde gebieden en hierdoor moet de groei van de mobiliteit opgevangen kunnen worden zodat de bestemmingen bereikbaar blijven of dat die in ieder geval niet verslechterd voor eenieder (CROW, 2009, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2000). Vandaar de vraag vanuit de provincie Drenthe of een P+R in Noord-Drenthe haalbaar is. Wanneer in dit onderzoek over haalbaarheid gesproken wordt, gaat het niet om haalbaarheid op basis van verkeersmodellen, maar over factoren die ervoor zorgen dat de automobilist gebruik gaat maken van een P+R.

1.4 Doelstelling en onderzoeksopzet

Om te komen tot een antwoord op de vraag zal gekeken moeten worden onder welke voorwaarden een P+R in Noord-Drenthe haalbaar is. In onderstaand methodologisch model staan de stappen die genomen zullen worden om te voldoen aan de doelstelling van het onderzoek. Het doel van het onderzoek is als volgt geformuleerd:

- Het uiteindelijke doel van het onderzoek is om in beeld te krijgen of en onder welke voorwaarden een P+R in Noord-Drenthe haalbaar is.





Figuur 1.4 Methodologisch model

Vanuit de doelstelling kan de volgende hoofdvraag gedistilleerd worden:

- Waaraan moet een P+R voldoen wil het een kans van slagen hebben, oftewel haalbaar zijn?

Ten behoeve van het bereiken van de doelstelling en het beantwoorden van de doelstelling zullen achtereenvolgens literatuurstudie, enquêtes, casestudies op basis van literatuur en expertinterviews als methoden gebruikt worden. Zoals te zien is in figuur 1.4 leiden die verschillende methodieken tot bepaalde informatie en na de analyse hiervan zal dit uiteindelijk uitmonden in conclusies en aanbevelingen. De verkregen informatie wordt deels gebruikt om bepaalde onderwerpen aan te snijden en te verdiepen zoals de omgeving van een P+R en het aantal potentiële gebruikers. Bovendien zal de informatie die voortkomt uit bovengenoemde methodieken gebruikt worden voor het beantwoorden van de onderzoeksvragen. In figuur 1.5 zijn de te ondernemen stappen ten behoeve van het onderzoek te vinden op basis van de methodieken uit figuur 1.4. De eerste onderzoeksvraag wordt beantwoord op basis van literatuurstudie. Het zal een algemeen beeld moeten geven over wat een P+R kan maken of kraken en luidt als volgt:



-
- Onderzoeksvraag 1: Wat zijn de succes- en faalfactoren in het algemeen voor een P+R en de kritische succes- en faalfactoren voor de P+R op de voorgenomen locatie in het bijzonder?

Het beantwoorden van onderzoeksvraag 1 is zoals te zien in figuur 1.5 stap 2 in het onderzoek. Stap 3 binnen dit stappenplan zijn de casestudies. Uit de casestudies lessen getrokken worden en ervaringen opgedaan worden. Zowel uit binnenlandse- als buitenlandse. De tweede onderzoeksvraag, die op basis van de casestudies beantwoord zal worden, is daarom als volgt geformuleerd:

- Onderzoeksvraag 2: Wat kan er geleerd worden van bepaalde P+R in het binnenland en het uit buitenland?

Uit de cases zullen opgedane ervaringen en lessen meegenomen worden en teruggekoppeld worden naar de succes- en faalfactoren. Hierna zal de gebruiker van P+R Haren in beeld gebracht worden door middel van enquêtes, dit is stap 4 in figuur 1.5. De gebruiker kan aangeven waarom hij gebruik maakt van de overstapvoorziening en wat er belangrijk is. Daarnaast zal de achtergrond van de gebruiker aan bod komen. Dit leidt tot de volgende vraag:

- Onderzoeksvraag 3: Wie is de gebruiker P+R Haren en hoe verleid je die tot het gebruik van de P+R?

Deze vraag is van belang, omdat de gebruiker uiteindelijk een groot gedeelte van het succes bepaalt van een P+R. Vanwege de locatie van De Punt is er gekozen om de enquêtes te houden bij P+R Haren. Onderzoeksvraag 3 zal aan de hand van de resultaten van de enquêtes beantwoord worden. Uit deze vraag zullen de wensen en voorwaarden van de gebruiker naar voren moeten komen. Deels zal dit de antwoorden op deelvraag 1 bevestigen, maar zal ook nieuwe inzichten geven met betrekking tot P+R De Punt.

Tot slot als aanvulling op de enquêtes zijn er nog diepte-interviews met experts in het veld en actoren die veelal een belang hebben in relatie tot P+R De Punt (stap 5). Uit de interviews komen de (on)mogelijkheden en benodigdheden naar voren van een P+R in het algemeen en De Punt in het bijzonder. De interviews moeten antwoord geven op de vierde deelvraag:

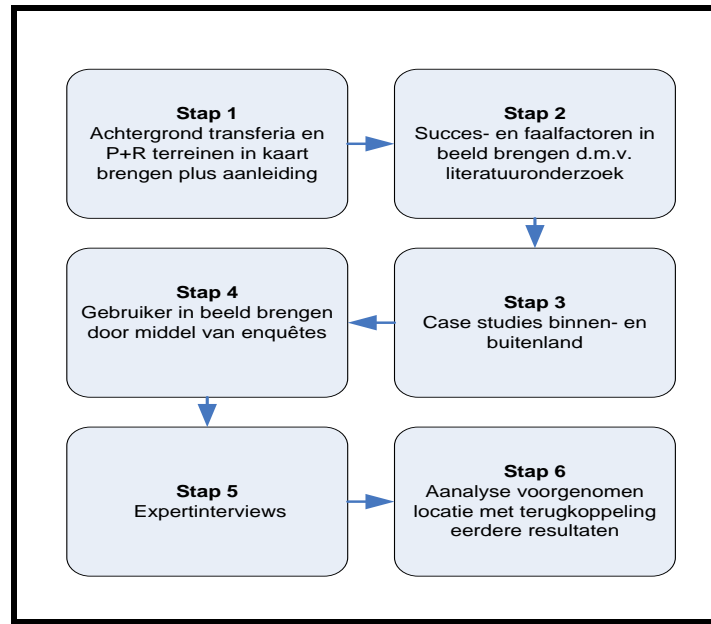
- Onderzoeksvraag 4: Welke actoren zijn er en hoe staan die tegenover de voorgenomen P+R in het bijzonder en P+R in het algemeen?

Uit de gehouden expertinterviews onder belanghebbenden en experts zullen ook zaken naar voren komen die niet alleen van belang zijn voor het beantwoorden van de vierde deelvraag, maar ook kunnen dienen als ondersteuning voor de antwoorden op de andere deelvragen en daardoor zullen de interviews in de verschillende hoofdstukken terugkomen. In bijlage 1 zijn de uitgewerkte interviews te lezen.

Het beantwoorden van de onderzoeksvragen dient als basis voor de beantwoording van de hoofdvraag. Tijdens het beantwoorden van de hoofdvraag worden alle aspecten die aan bod zijn gekomen behandeld en teruggekoppeld naar de casus P+R De Punt en zal de informatie die geanalyseerd is uitmonden in een aantal conclusies en aanbevelingen (stap 6). Van hieruit



zal dan een advies geformuleerd worden voor de provincie Drenthe met betrekking tot het wel of niet haalbaar zijn van een P+R bij De Punt.



Figuur 1.5 Stappenplan onderzoek

1.5 Leeswijzer en methodologie

Deze leeswijzer geeft in het kort aan waar het in de verschillende hoofdstukken om gaat. Tijdens dit onderzoek worden verschillende methoden gebruikt en zaken onderzocht om te komen tot het beantwoorden van de probleemstelling.

In hoofdstuk 2 worden de succes- en faalfactoren van P+R voorzieningen behandeld, wordt onder andere het model van Van Hagen geïntroduceerd en op basis van literatuuronderzoek komen in een viertal paragrafen de factoren aan bod uitmondend in een conceptueel model. Hoofdstuk 2 zal antwoord geven op onderzoeksvraag 1.

Vervolgens komt in hoofdstuk 3 de methodologie aan bod. Hierin wordt de koppeling gemaakt tussen de benoemde factoren in hoofdstuk 2 en de casestudies, enquêtes en diepte-interviews.

Hoofdstuk 4 bestaat uit een viertal casestudies, gebaseerd op literatuurstudie. In dit hoofdstuk zal antwoord gegeven worden op onderzoeksvraag 2. Allereerst zullen een tweetal Nederlandse casussen aan bod komen en vervolgens een tweetal Britse. Hieruit vloeien een aantal ervaringen en lessen voort die teruggekoppeld worden naar de toetsingscriteria opgesteld in hoofdstuk 2.

In hoofdstuk 5 zullen de uitkomsten van de enquêtes behandeld worden en zal onderzoeksvraag 3 beantwoord worden. De zaken die naar voren komen uit de enquêtes zullen getoetst worden aan het theoretisch kader en er zal gekeken worden of dit in overeenstemming is met de uitkomsten van de enquêtes.

Uiteindelijk leiden deze achtergronden opgedaan uit literatuur en empirisch onderzoek tot een case studie naar De Punt. Deze casus komt in hoofdstuk 6 aan bod. Hierbij komt deels een antwoord op onderzoeksvraag 4. Aan de hand van de lessen, ervaringen, mogelijkheden, benodigdheden en andere factoren worden in hoofdstuk 7 conclusies getrokken om te komen tot een antwoord op de hoofdvraag.



2 Succes- en faalfactoren P+R

Om beter inzichtelijk te maken wat er allemaal komt kijken bij een P+R voorziening wordt er in dit hoofdstuk een kapstok aangereikt, de zogenaamde klantwensenpiramide. Alvorens dieper in gegaan zal worden op de klantwensenpiramide in paragraaf 2.4 zal in paragraaf 2.1 de achtergrond van het parkeerbeleid in Nederland behandeld worden. Dit zal uitmonden in een aantal algemene criteria die betrekking hebben op een P+R voorziening. Vervolgens is er aandacht voor de soort reiziger en de relatie met P+R doelstelling en ook het OV in de paragrafen 2.2 en 2.3. Daarna zullen achtereenvolgens in de paragrafen 2.5, 2.6, en 2.7 de kwaliteit van de P+R voorziening, de kwaliteit van het aansluitende OV en kenmerken van de bestemming en overige criteria besproken worden en is er het conceptuele model te vinden hoe mensen tot hun keuze voor het gebruik van of de auto of OV of een combinatie komen. Tot slot zal in paragraaf 2.8 een aantal conclusies getrokken worden.

2.1 Achtergrond parkeerbeleid

In de jaren 50 begonnen in de Verenigde Staten problemen met de bereikbaarheid van stadscentra. Door de economische groei konden meer en meer mensen zich een auto veroorloven. Dit leidde tot congestieproblemen in en rond de stadscentra. De oplossing hiervoor werd gezocht in het parkeren van de auto's buiten deze centra (Park) en de overstap op OV voor het vervoer naar de eindbestemming (Ride) (MuConsult, 2005). Deze oplossing werd gezien als een goedkoop alternatief voor het bereikbaar houden van steden en haar centra in plaats van extra asfalt. Bovendien werd dit gezien als een manier van verantwoordelijk omgaan met de leefomgeving (Sherwin, 1998).

In de jaren 70 werd het begrip P+R geïntroduceerd in Nederland. Dit gebeurde onder aanvoering van de ANWB, de NS en de rijksoverheid. De aanleiding voor de introductie van P+R in Nederland lag ook in het feit dat het toegenomen autogebruik resulteerde in negatieve gevolgen. Hierdoor kwam er meer aandacht voor het parkeerbeleid.

Het parkeerbeleid richtte zich voor die tijd voornamelijk op de vraag. Als er parkeerplaatsen nodig waren werden die aangelegd (MuConsult, 2005). De toename van het autogebruik werd niet gezien als een probleem, maar als een uiting van de economische groei (Goudappel Coffeng, 2004). Eerder werd al duidelijk gemaakt dat in figuur 1.1 duidelijk is te zien dat de groei van het aantal motorvoertuigen zich bleef doorzetten. Waar in de jaren 60 parkeerplaatsen aangelegd werden als er behoefte aan was, werd de automobilist vanaf de jaren 70 aangemoedigd om een deel af te leggen met het OV. Hiervoor was een deel van het beleid voornamelijk gericht op de substitutie van de auto op het OV. De overheid ging uit van modal split. Of men reisde met de auto of per trein of per bus. Het OV en de auto waren elkaars concurrenten (Raad voor Verkeer en Waterstaat, 2001).

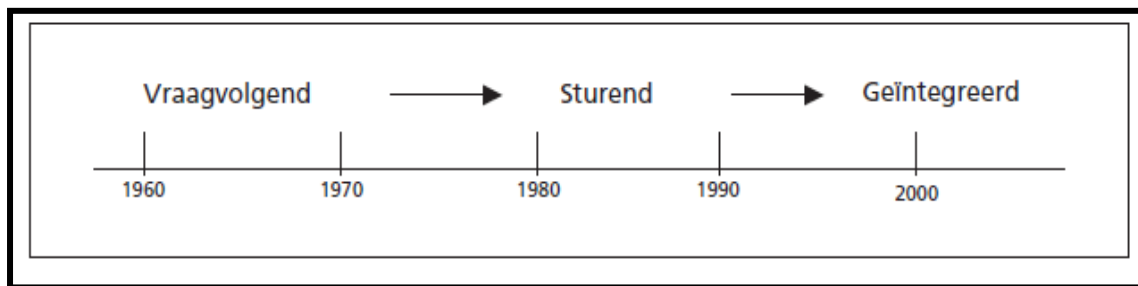
Door het aanmoedigen een deel van de reis met het OV af te leggen werd het combineren van de auto en de trein in één rit steeds populairder. Dit leidde tot parkeerproblemen bij trein- en metrostations. Vandaar dat de handen ineengeslagen werden door onder andere de NS en de rijksoverheid. In 1979 werd de eerste P+R voorziening geopend in Schagen (Goudappel Coffeng, 2004).

De blijvende toename van het autogebruik werd gezien als een bedreiging voor de economische bereikbaarheid van steden en haar centra, de leefbaarheid en verkeersveiligheid.



Vanuit de overheid werd getracht de bevolking bewuster te maken van de gevolgen van hun vervoerswijze door sturend parkeerbeleid. Zo moesten bestaande voorzieningen efficiënter gebruikt worden en werd weinig ruimte gemaakt voor langparkeerders (Goudappel Coffeng, 2004). Dit is het begin van de ketenbenadering, waarbij het combineren van verschillende vormen van vervoer tijdens een reis mogelijk wordt gemaakt en gestimuleerd.

Ondanks deze en andere maatregelen was het resultaat niet zaligmakend. Door de toenemende aantallen auto's werd er een ander parkeerbeleid verlangd. Sinds de jaren 90 is het geïntegreerde parkeerbeleid wat de boventoon voert. De oplossingen worden voortaan niet alleen meer gezocht in de opzichzelfstaande instrumenten; integraal is het toverwoord (Ecorys Transport en Grontmij Parkconsult, 2003).



Figuur 2.1 De drie typen parkeerbeleid die vanaf 1960 achtereenvolgens gevoerd zijn door de overheid (Bron: Goudappel Coffeng, 2004)

In de loop der tijd kwam het besef dat de keuze voor P+R afhankelijk is van de kwaliteit van de totale ritketen. De kwaliteit van de totale ritketen moet zodoende zijn dat de automobilist kiest voor een overstap op het OV, omdat het aantrekkelijker is dan doorrijden met de auto naar de bestemming. Vanuit deze benadering is het begrip ketenmobiliteit geïntroduceerd. Ketenmobiliteit is sinds het NVVP een wezenlijke term binnen het parkeerbeleid geworden. In de beschreven ontwikkeling van het parkeerbeleid is er geleidelijk ook de stap gemaakt van modal split naar modal merge. Modal split betekent dat men het aandeel per vervoerswijze beschrijft bijvoorbeeld wegvervoer of vervoer over het spoor (Eurostat, 2009). Dit is een situatie waarin de verschillende modaliteiten met elkaar concurreren en ze gescheiden zijn. Modal merge houdt in dat er een gecombineerd, duidelijk en divers aanbod is van vervoersdiensten met goede overstapfaciliteiten tussen alle soorten modaliteiten, inclusief de auto (Raad voor verkeer en waterstaat, 2001).

Ondanks het streven naar een betere afstemming van het algehele parkeerbeleid heeft de niet adequate opvang van de groei van de mobiliteit geleid tot een discrepantie tussen vraag en aanbod (Ministerie van Verkeer en Waterstaat en VROM, 2004). Tegenwoordig is het belangrijk oog te hebben voor wat de reiziger belangrijk vindt zodat er wel aan de mobiliteitsbehoeften tegemoet gekomen kan worden en de mobiliteitsgroei opgevangen kan worden. Hierbij is het van belang te weten wat de reiziger belangrijk vindt en hier is onder andere onderzoek naar gedaan door Van Hagen van de Nederlandse Spoorwegen die de klantwensenpiramide heeft ontwikkeld. Echter zal eerst ingegaan worden op de reiziger en de relatie met P+R doelstellingen en de relatie met het OV.



2.2 De reiziger en P+R doelstellingen

Eerst is het van belang te weten dat er drie soorten reiziger onderscheiden worden; de zogenaamde OV- en auto-captives en de keuzereiziger (van Beynen de Hoog, 2004). De OV-captives maken gebruik van het OV omdat zij geen andere keuze hebben. De auto-captives maken geen gebruik van het OV en maken veel gebruik van de auto. Ze zijn niet van plan gebruik te maken van het OV. De keuzereiziger staat hiervoor wel open (van Beynen de Hoog, 2004). De keuzereiziger is dus de groep waarop men zich moet richten.

Daarna is er een onderscheid te maken in de soort keuzereiziger. De keuze op welke groep men zich richt is afhankelijk van de doelstelling van de P+R. De eerste stap bij het maken van een plan voor een P+R voorziening is het formuleren van de maatschappelijke doelstelling. Parkhurst (1996) onderscheidt twee doelstellingen van een P+R. Allereerst kan een P+R op basis van economische gronden aangelegd worden, zodat de levensvatbaarheid van het stadscentrum gewaarborgd blijft. Ten tweede kan een P+R aangelegd worden op basis van het verbeteren van de leefbaarheid, zowel binnen als buiten de stad (Parkhurst, 1996; Bos, 2004). Tevens kan er door te streven naar een verbetering van de bereikbaarheid en/of leefbaarheid indirect een bijdrage geleverd worden aan het stimuleren van de lokale economie (Mingardo, 2009). Mingardo (2009) onderschrijft de twee doelstellingen die Parkhurst aandraagt, maar voegt er nog twee aan toe:

1. het verbeteren van de OV-exploitatie door middel van extra OV-gebruik in de binnenstad;
2. het accommoderen van de stedelijke groei zonder extra parkeergelegenheid in de binnenstad te hoeven creëren.

Uit meerdere interviews kwam naar voren (Boersma, 2010; Haenen, 2010; Walraad, 2010) dat eerst de doelstelling(en) in beeld gebracht moet(en) worden van een voorgenomen P+R voorziening. Hierbij moet je dan matchen met een bepaalde doelgroep zoals Adriaan Walraad het verwoorde. Walraad benadrukte het belang om eerst te focussen op de doelstelling van de P+R, bijvoorbeeld het verbeteren van de bereikbaarheid van het centrum. Hier kan dan een bijpassende doelgroep bijgezoekt worden zoals het winkelende publiek. Van daaruit kan dan verder gewerkt worden aan de uitwerking van de organisatie, het vervoersproces en uiteindelijk de inhoud van de P+R voorziening om tegemoet te komen aan de gebruikerswensen. Hierdoor wordt de P+R voorziening aantrekkelijk voor een zo groot mogelijk gedeelte van de doelgroep. In dezen is het interessant te weten wat de herkomst, bestemming en het motief is van de doelgroep (Min RWS, 2000).

2.3 De reiziger en openbaar vervoer

De vraag van reizigers naar OV of anders gezegd de mogelijkheid om aan de vraag van reiziger tegemoet te komen is in grote mate afhankelijk van drie aan elkaar gerelateerde kenmerken van het OV (Krygsman, 2004):

1. de beschikbaarheid van multi-modaal OV bij de herkomstgebieden en bestemmingen
2. de benodigde reistijd om van A naar B te komen
3. de toegankelijkheid (lees: flexibiliteit) van het OV-systeem en –netwerk.

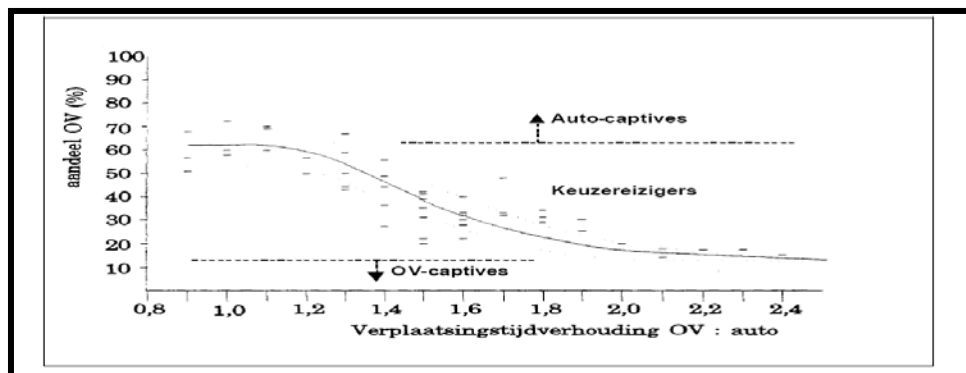
De overstap is de zwakste schakel in het multimodale OV-systeem. Deze bepaalt in grote mate de beschikbaarheid van het systeem en of de reiziger daadwerkelijk gebruik kan maken van het systeem (Murray et al., 1998; Murray, 2001; Van der Waard, 1988). Op basis hiervan



maakt een reiziger de keuze voor het openbaar vervoer of de auto. De keuze wordt veelal gemaakt voor vertrek. De keuze om tussendoor in de rit nog over te stappen van de auto op het openbaar vervoer wordt niet vaak gemaakt door de automobilist (KpVV/CROW, 2005). Een reiziger wil ervoor zorgen dat de reisonzekerheden zo minimaal mogelijk zijn. Als de reiziger al weet dat er een grote kans is op congestie en het lastig is een parkeerplek te vinden op locatie, dan is de geneigdheid om over te stappen het grootst. De overstap hangt samen met de kwaliteit en aantrekkelijkheid van het OV. Factoren als reistijd en kosten spelen ook een rol. Deze factoren moeten de automobilist overhalen om blijvend gebruik te maken van het OV. De file is een aanzet om overstappen te overwegen. Deze is er echter niet altijd. Vandaar dat het OV hoogwaardig moet zijn en moet proberen competitief te zijn met de auto zodat file niet de belangrijkste reden blijft (KpVV/CROW, 2005).

Daarnaast is er een verschil tussen recreatieve en zakelijke reizigers. Zakelijke reizigers zijn minder gevoelig voor hogere lasten dan de recreatieve reiziger. Maar zij verwachten wel frequent en comfortabel OV. Ook de spreiding van het gebruik verschilt per gebruikersgroep. Woon/werk verkeer kent een sterke concentratie in de ochtend- en avondspits. De zakelijke reiziger kent een gespreid gebruik, terwijl de recreatief-sociaal reiziger heel afwisselend is qua gebruik (Min RWS, 2000).

Tot slot is uit onderzoek gebleken dat reistijd de meest bepalende factor is die de vraag naar een vervoerswijze bepaalt. De reistijd is een belangrijk aspect voor de aversie richting het OV (Bovy et al., 1991; Ortúzar en Willumsen, 2002; Wilson, 1967). De reistijd bestaat uit het in- en uitstappen, wachttijd en de daadwerkelijke verplaatsing. Hierdoor is het OV bijna altijd langzamer dan de reistijd met de auto voor hetzelfde stuk. In figuur 2.2 is duidelijk te zien dat wanneer de verplaatsingstijdsfactor (VF) te hoog wordt men al snel kiest voor de auto. Uit onderzoek (Bovy et. al, 1991; Exel en Van Hagen, 2008) bleek dat bij een VF-waarde van 2 nagenoeg niemand meer kiest voor het OV. In relatie tot de VF-waarde, blijkt dat de automobilist eerder bereid is over te stappen wanneer de extra reistijd per auto hoog is en door het tijdsverlies bij het overstappen te beperken. Hier kan flankerend beleid een rol in spelen (Bos, 2002).

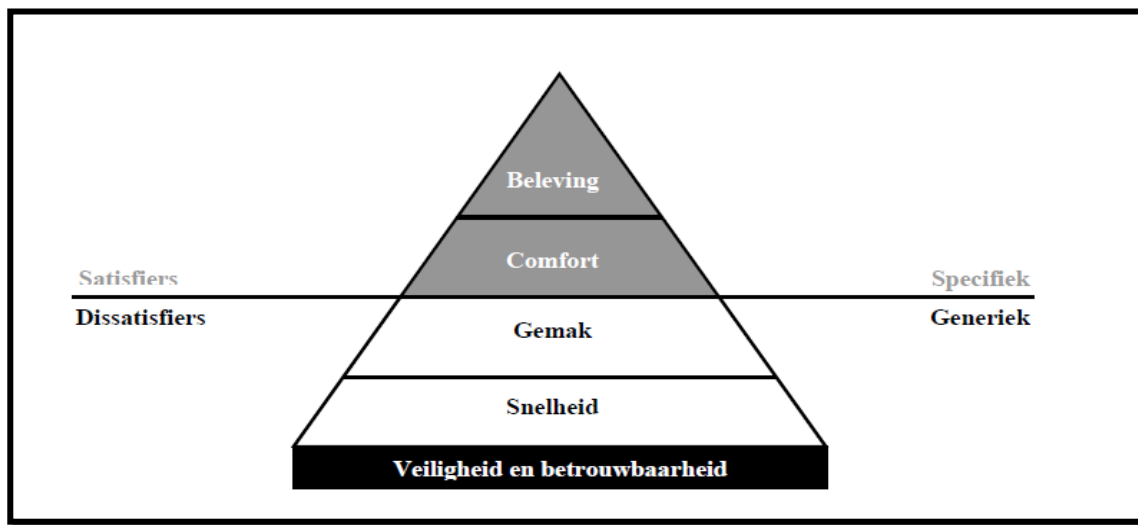


Figuur 2.2 Relatie VF-factor en aandeel OV (Bron: Immers, 2010)

2.4 Klantwensenpiramide

De klantwensenpiramide is gebaseerd op het model van Abraham Maslow uit de jaren zestig. Die kwam met een motivatietheorie op basis van de behoeften die iedereen heeft. Dit heeft hij weergegeven in de vorm van een piramide. De bodem is het fundament en de behoefte die daarboven staat komt pas aan bod als de vorige vervuld is.

Op basis van theoretisch en empirisch onderzoek heeft Van Hagen vervolgens de klantwensenpiramide ontwikkeld naar analogie van het model van Maslow (van Hagen, 2003). In deze piramide worden op een hiërarchische wijze de wensen van trein- en openbaarvervoergebruikers weergegeven. In figuur 2.3 is de piramide weergegeven en is te zien hoe de klantwensen zich tot elkaar verhouden.



Figuur 2.3 Klantwensenpiramide (Bron: van Hagen en Peek, 2004)

Onderaan staan veiligheid en betrouwbaarheid. Deze worden gezien als noodzakelijke randvoorwaarden. Hier valt niet aan te tornen, dit moet in orde zijn anders komen de mensen niet terug (Boterman et. al, 2009; van Beek en Konijnendijk, 2008).

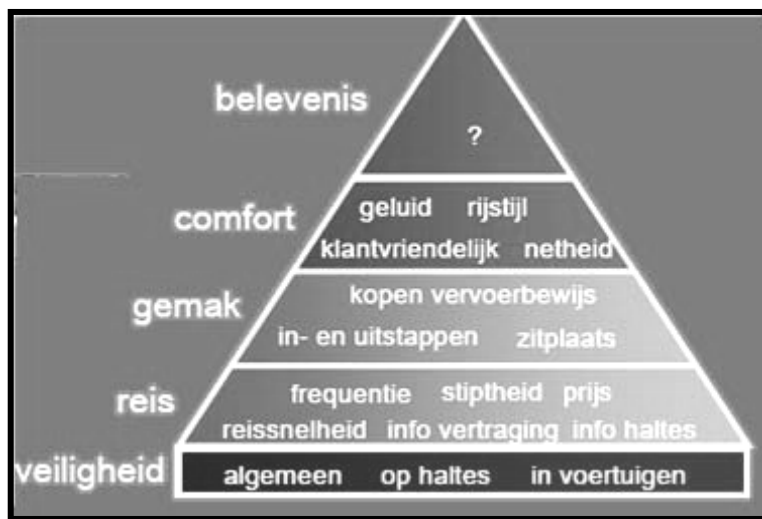
Evenals in het model van Maslow kijkt men dus pas naar het niveau erboven als er voldaan is aan het niveau eronder. Als er voldaan is aan de noodzakelijke randvoorwaarden komen de generieke wensen snelheid en gemak in beeld. Deze kwaliteitsaspecten zijn dissatisfiers en harde kenmerken. Er is bij de reiziger de verwachting dat deze op orde zijn. Er zal teleurstelling optreden wanneer deze kwaliteiten niet voldoende zijn (van Beek en Konijnendijk, 2008; Boterman et. al, 2009).

Daarboven staan de satisfiers comfort en beleving. Specifieke kenmerken waarmee vervoerders zich kunnen onderscheiden zoals het aanbieden van draadloos Internet. Het maakt het reizen met het OV aangenamer. Het hoeft niet te betekenen dat wanneer er niet aan deze specifieke wensen tegemoet gekomen wordt de reiziger het OV links laat liggen (van Beek en Konijnendijk, 2008; Boterman et. al, 2009). Wanneer er een verbetering plaats vindt van de kenmerken comfort en beleving kunnen nieuwe reizigers aangetrokken worden (van Beek et. al, 2008).

Wat opvalt, is dat de term prijs ontbreekt in de klantwensenpiramide van figuur 2.3 terwijl dit wel voorkomt in de geconcretiseerde klantwensenpiramide van figuur 2.4. Dit komt doordat het geen kwaliteit is. De kosten beïnvloeden echter wel de keuze voor de wijze van vervoer. Van Hagen en Peek (2004) drukken dit uit in willingness to pay en value for money. Des te beter de service, des te meer men bereid is een hoger bedrag te betalen. Hierbij dient wel de kanttekening geplaatst te worden dat er bij bepaalde groepen geen noodzaak is voor goede specifieke kenmerken en zij daar ook niet voor wil betalen. Zij willen snel en comfortabel van A naar B.

De klantwensenpiramide is met name van toepassing op het OV, maar het is ook toe te passen op een P+R voorziening, uiteindelijk maakt het deel uit van de ritketen en oordeelt de reiziger daar ook over. Als een P+R terrein niet veilig is wil niemand zijn auto er parkeren, tevens kunnen bijvoorbeeld de inrichting en capaciteit van een P+R terrein invloed hebben op hoe snel en makkelijk men kan overstappen. Tot slot kan men de overstapplaats van de nodige voorzieningen voorzien ten behoeve van het comfort en kan ook het nodige gedaan worden voor het punt beleving.

De klantwensenpiramide is later verder geconcretiseerd door het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) en Goudappel Coffeng (zie figuur 2.4). Hieruit is gebleken dat de kwaliteitsaspecten die tot eenzelfde laag behoren niet los staan van elkaar, ze zijn wederzijds afhankelijk. Wanneer de reiziger de informatie op de overstapplaats waardeert dan is de waardering voor stiptheid en frequentie vaak ook hoger. De andere kant is dat dit andersom ook geldt. Wanneer de informatievoorziening slecht is, zal de reiziger negatiever zijn over bijvoorbeeld de reissnelheid (Boterman et. al, 2009). Bovenin de piramide staat beleving. Deze is niet geconcretiseerd doordat in het onderzoek van Van Beek et. al (2008) hier niet gericht naar gevraagd is.



Figuur 2.4 Geconcretiseerde klantwensenpiramide (Bron: van Beek et. al, 2008)

Het gebruik van een P+R voorziening hangt af van de totale kwaliteit van de ritketen. De modal merge moet zodoende zijn dat het aantrekkelijker is om over te stappen op een andere modaliteit, in dit geval het OV, dan per auto door te rijden naar de bestemming.



Wanneer er gesproken wordt over een kwaliteitsproduct is het benadrukken daarvan ook van belang. Het voldoen aan de wensen van de gebruiker staat hierbij voorop. Via marketing kan P+R zodoende neergezet worden en aan de man gebracht worden.

Uit verschillende andere onderzoeken komen een aantal kenmerken naar voren die bij de piramide aansluiten (Bos, 2004; Bos et. al, 2004; Mathew en Krishna Rao, 2007). Deels kunnen ze ingedeeld worden in de verschillende lagen van de klantwensenpiramide of deels hebben ze een overlap of relatie, maar ze zijn ook onder te brengen onder eigenschappen van de P+R voorziening, het OV en de bestemming. Daarnaast zijn er nog een aantal factoren welke ook nog een rol spelen in het welslagen van een P+R voorziening. In de volgende paragrafen worden de verschillende factoren ondergebracht onder een drietal categorieën namelijk:

- de kwaliteit van de P+R voorziening
- de kwaliteit van het aansluitende OV
- kenmerken van de bestemming en overige criteria

Deze komen terug in het conceptuele model weergegeven in figuur 2.5. Op basis van deze kenmerken wordt er, naast de externe factoren persoonlijke eigenschappen en reisomstandigheden, een keuze gemaakt voor het gebruik van de auto, het OV of P+R. Daarnaast zullen deze categorieën terugkomen in de rest van het onderzoek. In de hierop volgende paragrafen zullen deze criteria één voor één aan bod komen. De volgorde in de paragrafen is gebaseerd op de hiërarchie van de klantwensenpiramide. Sommige factoren zijn onder meerdere treden te plaatsen. Dat komt doordat het invloed heeft op verschillende niveaus.

2.5 Kwaliteit van de P+R voorziening

Veiligheid en betrouwbaarheid:

- Bij een P+R voorziening spelen **veiligheid** en **betrouwbaarheid** ook een rol. Een P+R kan een goede ligging hebben en het OV is ook goed geregeld, maar er zijn ook factoren die maken dat de P+R in de smaak valt en voor een aangename overstap zorgen. Zijn die randvoorwaarden er niet dan zullen de automobilisten een P+R links laten liggen. Hiervoor moet uiteraard de veiligheid voor zowel de automobilist als de auto niet uit het oog verloren worden. Een *parkeervacht* en/of *camera's* vergroten het gevoel van veiligheid van de automobilist, die zijn auto achterlaat. Goede *verlichting* draagt hier ook aan bij (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2000; Bos, 2004).

Snelheid en reis:

- Hierna spelen factoren mee die ten goede komen aan de **snelheid** en **reis**, de tweede trede in de klantwensenpiramide. Hier is het van belang dat er *voldoende parkeerplaatsen* zijn (ook voor mindervalide). Bovendien kost dit minder zoektijd en komt dit ten goede aan de snelheid. In dit opzicht is het ook verstandig mogelijkheden tot uitbreiding open te houden (MuConsult, 2000). Economisch gezien zou het goed zijn eerst te kijken hoe de parkeerdruk is, alvorens het stapsgewijs uit te breiden wanneer dat nodig mocht zijn (KPVV/CROW, 2005).

De locatie is een wezenlijk aspect voor het welslagen van een P+R. Het zal moeten liggen op een *strategische en goede locatie*. Een P+R is kansrijk waar dunne verkeersstromen samenkomen en overgaan in zwaardere verkeersstromen (Ministerie



van Verkeer en Waterstaat, 2000) zodat het aanbod van potentiële reizigers voldoende is. Hiervoor is een locatie in een gebied met voldoende aanbod van belang (MuConsult, 2000). Dat aanbod kan komen uit de lokale regio en van de drukke vervoersassen.

Hierin speelt onder andere de ligging een rol. Deze zal zijn op een logische locatie tussen herkomst- en bestemmingsgebieden (MuConsult, 2000). Hierin past het punt dat de ligging onderdeel moet zijn van een verkeersknooppunt (O'Conneide en Casserly, 1999). Is dat niet het geval dan zal de automobilist wellicht te ver om moeten rijden. Voor het gevoel van de automobilist is een P+R op zichtafstand het beste.

Daarnaast zijn de aan- en afvoerwegen een punt van aandacht. De aan- en afvoerwegen moeten voldoende *capaciteit* hebben om oponthoud tijdens piekmomenten te beperken (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2000). Is het een crime om weer weg te komen dan zal de P+R door de automobilisten vermeden worden. Dus een congestievrije toegang en zo direct mogelijk bij het hoofdwegenetwerk zijn zaken die van belang zijn (Zonnenberg en Brohm, 1995; Werkgroep ketenmobiliteit, 2009). Aansluitend hierop is dat het belangrijk is dat de voorziening waar mogelijk vóór de file gelegen moet zijn, opdat er geen tijdsverlies optreedt door de congestie (Werkgroep ketenmobiliteit, 2009).

Gemak:

- Hierna speelt **gemak** een rol. Aansluitend op de parkeerplaats dient, om de overstap zo snel en comfortabel mogelijk te laten verlopen, de *afstand* vanaf de *parkeerplaats* tot en met het *overstappunt* zo kort mogelijk te zijn. Tijd is een gevoelskwesitie, wanneer er teveel tijdsverlies optreedt, dan zal de automobilist de auto alsnog niet laten staan (MuConsult, 2000). Het ministerie van Verkeer en Waterstaat (2000) hanteert de norm van maximaal 2,5 minuut lopen vanaf de verste parkeerplaats naar het perron of een afstand van maximaal 250 meter.

Verder moet er faciliteiten zijn die zorg moeten dragen voor een comfortabele en aangename overstap. Een simpele voorziening als een *wachtruimte* die eventueel verwarmd is in de winter zou de omstandigheden al doen verbeteren (MuConsult, 2000).

Duidelijke *informatievoorziening* zou een toevoeging zijn voor het gemak. Zo zou een vol/vrij voorziening nodeloos zoeken kunnen voorkomen. Dynamische verkeersinformatie zou de reiziger moeten voorzien van de nodige informatie, zodat onzekerheden weggenomen worden (Werkgroep ketenmobiliteit, 2009).

Comfort:

- Het **comfort** van een P+R kan verhoogd worden door bijvoorbeeld een *droogloop* (een overdekte looproute) zoals bij het transferium bij Leiden (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2000). Daarnaast zou de P+R voorziening niet alleen geschikt moeten zijn voor automobilisten, maar ook voor andere vormen van (gemotoriseerd) transport (O'Conneide en Casserly, 1999). Hierdoor is het mogelijk mensen te trekken uit de omgeving die normaal gesproken met auto zouden gaan, maar nu het eerste gedeelte van hun reis kunnen ondernemen met bijvoorbeeld de fiets.

Beleving:

- Tot slot speelt de *landschappelijke inpassing* een rol bij de **beleving** van de P+R voorziening.



Kwaliteit van de P+R voorziening	Factoren
Veiligheid en betrouwbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> • toezichtniveau: camerabewaking / toezichthouder • verlichting • loopafstand auto – OV • levendigheid P+R
Snelheid en reis	<ul style="list-style-type: none"> • voldoende parkeerplaatsen • strategische en goede locatie • capaciteit aan- en afvoerwegen • loopafstand auto – OV • bewegwijzering
Gemak	<ul style="list-style-type: none"> • loopafstand auto – OV • wachtruimte • informatievoorziening
Comfort	<ul style="list-style-type: none"> • droogloop • toilet • verwarmde wachtruimte • kiosk • toegankelijkheid andere modaliteiten • supermarkt etc...
Beleving	<ul style="list-style-type: none"> • landschappelijke inpassing

Tabel 2.1 Factoren kwaliteit P+R voorziening

2.6 Kwaliteit van het aansluitende OV

Veiligheid en betrouwbaarheid:

- Naast de kwaliteit van de P+R voorziening is natuurlijk de kwaliteit van het aansluitende openbaar vervoer van belang. Allereerst is de **veiligheid** in de voertuigen van belang. Maar ook de **betrouwbaarheid** (O’Cinneide en Casserly, 1999; Parkhurst, 2000). Dit zijn twee randvoorwaarden (van Beek et. al, 2008). De overige relevante kenmerken betreffende het OV zijn onder te verdelen in twee categorieën: interoperability en interconnectivity. De eerste categorie refereert naar de kwaliteit van het OV. Onder andere wachttijd op de locatie, het aantal overstappen dat nodig is om van de P+R naar de bestemming te geraken en de snelheid van het OV maken hier onderdeel van uit. Interconnectivity houdt de daadwerkelijke aansluiting tussen het auto-systeem en het OV-systeem in. Dit betekent een goede bereikbaarheid van de P+R voorziening en hangt dus samen met de criteria met betrekking tot de locatie. Boterman et. al (2009) gaven al aan dat tussen deze kenmerken een verband is. Dat verband kan zowel positief als negatief uitpakken.

Snelheid en reis:

- Nu komt de tweede trede van de piramide in beeld; **snelheid** en **reis**. Uit onderzoek (Liu et. al, 1997; Koppelman en Wen, 2000) blijkt dat de wachttijd negatiever ervaren wordt dan de tijd die in het voertuig door gebracht wordt. Daarom stelt Bos (2004) dat wachttijd een belangrijk aandachtspunt is, dit valt samen met de *frequentie*, want hoe hoger, des te korter over het algemeen de wachttijd.



De reis van de gebruiker van de P+R voorziening moet zo snel en comfortabel mogelijk verlopen. De *reissnelheid* van het OV beïnvloedt de interoperability. Idealiter zou de snelheid hoger moeten liggen dan de auto in een filegevoelig gebied, zodat het tijdsverlies veroorzaakt door het overstappen en wachten gecompenseerd wordt (Bos, 2004). Mensen willen graag weten waar ze aan toe zijn, maar zodra er sprake is van vertragingen en verandering gaan ze klagen. *Informatie* bij *vertraging* en *haltes* is een belangrijk punt, het past daarom ook in de snelheid en reis laag van de piramide. *Stiptheid* speelt daarom ook een rol (van Beek et. al, 2008). Bij het gebruik van de auto hebben reizigers het gevoel alles zelf onder controle te hebben. Zodra het OV niet betrouwbaar is zal men kiezen voor de auto. Hierbij dient aangetekend te worden dat de frequentie per soort P+R verschillend is. Een P+R met bestemmingsfunctie zou een hogere frequentie moeten kennen, bij voorkeur zes keer per uur, omdat men vaak al een lange tijd in de auto heeft gezeten en niet precies weet hoelang de rit duurt. Bij een P+R met herkomstfunctie moet de frequentie minimaal vier keer per uur zijn. De vertrektijden zijn al bekend bij de reiziger, want die komt in het algemeen uit de buurt (Werkgroep mobiliteit, 2009).

Verder zou de reistijd met het OV niet veel langer moeten zijn dan die van de auto (O'Conneide en Casserly, 1999). Hier zullen een aantal zaken aan kunnen bijdragen. *Speciale busbanen, verkeersregelininstallaties* en andere *reistijd bevorderende maatregelen* ten behoeve van het OV zijn daarom aanbevolen. Hierdoor wordt de reistijd verkort en wordt een dissatisfier weggenomen.

Daarnaast is het zo dat de P+R niet moet leiden tot een toename van het gebruik van de auto in het vortransport door de totale groep OV gebruikers (Pluijm, Van der, 2003). Dit zou tegenstrijdig zijn met het doel het gebruik van de auto te verminderen en het aantal gereden kilometers te reduceren. Om dit deels te voorkomen dient een P+R voorziening zich te *positioneren* qua prijs *tussen het OV en het zelf rijden* en parkeren op de bestemming in. Dit dient ervoor, omdat er anders een ongelijk speelveld gecreëerd wordt ten opzichte van andere modaliteiten (Parkhurst, 1999) en zodoende wordt er niet geparasiteerd op het reguliere OV en wordt het aantrekkelijk om niet de hele reis met het OV te doen (Walraad, 2010). Daarnaast zal de kostendekkingsgraad van het reguliere OV dalen en wordt er een extra parkeerplaats gebruikt. Verder mag de P+R ook niet duurder zijn dan het parkeren op de bestemming, want anders rijdt iedereen door (Walraad, 2009).

In aansluiting hierop dient het gevoerde *prijsbeleid* klantvriendelijk en aantrekkelijk te zijn. Een kostenreductie die het parkeren op een P+R terrein oplevert ten opzichte van het parkeren in de stad zal het gebruik stimuleren.

Gemak:

- Het **gemak** van een reis is de volgende trede in de piramide. Veelvuldig overstappen past ook niet bij gemak. Dit zou tot een minimum beperkt moeten worden, ook al omdat het zorgt voor een langere reistijd. Dit bevordert het gemak niet. Om te zorgen voor gemak dient er ook aandacht aan geschonken te worden aan de *capaciteit* van het OV (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2000; Bos, 2004), mensen willen niet vervoerd worden als een veestapel. Ze stappen namelijk over van bijvoorbeeld de auto waar er genoeg ruimte was.

Gerelateerd aan het prijsbeleid is het *kopen* van een *vervoersbewijs*. Een manier om klanten te binden is een abonnement en voor de beeldvorming is het goed als het parkeerkaartje ook kan dienen als vervoersbewijs voor het OV (CROW/KPVV, 2005).



Comfort:

- Tot slot spelen zaken gerelateerd aan **comfort** een rol. Het OV zal *servicegericht* moeten zijn, hierbij past goede informatie voorziening (prijzen, tijden en bereikbaarheid) (KPVV/CROW, 2005). Mensen willen graag weten waar ze aan toe zijn en hierin past ook dynamische informatievoorziening in het OV. Bij servicegericht past ook denken aan het aantal stops. Als je alle bussen overal laat stoppen lijkt het exploitatietechnisch wel goed, maar daardoor wordt de reis qua reistijd en comfort vernield zoals Stoker (2010) het zegt.

Beleving:

- **Beleving** speelt ook een rol, maar hierover is in de literatuur niks naar voren gekomen over welke factoren daar een rol in zouden kunnen spelen.

Kwaliteit van het aansluitende OV	Factoren
Veiligheid en betrouwbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> • veiligheid in de voertuigen • betrouwbaarheid OV
Snelheid en reis	<ul style="list-style-type: none"> • reissnelheid • frequentie • stiptheid • informatie over dienstregeling • reistijdbevorderende maatregelen • aantal stops • positionering P+R tussen auto en OV
Gemak	<ul style="list-style-type: none"> • kopen vervoersbewijs • in- en uitstappen • zitplaats • aantal overstappen
Comfort	<ul style="list-style-type: none"> • servicegerichtheid • netheid • rijstijl • voorzieningenniveau
Beleving	<ul style="list-style-type: none"> •

Tabel 1.2 Factoren kwaliteit van het aansluitende OV

2.7 Kenmerken bestemming en overige criteria

Er zijn naast bovengenoemde criteria nog meer zaken van belang die niet direct betrekking hebben op het overstappunt of het OV, maar wel een rol spelen in het gebruik ervan. Vandaar dat de klantwenspiramide hier niet van op toepassing is. Ze hebben desondanks veelal wel een relatie met één of meerdere van de hiervoor genoemde criteria, zoals de Vf-factor. De werkgroep ketenmobiliteit (2009) stelt dat de verplaatsingstijdsfactor met een waarde van maximaal 1,25 wenselijk is voor bestemmingstransferia. De bovengrens ligt bij 1,5 voor herkomststransferia.

De Vf-factor is de verhouding tussen de reistijd met het OV en de reistijd met de auto voor hetzelfde traject. In formule vorm ziet het er als volgt uit:



Vf-factor= Reistijd OV / Reistijd auto

Er kunnen verschillende maatregelen genomen worden om de Vf-factor in balans te brengen. In dat opzicht heeft het te maken met de trede snelheid en reis. Desondanks wordt het hier onder overige criteria geschaard, omdat er veelal andere factoren meespelen bij het bepalen van de Vf-factor, bijvoorbeeld files.

Naast de Vf-factor is flankerend beleid zoals het *afstemmen van de parkeertarieven* nodig. Zo dient ook het parkeren onderling afgestemd te worden op elkaar. In Groningen gebeurt dat al door de gemeente en worden er verschillende tarieven gehanteerd en kennen de parkeerplaatsen verschillende doelgroepen (Visser, 2010).

Verder kan men ervoor zorgen dat parkeren in de stad lastig is doordat er te *weinig parkeerplekken* zijn, die bovendien lastig bereikbaar zijn. De mens is gediend van gemak en als er een simpel en aangenaam alternatief is, zoals een P+R voorziening, zal dat zeker het overwegen waard zijn (O’Cinneide en Casserly, 1999).

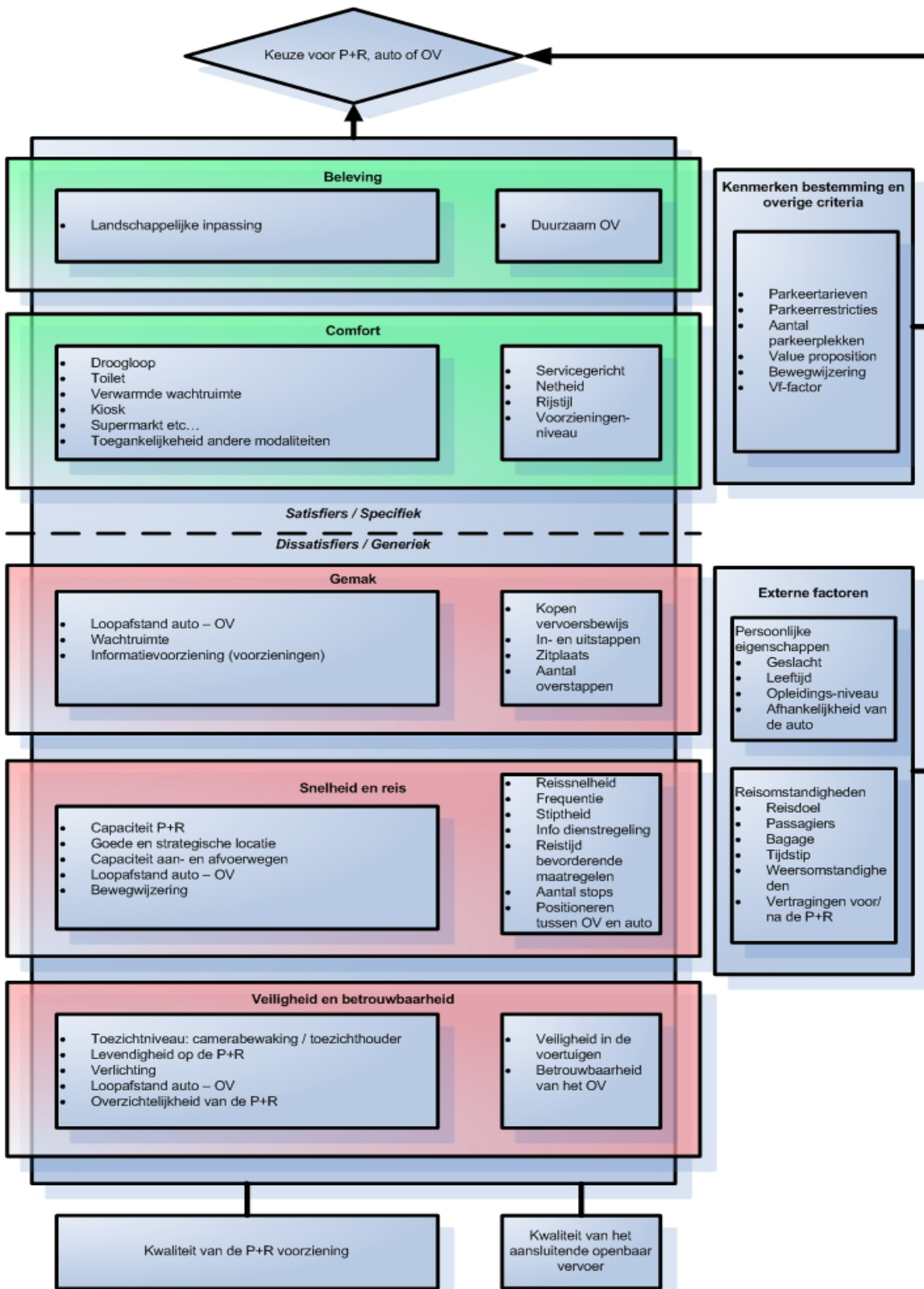
Uit onderzoek van Bos (2004) kwam naar voren dat alleen de automobilisten die afweten van de P+R overwegen hun auto achter te laten. Dit sluit aan bij het gezegde van onbekend maakt onbemind. Ook al wordt er voldaan aan alle voorwaarden voor een succesvolle P+R, als men het niet kent zal men er ook niet komen. Het is dus van belang om te zorgen voor bekendheid (O’Cinneide and Casserly, 1999; Bos, 2004). Hier sluit een quote uit het interview met Walraad (2010), coördinator P+R Bru en docent marketing NHTV, bij aan: *‘In mijn artikel constateer ik dat elk P+R zijn eigen regime heeft, je weet niet wat je koopt. Het zou als McDonalds moeten zijn, ze hebben dan een gelijke value proposition. Dus weten wat je koopt, maar wel de mogelijkheid voor lokale uitwerking. Met dezelfde set van spelregels weet de mens waar die aan toe is, nu is dat niet het geval. In Amsterdam is het anders geregeld dan in Rotterdam’*. Van Luijpen (2010), senior adviseur KpVV, beaamt dat ook: *‘Als je die gouden bogen ziet, weet je precies wat je er kunt krijgen. De marketing van P+R kan dus ook veel en veel beter.’*

Tot slot moet er een duidelijke *bewegwijzering* naar de P+R voorziening zijn. Duidelijk moet zijn wat voor P+R voorziening het is, zodat duidelijk is wanneer je de verwijsborden naar de P+R voorziening ziet weet wat het type aansluitend OV is (Van Luijpen, 2010; Walraad, 2010). Aansluitend hierop kan de reiziger nog beter voorzien worden van informatie via dynamische route-informatie, vol/vrij aanduiding en het doorverwijzen naar alternatieven mocht dat nodig zijn (Werkgroep ketenmobiliteit, 2009).

Kenmerken bestemming	Overige criteria
<ul style="list-style-type: none">• parkeertarieven	<ul style="list-style-type: none">• value proposition
<ul style="list-style-type: none">• parkeerrestricties	<ul style="list-style-type: none">• Vf-factor
<ul style="list-style-type: none">• aantal parkeerplekken	<ul style="list-style-type: none">• bewegwijzering

Tabel 2.3 Factoren bestemming en overige criteria





Figuur 2.5 Conceptueel model met betrekking tot de keuze voor of het OV of de auto of een combinatie, (Eigen bewerking van model van Hagen en Peek (2004) en Bos (2004))



2.8 Conclusies

In het conceptueel model is te zien dat afhankelijk van de kwaliteiten van de P+R voorziening en het OV, externe factoren, kenmerken van de bestemming en overige criteria er een keuze gemaakt wordt tussen het gebruik van P+R, auto of OV door de keuzereiziger. De keuzereiziger is weer onder te verdelen in verschillende soorten. Hier dient rekening mee gehouden te worden bij de doelstelling van de P+R, bijvoorbeeld het verbeteren van de leefbaarheid in een bepaald gebied of het verbeteren van de bereikbaarheid van een bepaald gebied. Wanneer de doelstelling duidelijk is kan gekeken worden naar de doelgroep die daar het beste bij past. Daarna kan de aandacht verschoven worden naar de uitwerking van de organisatie, het vervoersproces en de inhoud van de P+R voorziening. Zodoende kan tegemoet gekomen worden aan de gebruikerswensen.

De meeste van de behandelde succes- en faalfactoren komen allemaal terug in het conceptueel model (zie figuur 2.5). Het model is een eigen bewerking van de (geconcretiseerde) klantwensenpiramide van Van Hagen en het conceptuele model van Bos (2004).

De generieke en specifieke kenmerken zijn in het model onderverdeeld onder de kwaliteit van de P+R voorziening en van het aansluitende OV analoog aan de klantwensenpiramide. De belangrijkste criteria staan onderaan, dus te beginnen met veiligheid en betrouwbaarheid. Naarmate je hoger komt worden de criteria steeds specifiek. De kleur rood geeft aan dat het om dissatisfiers gaat en dat betekent dat wanneer het niet in orde is de P+R niet optimaal functioneert. Zijn deze in orde dan zal de P+R goed functioneren en kunnen er door het aanbieden van zaken die het comfort en de beleving vergroten, de zogenaamde satisfiers, nieuwe overstappers aangetrokken worden die anders niet de overstap zouden hebben gemaakt. Daarnaast spelen de persoonlijke eigenschappen en een aantal externe factoren mee of iemand de keuze maakt tussen een P+R, het OV of de auto. Tot slot zijn er een aantal kenmerken die terugkomen in meerdere niveaus. Dit komt doordat ze invloed uitoefenen op elk afzonderlijk niveau.

Veiligheid en betrouwbaarheid staan hierin voorop. Men zou aan deze behoeften tegemoet moeten komen omdat anders een P+R voorziening een geringe kans heeft van slagen. Er zijn verschillende manieren om hier invulling aan te geven, maar camerabewaking is de meest gangbare manier.

Afhankelijk van de doelgroep zal men zich meer richten op de generieke of specifieke behoeften en dit hangt weer samen met de doelstelling van de P+R voorziening. Echter de kwaliteit moet dusdanig zijn dat de kwaliteit van de gehele ritketen voldoende is. Uitvloeisel moet zijn dat mensen ritten gaan combineren en er dus sprake is van modal merge. Vanuit deze benadering dient er belang gehecht te worden aan uniformiteit, zodat de overstapper weet wat hij krijgt. De zogenaamde McDonaldisering van de P+R voorzieningen. In navolging van McDonalds zal er ruimte moeten zijn voor lokale initiatieven (Walraad, 2009).

Naast de behandelde criteria als snelheid en gemak, zijn er meerdere zaken die een rol spelen in het welslagen van een P+R voorziening, maar die hebben te maken met randzaken zoals de landschappelijke inpassing en het bestuurlijke draagvlak. Desalniettemin is het belangrijker dat er per reiziger verschillende eisen worden gesteld aan een P+R en dat daarom de reiziger centraal wordt gesteld. De één eist een hoge frequentie van het OV, zodat er geen rekening gehouden hoeft te worden met het tijdstip van vertrek. Deze groep zal wellicht ook minder geïnteresseerd zijn in de voorzieningen op een P+R. De ander eist



juist wel de nodige voorzieningen, omdat de frequentie van het OV laag is en er langer gewacht dient te worden (CROW/KPVV, 2005).

Uiteindelijk leiden al deze factoren tot een toetsingkader welke als leidraad dient in het vervolg van het onderzoek. Het kader zal bestaan uit kenmerken met betrekking tot de kwaliteit van de P+R voorziening, kwaliteit van het OV en van de bestemming. Is er aandacht voor veiligheid? Is er aandacht voor flankerend beleid? Zijn er de nodige voorzieningen ten behoeve van het gemak van de gebruiker? In hoofdstuk 4 zullen twee Nederlandse en twee Britse cases behandeld worden en zal gekeken worden hoe daar omgegaan wordt met criteria met betrekking tot de voorziening, het OV en bestemming.



3 Methodologie en data

Eerder werd in hoofdstuk 1 een inleiding gegeven aangaande het onderzoek en werden in hoofdstuk 2 de succes- en faalfactoren benoemd met betrekking tot veiligheid en betrouwbaarheid, snelheid en reis, gemak, comfort en beleving die weer in relatie staan tot de kwaliteit van de voorziening, het OV en overige criteria en kenmerken van de bestemming. De eerste hoofdstukken zijn gebaseerd op literatuuronderzoek. Het vervolg van het onderzoek is gebaseerd op veldwerk, hoewel de casestudies ook op basis van literatuur onderzoek gedaan zijn. Er is gekozen voor casestudies, enquêtes en diepte-interviews. Er zijn verschillende redenen aan te dragen waarom er voor een combinatie is gekozen van het afnemen van zowel enquêtes als diepte-interviews. De belangrijkste is dat beide methoden verschillende inzichten verschaffen. De enquêtes brengen de wensen van de gebruiker in beeld en wat die belangrijk vindt. De diepte-interviews brengen in beeld wat experts en belanghebbenden van belang achten bij een P+R voorziening en in het bijzonder voor een overstappunt bij De Punt naast eventueel andere punten van aandacht met betrekking tot (de aanleg) van P+R. Alleen enquêtes of diepte-interviews zouden niet voldoen om de onderzoeksvragen in voldoende mate te beantwoorden. Vandaar dat er is gekozen voor een combinatie van kwalitatief en kwantitatief onderzoek.

Uit zowel de casestudies, enquêtes als de diepte-interviews zullen punten naar voren komen die ter ondersteuning dienen van de genoemde succes- en faalfactoren in hoofdstuk twee. De uitkomsten van enquêtevragen kunnen tevens vergeleken worden met de klantwensenpiramide. Daarnaast zullen een aantal kritische factoren naar voren komen die in het bijzonder van toepassing zijn op De Punt, voornamelijk uit de diepte-interviews.

Voordat in hoofdstuk 4 de casestudies behandeld worden, wordt eerst in paragraaf 3.1 uitgelegd waarom er gekozen is voor een gedeelte casestudies waarna in paragraaf 3.2 gemotiveerd wordt waarom de enquêtes gehouden zijn en welke doelstellingen de enquêtes hebben. In paragraaf 3.3 wordt vervolgens onderbouwd waarom er eveneens gekozen is voor diepte-interviews en waarom bepaalde actoren geïnterviewd zijn.

3.1 Case studies

De case studies hebben als doel het in beeld brengen van de lessen die getrokken kunnen worden uit bestaande P+R terreinen en welke ervaringen er zijn opgedaan. Dit zal gebeuren aan de hand van literatuurstudie. In totaal zullen er vier casussen behandeld worden, waarvan twee uit Nederland en twee uit Groot-Brittannië. De keuzes zijn gemaakt op basis van kenmerken van P+R De Punt.

P+R De Punt kenmerkt zich door de locatie, deze is gelegen tussen Assen en Groningen. Hierdoor kent het een weidefunctie, maar zeker ook een herkomstfunctie gezien de doelgroep (woon-werk verkeer), die komt vooral uit de directe omgeving. Daarnaast geeft de locatie mogelijkheden tot aansluiting op het spoor. De P+R zou dus niet alleen bediend kunnen worden door de bus maar ook met de trein of tram.

Verder is de doelstelling van P+R De Punt het (economisch) bereikbaar houden van Groningen en haar binnenstad. De stad Groningen zelf heeft een bepaald beleid om de auto zo veel mogelijk uit de binnenstad te houden. Zo zijn er verschillende parkeertarieven in de stad. In het centrum betaalt men meer dan in een schilwijk.



Deels op basis van het bovenstaande is een keuze gemaakt voor de volgende casussen: in het geval van Nederland komen achtereenvolgens de P+R's van Leiden 't Schouw en Barneveld Noord aan bod; in het geval van Groot-Brittannië zullen de steden Chester en Leicester belicht worden.

De keuze voor Groot-Brittannië is gemaakt vanwege het feit dat het lokale beleid geënt is op het nationale beleid. In 1998 kwam er een nieuw nationaal verkeersbeleid. Hierdoor worden city councils om de vijf jaar verplicht een lokaal mobiliteitsplan op te stellen, met in achtneming van de speerpunten van dat beleid; duurzaamheid en geïntegreerd transport (DFI, 1997). Dit sluit aan bij de Nederlandse situatie. Hier vloeien de initiatieven vaak voort uit nationaal beleid (MuConsult, 2005). Daarnaast speelt de taal nog een rol in de keuze voor Britse casussen, bij andere talen is er een taalbarrière.

Het uitgangspunt bij de keuze voor deze casussen is dus P+R De Punt. Casus De Punt kenmerkt zich door de mogelijke locatie, de doelstelling, overstap naar het OV en kenmerken van de bestemming, hoewel er ook andere redenen zijn. In onderstaand schema is te zien per casus wat de redenen zijn.

Casus	Redenen
Leiden 't Schouw	<ul style="list-style-type: none"> • Zelfde functie als P+R De Punt • Aanwezigheid beheerder
Barneveld Noord	<ul style="list-style-type: none"> • Aanwezigheid trein • Deels zelfde functie als P+R De Punt
Chester	<ul style="list-style-type: none"> • Historische binnenstad • Doelstelling P+R • P+R allen dezelfde vervoerder, zal ook bij P+R De Punt het geval zijn
Leicester	<ul style="list-style-type: none"> • Historische binnenstad • Doelstelling P+R • De Punt ligt in een landschappelijk gevoelig gebied in Leicester is hier aandacht aan geschonken bij P+R Enderby

Tabel 3.1 Achtergrond redenen casussen

3.2 Enquêtes

Om een beter inzicht te krijgen in de wensen en voorwaarden van de P+R gebruiker zijn er uiteindelijk 99 enquêtes uitgedeeld bij de P+R voorziening in Haren. In bijlage 2 is de uitgereikte enquête te vinden. Er is op twee dagen geënuquêteerd, waar op de tweede dag bleek dat een aantal mensen al de enquête had ingevuld. Uiteindelijk is daarop besloten dat ongeveer 100 enquêtes voldoende zouden moeten zijn om representatief te zijn voor P+R Haren ook gezien de capaciteit van Haren. Die bedraagt 400 plekken. De enquête bestond uit een aantal open vragen en gesloten vragen. Zodoende is getracht een zodanig beeld te krijgen van de gebruiker dat er informatie is verkregen over de achtergrond van de gebruiker, diens reisachtergrond en wat belangrijk gevonden wordt bij een P+R en wat gewaardeerd wordt en wat niet. De aandacht ging in het bijzonder uit naar de waardering voor de P+R en



het OV. De wensen en het belang van bepaalde voorzieningen in relatie tot zowel het OV als een P+R waren ook een belangrijk onderdeel van de enquêtes.

De enquêtes werden aan de P+R gebruikers gegeven in Haren. Haren is een dorp net voor Groningen. Er is specifiek gekozen voor alleen deze locatie vanwege het feit dat De Punt nog verder zuidelijker van de stad Groningen ligt en een deel van de gebruikers elke ochtend langs De Punt rijdt. Daarnaast is P+R Haren, wat ook ligt aan de A28, vooral gericht op het woon/werk verkeer. De Punt is op eenzelfde reizigersgroep gericht. Door te weten te komen waar deze gebruikers belang aan hechten, zijn mogelijk de wensen ook in beeld gebracht voor een P+R voorziening bij De Punt, want P+R Haren en de nieuwe P+R zullen vergelijkbaar zijn. De doelgroep is eind maart op maandag en woensdag benaderd. De eerste keer werden de gebruikers aan het einde van de middag benaderd, nadat ze terugkwamen naar de P+R voorziening. Veel mensen hadden hierdoor geen zin en tijd om het in te vullen, omdat ze naar huis wilden. De tweede keer werden de gebruikers in de ochtend benaderd. Nu bleken de mensen genoeg tijd te hebben voor het invullen van de enquête. Ze konden de enquête tijdens hun busreis invullen en bij het uitstappen inleveren voor in de bus. Van de in totaal 99 uitgereikte enquêtes werden er 91 ingeleverd. Een respons van bijna 92%.

3.3 Diepte-interviews

Naast de keuze om te enquêteren is er gekozen voor diepte-interviews met verschillende specialisten op het gebied van parkeer- en reisgelegenheden en een aantal belanghebbenden in relatie tot casus De Punt. Er is gekozen voor een aantal specialisten, omdat zij onafhankelijk en neutraal tegen P+R De Punt aankijken. Daarnaast is juist met betrokkenen gesproken vanwege de verschillende belangen en dus zienswijzen.

Middels de diepte-interviews worden de mogelijkheden en benodigdheden in beeld gebracht om zodoende de vraag te beantwoorden welke actoren er zijn en hoe die tegenover een P+R bij De Punt staan en P+R in het algemeen. Hier komen dan de (kritische) succes- en faalfactoren uit naar voren.

In totaal zijn er tien diepte-interviews gehouden. Er zijn niet meer interviews gehouden, omdat er sprake was van convergentie. Het nut van nieuwe interviews zou dus minder worden. De keuze om de interviews af te nemen met verschillende actoren is gemaakt om zoveel mogelijk vlakken te kunnen belichten. Zie onderstaand schema met daarin de geïnterviewden, welke partij ze vertegenwoordigen en de reden(en) voor het interviewen.



Partij	Naam	Reden interview
Regio Groningen-Assen	Ben Boersma	<ul style="list-style-type: none"> • programmaleider bereikbaarheid Regio Groningen-Assen • direct belang
Gemeente Tynaarlo	Jaap Nanninga en Paul Kamps	<ul style="list-style-type: none"> • direct belang
Provincie Drenthe	Martin Courtz	<ul style="list-style-type: none"> • initiatiefnemer • direct belang
Dienst Landelijk Gebied	Caroline Schrandt	<ul style="list-style-type: none"> • voorgenomen locatie dichtbij Drentsche Aa
OV-bureau Groningen Drenthe	Erwin Stoker	<ul style="list-style-type: none"> • verzorging van OV in het gebied • kennis over ritketens • direct belang
Gemeente Groningen	Jeroen Visser	<ul style="list-style-type: none"> • achtergrond over flankerend beleid • indirect belang
Bestuursregio Utrecht	Adriaan Walraad	<ul style="list-style-type: none"> • kennis over P+R • specifieke kennis over vermarkten P+R
KpVV	Bram van Luipen	<ul style="list-style-type: none"> • generalist m.b.t. parkeerbeleid
DHV	Carlien Bos	<ul style="list-style-type: none"> • kennis over duurzaamheid in verkeer
DHV	Niels Haenen	<ul style="list-style-type: none"> • kennis over parkeren • betrokken geweest bij P+R projecten

Tabel 3.2 Achtergronden geïnterviewden



4 Case studies binnen- en buitenland

Het doel van de case studies is dus om in beeld te krijgen welke lessen er getrokken kunnen worden en welke ervaringen er zijn opgedaan. In totaal zullen er vier casussen behandeld worden, waarvan twee uit Nederland en twee uit Groot-Brittannië. Voorafgaande aan zowel de Nederlandse als Britse casussen zal er een beschrijving zijn van de achtergrond van P+R in beide landen. In het geval van Nederland zal dit wat korter zijn, omdat het meeste eerder behandeld is. Allereerst zullen de Nederlandse casussen behandeld worden vervolgens de Britse. In het geval van Nederland komen achtereenvolgens de transferia van Leiden 't Schouw en Barneveld Noord aan bod. In het geval van Groot-Brittannië zullen de steden Chester en Leicester belicht worden. In hoofdstuk drie is reeds uitgelegd waarom er is gekozen voor deze casussen.

Uiteindelijk zullen de case studies uitmonden in een aantal lessen en ervaringen die meegenomen zullen worden in het onderzoek en de conclusies met betrekking tot de genoemde criteria in hoofdstuk 2. Hiervoor zal eerst in paragraaf 4.1 de achtergrond van P+R in Nederland besproken worden en vervolgens zullen achtereenvolgens de casussen Leiden 't Schouw (4.1.1) en Barneveld Noord (4.1.2) nader bekeken worden. Hierna komt de ontwikkeling van P+R in Groot-Brittannië aan bod in paragraaf 4.2. Daarna komen respectievelijk in twee subparagrafen (4.2.1 en 4.2.2) de casussen Chester en Leicester ter sprake. De behandeling van de casussen zal gebeuren aan de hand van het toetsingskader van kwaliteit van de P+R voorziening, kwaliteit van het OV en de overige kenmerken onder andere met betrekking tot de bestemming.

4.1 Achtergrond Nederland

In de eerste twee hoofdstukken kwamen de achtergronden van het concept transferium/P+R en het parkeerbeleid aan de orde. Zo heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat in 1992 en 1993 invulling gegeven aan het concept en beleid voor transferia. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat wilde het openbaar vervoer aantrekkelijker maken door middel van een kwalitatief en hoogwaardiger overstappunt dan een P+R voorziening kon bieden. Dit idee werd verder uitgewerkt en er werd de naam transferium aangehangen. In 1994 werd begonnen met de voorbereiding voor de realisatie van tien pilotprojecten waarvan Leiden 't Schouw er één van is. Transferium Leiden 't Schouw is in juni 1999 in gebruik genomen. De locaties werden gekozen op basis van verder uitgewerkte uitkomsten van een studie van de TU-Delft. Uit dit onderzoek kwam naar voren dat een transferium kansrijk is wanneer de locatie voldoet aan:

- congestievrije toegang
- locatie die kan voldoen aan vereiste kwaliteiten
- hoogwaardig (openbaar) vervoer

De P+R voorzieningen zouden een belangrijke rol spelen, samen met knooppunten in het algemeen, in het concept ketenmobiliteit. De overheid zoekt in het kader hiervan naar mogelijkheden om de automobilist de overstap te laten maken op het OV in het laatste gedeelte van de reis. De achterliggende reden is dat de reisbewegingen in zoverre complex zijn geworden dat de doorgaande 'vervoerscorridors' het niet aankunnen om de stromen te verwerken (VROM, 2010).



4.1.1 Transferium Leiden 't Schouw

In 1999 werd transferium Leiden 't Schouw geopend met als doelstellingen te zorgen voor minder autoverkeer op de A44 richting Den Haag en minder verkeer in de stadscentra van Den Haag en Leiden. (MuConsult, 2000; MuConsult, 2004; CROW, 2009). Het transferium is in het bijzonder gericht op woon-werkverkeer richting Den Haag, maar ook op bezoekers voor de binnensteden van Leiden en Den Haag. Leiden 't Schouw is te kenmerken als zowel een P+R met weidefunctie als een P+R met bestemmingsfunctie (Goudappel Coffeng, 2004), de weidefunctie vervult het voor de regio Den Haag, voor Leiden vervult het een bestemmingsfunctie (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2000). Daarnaast vervult het transferium nog een carpoolfunctie (CROW, 2009).

Kwaliteit van de P+R voorziening

Veiligheid en betrouwbaarheid:

- Uniek bij transferium 't Schouw is dat McDonalds er de functie heeft als bewaker en beheerder van het terrein. Verder zorgt de aanwezigheid van McDonalds voor sociale controle. De continue bedrijvigheid gedurende de dag zorgt bij de gebruikers van het transferium voor een gevoel van sociale veiligheid. Bovendien is het transferium voorzien van camerabewaking (MuConsult, 2004).

Snelheid en reis:

- De locatie van het transferium is daar waar de A44 en de N206 elkaar kruisen. Een strategische locatie omdat er zo in principe sprake is van een voldoende reizigersaanbod. Op de locatie zijn 220 parkeerplaatsen, maar uitbreiding is mogelijk. Het terrein is zeven dagen per week, 24 uur per dag open en het parkeren is er gratis (Gemeente Den Haag, 2009).

Gemak:

- Er is een wachtruimte aanwezig met zitplaatsen. Om de reizigers te voorzien van informatie is er een informatiepunt over het OV (MuConsult, 2000).

Comfort:

- Bij het transferium is er ook gedacht aan het comfort van de reiziger. Zo heeft het transferium deels overdekte looproutes en McDonalds draagt zorg voor het schoonhouden van het terrein en de omgeving (MuConsult, 2004). Tevens is er aan de fietser gedacht en is er speciaal voor hen een fietsenstalling geplaatst. Daarnaast zijn er toiletten, een McDonalds en een telefoon (CROW, 2009).

Beleving:

- Hierover is niks bekend.



Kwaliteit van het aansluitende OV

Veiligheid en betrouwbaarheid:

- Hierover is niks bekend.

Snelheid en reis:

- Meer is er bekend over zaken omtrent de frequentie, de prijs en reissnelheid en dus de gehele reis. Het transferium wordt niet apart bediend met een pendelbus. Bij het transferium kan men overstappen op de bus naar Den Haag of richting Leiden. Van 7:00 uur tot 19:00 uur gaan er per uur zes bussen naar Den Haag en richting Leiden gaat er om ongeveer elke tien minuten een bus. Op koopavonden en zaterdag is er een speciale bus naar het centrum van Leiden voor het winkelende publiek die een frequentie kent van tien minuten (Gemeente Den Haag, 2009; CROW, 2009). Er zijn geen speciale kortingen voor de gebruikers van het transferium. De overstapper dient een regulier kaartje voor het OV te kopen. Dit kost €3,80 richting het centrum van Den Haag en €1,60 richting het centrum van Leiden. Het kaartje is geldig voor één persoon (9292ov.nl, 2010). Het transferium wordt bediend door verschillende buslijnen en om ervoor te zorgen dat de bussen niet vast komen te staan in de file is er op de belangrijkste knelpunten een busstrook aangelegd. Op de stukken waar de bus weer samen met het andere verkeer moet rijden, krijgt de bus voorrang door de aanwezigheid van de verkeersregelinstallaties (VRI). Dit moet eraan bijdragen dat de bus een sneller alternatief is (MuConsult, 2004).



Figuur 4.1 Transferium Leiden 't Schouw

Gemak:

- In de toekomst zal het transferium aangedaan moeten worden door een lightrail-verbinding, de zogenaamde RijnGouweLijn (Ecorys Transport en Grontmij Parkconsult, 2003). Dit zal ten goede komen aan het gemak van de reiziger. De aanleg van de RijnGouweLijn heeft lange tijd op zich laten wachten. Al jaren was men bezig met de plannen voor de aanleg van de RijnGouwelijn, maar in 2015 zou het zover moeten zijn dat het transferium aangedaan wordt (Provincie Zuid-Holland, 2010).

Comfort:

- Hierover is niks bekend.

Beleving:

- Hierover is niks bekend.

Kenmerken van de bestemming en overige criteria

Het gebruik van het transferium is in sommige gevallen goedkoper dan parkeren in de stad. In Leiden betaalt men afhankelijk van de locatie €1,50 tot €2,40 per uur met een maximum van €12 per dag (Gemeente Leiden, 2010). De kosten voor het parkeren in Den Haag variëren van €1,50 per uur in de buitenste wijken tot €2,60 in het centrum van de stad (Gemeente Den Haag, 2010).



Uit een telling van Groen Licht Veldwerk BV in november 2008 bleek dat de bezettingsgraad van het transferium lag op 87,3 procent (Provincie Zuid-Holland, 2009). In onderstaande tabel is te zien dat afgelopen jaren de bezetting geleidelijk toenam. De grote toename van de bezettingsgraad tussen 2003 en 2004 is zeer waarschijnlijk het gevolg van de proef waarbij er vanaf het transferium gratis met het OV naar Den Haag gereisd kon worden.

Jaar	1998	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Bezetting	20	92	75	88	126	120	141
Bezettingsgraad	9.09%	41.82%	34.09%	40.00%	57.27%	54.55%	64.09%

Tabel 4.1 Ontwikkeling gebruik transferium 't Schouw Bron: (Provincie Zuid-Holland, 2007)

Tot slot is uit onderzoek gebleken dat iets meer dan de helft van de gebruikers van het transferium door bewegwijzering en route-informatie geattendeerd zijn op de mogelijkheid daar over te stappen op het OV (MuConsult, 2004).

4.1.2 Barneveld Noord

Sinds 3 april 2006 is transferium Barneveld Noord geopend. Met de aanleg van het transferium hoopt men een bijdrage te leveren aan het voorkomen van een verslechtering van de luchtkwaliteit en geluidsbelasting in de Randstad, doordat automobilisten bij het transferium overstappen op het OV. Bovendien probeert men de filedruk te verminderen op de A1 (VROM, 2010).

Kwaliteit van de P+R voorziening

Veiligheid en betrouwbaarheid:

- In principe is de veiligheid bij Barneveld Noord gewaarborgd. Om het gevoel van veiligheid te waarborgen is er cameratoezicht, komen er regelmatig toezichthouders langs en is het gebouw transparant gemaakt. Het transferium is daarnaast alleen toegankelijk met de auto of een parkeerkaartje (Provincie Gelderland et. al, 2010). Mocht er hulp nodig zijn, dan is er een hulpknop aanwezig om rechtstreeks contact te maken met de centrale (Connexxion, 2010).



Figuur 4.2 Dynamische verkeersinformatie (Bron: filesvermijden.nl, 2010)

Snelheid en reis:

- Het oude treinstation Barneveld Noord is 100 meter verplaatst. Hierdoor werd de bereikbaarheid van het station verbeterd (Provincie Gelderland, 2010). Het ligt nu

dichtbij afrit 16, afslag Barneveld Noord. In totaal zijn er rondom het station meer dan 400 gratis parkeerplaatsen (Provincie Gelderland, 2010). Voor de gebruikers van de P+R zijn er 250 afgesloten en bewaakte parkeerplaatsen. De P+R is zeven dagen per week geopend van 5:30 uur 's ochtends tot wanneer de laatste trein aangekomen is op Barneveld Noord (Connexxion, 2010).

Gemak:

- Onderweg wordt de automobilist voorzien van de nodige informatie. Noemenswaardig is het dynamische verwijzingsbord langs de A1 waarop de werkelijke reistijd vanaf dat punt naar het centrum van Amersfoort weergegeven is voor zowel de auto als wanneer men overstapt op de trein. De weergegeven tijd van de trein is inclusief de tijd die nodig is om te parkeren en het eventuele wachten op de trein (Connexxion, 2010). Zie ook afbeelding 4.2. De tijden veranderen continu en vertragingen als gevolg van file worden telkens meegenomen.

Comfort:

- Het ontwerp van het transferium zorgt voor het nodige comfort. Het te overbruggen stuk van de parkeerplaats tot het perron is overdekt.

Beleving:

- Daarnaast is er aandacht voor de beleving (zie afbeelding 4.3). Het transferium is zo ontworpen dat volgens VROM (2010) er 'op een letterlijke wijze uitdrukking aan de routing van de transferiumgebruiker' wordt gegeven: eerst als automobilist, vervolgens als voetganger, van snelweg tot trein.



Figuur 4.3 Transferium Barneveld Noord (Bron: filesvermijden.nl, 2010)

Kwaliteit van het aansluitende OV

Veiligheid en betrouwbaarheid:

- Door middel van glazen scheidingswanden in de trein probeert men de sociale veiligheid te verhogen. Daarnaast zijn er camera's aanwezig in de treinen (Connexxion, 2010).

Snelheid en reis:

- De reis van de automobilist met OV kan gemaakt worden per trein of per bus. Het transferium wordt vier keer per uur aangedaan door de trein richting Amersfoort. Twee keer per uur gaat er een trein naar Ede-Wageningen. De bus doet het transferium ook aan, maar gaat niet richting Amersfoort. Twee keer gedurende de spits, daarna één keer per uur (Connexxion, 2010). De trein is sneller in de spits dan de auto. Afbeelding 4.2 geeft dat al aan, maar uit een vergelijking tussen de reistijd met het OV en de auto blijkt de verplaatsingstijdsfactor ongeveer 1,0 te zijn. Het transferium biedt gedurende de spits dus een snel alternatief. Daarbuiten is deze 1,7 (Schoonveld en van Deventer, 2008).



Evenals bij transferium 't Schouw is het parkeren bij Barneveld Noord gratis. Om gebruik te maken van de trein kan er een Valleikaartje gekocht worden voor €3,- als er na 9:00 uur gereisd wordt. Dit kaartje is bovendien geldig voor de bussen in Amersfoort. Het kaartje is geldig voor één rit (Connexxion, 2010). Echter voor 9:00 uur dient er een normaal kaartje gekocht te worden voor €3,40. Die kaartjes kunnen gekocht worden bij een automaat. Het speciale Valleikaartje is te koop bij een aantal verkooppunten (Connexxion, 2010).

Gemak:

- De trein heeft een ruime capaciteit en daardoor is er over het algemeen voldoende plaats. Verder is de trein door de gelijkvloerse instapmogelijkheden toegankelijk voor mindervaliden (Connexxion, 2010).

Comfort:

- Er is draadloos internet aanwezig, klimaatbeheersing moet zorgen voor een aangename temperatuur en er zijn speciale coupés voor zowel jongeren als mensen die de stilte preferen (Connexxion, 2010).

Beleving:

- Hierover is niks bekend.

Kenmerken bestemming en overige criteria

Gebleken is dat steeds meer mensen gebruik maken van het transferium. Momenteel maken ongeveer 100 mensen gebruik van het transferium. Dat is een verdubbeling ten opzichte van het jaar ervoor. Het overgrote deel van de gebruikers zijn forenzen (Connexxion, 2010). De meeste van deze forenzen zijn waarschijnlijk werknemers van het Meander Medisch Centrum in Amersfoort, blijkt uit gegevens van de Provincie Gelderland (2008). Dit zou kunnen komen door de relatief korte loopafstand vanaf het station naar het Medisch Centrum.

Verder kwam uit het onderzoek van Schoonveld en Van Deventer (2008) naar voren dat automobilisten uit Apeldoorn en verder ook in Apeldoorn op kunnen stappen. Het transferium is hierdoor niet aantrekkelijk voor de mensen die uit die richting komen. Dit zou betekenen dat de meeste gebruikers uit de nabije omgeving komen en Barneveld Noord met name een herkomstfunctie vervuld.

Tot slot maken mensen er geen gebruik van omdat de trein niet naar de juiste bestemming gaat, bijvoorbeeld naar Amsterdam en er daardoor een extra overstap nodig is in Amersfoort. Verder kwam naar voren uit het onderzoek van Schoonveld en Van Deventer (2008) dat sommigen geen reden zagen om over te stappen omdat ze geen last hebben van de files of geen parkeerproblemen ervaren op de bestemming.

4.2 Achtergrond Groot-Brittannië

Uiteraard kunnen buitenlandse casussen niet ontbreken, want ook hieruit kunnen ervaringen en lessen getrokken worden. In het buitenland is er vaak sprake van andere benaderingen door cultuurverschillen en opbouw van steden. Er wordt gekeken naar P+R in Groot-Brittannië. Zoals uitgelegd in de inleiding is het lokale parkeerbeleid in Groot-Brittannië, evenals in Nederland, geënt op nationaal beleid. Daarnaast is in beide landen aandacht voor flankerend beleid, waardoor er ook daar sprake is van geïntegreerd parkeerbeleid. Allereerst



zal er aandacht zijn voor de achtergrond van P+R in Groot-Brittannië alvorens er gekeken wordt hoe het er in Chester en Leicester aan toegaat. Tot slot zullen de ervaringen en lessen aan bod komen.

In navolging van de Verenigde Staten worden ook in Groot-Brittannië in de jaren 70 de eerste P+R voorzieningen aangelegd. In York, Oxford en Nottingham worden er P+R voorzieningen in gebruik genomen. Dit was onderdeel van een veelomvattend verkeersbeleid, ontworpen om verkeer te ontmoedigen de stad in te rijden (DFT, 2006). Achterliggende reden van het beleid is het toenemende belang dat gehecht wordt aan omgevingskwaliteit. P+R kan hieraan een bijdrage leveren. De aangelegde P+R voorzieningen blijken een succes te zijn. In het bijzonder P+R voorzieningen met een pendelbuslijn als aansluitend OV, zogeheten bus-based P+R's, zijn succesvol (MuConsult, 2005).

De aanleg van P+R voorzieningen bleef hierna doorgaan, maar de achterblijvende groei van het verkeer zorgde ervoor dat de aanleg van P+R tijdelijk afgeremd werd. In de jaren 80 kwam P+R weer in beeld om te zorgen voor een vermindering van de congestie rondom stadscentra. In de jaren 90 kwam er een omslag. Bestaande voorzieningen werden uitgebreid en aangepast aan de veranderende vraag (DFT, 2006). In 1998 kwam de nationale overheid met nieuw beleid. Hierdoor werden city councils verplicht om, om de vijf jaar een nieuw lokaal mobiliteitsplan op te stellen (DFT, 1998).

De aanhoudende successen van P+R voorzieningen in Groot-Brittannië, waaronder het deels oplossen van de congestieproblemen van de centra van historische steden, bleken een motivatie te zijn voor veel city councils voor het opnemen van P+R in hun lokale mobiliteitsplan. Wanneer de bereikbaarheids- en/of leefbaarheidproblemen groot genoeg waren, zouden P+R voorzieningen een aantrekkelijk en financieel verantwoord alternatief zijn (MuConsult, 2005). Vervolgens werd in 2003 door de overheid een plan gepresenteerd om te komen tot hoogwaardige P+R voorzieningen, opdat de automobilist niet de filegevoelige stadscentra in hoeft te rijden. Sindsdien is er meer dan 150 miljoen euro geïnvesteerd in het ontwikkelen van P+R's de afgelopen zes jaar (TAS, 2010).

Nog steeds ligt de focus van de P+R in Groot-Brittannië op automobilisten die normaalgesproken naar het centrum doorrijden. De P+R voorzieningen liggen daarom vooral langs de ringwegen en aan de rand van de stad om deze automobilisten te 'onderscheppen' (DFT, 2006). Om ervoor te zorgen dat de P+R voorzieningen een reëel alternatief zijn voor de automobilist heeft men in Groot-Brittannië een aantal factoren benoemd die van belang zijn bij de aanleg van een P+R (DFT, 2010):

- Reistijdvoordelen ten opzichte van de auto
- Duidelijke bewegwijzering
- Afstemming van parkeertarieven van de stad en gebruikskosten P+R
- Kwaliteit, betrouwbaarheid en frequentie van het aansluitende OV
- Aanwezigheid van voorzieningen zoals een wachtruimte, beveiligingscamera's en goede en duidelijke informatievoorziening



4.2.1 Chester

Chester is een stad met ongeveer 80.000 inwoners en ligt ten Zuiden van Liverpool. De stad is vooral bekend vanwege haar binnenstad, een voormalige vestingstad. In 1983 werd de eerste P+R in Chester geopend met als doelstelling de congestie te verminderen in het centrum van Chester. Rondom Chester zijn er nu vier P+R's. In totaal bieden die aan 3170 automobilisten de mogelijkheid om hun auto daar te parkeren en over te stappen op de bus (TAS, 2003). Uit een later onderzoek bleek dat er uiteindelijk meerdere doelstellingen waren die gehaald moesten worden. Ten eerste zou het aantal parkeerplekken in het centrum niet toe mogen nemen. Ten tweede moeten langparkeerders en forenzen gestimuleerd worden P+R te gebruiken. Tot slot is continuering van het beleid om het aantal P+R terreinen uit te breiden een doelstelling. Hierbij wordt beoogd 1000 tot 1500 nieuwe plekken aan te leggen (DFT, 2006).

Kwaliteit van de P+R voorziening

Veiligheid en betrouwbaarheid:

- Kenmerkend voor de P+R voorzieningen is dat ze allemaal bewaakt zijn gedurende de tijd dat de bussen rijden en voorzien zijn van camerabewaking (MuConsult, 2005; DFT, 2006).

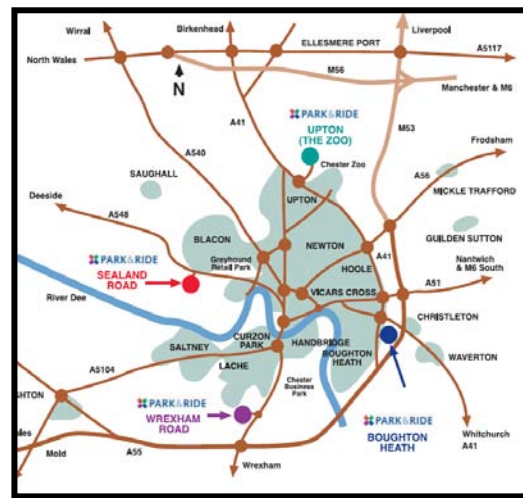
Snelheid en reis:

- De locatie lijkt in alle gevallen strategisch gekozen te zijn. De vier P+R terreinen zijn allen langs hoofdwegen richting Chester gevestigd, zie ook figuur 4.4, waar de weergegeven bruine lijnen de hoofdwegen aangeven. De parkeercapaciteit is bijna volledig benut. In figuur 4.5 is de daling na 1999/2000 het gevolg van ondercapaciteit. Het gebruik van P+R nadert nu weer haar maximale capaciteit. Sinds 2006 heeft P+R een aandeel van 44 procent in het aantal parkeervoorzieningen in Chester, parkeren op de straat, kantoorparkeerplaatsen en private parkeervoorzieningen zijn hierbij uitgesloten (DFT, 2006).

Tevens is gebleken dat de parkeerdruk (voor betaald parkeren) in het centrum van Chester is afgenomen met 40 procent. In totaal zorgen de P+R terreinen ervoor dat er 2,2 procent van de automobilisten die naar het centrum van Chester moeten onderschept worden (MuConsult, 2005; DFT, 2006). Vandaar dat er aan uitbreiding gedacht wordt.

Gemak:

- Gebruikers kunnen een kaartje kopen bij een automaat, hoewel dit, doordat er geen kaartje gekocht kan worden bij de chauffeur, een noodzakelijkheid is. Wanneer er wel een kaartje gekocht kon worden bij de chauffeur zou dit een extra



Figuur 4.4 Locaties P+R Chester (Bron: Chester Council, 2010)



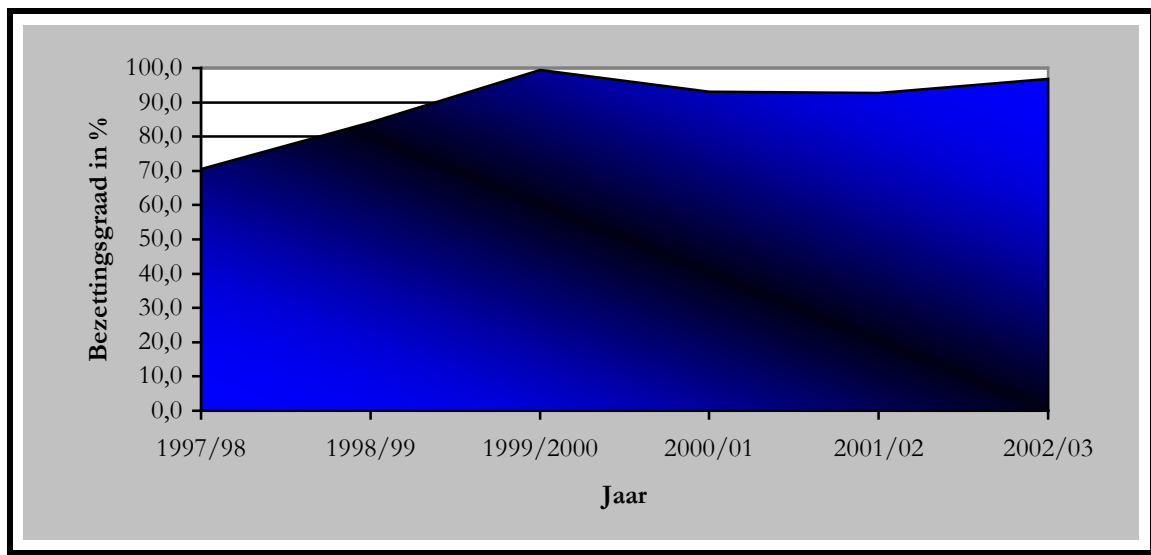
gemaksvoorziening zijn, want zodra de bus arriveert, kan je meteen doorlopen (Cheshire West & Chester Council, 2010a).

Comfort:

- De P+R voorzieningen zijn allen toegankelijk voor gehandicapten en grote voertuigen zoals caravans (Cheshire West & Chester Council, 2010a).

Beleving:

- Hierover is niks bekend.



Figuur 4.5 Bezittingsgraad P+R in Chester in procenten (Bron: TAS, 2003)

Kwaliteit van het aansluitende OV

Veiligheid en betrouwbaarheid:

- Voor de veiligheid van de buschauffeur dient het kaartje gekocht te worden bij de automaat. De P+R terreinen worden de gehele week bediend met een pendelbus.

Snelheid en reis:

- De bussen rijden van 07:00 tot 19:00 uur. In de spits rijdt er een pendelbus om de tien minuten en daarbuiten om het kwartier (Cheshire West & Chester Council, 2010a). De bus gaat via de kortste route, een deel van die route is niet toegankelijk voor de auto. Op een ander gedeelte van de route krijgt de bus voorrang op de auto. Dit met het oog op snel OV en het streven naar een reistijdvoordeel ten opzichte van de auto (DFT, 2006). Er is gekozen voor meerdere haltes in het centrum, zodat het centrum optimaal bediend wordt.

De vier P+R voorzieningen worden allen bediend door dezelfde busmaatschappij. In Engeland is dat niet altijd het geval, veelal zijn er verschillende busmaatschappijen die elk hun eigen route hebben. De kosten die gemaakt worden bij het gebruik van de P+R's liggen in de aanschaf van de bustickets. Parkeren is gratis, voor een buskaartje, geldig voor heen en terug, moet omgerekend ongeveer 2 euro betaald worden. Op het kaartje kunnen twee kinderen onder de 16 gratis meereizen. Om het aantrekkelijk te maken om terug te komen is er de 6=5 aanbieding in het leven



geroepen (Cheshire West & Chester Council, 2010a), zodat de overstapper terug komt om de kaartjes op te maken waarvoor betaald is.

Gemak:

- In de spits rijdt er een pendelbus om de tien minuten en daarbuiten om het kwartier. Dit zou ervoor moeten zorgen dat men niet hoeft te staan. Daarnaast kennen de bussen gelijkvloerse instapmogelijkheden (Cheshire West & Chester Council, 2010a).

Comfort:

- Hierover is niks bekend.

Beleving:

- Hierover is niks bekend.

Kenmerken bestemming en overige criteria

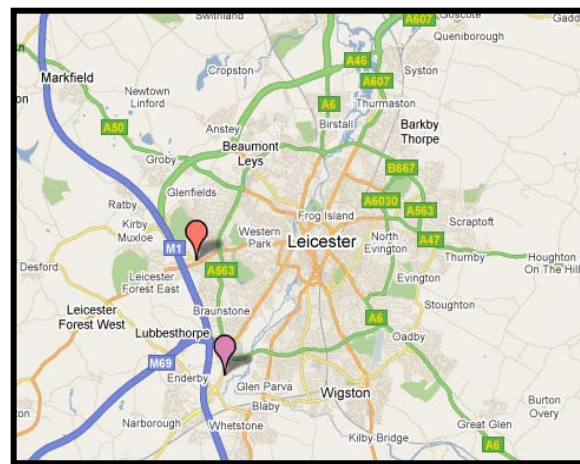
In Chester is er, zoals aangegeven in de inleiding, aandacht voor flankerend beleid, om het gebruik van de P+R voorzieningen te stimuleren. Ter vergelijking: voor het parkeren in het centrum liggen de kosten minimaal rondom de twee euro per uur terwijl een retour met de bus ongeveer hetzelfde kost. De kosten voor lang parkeren variëren van ongeveer zes tot en met negen euro per dag afhankelijk van de locatie (Cheshire West & Chester Council, 2010b).

Ten slotte is gebleken, uit een gebruikersonderzoek uit 2000, dat de gebruikers een veilige parkeerplaats en frequent aansluitend OV belangrijk vinden. Daarnaast wordt er een wezenlijk belang gehecht aan de kosten en de locatie (MuConsult, 2005).

4.2.2 Leicester

Leicester ligt in de East Midlands en de populatie bedraagt ongeveer 285.000. In 1997 introduceerde Leicester haar eerste P+R, later kwam daar een tweede bij (Leicestershire County Council, 2009a). In navolging van onder andere Chester was in eerste instantie de belangrijkste doelstelling het verbeteren van de bereikbaarheid van het centrum. Daarnaast werden een reductie van het aantal autoritten in de spits, vermindering van de luchtvervuiling en ten slotte het aanmoedigen van de overstap van de auto naar de bus beoogd

(DFT, 1996). De doelstellingen zijn later wel aangepast. Het wordt nog steeds gezien als een effectieve manier om het congestieprobleem te tackelen op de toeleidende wegen en daardoor de stad bereikbaar te houden, met de nadruk dat het moet helpen om economische groei te verwezenlijken (Leicestershire County Council, 2010).



Figuur 4.6 Locaties P+R Leicester (Bron: Googlemaps, 2010)



Kwaliteit van de P+R voorziening

Veiligheid en betrouwbaarheid:

- Aan veiligheid is hier ook aandacht geschonken. In Leicester is het kenmerkend dat de P+R voorzieningen voorzien zijn van bewakingscamera's naast dat er een bewaker aanwezig is, maar niet de gehele dag. Kaartjes moeten bij de buschauffeur gekocht worden (DFT, 2006; Quicksilverbus, 2010). Daarnaast is er nog een slagboom welke bij het uitrijden geopend kan worden door het gekochte buskaartje in te voeren bij de slagboom. Verder is bij P+R Enderby aandacht geschonken aan de inrichting van de P+R zoals te zien in figuur 4.8. De P+R is overzichtelijk ingericht, waardoor er een bijdrage wordt geleverd aan het gevoel van veiligheid.

Snelheid en reis:

- Rondom Leicester zijn er momenteel twee P+R's zie figuur 4.6. De eerste P+R, Meynell's Gorse ligt ten westen van Leicester. Deze P+R biedt plaats aan 520 auto's en is erg succesvol. Tegenwoordig maken per dag ongeveer 1750 mensen gebruik van P+R Meynell's Gorse en maken de rit naar het centrum (Leicestershire County Council, 2009a; Leicestershire County Council, 2010). Dit betekent dat veel mensen gezamenlijk reizen, gezien de capaciteit. Om aan de toenemende vraag te voldoen is recentelijk de tweede P+R voorziening in gebruik genomen. Deze P+R, genaamd Enderby, ligt zuidwest van Leicester.

Door de aanleg van Enderby is het aantal P+R parkeerplekken toegenomen van 520 naar 1500+ (Leicestershire County Council, 2009a). Het lijkt erop dat de nieuwe P+R ook een succes wordt aangezien er plannen zijn voor de aanleg van een derde P+R voorziening (Leicestershire County Council, 2010). Zodoende moet het aantal P+R parkeerplekken toenemen van 1500+ nu, naar 2500 in de toekomst zodat de groei van de mobiliteit opgevangen kan worden (Leicestershire County Council, 2009a).

Gemak:

- De nieuwste P+R voorziening bij Enderby kent een wachtruimte (Quicksilverbus, 2010). Over Meynell's Gorse is niks bekend.

Comfort:

- Naast de gebruikelijke parkeerplaats voor de auto zijn de P+R's toegankelijk voor gehandicapten, fietsers en motoren (Quicksilverbus, 2010).

Beleving:

- De aandacht voor duurzaamheid speelt goed in op de beleving. Zo is er verlichting welke uit gaat zodra P+R Enderby sluit en is er een energiezuinige wachtruimte (Quicksilverbus, 2010).

Kwaliteit van het aansluitende OV

Veiligheid en betrouwbaarheid:

- Hierover is niks bekend.

Snelheid en reis:

- In tegenstelling tot Chester worden de P+R's niet bediend op zondagen. Waarschijnlijk heeft dit exploitatietechnische redenen. Daarnaast zijn er op zondag geen buitengewone activiteiten. De bussen rijden om de tien minuten, maar bij Meynell's Gorse Park and Ride kan dat soms om het kwartier zijn (Leicester City



Council, 2010b). De tijden dat de bussen rijden is van 07:00 tot 19:00 uur. De frequentie varieert van 10 minuten in de spits tot 15 minuten buiten de spits (DFT, 2006; Quicksilverbus, 2010).

Om de reissnelheid te bevorderen is er een samenhangend pakket aan maatregelen genomen opdat de bus sneller in het centrum komt dan de auto (DFT, 1998; DFT, 2006). Automobilisten kunnen ook naar het centrum rijden, maar de route is langzamer en de parkeerkosten zijn hoger. Uit onderzoek naar de eerste P+R-voorziening van Leicester is gebleken dat de bus competitief is in vergelijking tot de auto wanneer men de reistijd vergelijkt (DFT, 2006).

Evenals in Chester is het parkeren gratis. Een buskaartje kost ongeveer €3,50 deze is geldig voor zowel de heen- als terugweg. Na 9:30 uur zijn er speciale dal kaartjes te koop. Voor ongeveer 4 euro kunnen tot vijf personen met de pendelbus (Leicester City Council, 2010a). De reden voor het speciale kaartje ligt in het feit dat men niet alleen wil dat er forenzen gebruik maken van de P+R voorzieningen, maar ook het winkelende publiek (DFT, 2006).

Gemak:

- Voor het gemak van de reizigers kennen de bussen die P+R Enderby bedienen een extra lage instap zodat rolstoelers en buggy's makkelijk aan boord kunnen (Quicksilver, 2010).

Comfort:

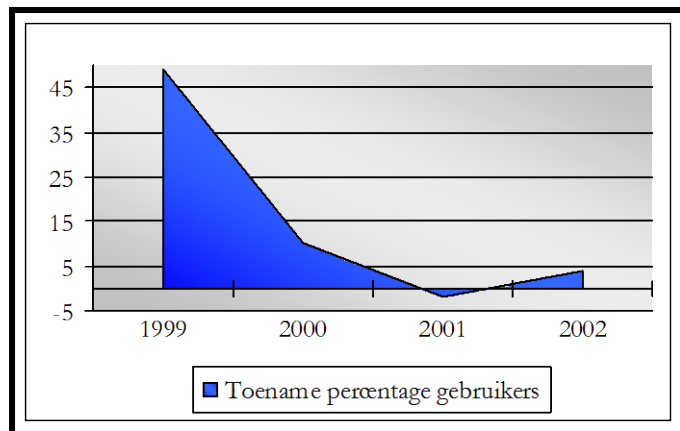
- Voor het comfort van de reiziger is er gratis internet aanwezig in de bus en men kan via bluetooth speciale aanbiedingen krijgen (Quicksilverbus, 2010). Er is verder nog opbergruimte beschikbaar voor buggies of bagage (Veolia, 2010).

Beleving:

- Voor de beleving promoot Leicester haar P+R als duurzaam. De bussen die gebruikt worden kennen een lage emissie (Leicester City Council, 2010a).

Kenmerken bestemming en overige criteria

Uit onderzoek is naar voren gekomen dat 34 procent van de gebruikers van de P+R voorziening nu vaker naar Leicester gaat. Dit zou het argument ondersteunen dat door de P+R de kosten voor het reizen naar Leicester minder zijn dan oorspronkelijk en mensen daardoor vaker op pad gaan (DFT, 2006). Tevens is er een toename van het aantal gebruikers, zie figuur 4.7. De afname in 2001 is te wijten aan het feit dat de capaciteit van de P+R bereikt was. Hij is daarop uitgebreid (DFT, 2006).



Figuur 4.7 Toename gebruikers (Bron: TAS, 2003)

Tot slot is er een samenhangend pakket aan parkeermaatregelen genomen betreffende parkeren in de stad. Parkeren in een van de parkeergarages kost per uur minstens minimaal



één euro. Hoe dichterbij het centrum, hoe hoger de parkeerkosten per uur. Het hoogste tarief bedraagt ongeveer vijf euro per uur (Leicester City Council, 2009).

4.3 Ervaringen en lessen Nederland en Groot-Brittannië

Uit de case studies komen een aantal ervaringen en lessen naar voren die meegenomen kunnen worden. Allereerst wanneer er gekeken wordt naar de informatievoorziening op het internet over de verschillende P+R's dan blijkt dat de informatie over transferium 't Schouw summier is. Zo kennen de voorzieningen Barneveld Noord en Leicester Enderby een aparte website voor hun P+R voorziening. Beide websites bevatten in principe alle informatie die nodig is omtrent het plannen van een reis en soms zelfs speciale acties. Informatie over de andere P+R voorzieningen is te vinden op de websites van de gemeenten.

Wat vervolgens opvalt, zijn de openingstijden van de voorzieningen. In Nederland zijn 't Schouw en Barneveld Noord de gehele week open. De vraag is of dit nut heeft. Beiden zijn vooral gericht op het woon/werk verkeer. In de weekeinden is de filedruk minder. Voornamelijk dagjes mensen gaan dan naar de stad om te winkelen. Die zouden goed opgevangen kunnen worden via bestemmingstransferia. In Groot-Brittannië zijn de voorzieningen bijna de gehele week open. Alleen op zondag zijn de voorzieningen gesloten.

Alle P+R voorzieningen hebben maatregelen genomen om de bus een voordeel te laten hebben ten opzichte van de auto. Daarnaast is er sprake van flankerend beleid. In alle gevallen is het parkeren gratis. In Groot-Brittannië ligt daar een belastingvoordeel aan ten grondslag. Er hoeft namelijk geen BTW betaald te worden over vervoersbewijzen voor voertuigen die aan meer dan tien personen plaats bieden (Allen, 2006).

Parkeren in en rondom het centrum bij de bestemmingen kost wel geld. De tarieven hangen af van de locatie, dat is op elkaar afgestemd. In Groot-Brittannië blijkt dit goed te werken en in Nederland blijken er ook steeds meer gebruikers te zijn van de voorzieningen, die door de parkeertarieven en reistijdvoordelen kiezen voor een P+R voorziening. Tegen het oneigenlijke parkeren zou er een parkeertarief geheven kunnen worden, maar ook de locatie zo positioneren dat er geen voordeel gehaald wordt uit het parkeren op de betreffende locatie is een mogelijke oplossing.

Aanhakend bij het BTW vrije kaartje in Groot-Brittannië is het mogelijk dat men kan adverteren met gratis parkeren. In Chester moet men het kaartje voor de bus uit een automaat halen. Het kopen van een kaartje bij een automaat zorgt ervoor dat de buschauffeur deze niet meer hoeft te verkopen en men sneller in de bus komt. Daarnaast is er een verminderd veiligheidsrisico voor de buschauffeur, omdat de kaartverkoop niet in de bus gebeurt en er dus geen geld aanwezig hoeft te zijn. Desalniettemin is het ook een minpunt dat er geen kaartje gekocht kan worden bij de chauffeur. Niet iedereen weet om te gaan met een automaat of is in staat een automaat te gebruiken. Een kiosk zou een oplossing kunnen zijn.

Noemenswaardig is het succes van de pendelbus. Het blijkt dat een P+R met een pendelbus prima werkt. Hierdoor is er bij de opstap in principe voldoende plek in de bussen. Hierbij wordt in Groot-Brittannië rekening gehouden met de mogelijke impact van een P+R op de lokale busdiensten (DFT, 2006).

In het geval van transferium 't Schouw is de combinatie van een transferium en de McDonalds een goede combinatie gebleken. Beiden hebben er belang bij dat er veel gebruikers zijn. Bovendien is er door de aanwezigheid van de McDonalds een gevoel van



sociale veiligheid. Niet onbelangrijk gezien sociale veiligheid één van de belangrijkste aspecten is waarmee rekening gehouden dient te worden.

Naast voornoemde zaken staat duurzaamheid tegenwoordig hoog op de agenda. Noemenswaardig is dan ook de prijs die P+R Enderby heeft gekregen. De P+R kreeg een prestigieuze duurzaamheidsprijs van East Midlands regio (Leicestershire County Council, 2009b). Bij de aanleg van P+R Enderby is er gekozen voor duurzame innovaties zoals een speciaal drainage systeem voor het parkeergebied. Zo wordt regenwater opgevangen in opslagtanks, welke weer water afgeven aan een wateropvang gebied. Dit gebied dient ter preventie voor overstromingen en creëert bovendien nieuwe mogelijkheden voor speciale leefgebieden (EH Smith, 2010). Daarnaast is er een wachtruimte gebouwd die een lage energieconsumptie kent en waar gebruik gemaakt wordt van geothermische energie. Zo wordt er 15 procent energie bespaard, terwijl ook de CO2 uitstoot afneemt. Tot slot gaat de verlichting uit zodra de laatste bus geweest is (Leicestershire County Council, 2009b).

Vrijwel alle onderzochte casussen richten zich in het bijzonder op het woon- werkverkeer en in het algemeen op dagjesmensen, behalve in Chester. Bij de andere voorzieningen zijn er in de weekenden en na de spits speciale acties om aantrekkelijk te zijn voor onder andere het winkelende publiek. De match tussen het maatschappelijke doel en de doelgroep is in deze van belang.

Tot slot worden op wedstrijddagen van rugbyclub Leicester Tigers de supporters opgeroepen om gebruik te maken van de P+R Enderby voorziening. Hierdoor hoopt men deels de parkeerproblemen rondom het stadion op te lossen en de congestie op wedstrijddagen, te verminderen (Leicester Tigers, 2010).

4.4 Conclusies casussen

In het inleidende hoofdstuk kwam naar voren dat een P+R zou moeten voldoen aan een viertal criteria betreffende de locatie, het OV, het transferium zelf en overige zaken zoals flankerend beleid. Uit bovenstaande casussen kwamen een aantal zaken naar voren die teruggekoppeld kunnen worden naar deze criteria, zoals de busfrequentie en zaken omtrent de



Figuur 4.8 De P+R bij Enderby (Bron: Leicester Council, 2010)

sociale veiligheid. Bovendien blijkt uit theorieën dat er een aantal primaire behoeften zijn vanuit de gebruiker. Zijn die niet in orde dan zou de gebruiker weg moeten blijven, zijn die behoeften in orde dan zou er gebruik gemaakt worden van de overstapplaats.

Kwaliteit van de P+R voorziening

De belangrijkste factor is de veiligheid op en rondom de P+R voorziening. In alle casussen wordt hiermee rekening gehouden. De belangrijkste voorziening is de camerabewaking die overal present is. In Engeland is er tevens een beheerder aanwezig. Waarschijnlijk wordt



vanuit financieel oogpunt dit nagelaten in Nederland. Wel moet gezegd worden dat bij 't Schouw later in het stadium McDonalds betrokken is bij het transferium en tegenwoordig de taak op zich neemt als bewaker en beheerder van het transferium. In het geval van Barneveld Noord is het transferium alleen toegankelijk voor gebruikers met een parkeerkaartje of mensen die met de auto komen. Voor het overige publiek is het in principe niet toegankelijk. Tot slot is gebleken dat er nog een ander aspect toegevoegd kan worden aan het conceptuele model en dat is de overzichtelijkheid van een P+R terrein. Dit kan bijdragen aan het gevoel van veiligheid en het gebruiksgemak. Afbeelding 4.8 toont de overzichtelijkheid van P+R Enderby.

Kwaliteit van het aansluitende OV

Naast veiligheid is de betrouwbaarheid van het aansluitende OV een belangrijk onderdeel. Mensen willen niet lang wachten en graag weten waar ze aan toe zijn, een bus moet niet ineens uitvallen en een hoge frequentie is van belang. Dit zodat de reiziger de zekerheid heeft op tijd te komen op de bestemming. Daartoe is onder andere betrouwbare reisinformatie nodig. Een hoge frequentie betekent dat er snel verder gereisd kan worden en er bij een eventuele vertraging met de auto geen zorgen hoeven te zijn dat de aansluiting wordt gemist. Een goed voorbeeld van informatievoorziening is het informatiebord voor transferium Barneveld Noord. Dat laat de actuele reistijden zien, wanneer dat niet betrouwbaar is zullen overstappers de volgende keer goed overwegen om de overstap te maken. Verder is op de locaties zelf de dienstregeling aanwezig en kan er op de websites, behalve die van 't Schouw informatie ingewonnen worden over de dienstregeling.

Naast de twee pijlers veiligheid en betrouwbaarheid, die als randvoorwaarden aangemerkt kunnen worden, is de snelheid van het aansluitende OV van belang. Reistijd is een dissatisfier. In de gevallen waar de bus dienst doet als aansluitend OV, Chester, Leicester en 't Schouw, zijn maatregelen genomen om de verplaatsingstijdsfactor zo dicht mogelijk bij 1,0 te krijgen of zelfs eronder. VRI's zorgen ervoor dat de bus voorrang krijgt ten opzichte van de auto. Daarnaast zijn er stukken die alleen toegankelijk zijn voor de bus. Bovendien ligt de frequentie hoger gedurende de piekuren.

P+R Barneveld Noord is in dezen een apart geval. Het aansluitende OV is de trein. Er zijn geen speciale maatregelen genomen, behoudens dat sinds de exploitatie van de lijn in handen is gekomen van Connexxion en dus niet meer geëxploiteerd wordt door de NS er vier treinen per uur zijn gaan rijden naar Amersfoort. Voorts rijden er nog twee per uur naar Ede-Wageningen.

Geconcludeerd kan worden dat het met betrekking tot de snelheid van het aansluitende OV in de spits wel goed zit, maar dat er buiten de spits een minder concurrerende positie is betreffende de verplaatsingstijdsfactor.

Evenals reistijd is het gemak een dissatisfier. Gezien de frequentie van het aansluitende OV is het in alle casussen prima voor elkaar, alleen bij Barneveld Noord is de frequentie lager, maar is het comfort wel hoger doordat er gereisd wordt met de trein. Tijdens de spits ligt de frequentie vaak hoger, om aan de wens van de gebruiker te voldoen. Zodoende hoeft de overstapper niet op een vast tijdstip van huis. Bovendien wordt degene niet beperkt in zijn of haar keuzevrijheid.

Door het gebruik van een pendelbus in Groot-Brittannië wordt er zorggedragen dat er in principe altijd een zitplaats is. In het geval van 't Schouw is deze kans kleiner doordat deze een ander startpunt heeft dan het transferium.



Tot slot zijn er de satisfiers comfort en beleving. Beiden spelen een rol in de ketenverplaatsing. Hierdoor moet de automobilist blijvend gebruik maken van het overstappunt. 't Schouw heeft met de McDonalds een goede troef in handen. Er kan snel een hamburger gehaald worden voordat de bus komt. Bovendien wordt zo het verblijf veraangenaamd. In Leicester is er een bus met Internetverbinding, zijn er bluetooth acties en een comfortabele wachtruimte. Zo kan er in de bus doorgewerkt worden of kan nog snel even het laatste nieuws doorgenomen worden. Dit draagt bij aan een positieve beleving. Zo is er op de Valleilijn ook draadloos Internet aanwezig en is er een speciale stiltecoupe en een dance coupe voor de jongeren. Verder is er bij het ontwerp van Barneveld Noord aandacht geschonken aan de vormgeving van het transferium. Hierdoor, zie afbeelding 4.3, wordt er op een letterlijke wijze uitdrukking gegeven aan de routing van de transferiumgebruiker. Tot slot wordt alleen in Leicester de bus gepromoot als duurzaam. Bij alle andere casussen is dit niet het geval.

Kenmerken bestemming en overige criteria

Uit alle cases kwam naar voren dat er aandacht is voor flankerend beleid. De nadruk ligt vooral op het hanteren van verschillende parkeertarieven. Vaak afhankelijk van de locatie. Zo dient in de meeste gevallen in het centrum meer betaald te worden voor parkeren dan buiten het centrum.

Verder viel op dat het gebruik van de P+R de laatste jaren steeds populairder is geworden. De bezettingsgraad neemt over het algemeen toe. Tot slot is gebleken in het geval van transferium Leiden 't Schouw meer dan de helft van de gebruikers geattendeerd is op de mogelijkheid daar over te stappen door bewegwijzering en route-informatie.

Resumé

Tot slot blijkt uit de analyse van de verschillende casussen dat er aan de kritische randvoorwaarden veiligheid en betrouwbaarheid wordt voldaan als het over de P+R voorzieningen gaat. Omtrent de veiligheid en betrouwbaarheid van het aansluitende OV is veelal weinig bekend. Hier kan dus ook niet over geoordeeld worden.

In bijna alle casussen zijn maatregelen getroffen om ervoor te zorgen dat de reis soepel en snel verloopt. In het geval van Leicester en Barneveld Noord is er ruimschoots aandacht besteed aan het comfort en de beleving van de P+R en het aansluitende vervoer.

Gegevens met betrekking tot aantallen gebruikers laten zien dat het veelal een tijd duurt voordat een P+R aan zijn capaciteit komt. Automobilisten moeten overgehaald worden en hiervoor is een goede marketing campagne nodig. Dat is een belangrijk punt dat meegenomen dient te worden na de aanleg van nieuwe P+R voorzieningen.



5 De P+R gebruiker centraal

‘Het OV gaat van de plaats waar je niet bent naar de plaats waar je niet wilt zijn’

Bovenstaand gezegde is welbekend. Het geeft tevens aan dat er niet naar de wensen van de reiziger gekeken werd. Werd, omdat tegenwoordig er steeds meer aandacht is voor wat de reiziger nu wil. Zodra men weet wat die wil kan men daarop inspelen en is de kans groter dat iets succesvol zal zijn. In hoofdstuk 2 werd aangegeven waaraan een P+R voorziening moet voldoen wil het aantrekkelijk zijn om over te stappen voor de automobilist. De kwaliteit van de P+R voorziening en het aansluitende OV moet voldoende zijn en dan zijn er nog kenmerken van de bestemming en overige criteria die een rol spelen.

Wanneer aan deze zaken voldaan wordt zou in principe een P+R voorziening aantrekkelijk moeten zijn. Maar voor welke gebruiker? Hoewel het aanlokkelijk is om te denken dat een goede locatie en goede voorzieningen enzovoort voldoende zijn om de automobilist over te halen om gebruik te maken van een P+R voorziening speelt er meer. In dit hoofdstuk staat daarom de gebruiker centraal.

Paragraaf 5.1 zal eerst de achtergrond van de van P+R Haren en dan haar gebruikers beschrijven. Hierna zal in meer detail ingegaan worden op de waardering van de voorziening P+R Haren in paragraaf 5.2 en de wensen en voorwaarden van de gebruiker in paragraaf 5.3. Dit zal behandeld worden volgens het toetsingskader uit hoofdstuk 2. Uiteindelijk zal dit leiden tot de conclusies in paragraaf 5.4.

5.1 Achtergrond P+R Haren

P+R Haren ligt ten zuiden van de stad Groningen. Het is gelegen aan afslag 28 van de A28. Het terrein is nog niet lang open, maar het is wel een succes. Het terrein staat namelijk elke dag wel vol. Er is overleg gaande om het terrein uit te breiden. De focus van P+R Haren ligt op het woon-werk verkeer, maar in de weekenden ook op het winkelende publiek.

De kwaliteit van P+R Haren zal aan de hand van de treden in het conceptueel model beschreven worden te beginnen met het terrein, op basis van veldwerk.



Figuur 5.1 Locatie P+R Haren (Bron: Gemeente Groningen, 2010)

Kwaliteit van de P+R voorziening

Veiligheid en betrouwbaarheid:

- Het terrein ligt in de bebouwde omgeving, hierdoor is er een soort van sociale controle. Verder is er geen toezichthouder of camerabewaking. Het terrein is daarentegen wel verlicht en kent door de mix van woon-werk verkeer en het winkelende publiek een bepaalde levendigheid.



Snelheid en reis:

- Het terrein heeft een capaciteit van 400 parkeerplekken. Het terrein staat bijna altijd vol. De locatie van het terrein draagt hier misschien aan bij. Het is gelijk aan het einde van een afslag en er hoeft niet omgereden te worden. De bus kan van de afrit bijna gelijk de toerit op. Tegenwoordig begint het autoverkeer veelal te stropen voor het terrein, dat is een minpunt.

Gemak:

- Er is een wachtruimte, maar deze is open. Verder is er informatie te vinden over de stops van de pendelbus en de dienstregeling. Daarnaast is er nog een kaartjesautomaat.

Comfort:

- Er is rekening gehouden met mindervaliden en hiervoor zijn speciale parkeerplekken. Aan de fietsers is ook gedacht en er zijn een aantal rekken.

Beleving:

- Hierover is niks bekend.

De kwaliteit van het aansluitende vervoer

Veiligheid en betrouwbaarheid:

- Er is geen camerabewaking aanwezig op de bus. Verder zijn er bepaalde maatregelen genomen om ervoor te zorgen dat wanneer een bus achterloopt op schema stoplichten op groen gaan voor de bus, hierdoor neemt de betrouwbaarheid toe.

Snelheid en reis:

- De bus rijdt elke 10 of 12 minuten, afhankelijk van het tijdstip. Er is een pendeldienst, behalve op zondagen, koopzondagen uitgezonderd. Informatie over de dienstregeling is te vinden op het P+R terrein en in de bus zijn schermen met daarop de stops en aankomsttijd. Een kaartje kost €3 voor maximaal vijf personen. Dit is een retourtje. Daarnaast zijn er abonnementen te koop (Gemeente Groningen, 2010).

Gemak:

- De bus rijdt langs de belangrijkste bestemmingen van de doelgroepen. Door de frequentie is er bijna altijd een zitplaats voor iedereen. De bussen zijn ook geschikt voor mindervaliden.

Comfort:

- Veiligheid staat voorop bij Qbuzz en daar past een veilige rijstijl bij en de chauffeur helpt altijd indien nodig volgens de website van Qbuzz (2008).

Beleving:

- De bussen voldoen volgens de OV-vervoerder aan de strengste milieunormen (Qbuzz, 2008).



Kenmerken bestemming en overige criteria

De gemeente Groningen voert een restrictief parkeerbeleid. Dit houdt in dat het parkeren in het centrum duurder is. Naarmate men verder van het centrum parkeert wordt het parkeren duurder. Zodoende wil men de binnenstad ontlasten. De huidige P+R voorzieningen voldoen en daarom is men druk bezig met de aanleg van onder andere transferium Hoogkerk.

5.1.1 Steekproefbeschrijving P+R Haren

In tabel 5.1 is een overzicht te vinden van aantal persoonlijke kenmerken van de groep respondenten. Wat meteen opvalt, is het relatief grote aandeel vrouwen. Dit kan te maken hebben met de geneigdheid tot het invullen van een enquête of met de bestemming van de meeste gebruikers, het UMCG. Het UMCG stimuleert het gebruik onder de werknemers en tweederde van de werknemers is van het vrouwelijke geslacht. Uit eerdere onderzoeken blijkt echter dat het niet ongevoel is dat er geen balans is tussen het geslacht (De Wit, 1993; Monzón, 2001).

Ongeveer de helft van de respondenten heeft kinderen en woont samen of is getrouwd. Hier heeft wellicht de leeftijd mee te maken, meer dan driekwart van de geënquêteerden is ouder dan 30 jaar. En meer dan 75 procent werkt. Dit zou ook kunnen samenhangen met de leeftijd.

In tabel 5.1 is waar te nemen dat de grootste groep meer dan 25 000 euro bruto per jaar verdient. Dit heeft wellicht te maken met de levensfase waarin de respondenten zich bevinden en het feit dat meer dan driekwart werkt.

Tot slot reist bijna 90 procent van de gebruikers van P+R Haren met de eigen auto. Hieruit valt op te maken dat er weinig zakelijke reizigers zijn, omdat die groep vaak een leaseauto rijdt.



Kenmerk	
Geslacht	<ul style="list-style-type: none"> • Vrouw: 72,4 % • Man: 27,6 %
Opleiding	<ul style="list-style-type: none"> • HBO of WO: 50,6 % • MBO of lager: 43,7 % • Anders: 5,7 %
Levensfase	<ul style="list-style-type: none"> • Werkend: 77,3 % • Studerend: 10,2% • VUT/Gepensioneerd: 6,8 % • Huisman/vrouw: 2,3 % • Anders: 3,4 %
Type auto	<ul style="list-style-type: none"> • Eigen auto: 87,5 % • Lease auto: 1,1 % • Geleend: 1,1 % • Anders: 10,2 %
Gezinssituatie	<ul style="list-style-type: none"> • Samenwonend/gehuwd met kinderen: 46 % • Samenwonend/gehuwd zonder kinderen: 27,6 % • Alleenwonend: 26,4 %
Leeftijd in categorieën	<ul style="list-style-type: none"> • 1940-1950: 17,4 % • 1951-1960: 23,3 % • 1961-1970: 23,3 % • 1971-1980: 20,9 % • 1981-1990: 12,8 % • 1991-2000: 2,3 %
Hoogte bruto inkomen per jaar	<ul style="list-style-type: none"> • Minder dan € 25 000: 20,5 % • Tussen € 25 000 en € 40 000: 36,4 % • Tussen € 40 000 en € 75 000: 17,1 % • Geen antwoord: 26,1 %

Tabel 5.1 Kenmerken steekproef

5.1.2 Kenmerken met betrekking tot de reis

Bijna viervijfde van de reizigers reist met zijn tweeën of alleen, zie ook tabel 5.2. De helft hiervan begint de reis in Haren. In dit verband is het wellicht te verklaren dat er 10 procent met de fiets komt. Bij het vertrekpunt dient wel aangetekend te worden dat veel mensen waarschijnlijk dachten dat het vertrekpunt het punt was waar ze de enquête invulden, het P+R terrein te Haren, en dat de herkomst hierdoor een vertekend beeld geeft.

De reis vanaf P+R Haren gaat in bijna eenderde van de gevallen naar het UMCG, terwijl iets meer dan de helft aangaf naar Groningen te gaan en dit zou ook het UMCG kunnen zijn. Het gegeven dat relatief veel mensen naar het UMCG gaan kan te maken hebben met het feit dat er geënuquëteerd is op werkdagen. Het voornaamste reismotief die gegeven werd was dat de reis gemaakt werd vanwege woon/werkverkeer en het UMCG is één van de grootste werkgevers in Groningen.



Rond de 10 procent gaat naar Groningen om te winkelen. Wellicht dat dit nog hoger kan uitvallen in de toekomst gezien het feit dat er veel klachten waren van de mensen die later dan 9 uur komen over de capaciteit van de voorziening. Vaak staat P+R Haren dan al vol. Ondanks deze klacht komen de meeste gebruikers weer terug naar P+R Haren. Ruim meer dan de helft maakt altijd gebruik van P+R Haren indien dezelfde reis wordt gemaakt als ten tijde van de enquête en in meer dan de helft van de gevallen is dat twee tot vier keer per maand. En tweederde gebruikt P+R Haren al langer dan een jaar. In totaal maakt rond de 90 procent al meer dan zes maanden gebruik van de voorziening. Dit betekent dat het een succes is sinds het in 2008 open is gegaan en mensen over het algemeen tevreden zijn. In paragraaf 5.5 hierover meer.

De oorzaken voor het succesvol zijn van P+R Haren kunnen liggen aan onvoldoende parkeerplekken en/of te hoge parkeertarieven op de eindbestemming. Meer dan de helft geeft aan dat de reden voor de reis daardoor bepaald is. Hierbij kan het geholpen hebben dat men op de hoogte is gebracht van het bestaan van P+R Haren door bekenden; in ongeveer eenderde van de gevallen kent men P+R Haren hierdoor. Het werk zorgt ook voor de nodige promotie, hoewel bijna een kwart P+R Haren kent door de media.

Zou P+R Haren er niet geweest zijn dan zou meer dan de helft de gehele rit met de auto of de motor gemaakt hebben. P+R Haren ontrekt echter ook mensen aan het OV, want ongeveer een kwart van de respondenten zou de gehele reis met het OV maken mocht P+R Haren er niet zijn, het zogenaamde substitutie-effect.

Tot slot is nog gevraagd of men eerder bereid is over te stappen bij P+R De Punt in plaats van bij P+R Haren. Iets meer dan de helft van de geënquêteerden heeft deze vraag beantwoord. Van deze groep gaf rond de dertig procent een positief antwoord. Desondanks was meer dan de helft niet van plan eerder over te stappen als die mogelijkheid er was. De redenen hiervoor waren dat het uit de route zou liggen, het niet sneller is en hiermee samenhangend er nog geen fileproblemen ervaren worden voor P+R Haren. Daarnaast is er nog een groep die twijfelt. Deze groep geeft aan dat de overstap onder andere afhangt van de kosten van de reis. Ze vragen zich ook af of de bus bij dezelfde haltes halteert als de bus die P+R Haren bedient. Waarschijnlijk maakt die groep mensen juist gebruik van P+R Haren vanwege bestemmingen die de pendelbus aandoet.



Kenmerk	
Hoe kent men P+R Haren?	<ul style="list-style-type: none"> • Gehoord van bekenden: 37,4 % • Media: 24,2 % • Werk: 22 % • Route-informatie langs de weg: 14,3 % • Reisplanner: 2,2%
Hoe zou de reis zonder P+R Haren gemaakt worden?	<ul style="list-style-type: none"> • Geheel met de auto of motor: 57,3 % • Geheel met het OV: 24,7 % • Zou deze reis niet maken: 1,1 % • Anders: 16,9 %
Wanneer is P+R Haren voor het eerst gebruikt?	<ul style="list-style-type: none"> • Langer dan 1 jaar geleden: 67 % • Langer dan 6 maanden geleden: 23,1 % • Minder dan 6 maanden geleden: 9,9 %
Hoeveel personen maakten de reis?	<ul style="list-style-type: none"> • 1 persoon: 70,3 % • 2 personen: 18,7 % • 3 personen: 6,6 % • 4 personen: 3,3 % • 5 personen: 1,1 %
Wordt P+R Haren altijd gebruikt voor deze reis?	<ul style="list-style-type: none"> • Ja, altijd: 62,2 % • Meestal wel: 24,4 % • Af en toe: 11,1 % • Nee, dit is de eerste keer: 2,2 %
Wat is de reden voor de reis?	<ul style="list-style-type: none"> • Parkeergelegenheid eindbestemming onvoldoende: 34,1 % • Parkeertarieven eindbestemming te hoog: 29,7 % • Reis via P+R Haren is sneller: 13,2 % • Vermijden van file: 11 % • OV vanaf vertrekpunt is onvoldoende: 4,4 % • Activiteit bij/op het P+R terrein: 1,1 % • Ander: 6,6 %
Wat is het reismotief?	<ul style="list-style-type: none"> • Woon/werkverkeer: 74,7 % • Winkelen: 11 % • Zakelijke reis: 5,5 % • Familiebezoek: 4,4 % • Uitgaan/evenementen: 2,2 % • Andere: 2,2 %
Hoe vaak wordt gebruik gemaakt van P+R Haren?	<ul style="list-style-type: none"> • Gemiddeld 2 tot 4 keer per maand: 59,3 % • Gemiddeld 2 tot 4 keer per week: 16,5 % • Gemiddeld 1 keer per maand of minder: 16,5 % • Gemiddeld 5 keer per week of vaker: 7,7 %

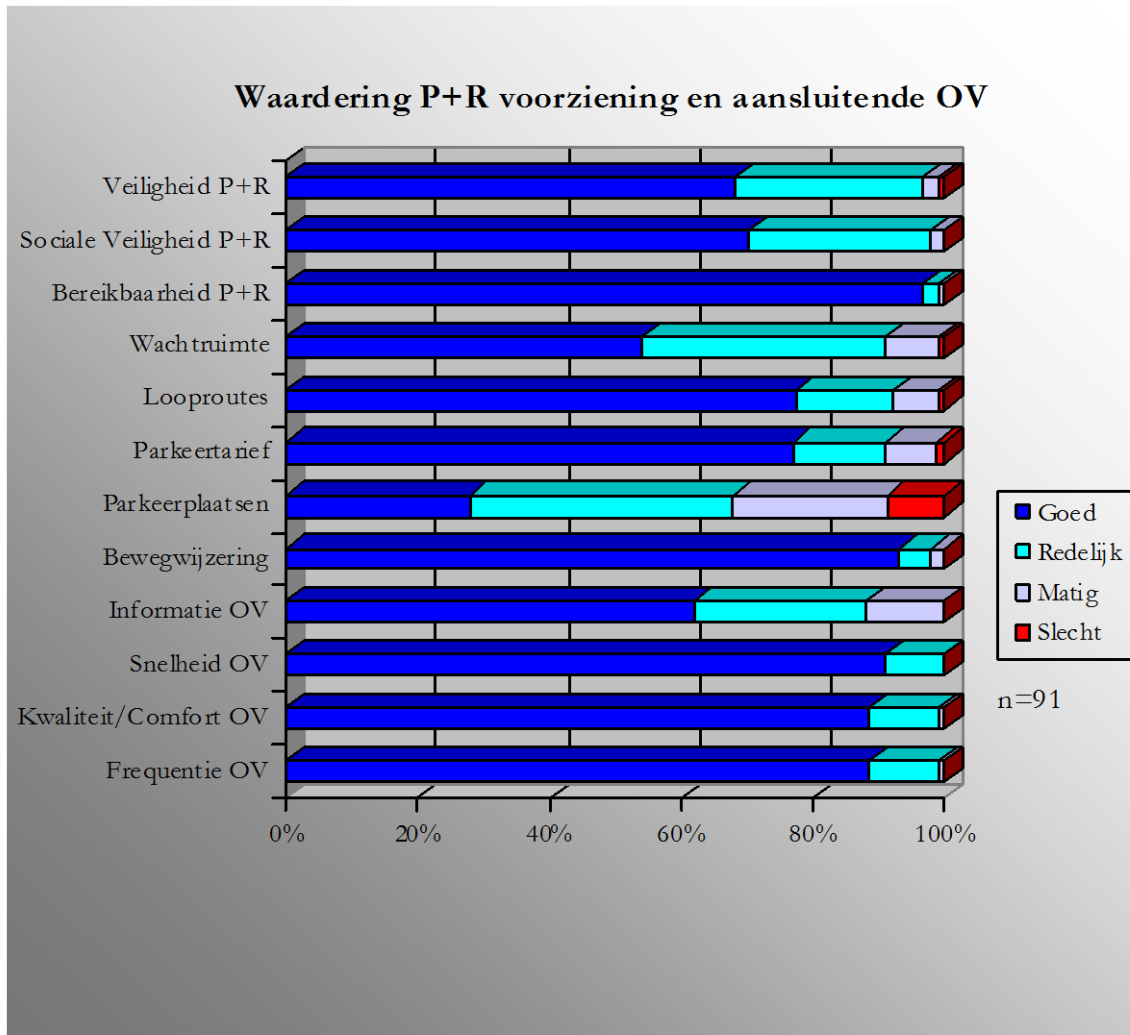
Tabel 5.2 Gebruiker in relatie tot P+R Haren

5.2 Waardering P+R Haren en het aansluitende OV

De huidige waardering voor P+R Haren is groot. De gebruikers geven het terrein gemiddeld een 7,8 als rapportcijfer. De waardering voor het geheel, het terrein plus aansluitend OV, is



bijna net zo hoog, een 7,5. Er is echter ook gekeken naar de waardering van de afzonderlijk onderdelen van het P+R terrein en aansluitende OV. Zo is er onder andere gekeken naar wat men vindt van de bewegwijzering, de waardering voor de veiligheid, comfort van het OV en het aantal parkeerplaatsen. In figuur 5.2 is de waardering voor de afzonderlijke onderdelen weergegeven in percentages. Het belang wat gehecht wordt aan de aanwezigheid van bepaalde voorzieningen is weergegeven in figuur 5.3 en zal behandeld worden in de volgende paragraaf.



Figuur 5.2 Waardering van verschillende kenmerken gerelateerd aan P+R Haren (Bron: bewerking uitkomst enquêtes, 2010)



Kwaliteit van de P+R voorziening

De waardering voor het terrein is hoog met een gemiddeld cijfer van 7,8. Uit figuur 5.2 komt duidelijk naar voren dat de gebruikers in grote mate tevreden zijn met de voorzieningen van het terrein. Er zijn vier kenmerken die opvallen vanwege het relatief kleine aantal mensen die het kenmerk als goed waarderen ten opzichte van de andere kenmerken.

In hoofdstuk 2 werd duidelijk dat *veiligheid* en *betrouwbaarheid* een noodzakelijke randvoorwaarde is. Dit moet op orde zijn. Het P+R terrein in Haren wordt op dit gebied wel gewaardeerd, maar valt uit de toon ten opzichte van de meeste andere kenmerken. Een relatief grote groep, bijna eenderde, beoordeelt de veiligheid als redelijk. De sociale veiligheid wordt door meer dan een kwart beoordeeld als redelijk of zelfs slechter. De grootste groep van de gebruikers noemt beiden dan wel goed, maar duidelijk is dat hier nog aandacht aan geschonken dient te worden. Het verschil tussen sociale veiligheid en veiligheid P+R zit hem erin dat laatstgenoemde betrekking heeft op het terrein zelf en sociale veiligheid te doen heeft met onder andere de levendigheid van een terrein en de directe omgeving.

De tweede trede in de klantwensenpiramide had betrekking op *snellheid* en *reis*. De locatie is een wezenlijk aspect voor het welslagen van een P+R voorziening en uit de enquête is gebleken dat de bereikbaarheid van P+R Haren het meest gewaardeerd wordt. Liefst 96,6% noemt de bereikbaarheid goed. Het terrein ligt dus op een strategische en goede locatie. Eenmaal op het terrein is het zoeken naar een parkeerplaats en dat kost tijd. De gebruikers zijn met name over het aantal parkeerplaatsen en de kwaliteit ervan minder te spreken. Dit komt doordat P+R Haren aan haar capaciteit zit. Een veelgehoorde opmerking is dat het na 9:00 uur moeilijk is een parkeerplek te vinden.

Hierop inhakend, voor het *gemak* van de gebruiker, de mensen missen borden van waar men de auto achtergelaten heeft. Bij terugkomst moet er soms gezocht worden naar waar men de auto nog maar had achtergelaten. Een indeling van het P+R terrein in vakken met nummers zou het gemak kunnen vergroten. Tevens zijn de looproutes een punt van aandacht. Die zijn er niet. Bovendien is men niet helemaal tevreden met de wachtruimte. Waarschijnlijk komt dit doordat het een open wachtruimte is en het gevoelig is voor de meeste verkeersinvloeden.

In zijn algemeenheid kan gezegd worden dat de kwaliteit en generieke kenmerken van P+R Haren in orde zijn en dat komt terug in de waardering van het terrein. Desondanks zou het goed zijn aan de genoemde punten aandacht te schenken en te verbeteren. Met name de snel uitvoerbare zaken zoals het verbeteren van de informatievoorziening en het plaatsen van vakaanduidingen zouden makkelijk uitgevoerd kunnen worden.

Kwaliteit van het aansluitende OV

In zijn algemeenheid kan gezegd worden dat de gebruiker tevreden is met het aansluitende OV. Hoewel de waardering voor het terrein plus aansluitend OV drie tienden lager ligt, een 7,5, dan de waardering voor enkel het terrein. Een verklaring hiervoor is er niet direct. Enkele gehoorde opmerkingen over het OV waren klachten over de buschauffeurs. Volgens sommige respondenten waren die niet altijd vriendelijk. Met name als het ging over het kopen van een kaartje. Dit kan zowel bij een automaat als in de bus, maar niet iedere chauffeur wil dat en stuurt de gebruiker naar de automaat.

Er van uitgaande dat de *veiligheid* en *betrouwbaarheid* van het aansluitende OV in orde zijn, bij de vervoerder staat veiligheid voorop (Qbuzz, 2008), is er uit de enquête wel meer duidelijk geworden over de kenmerken in relatie tot de *reissnellheid*. Ten eerste valt op dat er wat aan te



merken valt op de informatievoorziening over het OV. Deze wordt door meer dan eenderde aangemerkt als redelijk of matig. Grote tevredenheid heerst er echter over de frequentie, snelheid, comfort en kwaliteit van het aansluitende OV. In alle gevallen is rond de 90% van de respondenten tevreden en beoordeelt deze afzonderlijke onderdelen als goed. Om en nabij de 10% waardeert de onderdelen als redelijk.

Ten tweede zorgt een speciale spitsstrook ervoor dat de bus geen last heeft van de file. Het is voor de bus toegestaan tijdens de spits op de vluchtstrook te rijden en er zijn VRIs aanwezig om ervoor te zorgen dat de bus op tijd kan rijden.

Het geboden aansluitende OV lijkt dus goed te voldoen aan de wensen van de reiziger. Verbeteringen dienen gemaakt te worden op het vlak van de informatievoorziening en de klantvriendelijkheid van de chauffeurs. Dit zorgt voor een verbetering van het *comfort* van de reiziger. De overige kenmerken worden gewaardeerd en er moet geprobeerd deze in stand te houden en waar mogelijk te verbeteren als dat mogelijk is.

Kenmerken bestemming en overige criteria

Tijdens het in beeld brengen van de reisachtergrond van de gebruiker werd in meer dan eenderde van de gevallen aangegeven dat er op de uiteindelijke bestemming onvoldoende parkeerplaatsen waren en dat daarom gebruik gemaakt wordt van P+R Haren. Iets minder dan eenderde noemt te hoge parkeertarieven bij de eindbestemming als motief voor de overstap. Dit betekent dat meer dan de helft van de gebruikers redenen heeft om over te stappen die te maken hebben met kenmerken op de bestemming.

De automobilist hoeft geen moeite te doen om de juiste weg te vinden naar P+R Haren. De bewegwijzering naar P+R Haren wordt namelijk uitermate gewaardeerd. Meer dan 90% ervaart die als goed.

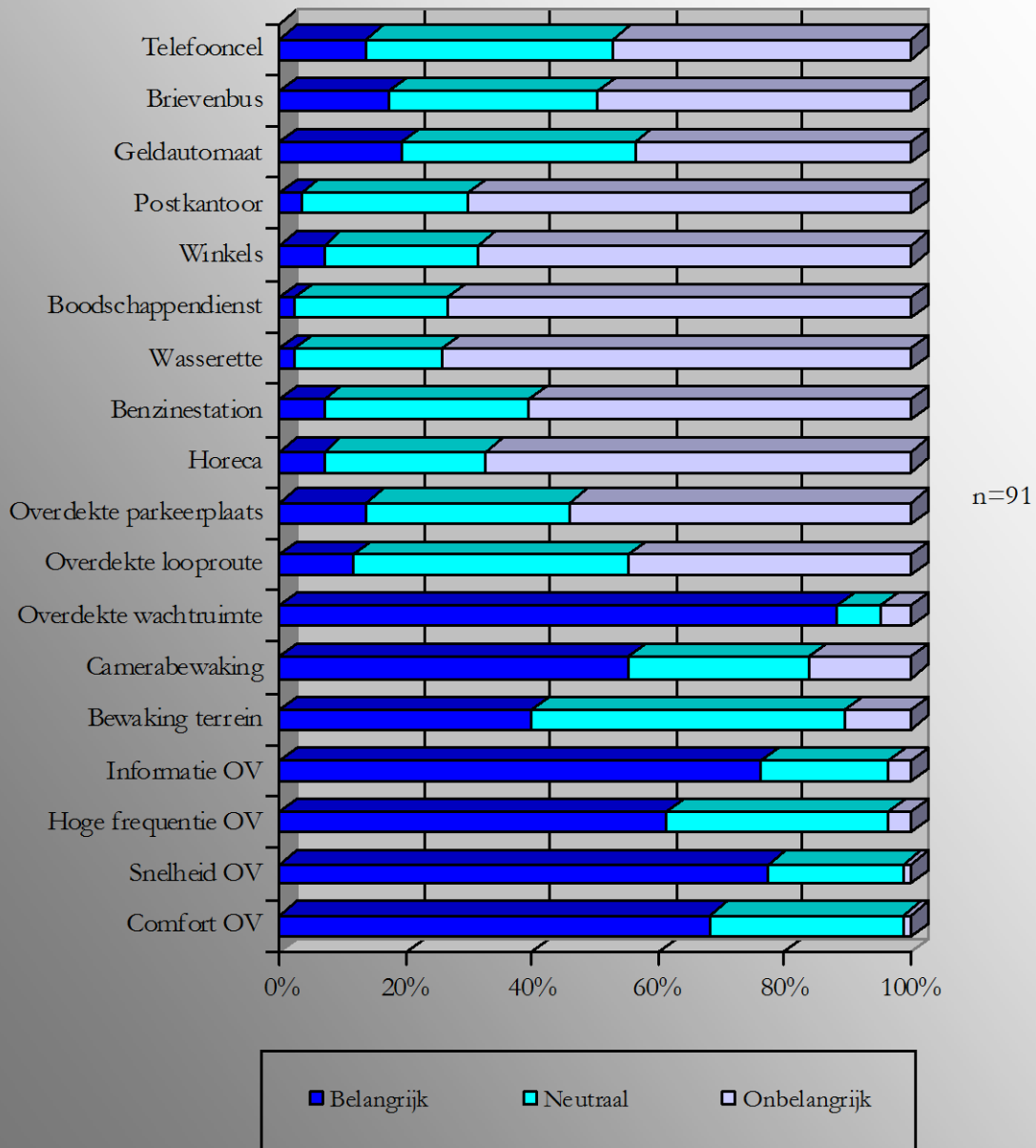
Tot slot valt er nog wat zeggen over het parkeertarief. Een kaartje kost €3 voor een dag waar vijf personen op kunnen reizen. Meer dan driekwart van de geënquêteerden vindt het parkeertarief goed en nog eens bijna 15% vindt het te betalen bedrag redelijk. Het lijkt er dus op dat de positionering tussen OV en auto van de P+R goed is, ook gezien het feit bijna eenderde van de gebruikers de hoge parkeertarieven op de eindbestemming noemt als reden om gebruik te maken van P+R Haren.

5.3 Wensen en voorwaarden gebruikers

Nu is gebleken hoe P+R Haren, het aansluitende OV en de overige zaken beoordeeld worden is het tijd om te kijken naar wat de wensen en voorwaarden van de gebruikers zijn. Is het daadwerkelijk nodig om naast aandacht te schenken aan de looproute, deze ook overdekt te maken? Of wordt er meer belang gehecht aan het comfort van het OV? De geënquêteerden werden gevraagd aan te geven welke voorzieningen zij in relatie tot een P+R belangrijk vinden. Bij elke voorziening kon gekozen worden tussen belangrijk, neutraal en onbelangrijk. In figuur 5.3 is weergegeven welke voorzieningen voor de gebruiker belangrijk zijn en welke voorzieningen minder belangrijk zijn voor de gebruikers van P+R.



Waardering P+R voorziening en aansluitende OV



Figuur 5.3 Belang van verschillende voorzieningen gerelateerd aan P+R (Bron: bewerking uitkomst enquêtes, 2010)



Kwaliteit van de P+R voorziening

Het merendeel van de voorzieningen heeft betrekking op de kwaliteit van de P+R voorziening. De voorzieningen die van doen hebben met de *veiligheid* en *betrouwbaarheid*, bewaking van het terrein en camerabewaking vallen op doordat er een relatief kleine groep is die dit onbelangrijk vindt, respectievelijk 10,2% en 16,1% ten opzichte van de andere voorzieningen die van doen hebben met een P+R terrein. De andere voorzieningen hebben betrekking op het *gemak* en *comfort* van de voorziening.

De meerderheid van de gebruikers vindt het onbelangrijk dat er voorzieningen zijn zoals een overdekte parkeerplaats, een postkantoor, winkels, een boodschappendienst, een wasserette, een benzinstation en horeca. Dit kan wellicht te maken hebben met de wens van de reiziger zo snel mogelijk van A naar B te komen. Ze zien de P+R voorziening puur als overstappunt en niet als verblijfsplaats. De tijd die toch doorgebracht dient te worden op de voorziening, wordt waarschijnlijk liever doorgebracht in een overdekte wachtruimte. Bijna 90% van de respondenten geeft aan een overdekte wachtruimte belangrijk te vinden. Van de aangedragen voorzieningen vindt men dit het belangrijkste. Het feit dat de wachtruimte als éénnaminste gewaardeerd wordt van P+R Haren onderstreept het belang van een goede wachtruimte.

Een overdekte looproute daarentegen is voor iets minder dan de helft onbelangrijk. Iets meer dan tweevijfde staat neutraal tegenover een overdekte looproute. Veel belang hoeft hier dus niet aan gehecht te worden. Het is puur voor het comfort van de gebruiker. Andere voorzieningen zoals een telefooncel, brievenbus en geldautomaat zijn voor meer dan de helft van de geënquêteerden niet onbelangrijk. De geldautomaat is voor sommigen een aanvulling op de bestaande kaartjesautomaat. Die werkt niet altijd en in de bus kan niet betaald worden met de kaart.

Kwaliteit van het aansluitende OV

Wat meteen opvalt in afbeelding 5.3 is dat de voorzieningen die te maken hebben met het aansluitende OV in de top vijf staan van voorzieningen die het belangrijkste gevonden worden. Het belangrijkste wordt de snelheid van het OV gevonden. Meer dan driekwart van de ondervraagde mensen geeft aan dit belangrijk te vinden. Dat aan deze wens voldaan wordt bij P+R Haren blijkt wel uit het feit dat de snelheid van het OV als een na beste gewaardeerd wordt. Meer dan negentiende noemt deze goed.

Hierna wordt de informatievoorziening genoemd als belangrijkste voorziening. Ook hier vindt meer dan driekwart het belangrijk. Voor P+R Haren is dit dus nog een punt van aandacht, omdat dit punt als een van de minste beoordeeld werd. Hierna worden achtereenvolgens het comfort van het OV en een hoge frequentie van het OV belangrijk gevonden.

5.4 Conclusie gebruikers

Wanneer de gebruiker centraal gesteld wordt is de eerste en belangrijkste stap in beeld te krijgen welke gebruiker nu bedoeld wordt. Vandaar dat er eerst een doelstelling geformuleerd dient te worden en daar dient dan een bijpassende doelgroep bijgezocht te worden. Er zijn verschillende doelgroepen die allemaal hun eigen achtergrond hebben en reismotieven. Zoals aangegeven werd heeft een zakelijke reiziger andere wensen en voorwaarden dan een



recreatieve reiziger. Uit de voorgaande paragrafen over de gebruiker van P+R Haren is veel informatie naar voren gekomen, welke nuttig kan zijn voor de mogelijke P+R voorziening bij De Punt. Gelet op de doelstellingen van beiden zijn ze gericht op dezelfde doelgroep, de forens.

Uit een HII (hierarchical information integration) benadering van Bos (2002) komen twee belangrijke zaken naar voren die de piramide van Van Hagen ondersteunen. Bij de kwaliteit van de P+R voorzieningen hebben zaken met betrekking tot veiligheid een grotere invloed dan zaken in relatie tot de reissnelheid en gemak bij het keuzegedrag van de reiziger. Bewaking van de terreinen door camera's draagt hierbij voor een groot deel aan bij (Bos, 2002; Bos et. al, 2004). Uit de enquête is gebleken dat een relatief kleine groep dit onbelangrijk vindt. Minder dan de helft vindt bewaking van het terrein belangrijk, daarentegen vindt meer dan de helft camerabewaking wel belangrijk. Dit heeft misschien te maken met het gevoel van sociale veiligheid die bijna driekwart goed noemt en fysieke bewaking dus onnodig vindt.

Dat juist de snelheid van het OV daarna het belangrijkste wordt gevonden van de aan het aansluitende OV gerelateerde zaken benadrukt dat de Vf-factor zo dicht mogelijk bij 1 moet liggen om te kunnen concurreren met de auto en dat VRIs nodig zijn om dat te kunnen bewerkstelligen. Ongeveer een kwart van de gebruikers maakt gebruik van P+R Haren omdat het reizen sneller gaat en de file vermeden wordt. Dit haakt aan bij het belang dat gehecht wordt aan snel OV.

Bovendien valt op dat men het comfort van het OV belangrijker vindt dan een hoge frequentie van het OV. Dit komt niet overeen met wat de klantwensenpiramide zegt, maar beiden behoren wel tot de dissatisfiers. Uit onderzoek van Bos et. al (2004) bleek al dat men zaken als de garantie van een zitplek en zo min mogelijk overstappen belangrijkere zaken vindt dan een hoge frequentie. Noemenswaardig is verder dat nagenoeg niemand van de gebruikers de kwaliteit van het aansluitende OV onbelangrijk vindt.

Tot slot lijkt het erop dat de bereidheid om een P+R voorziening te gebruiken afhangt van een veelvoud aan factoren. Niet alleen dient de voorziening in orde te zijn, ook de kwaliteit van het aansluitende OV dient goed te zijn. Het aansluitende OV dient met name snel te zijn. Daarnaast spelen factoren mee die te maken hebben met de bestemming. Zoals de prijzen voor het parkeren. Uit de enquête is gebleken dat iets meer dan driekwart van de gebruikers het huidige parkeertarief goed vindt. Al met al lijkt P+R Haren vooral problemen te hebben met de huidige capaciteit. En ligt daar nu een kans voor een P+R bij De Punt? In het volgende hoofdstuk zal casus De Punt behandeld worden.



6 Case P+R De Punt

Vanuit de Provincie Drenthe kwam de vraag of een P+R voorziening bij De Punt haalbaar is en dit onderzoek heeft tot doel in kaart te brengen of en onder welke voorwaarden een P+R voorziening haalbaar is. Nu er in voorgaande hoofdstukken is gekeken naar de theorie over waaraan een succesvolle P+R moet voldoen, casussen uit Nederland en Groot-Brittannië besproken zijn en de gebruiker centraal stond is het nu tijd specifiek naar casus De Punt te kijken. De provincie Drenthe is namelijk voornemens een P+R voorziening aan te leggen bij De Punt. Er wordt onder andere over gesproken in de Omgevingsvisie van de Provincie Drenthe, in het raamwerk RegioRail, maar ook in de Railvisie Drenthe 2040 wordt meermalen De Punt genoemd als punt binnen een netwerk van kansrijke en/of gewenste railverbindingen voor Drenthe.

De vraag van de Provincie Drenthe komt voort uit het gegeven dat op de A28 de laatste jaren in toenemende mate files voorkomen. Uit afbeelding 1.1 kwam naar voren dat de groei van het aantal personen in de toekomst niet snel zal gaan afnemen, maar juist eerder zal toenemen. Uit modelberekeningen wordt ook duidelijk dat de stad Groningen in het bijzonder te maken krijgt met de groei van de regionale mobiliteit. Deze groeit tussen 2004 en 2020 met 40%. Berekend is dat het gebruik van de auto groeit met 34% en het OV-gebruik stijgt met 35% (Project RegioTram, 2009b). Deze mobiliteitsdruk zal ervoor zorgen dat wanneer er niets ondernomen wordt de positie als motor van de economie in gevaar kan komen voor de stad Groningen.

Om de bereikbaarheid te kunnen waarborgen zijn er verschillende mogelijkheden. Zo kan extra infrastructuur ervoor zorgen dat de doorstroming bij sommige punten verbetert. Dit is echter niet overal mogelijk. In de onderzoeksaanleiding werd naar voren gebracht dat de toevoerwegen naar de belangrijke bestemmingen niet vergroot kunnen worden en dat de capaciteit van het aantal parkeerplaatsen in Groningen bijna volledig benut is. Daarom moet er naar alternatieven voor de auto gekeken worden. Één van de mogelijkheden is het aanleggen van overstappunten die voldoen aan de wensen van de gebruiker. Dit mondde uiteindelijk uit in de vraag van de provincie Drenthe of een P+R voorziening bij De Punt haalbaar is.

P+R De Punt zou moeten bijdragen aan het in stand houden van de bereikbaarheid van gehele stedelijke netwerk en Courtz (2010) gaf in zijn interview aan dat *‘De congestie natuurlijk alleen maar plaats vindt bij Groningen, maar voor de provincie Drenthe is het van belang dat Groningen goed bereikbaar is, want de meeste mensen werken in Groningen of hebben een relatie met Groningen’*. Het komt er dus op neer dat de bereikbaarheid voor de mensen met een relatie met Groningen verbeterd dient te worden.

Daarom zal in dit hoofdstuk ingezoomd worden op casus De Punt. In paragraaf 6.1 zal ingegaan worden op de context van het gebied. In paragraaf 6.2 komen vervolgens punten gerelateerd aan De Punt aan bod. De punten komen uit de interviews naar voren. Uiteindelijk mondt dit uit in de conclusies in paragraaf 6.3.

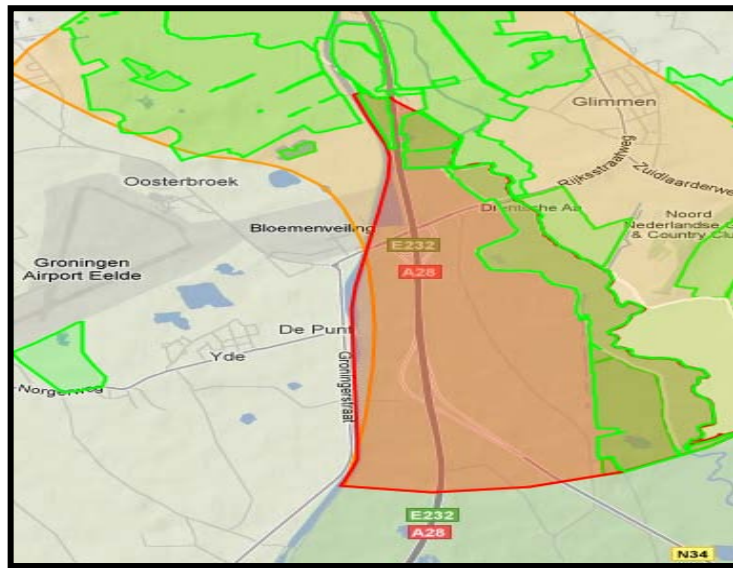


6.1 Context De Punt

De locatiekeuze voor de P+R voorziening zal niet gemakkelijk zijn. Het gebied tussen Groningen en Assen is een gebied met bepaalde natuurlijke waarden. Daarnaast komen er ook nog enkele transportassen samen in het gebied. In deze paragraaf wordt in drie subparagrafen ingegaan op de context van De Punt. Allereerst zullen de gebiedskenmerken aan bod komen, daarna zal ingegaan worden op de systeemsprong die er gemaakt kan worden en tot slot komt knooppunt De Punt nog in de spotlights.

6.1.1 Gebiedskenmerken

Het gebied tussen Groningen en Assen is een gebied met bepaalde natuurlijke waarden. Er wordt geprobeerd deze waarden zo goed mogelijk in stand te houden. Het gebied staat ook wel bekend als de Drentsche Aa. De Drentsche Aa is aangemerkt als een Nationaal Landschap, Nationaal Park, ecologische hoofdstructuur (EHS), natura2000 gebied en tenslotte is er ook nog een gedeelte benoemd als snelwegpanorama. In



Figuur 6.1 Verschillende natuurcontouren (Bron: alterra.nl, 2010)

afbeelding 6.1 is te zien hoe deze gebieden elkaar overlappen in de buurt van De Punt. In afzonderlijke kaartjes worden later de gebieden duidelijker in beeld gebracht.

Wat houdt dit allemaal in? Het gebied is onder andere benoemd als snelwegpanorama. Deze ligt op de overgang van de besloten Hondsrug en de benedenloop van het open beekdal van de Drentsche Aa en ligt dus in het Nationaal Landschap Drentsche Aa. Het doel is om de beleving van het nationaal beek- en esdorpenlandschap Drentsche Aa te behouden (Provincie Drenthe, 2009). In de Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) Ruimte is vastgelegd dat de zichtbaarheid, herkenbaarheid en gebiedskwaliteiten beschermd dienen te worden.

Daarnaast ligt het gebied in de buurt van een natura2000 gebied, zie figuur 6.2 waar een selectie van het gebied is geaccentueerd. Natura2000 gebieden zijn gebieden om het duurzame voortbestaan van de meest bedreigde soorten en habitattypen te verzekeren. Dit op grond van de (Europese) Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn aangewezen. De natuurbeschermingswet van 1998 bevat de spelregels voor een natura2000 gebied.

Bovendien is de Drentsche Aa benoemd als één van de twintig Nationale Landschappen. In figuur 6.3 is te zien hoe het nationale landschap ligt in het gebied rondom De Punt. De

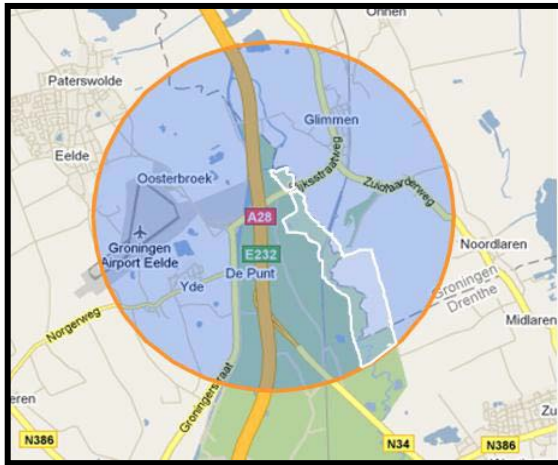
nationale landschappen hebben elk unieke cultuurhistorische en natuurlijke elementen. Samen zouden die het verhaal van het Nederlandse landschap moeten vertellen. Mensen wonen, werken en recreëren gewoon in Nationale landschappen. Ontwikkelingen zijn mogelijk binnen een Nationaal Landschap op het sociaaleconomische vlak, *mits* de bijzondere kwaliteiten van het gebied behouden blijven en waar mogelijk versterkt. Sommige speciale gebieden in een Nationaal Landschap vallen onder extra beschermende maatregelen (Min LNV, 2010).

Vervolgens is nationaal park 'Nationaal beek- en esdorpenlandschap Drentsche Aa' ook één van de nationale parken in Nederland. Zie afbeelding 6.4 voor een deel van de ligging. Deze zijn ingesteld na het maken van een internationale afspraak. Het behouden van grote natuurgebieden, met één of meer belangrijke ecosystemen, is het doel van deze afspraak. Er zijn bepaalde criteria waar een park aan moet voldoen. Zo dient het natuurgebied ten minste duizend hectare groot te zijn met een karakteristiek landschap en bijzondere planten en dieren. Natuurbehoud en – ontwikkeling is het doel van het beheer van een nationaal park. Nationaal beek- en esdorpenlandschap Drentsche Aa heeft een oppervlakte van 10.600 hectare. Het park wordt gekenmerkt door de Drentsche Aa, deze beek zoekt kronkelend zijn weg door het landschap. Door deze beek is het typische Drentse esdorpenlandschap bewaard gebleven (Min LNV, 2010).

Tot slot ligt er nog de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De EHS moet een verbinding van stukken natuur in Nederland zijn. Door nieuwe natuur te ontwikkelen, kan dit met elkaar verbonden worden. Het doel is om zodoende planten over verschillende natuurgebieden te laten verspreiden. Verschillende overheden werken samen bij de realisatie van de EHS. In 1995 heeft Het Rijk in grote lijnen de grenzen van de EHS vastgesteld in het Structuurschema Groene Ruimte. In de Nota Ruimte uit 2004 zijn deze grotendeels netto begrenst. In afbeelding 6.5 is een deel van de EHS in de buurt van De Punt aangegeven. Het Rijk financiert voor een groot deel de aankoop, het beheer en de inrichting van de gebieden in de EHS. De provincies bepalen de gebieden waar het om gaat. Deze worden dan opgenomen in het streekplan of het Provinciaal Omgevingsplan (POP). In de bestemmingsplannen ligt nauwkeurig vast wat de onmogelijkheden en mogelijkheden zijn in een EHS-gebied. Milieubeleid moet ervoor zorgen dat invloeden van nabijgelegen gebieden geen negatieve invloed uitoefenen (Min LNV, 2010).

Desondanks is het gebied beschikbaar voor planologische ontwikkelingen. Het zogenaamde ja mits principe is hier van toepassing (Beemer en Looijman, 2009). Dit houdt in dat een bepaalde ontwikkeling toegestaan is als er aan bepaalde voorwaarden voldaan wordt.





Figuur 6.2 Natura2000 gebied (Bron: Alterra, 2010)



Figuur 6.3 Nationaal landschap (Bron: Alterra, 2010)



Figuur 6.4 Nationaal park (Bron: Alterra, 2010)



Figuur 6.5 Ecologische hoofdstructuur (Bron: Alterra, 2010)

6.1.2 Systemsprong OV

Tegenwoordig staan de files voor Groningen al ten zuiden van Haren. De files staan niet alleen meer bij het Julianaplein, ze staan er ook bij de aansluitingen op de A28. Bij de aansluitingen Haren, Eelde en De Punt komt er meer verkeer de A28 op. Door het in- en

uitvoegen vermindert de snelheid en soms resulteert het in files (Courtz, 2009). Vandaar dat er om de doorstroming te verbeteren maatregelen nodig zijn.

De problemen worden al lang onderkend. De capaciteit op de A28 tussen De Punt en Groningen is in beide richtingen onvoldoende. Niet alleen voor de bereikbaarheid is dit slecht, maar ook vanuit

leefbaarheidsoogpunt (barrièrewerking, geluid, verkeersveiligheid en lucht) is de situatie niet wenselijk (Projectteam netwerkanalyse, 2006).

Het POP Drenthe stelde dat een capaciteitsverruiming en busbaan nodig zijn voor de A28 (Assen-Groningen).

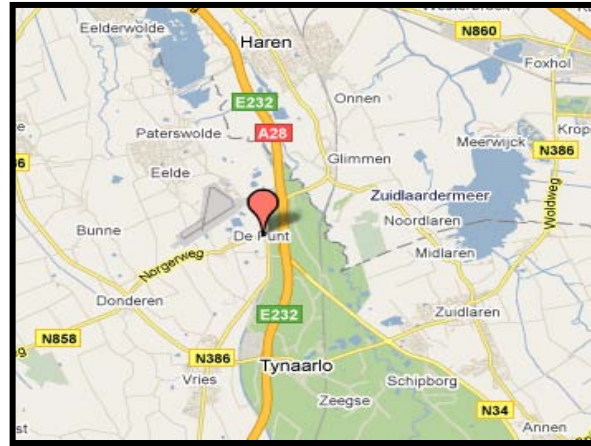
Verder diende het OV gebruik gestimuleerd te worden en daarvoor was het gewenst dat de snelle busverbindingen tussen Assen/Emmen naar Groningen ook kunnen halteren in Tynaarlo, De Punt en Haren. Mede door de beperkte capaciteit van de N34 zijn er alternatieven voor het autogebruik nodig stelde het POP en die dienden maximaal ingezet te worden (Provincie Drenthe, 2004).

Zodoende zijn en worden er langs de hoofdinfrastructuur (A28/N34) P+R voorzieningen gerealiseerd. Deze ontwikkelingen resulteren echter nog niet in de gewenste afname van de verkeersdruk en daarom is een groter overstappunt nodig, waar bovendien hoogwaardig OV aangeboden kan worden. De Punt lijkt hier geschikt voor (voor de locatie zie figuur 6.6).

De Provincie Drenthe (2009) sprak in de conceptversie van de omgevingsvisie al uit dat alleen met een adequaat verkeer- en vervoersysteem de te verwachten economische en demografische groei, en dus meer verkeer, te faciliteren is. Zodoende moet de bereikbaarheid van Assen en Groningen gewaarborgd blijven en van andere belangrijke woon- en werkgebieden. De ambitie van de Provincie is hierbij om het gebruik van het OV zoveel mogelijk te stimuleren.

Bij de keuze voor de locatie van een P+R voorziening is de systemsprong van belang. Dit houdt in dat door het daar mogelijk moet zijn om kwalitatief hoogwaardig vervoer aan te kunnen bieden. Door te kiezen voor een locatie waar dat mogelijk is wordt de automobilist een keuze geboden. De Provincie Drenthe onderschrijft het belang van een sprong en ziet dan het liefste een systemsprong gemaakt worden in het OV. Door de toenemende mobiliteit en verkeersdruk in de kop van Drenthe richting Groningen ziet de Provincie kansen hiertoe bij De Punt. Dit wordt gezien als een goede locatie omdat hier diverse wegen en het spoor samenkomen. Reizigers zouden hier kunnen overstappen van de auto op een ander vervoersmiddel.

Een systemsprong lijkt dus mogelijk bij De Punt. Het is een punt waar verschillende modaliteiten samengebundeld kunnen worden, zodat er een knooppunt ontstaat. Dan is er nog de vraag hoeveel mogelijke gebruikers er zijn. Uit gegevens blijkt dat er elke werkdag 25 000 personenauto's naar Groningen rijden. De overgrote meerderheid (ongeveer 80%) heeft een bestemming in Groningen. In onderstaande tabel zijn de verkeersintensiteiten weergegeven per dag en op basis van twee richtingen. Er zijn dus ongeveer 25 000 auto's die mogelijk gebruik kunnen maken van het knooppunt (Courtz, 2009).



Figuur 6.6 Het zoekgebied van P+R De Punt (Bron: googlemaps.com, 2010)

N34 Zuidlaren – De Punt	15.000 personenauto's/etmaal
A28 Tynaarlo – De Punt	40.000 personenauto's/etmaal
A28 De Punt – Eelde	55.000 personenauto's/etmaal
A28 Eelde – Haren	50.000 personenauto's/etmaal

Tabel 6.1 Verkeersintensiteiten per werkdag in 2008 (beide richtingen) (Bron: Courtz, 2009)

6.1.3 Knooppunt De Punt

De Punt wordt gekenmerkt als een regionaal vervoerknooppunt (Project RegioTram, 2009b). Het samenkomen van de A28, de N34 en het spoor maakt De Punt een interessant knooppunt met een strategische ligging (Provincie Drenthe, 2009).

Zo zijn er momenteel 12 buslijnen die De Punt passeren. Niet allemaal stoppen ze in De Punt, maar de vele buslijnen die De Punt passeren maken De Punt interessant voor een overstappunt. Courtz (2010) van de Provincie Drenthe gaf dit ook aan in zijn interview. Maar zei ook dat het dus niet alleen een P+R hoeft te zijn; het zou ook een busknooppunt kunnen worden. Het gaat er dan in het bijzonder om dat mensen in Zuidlaren op kunnen stappen op een rechtstreekse bus naar Groningen, echter wanneer men naar het Martiniziekenhuis wil is er een overstap nodig op het hoofdstation. Straks zou je echter bij De Punt kunnen overstappen op een bus rechtstreeks naar het Martiniziekenhuis.

De Provincie Drenthe ziet daarnaast een kans in de ontwikkeling van het regiotramnetwerk, sinds door Groningen groen licht is gegeven voor een centrumlijn (Hoofdstation-Zernike). Het Project RegioTram heeft hier ook ideeën voor, vanaf 2020 (Project RegioTram, 2009a). De Railvisie Drenthe 2040 ziet ook kansen in de ontwikkeling van het regiotramnetwerk en er wordt een duidelijke voorkeur uitgesproken voor een tramverbinding tussen Groningen naar Gieten, via De Punt. De verbinding zou deels gebruik maken van bestaand spoor en van de Hondsruglijn. Het idee is dat de bediening door stoptreinen komt te vervallen, waardoor er in Haren extra halten mogelijk zijn. Daarnaast zou de regiotram zorgen voor mogelijkheden tot een optimale bediening van P+R verbindingen met bestemmingen in Groningen (Provincie Drenthe, 2010).

De Punt zou niet alleen bediend moeten worden door de regiotram over bestaand spoor, maar ook de regiotram naar het Martiniziekenhuis dient doorgetrokken te worden via Paterswolde naar Groningen Airport Eelde en De Punt. Dit zou gecombineerd moeten worden met een directe aansluiting van de A28 en N34. Zodoende ontstaat er een multimodaal knooppunt waar een systemsprong mogelijk is. Vanuit De Punt vertrekken dan regiotrams richting het Martiniziekenhuis en richting Euroborg (Provincie Drenthe, 2010).

Het creëren van een knooppunt bij De Punt komt voort uit de effectiviteit van de maatregel (lees: vervoerwaarde), de aansluiting op bestaande ontwikkelingen (Regiotram Groningen, ruimtelijke ontwikkelingen Noord-Drenthe) en de financiële haalbaarheid. De Provincie Drenthe (2010) stelt in de Railvisie:

‘Een fasering van investeringen kan mogelijk worden gevonden in bijvoorbeeld eerst een busbaan en uiteindelijk een trambaan daarop aan te leggen. Het meest kansrijk op korte termijn is de aanleg van de regiotram Groningen - Assen, met daaraan gekoppeld de ontwikkeling van knooppunt De Punt. De vervoerwaarde van deze tramlijn is hoog en er worden grote positieve ruimtelijk-economische effecten (ontwikkeling Airport Groningen - Eelde!) verwacht.’

De strategische ontwikkeling van een gemeenschappelijke visie over knooppunt De Punt dient te gebeuren in samenwerking met het OV-bureau Groningen Drenthe, gemeenten en



de provincie Groningen. Dit als onderdeel van de visie op de regionale doortrekking van de regiotram (Provincie Drenthe, 2010), maar de bus dient zeker niet uitgevlakt te worden.

6.2 Interviews P+R De Punt

Uit de gehouden interviews kwamen verschillende standpunten en ideeën over De Punt naar voren. In deze paragraaf zullen uitspraken met betrekking tot De Punt in perspectief geplaatst worden. Eerder in hoofdstuk 5 werd al gesteld dat eerst de doelstelling(en) van P+R De Punt in beeld gebracht dienen te worden. Hierbij dient dan een gebruikersgroep gezocht te worden. De opdrachtgever, de provincie Drenthe, wil de bereikbaarheid van het gehele stedelijke netwerk in stand houden. Ondanks dat de congestie alleen optreedt bij Groningen is er een belang voor de provincie Drenthe dat Groningen goed bereikbaar is, want de meeste mensen werken in Groningen of hebben een relatie met Groningen. Bij deze doelstelling past de forens, de doelgroep voor P+R De Punt (Courtz, 2010).

Het verbeteren van de leefbaarheid speelt ook mee, maar het belangrijkste onderdeel van het beleid van de provincie Drenthe is de modal shift, eigenlijk modal merge. De provincie wil dat mensen met het OV gaan en niet met de auto, een P+R is hiervoor een middel stelt Courtz (2010) als beleidsmedewerker Verkeer en Vervoer namens de Provincie Drenthe. Om aan de vraag van de reiziger tegemoet te komen dient vervolgens multi-modaal OV beschikbaar te zijn bij de herkomstgebieden, dient de reistijd ten opzichte van de auto niet te lang zijn en dient het OV-systeem en netwerk toegankelijk te zijn (Krygsman, 2004).

Het parkeerbeleid, ingezet door de stad Groningen in de jaren 80, is als een organisch model. Het heeft ervoor gezorgd dat er een markt is voor de overstapper. Mede door afstemming van het parkeerbeleid en het uitgebreide regime maakt dat die markt er is. Hier doet zich ook de mogelijkheid voor, dat wanneer het aansluitende OV goed geregeld is, dit al voor de vorming van de file gedaan kan worden aldus Boersma (2010), programmaleider bereikbaarheid Regio Groningen-Assen. Volgens Boersma (2010) begint de filevorming tussen Zuidlaren en De Punt en Tynaarlo en De Punt. Dat doet zich met name voor bij de aansluitingen. Daarom is er potentieel voor een overstappunt dat bediend zou kunnen worden met de bus (Boersma, 2010). Hierom wordt er gekeken naar de bus op de vluchtstrook vanaf De Punt naar de stad Groningen, zodat de bus langs de file kan rijden en dus tijdswinst boekt ten opzichte van de auto's (Stoker, 2010).

6.2.1 De Punt en de bus

Het idee om van De Punt een busknooppunt te maken, geopperd door Courtz (2010), geniet niet van iedereen de steun. Ondanks de vele lijnen die De Punt passeren zouden die niet allemaal daar moeten halteren. De meeste van de bussen zijn Qliners. De zogenaamde intercity's onder de bus. Die moeten niet overal stoppen aldus Stoker (2010), teamcoördinator ontwikkeling, namens het OV-Bureau Groningen Drenthe want: *'als je die er wilt afhalen, ze rijden nu 100km/u door, betekent dat een toename van de ritduur met 2 á 3 minuten. Als je dat voor al die lijnen optelt, plus het discomfort voor de reizigers die er al inzitten met al die extra rotondes e.d., zeg ik niet doen en dus een aparte P+R lijn aan te leggen'*. Courtz (2010) onderstreept dit belang, maar ziet wel graag dat er verschillende lijnen vertrekken vanaf De Punt. Volgens hem valt of staat de voorziening met hoeveel bestemmingen je aanbiedt vanaf De Punt. Het



zou een soort van overstapmachine kunnen worden. De mensen kunnen van tig herkomstgebieden naar tig bestemmingen. Dat is de kracht van de locatie. Er moet een meerwaarde zijn ten opzichte van P+R Haren.

Daarnaast is eenrichtingsverkeer ongunstig voor de exploitatie. 's Ochtends gaat het grootste gedeelte van de vervoerstromen vanuit de regio naar de stad. In de middag is precies het omgekeerde het geval, dan gaat men vanuit de stad de regio weer in (Project RegioTram, 2009b). Daarentegen geeft de railvisie Drenthe 2040 aan dat wanneer er een knooppunt komt bij De Punt een reorganisatie mogelijk is van het buslijnnennet. Deze reorganisatie zou leiden tot aanzienlijke besparingen in de exploitatie (Provincie Drenthe, 2010).

6.2.2 De Punt en P+R Haren

Als P+R De Punt er komt dan zal dat zijn invloed kunnen hebben op P+R Haren. Dat is dus een punt van aandacht, de positionering ten opzichte van P+R Haren. Nu P+R De Punt nadrukkelijker naar voren is gekomen sinds het raamwerk Regiorail en de railvisie van de provincie Drenthe, is belangrijk te kijken waar de kracht ligt van De Punt, met name in relatie tot Haren (Boersma, 2010). Dit zou afgestemd kunnen worden.

Volgens Visser (2010), beleidsmedewerker van het Parkeerbedrijf Gemeente Groningen, maakt de stad Groningen nog wel eens de fout alleen te kijken naar een object in plaats van het wat breder te trekken. Dus niet alleen naar De Punt te kijken, maar naar de regio en dat afstemmen. Wanneer dit niet gedaan wordt dan zou Haren wel eens overbodig kunnen worden stelt Boersma (2010). Hoewel Haren ook een gevaar kan zijn voor De Punt, omdat het zo ingeburgerd is (Visser, 2010).

In relatie tot De Punt kan Boersma zich een functieverandering van Haren voorstellen. De Punt kan dan ingezet worden voor het woon/werk verkeer en Haren krijgt dan vooral een dagfunctie voor woon/winkel en woon/zakelijk verkeer.

Er gaan ook stemmen op om Haren uit te breiden in plaats van P+R De Punt aan te leggen. Stoker (2010) stelt dat het wellicht beter is om Haren uit te breiden tot 2000 plekken, want als er voor P+R De Punt een speciale pendelbus komt betekent dat bijna een verdubbeling van de exploitatie. De rit voor de pendelbus wordt twee keer zo lang, terwijl er niet veel tegenover staat qua extra inkomsten. P+R De Punt en een verbinding met het spoor geniet ook steun. De provincie Groningen ziet graag ook dat Haren verder uitgebreid wordt. Kamps en Nanninga (2010), respectievelijk teamcoördinator en beleidsmedewerker Natuur en Landschap bij de gemeente Tynaarlo, vragen zich ook af de uitbreiding niet een deel van de oplossing is van het probleem. Is een P+R bij De Punt niet een druppel op een gloeiende plaat? Het opvangen van 1000 auto's heeft een enorme impact op de omgeving stellen ze. Daarnaast vragen ze zich af of de mogelijke locatiekeuze af moet hangen van de verbinding met het spoor, want dan kan er eventueel ook gekeken worden naar Tynaarlo.

Courtz (2010) ziet de afstemming van P+R Haren en De Punt als volgt: Haren als een knooppunt ten dienste van de ontlasting van het centrum en de bediening van het UMCG. De Punt dient de kantoren te bedienen, want die worden niet aangedaan door de bussen die Haren bedienen. Dit zou voor de forens aantrekkelijk moeten zijn.

Tot slot stelt Van Luijpen (2010), senior adviseur KpVV, dat *'overstappunten per definitie niet concurrerend zijn. Ze hebben allen hun eigen specifieke markt. Desalniettemin moet er nagedacht worden over de impact van het ene overstappunt op de andere(n), hoewel het heel moeilijk is op dat gebied een*



toekomstbeeld te maken. Het is maatwerk en zou gezien kunnen worden als een soort van trial and error. Zodoende is dit meer een punt van aandacht, dan dat het planbaar is.'

6.2.3 De Punt en het spoor

De door het trambureau opgestelde programma Regiorail heeft ervoor gezorgd dat OV-projecten een verdiepingsslag hebben gekregen. Ook de relatie met het spoor is een belangrijk aandachtspunt bij de mogelijk P+R voorziening. Stoker (2010) ziet de mogelijkheid voor een alternatief dat zeker kan concurreren met de auto qua betrouwbaarheid en reistijd. De betrouwbaarheid van de bus is namelijk nog niet altijd te waarborgen. Als er een station bij De Punt komt dan zouden er vier treinen zijn die er kunnen stoppen. De twee stoptreinen en dan nog de trein van het nieuwe station Assen-Zuid richting Leeuwarden (Stoker, 2010). Het is daarom nog geen gek alternatief, de trein, stelt Stoker (2010). Er dient echter wel eerst nader onderzocht te worden of de spoorvervoerder er wil stoppen.

Wanneer De Punt daadwerkelijk op het spoor aangesloten wordt, zijn er 20 tot 30 % meer inwoners van Drenthe die binnen 45 minuten hun werklocatie kunnen bereiken in Groningen Europapark. Het centrum en het Zernike is voor ongeveer 5% meer inwoners bereikbaar binnen 45 minuten. Uit deze gegevens blijkt dat een regionet van hoogwaardig openbaar vervoer verbindingen de toegankelijkheid en leefbaarheid van onder andere Groningen verbetert, omdat de stedelijke centra te vol zijn geworden. De bereikbaarheid van de centra per auto is moeilijk in stand te houden, vandaar de inzet op HOV (Provincie Drenthe, 2010).

6.2.4 De Punt en de omgeving

De Punt valt binnen de gemeente Tynaarlo en het ligt vlakbij het Drentsche Aa gebied. De Drentsche Aa is een nationaal landschap, een nationaal park, EHS, natura2000 gebied en ook nog eens een snelwegpanorama. Dit maakt de situatie rondom De Punt complex. De regelgeving voor bijvoorbeeld natura2000 zorgt voor een aantal restricties met betrekking tot ontwikkelingen in en rond de Drentsche Aa.

Daarnaast heeft de gemeente Tynaarlo een landschapsontwikkelingsplan (LOP) opgesteld. Hier staat onder andere in welke richting men op wil met het gebied. Ondanks dit plan en de bestaande regelgeving zijn ontwikkelingen mogelijk die een mogelijke negatieve invloed kunnen hebben. Er is het ja mits principe van op toepassing (Kamps en Nanninga, 2010). Beide stellen dat het: *'bedoeld is als je een ontwikkeling hebt, zorg dan dat die zo goed mogelijk wordt/is ingepast, dat die wat toevoegt aan het landschap. Je kunt altijd iets aanleggen, maar het gaat het ons erom dat het zo goed mogelijk gebeurt.'*

Vanwege de landschappelijke waarden van het gebied rondom De Punt staat niet iedereen gelijk welwillend tegenover een mogelijk P+R. Zo vragen Kamps en Nanninga (2010) zich af wat het nut en de noodzaak is van een P+R daar. Ze missen de discussie daarover. Het gaat namelijk om een kwetsbare plek, zo vindt er onder andere waterwinning plaats. Daarom is het goed in beeld krijgen van de nut en noodzaak van een overstappunt bij De Punt van belang. Deze moeten groot genoeg zijn, maar die wordt dus gemist in de ogen van Kamps



en Nanninga. *Vandaar dat een goed verhaal moet komen hoe je het inricht als men het over het nut en de noodzaak eens is, anders wordt er zo doorheen geschoten* (Kamps en Nanninga, 2010).

De vraag reist dan ook van hoe dient nu omgegaan te worden met plannen met algemeen nut ten opzichte van natuurgebieden? Schrandt (2010), senior projectleider Dienst Landelijk Gebied, geeft aan dat *'er een afweging gemaakt dient te worden tussen de sociaal-economische belangen. Wat is haalbaar en betaalbaar? Dat vindt plaats via toetsing. Zo wordt er eerst gekeken naar functies binnen de begrenzing en wat er nu is wat eventueel invloed heeft op het gebied zelf. Heeft het een significante invloed? Dan moet er afgevraagd worden wat er gedaan kan worden om het af te laten nemen, dan wel te compenseren. Een P+R zou daarom zeer waarschijnlijk aan een natuurbeschermingswettoets onderworpen moeten worden.'*

Uiteindelijk dient er dus rekening gehouden te worden met de plannen die er al liggen en straks ook met het natura2000 beheerplan wat er komt. Duidelijk is in ieder geval dat het beheerplan zal kiezen voor de natuur (Schrandt, 2010). Het nieuwe LOP kijkt echter in dezen in vergelijking tot natura2000 minder naar de (a)-biotische factoren, maar meer naar het visuele en dat is vanuit landschappelijk oogpunt belangrijker en hierdoor dient er in ieder geval rekening gehouden te worden met de landschappelijke inpassing mocht P+R De Punt er komen.

6.2.5 De Punt en de potentiële gebruiker

In hoofdstuk 5 is de gebruiker van P+R Haren in beeld gebracht. Hierbij is onder andere gekeken naar wat belangrijk gevonden wordt in relatie tot de kwaliteit van de P+R voorziening en het aansluitende OV. Tijdens het enquêteren is bovendien gevraagd of men bereid is bij De Punt over te stappen in plaats van bij Haren. Helaas heeft iets meer dan de helft van de geënquêteerden deze vraag beantwoord. Van de groep die de vraag beantwoordt heeft is eenderde geneigd over te stappen bij De Punt, mocht daar een P+R zijn. Echter meer dan de helft geeft aan dat ze niet zouden overstappen bij De Punt.

Verschillende redenen zijn hiervoor aangedragen. Zo zijn er redenen waar niks aan te doen valt zoals dat het uit de route is en niet sneller is. Het laatste hangt deels samen met een andere reden, er zijn nog geen fileproblemen aldus een aantal respondenten. In de toekomst zal dit laatste gaan veranderen volgens Courtz (2009) en zullen de mensen die zeiden dat er nog geen fileproblemen zijn wellicht wel geneigd zijn over te stappen. Tot slot is er nog een groep die twijfelt. De twijfel die er heerst komt mede doordat de kosten van de reis nog onbekend zijn en men niet weet of de bus halteert bij dezelfde haltes als de pendelbus van P+R Haren.

De potentiële doelgroep voor De Punt heeft aangegeven dat met betrekking tot het aansluitende OV, informatie en de snelheid het belangrijkste zijn. Echter het comfort en een hoge frequentie worden ook belangrijk geacht, maar in iets mindere mate (zie figuur 5.3). Het punt van informatievoorziening is niet het lastigste om aan te voldoen. Aan de snelheid, comfort en frequentie wel. De afstand van De Punt naar Groningen is namelijk ongeveer een verdubbeling van de afstand van P+R Haren naar Groningen. Stoker (2010) gaf al aan dat een pendeldienst lastig zou worden vanwege exploitatietechnische redenen, maar ook dat het laten halteren van bijvoorbeeld Interliners bij De Punt ervoor zorgt dat de bestaande ritten kapot worden gemaakt. Het is dus een uitdaging om te gaan voldoen aan de wensen van de potentiële gebruiker.



6.2.6 De Punt en overige zaken

Boersma gaf al aan dat het harmonica-effect begint bij De Punt. Daarom zouden mensen daar al verleid moeten worden om over te stappen. Ze kunnen in de file blijven staan, daardoor zijn ze extra tijd kwijt, maar hoeveel dat is onzeker. De doelgroep van De Punt kent volgens Haenen (2010), adviseur Stedelijke en Regionale mobiliteit DHV, betrouwbaarheid, een snelle en comfortabele overstap en dichtbij de bestemming komen als belangrijkste satisfiers. De file kan bijdragen aan het succes doordat de vertraging onzeker is en als die dat blijft wordt de kans steeds groter dat mensen het eens gaan proberen. Door ze te voorzien van informatie langs de weg analoog aan het bord voor transferium Barneveld Noord, zie figuur 4.3, worden ze geattendeerd op het nut van het gebruik van een P+R voorziening (Courtz, 2010). Haenen (2010) stelt dat dit soort informatiesystemen de toekomst hebben.

Bedreigingen voor De Punt zijn er ook. Zo kan het zijn dat er teveel de nadruk komt te liggen op het feit dat De Punt een overloop is voor Groningen Airport Eelde. Uit recent gepubliceerde plannen van het vliegveld bleek dat er alleen nog kort parkeren op hun eigen terrein voorkomt. De rest is van hun eigen terrein geveegd, zodat daar ontwikkelingen plaats kunnen vinden. Dit kan een bedreiging zijn stelt Courtz (2010) want: 'je gaat een functie die hoort bij een vliegveld verplaatsen naar een locatie die maatschappelijk gevoelig is. Des te groter de inbreuk is, des te groter de kans is dat de P+R er niet komt.'

Tot slot speelt bij het welslagen van De Punt mee hoeveel de gebruiker gaat betalen. De afstand naar Groningen is best groot. Als de reiziger in de auto zit, ziet hij de kosten die gemaakt worden niet. Als de automobilist eerder stopt ziet hij dat als extra kosten; de besparing ziet die in eerste instantie niet (Haenen, 2010).

6.3 Conclusie case studie De Punt

Allereerst kan gesteld worden dat De Punt een lastige opgave is. Zo is er natuurlijk de ligging midden en tussen natuurgebieden, maar doordat De Punt gekenmerkt kan worden als vervoerknooppunt door het samenkomen van bijvoorbeeld het spoor en de A28 en N34 liggen er ook mogelijkheden voor een systeemsporang.

In de verschillende paragrafen werd duidelijk dat er sowieso rekening gehouden dient te worden met de verschillende regelgeving omtrent de natuur. Ontwikkelingen zijn mogelijk doordat het ja mits principe van toepassing is, maar duidelijk is geworden dat het niet makkelijk zal worden en er de nodige toetsen uitgevoerd dienen te worden.

Uit de verschillende interviews met experts, maar met name belanghebbende kwamen nog meer aandachtspunten naar voren. Zo biedt het creëren van een knooppunt bij De Punt mogelijkheden om er een overstappunt van te maken voor de bus. Hier zijn al verschillende ideeën over. Er gaan ook stemmen op voor een overstappunt die bediend wordt door de tram. In de railvisie Drenthe 2040 is er nog meer nadruk gekomen op de link tussen De Punt en het spoor.

Daarnaast is er nog de eventuele afstemming tussen Haren en met Groningen Airport Eelde. Volgens Van Luijpen (2010) hebben overstappunten iets van maatwerk. Er moet gekeken worden naar het karakter van de verplaatsing. Hij zegt dan ook: *'Hoe verfijnder je in het systeem zit en hoe lager de bevolkingsdichtheid des te lager de frequentie. Men gaat dan met de auto of de fiets naar de*



bushalte toe. Ze hebben allemaal een eigen plek in het systeem. Daarom is het van belang scherp te krijgen wat je plek is in het systeem.’ Daar dient dus ook naar gekeken naar te worden.

Er dient dus een goede afweging gemaakt te worden. Is het bijvoorbeeld nodig om P+R De Punt aan te leggen terwijl er mogelijkheden zijn om P+R Haren uit te breiden? Zo zou Haren wellicht uitgebreid kunnen worden en van de extra kosten die gepaard zouden gaan van het aanleggen van een P+R bij De Punt zou voor minder geld misschien wel een speciale toerit aangelegd kunnen worden die gebruikers van Haren langs de file geleid. Hiermee wordt waarschijnlijk geld bespaard, maar misschien nog wel belangrijker het landschap bij De Punt wordt niet aangetast. Bovendien is Haren al bekend als overstappunt. Daarnaast zou misschien bij De Punt alleen een busoverstappunt beter zijn. De impact op de natuur zal minder zijn, maar wat uit het onderzoek naar voren kwam is dat de garantie op een zitplaats belangrijk is bij overstappers. Gezien het OV-bureau Groningen Drenthe weinig heil ziet in een speciale pendelbus vanwege exploitatietechnische redenen zou men moeten overstappen op bestaande buslijnen, maar die zitten in de ochtend al vol, dus wordt er niet voldaan aan een belangrijke voorwaarde voor overstappers, garantie op een zitplaats, dus vandaar dat men zich wellicht beter kan richten op een overstappunt speciaal voor de mensen die al gebruik maken van de bus. Hoewel hier rekening gehouden dient te worden met het discomfort voor de passagiers doordat de stop onder andere extra reistijd kost.

Al met al spelen er dus een aantal zaken rondom P+R De Punt. Er dient gekeken te worden naar de beste optie voor het aansluitende OV, naar inpassing in het gebied, afstemming met P+R Haren en overige zaken zoals de relatie tussen De Punt en Groningen Airport Eelde. Voorgaande zal evenals de uitkomsten uit de andere hoofdstukken meegenomen worden in het volgende, concluderende, hoofdstuk. In het laatste hoofdstuk zal gekeken worden of en onder welke voorwaarden een P+R in Noord-Drenthe haalbaar is.



7 Conclusie

Het doel van dit onderzoek was het in beeld krijgen of en onder welke voorwaarden een P+R in Noord-Drenthe, bij De Punt, haalbaar is. Aan de hand van het beantwoorden van de vragen als wie is de gebruiker, wat zijn de succes- en faalfactoren, wat kunnen we leren van andere voorbeelden en hoe kijken experts tegen P+R aan, kan de conclusie getrokken worden dat het allemaal zo simpel nog niet is. Kan een P+R bij De Punt bijdragen aan een verbetering van de bereikbaarheid in de Regio Groningen-Assen? Het is van belang dat Groningen goed bereikbaar is vanwege de relatie die de mensen in de regio met Groningen hebben. De doelstelling is er in ieder geval. De mogelijke gebruiker is er ook. Door het flankerend beleid in Groningen wordt de automobilist steeds verder richting de rand van de stad geduwd, omdat er niet voldoende parkeerplekken zijn en de tarieven te hoog zijn. Dit samen met de goede locatie en goed ingerichte P+R maken P+R Haren een succes. Door de toename van de mobiliteit en de ondercapaciteit van Haren liggen er wellicht kansen voor een P+R bij De Punt. De filevorming begint al bij de aansluitingen op onder andere de A28. Om een duidelijker beeld te krijgen van de voorwaarden en dergelijke waar een P+R aan moet voldoen om haalbaar te zijn zullen in paragraaf 7.1 de onderzoeksvragen één voor één beantwoord worden. In paragraaf 7.2 zal vervolgens specifiek ingegaan worden op het P+R terrein alvorens in paragraaf 7.3 het aansluitende OV aan bod komt. Tot slot zal in paragraaf 7.4 een aantal aanbevelingen gedaan worden met betrekking tot P+R voorzieningen in het algemeen en P+R De Punt in het bijzonder. Hierna volgt in paragraaf 7.5 nog een kort resumé.

7.1 Beantwoording onderzoeksvragen

Het uiteindelijke doel van het onderzoek was om in beeld te krijgen of en onder welke voorwaarden een P+R in Noord-Drenthe haalbaar is en hier vloeide de hoofdvraag uit voort die als volgt luidt:

- *Waarom moet een P+R voldoen wil het een kans van slagen hebben, oftewel haalbaar zijn?*

Hiertoe zijn een viertal onderzoeksvragen beantwoord. Als eerste de vraag:

- *Wat zijn de succes- en faalfactoren in het algemeen voor een P+R en de kritische succes- en faalfactoren voor de P+R op de voorgenomen locatie in het bijzonder?*

Deze vraag is beantwoord op basis van literatuurstudie. Er zijn vele factoren die ervoor kunnen zorgen dat een P+R succesvol kan zijn, maar ook kunnen zorgen voor een falen ervan. Het conceptuele model in figuur 2.5 vat deze samen. Het belangrijkste is dat de factoren die vallen onder veiligheid en betrouwbaarheid in orde zijn. Dit zijn de kritische randvoorwaarden. Hierna dienen de snelheid en reis in orde te zijn. Alvorens er gekeken dient te worden naar gemakfactoren. Als voorgaande allemaal in orde is komen de factoren in beeld met betrekking tot comfort en beleving. Hiermee kan een nieuwe overstappers aangetrokken worden. Het tweede gedeelte van de vraag wordt deels beantwoord door de antwoorden op de andere onderzoeksvragen. Het antwoord op de eerstvolgende vraag leert ons meer over bestaande P+R voorzieningen in Nederland en het buitenland.



-
- *Wat kan er geleerd worden van bepaalde P+R in het binnenland en het uit buitenland?*

Uit de casestudies kwam naar voren dat een P+R met name een kans van slagen heeft als er sprake is van bereikbaarheidsproblemen. Zo is middels VRI's het mogelijk de Vf-factor in de buurt te krijgen van de auto. Daarnaast is gebleken dat een goed uitgevoerd flankerend beleid, zoals het afstemmen van de parkeertarieven en het parkeren op zich, ook kan bijdragen aan het succes van een P+R. Zo mag er op bepaalde plekken maximaal een uur geparkeerd worden en wordt ervoor gezorgd dat de capaciteit niet overal toereikend is.

Het lijkt erop dat hiermee bevestigd wordt dat wanneer van deze omstandigheden sprake is, de geneigdheid om over te stappen het grootst is. Wanneer die geneigdheid er is komen de P+R voorziening en het aansluitende OV in beeld. Deze moeten ervoor zorgen dat de automobilist de overstap maakt en er gebruik van blijft maken en dus voldoen aan de wensen van de gebruiker. Vandaar dat de volgende onderzoeksvraag beantwoord diende te worden:

- *Wie is de gebruiker P+R Haren en hoe verleid je die tot het gebruik van de P+R?*

Nu speelt natuurlijk de vraag wat wil de gebruiker en wat is nu de juiste afslag naar een succesvolle P+R? De keuzereiziger maakt op basis van verschillende kenmerken van een P+R voorziening, het OV en bestemming een keuze voor een overstap, de gehele reis met de auto of OV. Uit de enquêtes is gebleken dat de mogelijke gebruiker in de meeste gevallen een vrouw is, een werkend persoon is en een eigen auto bezit. Uit eerdere onderzoeken was al naar voren gekomen dat vrouwen relatief vaker gebruik maken van P+R. In relatie tot de kwaliteit van de P+R voorziening en soorten voorzieningen wordt er voornamelijk belang gehecht aan een overdekte wachtruimte en camerabewaking. Met betrekking tot het aansluitende OV, dient de informatievoorziening vooral betrouwbaar en duidelijk zijn, en de snelheid en het comfort in orde te zijn. Daarnaast spelen andere factoren mee die vallen onder externe factoren en kenmerken van de bestemming en overige criteria. Van deze factoren spelen onvoldoende parkeergelegenheid op de eindbestemming en te hoge parkeertarieven op de eindbestemming de grootste rol als motief om een P+R te gebruiken. Een andere belangrijke reden is het vermijden van de file om daardoor sneller bij de bestemming te zijn.

Tot slot is nog de volgende vraag beantwoord om een compleet beeld te krijgen:

- *Welke actoren zijn er en hoe staan die tegenover de voorgenomen P+R in het bijzonder en P+R in het algemeen?*

Uit de interviews met experts en met belanghebbenden bleek dat er in het algemeen positief tegen een overstappunt aangekeken wordt. De experts, die er neutraal in staan, kwamen vooral met ideeën om te komen tot een succesvolle P+R en wat hierbij van belang is. De belanghebbenden keken toch vooral naar de impact, de mogelijkheden en er werd kritischer gekeken naar het zoekgebied. Zo werden er verbanden gelegd met de omgevingskwaliteiten, maar ook met bijvoorbeeld aanwezige voorzieningen in de omgeving. Tevens werd geopperd om P+R Haren uit te breiden in plaats van een nieuw overstappunt aan te leggen.



7.2 Het P+R terrein

Uit eerder onderzoek kwam naar voren dat bij het creëren van een P+R het substitutie-effect optreedt. Mensen die eerst alleen het OV gebruikten, maken nu het eerste gedeelte van de reis met de auto, dit bleek ook al uit de resultaten van de enquêtes die afgenomen waren bij P+R Haren. Dit wordt door Van Luipen (2010) als volgt uitgelegd: *'je krijgt een OV-systeem, met een hele hoge kwaliteit, die trekt mensen aan. En dat nodigt ook mensen uit het eerste stukje met de auto te gaan om die hoog kwalitatieve streng te bereiken. De boosdoener is niet de P+R, maar de onevenwichtige kwaliteit van het OV.'* Daar komt dan nog de extratrip generatie bij. Mensen die voorheen niet naar de bestemming gingen, gaan nu wel. Nu is het de vraag of er door de verbetering van de bereikbaarheid er een nieuwe stroom reizigers bijkomt, is het doel niet deels het stimuleren van de lokale economie? Een deel van die extra reizigers zal als eindbestemming de stad hebben. Daarnaast hoeft het substitutie-effect niet negatief te zijn. Mensen worden geconcentreerd op één plek waardoor het mogelijk is hoogwaardig OV aan te bieden. Mensen gaan juist naar die locatie vanwege de hoge kwaliteit van het OV daar en het is niet te betalen om de frequentie op de dunne lijnen te verhogen. In dat opzicht zit er een systeemfout in het OV.

De Punt zou een plek zijn waar je de mensen concentreert om hoogwaardig OV aan te bieden. Om weer terug te komen op de afslag die genomen dient te worden voor een succesvolle P+R voorziening dienen dus eerst de mensen te komen en te blijven. Hiervoor moet de veiligheid en betrouwbaarheid gegarandeerd zijn. In alle case studies kwam naar voren dat dit in orde is en in Groot-Brittannië is veelal een bewaker op het terrein aanwezig. Daarnaast lijkt camerabewaking tegenwoordig een must. Uit de enquêtes bleek dat een kleine groep dit als onbelangrijk ervaart, doordat het gevoel van veiligheid waarschijnlijk niet hierdoor beïnvloed wordt.

De locatie moet op een locatie liggen die niet zorgt voor een omweg en er moet geen tijdsverlies optreden. Daarnaast dienen er voldoende parkeerplaatsen te zijn. Wellicht dat het verstandig is eerst de P+R kleinschalig te maken, met mogelijkheden tot uitbreiding. Hierdoor lijkt het bovendien eerder een succes. Verder dient er een deugdelijke wachtruimte te zijn. Uit de enquête bleek dit de belangrijkste voorziening. Natuurlijk spelen er meerdere zaken mee die in hoofdstuk 2 aan bod zijn gekomen.

Tot slot speelt de landschappelijke inpassing een grote rol bij De Punt, vanwege het gebied. Hier zal dan zeker ook rekening mee gehouden worden en hier ligt meteen een mogelijkheid het punt duurzaamheid in te passen.

7.3 Het aansluitende OV

Hier ligt met name de uitdaging. De keuze voor de bus dan wel aansluitend OV via het spoor. Wat hier evenals bij de P+R voorziening het belangrijkste is, zijn de veiligheid en betrouwbaarheid van het aansluitende OV. De andere voorwaarden zijn de interoperability en interconnectivity. Zo is duidelijk geworden dat overstappen vermeden dient te worden en daarom moeten er verbindingen komen met de belangrijkste bestemmingen in de stad. Daarnaast dient de frequentie minimaal vier keer per uur te zijn. Een hogere frequentie zou beter zijn, maar door de relatief grote afstand naar Groningen kan dat exploitatietechnisch lastig zijn, omdat er door een relatief extensief gebied gereisd wordt.



Uit de enquête bleek dat van de vier voorzieningen die te maken hebben met het OV, de frequentie het minst belangrijk gevonden werd. Meer waarde wordt er gehecht aan de snelheid van het OV. Middels VRIs en speciale banen zou hiervoor gezorgd kunnen worden bij de bus. Het is goed dat het besef er al is blijkens het idee de spitsstrook vanaf De Punt naar Groningen helemaal beschikbaar te maken voor de bus.

Verder dient de informatievoorziening goed te zijn. Hier ligt weer een kans voor het dynamische verkeersmanagement. Door middel van dynamische reizigersinformatie weet de reiziger beter waar die aan toe is. Er wordt onzekerheid weggenomen.

Tot slot speelt het comfort een belangrijke rol. Allereerst is gebleken dat het hebben van een zitplaats het belangrijkste wordt gevonden, boven andere aan comfort gerelateerde zaken. Dit gezegd hebbende is het niet verstandig De Punt als halte van een buslijn te maken, maar een startpunt. De bussen richting Groningen zitten in de ochtend al vol. Bij De Punt zouden er dan nieuwe reizigers bij komen. Uit onderzoek is gebleken dat de garantie op een zitplaats bij gebruikers van P+R relatief belangrijk is. Verder zorgt een extra stop bij De Punt zorgt voor discomfort voor de reiziger die al in de bus zit; ook qua reistijd gaan die er op achteruit.

7.4 Aanbevelingen

- Voer als eerste een kosten-batenanalyse uit voor De Punt. Wanneer er gekozen wordt voor De Punt komt er nogal wat bij kijken. Is het wellicht goedkoper om een speciale toerit voor P+R Haren aan te leggen en Haren uit te breiden? Hierdoor zullen er tevens minder problemen omtrent de natuur en omgeving ontstaan.
- Het in de markt zetten van een P+R is tegenwoordig een niet te onderschatten element van het succesvol maken van een P+R. Een goede marketingstrategie is hiervoor nodig. Uit de enquête bleek dat ongeveer een kwart van de gebruikers van P+R Haren geattendeerd waren op het bestaan door de media. Daarnaast heeft meer dan de helft weet gekregen van de P+R door mond op mond reclame en via het werk. Dit zou niet gebeurd zijn als de voorziening niet voldeed.
- Er ligt voor De Punt ook een mogelijkheid in het benaderen van bedrijven om hun werknemers er te laten parkeren. Haenen (2010) gaf in zijn interview aan dat: *'hier in Utrecht gebeurt het ook, daar heeft Rijkswaterstaat een contract gesloten. Het is niet het eigenlijke gebruik wat je wilt, maar het kan wel helpen bij de financiering.'* Tevens zijn er hiervoor kansen om aan te haken bij het mobiliteitsmanagement van Groningen, die dit al opgepakt heeft.
- Dat duurzaamheid tegenwoordig een hot item is en gewaardeerd wordt blijkt uit de prestigieuze duurzaamheids prijs die P+R Enderby kreeg. Voor P+R De Punt ligt hierin een kans. Bos (2010) geeft aan dat als er een nieuwe buslijn komt er mogelijkheden zijn om te kijken naar alternatieve brandstoffen voor de bussen en dat er eventueel een tankstation kan komen met alternatieve brandstoffen. Verder zou een elektrisch vulpunt een stimulans kunnen zijn om duurzaamheid te steunen. Hoewel er in het geval van een elektrisch vulpunt wel ergens een verband mee moet zijn (Bos, 2010).
- Het naar voren halen van de regiotram. Dit vanwege de uitgesproken ambitie in de railvisie van de provincie Drenthe De Punt onderdeel te maken van het regiorailnetwerk.
- Zorg voor rechtstreekse verbindingen met de belangrijkste bestemmingsgebieden.



- Zorg voor afstemming met Groningen Airport Eelde. Wellicht kan er samenwerking gezocht worden op het gebied van langparkeren. Eventueel kan er ook samenwerking gezocht worden met andere partijen, zoals gebeurd is bij transferium Leiden 't Schouw met McDonalds.
- In dit kader dient er ook gekeken worden naar de kwaliteiten van het gebied waar P+R De Punt dient te komen. En in welke mate dit afbreuk doet aan die kwaliteiten, gezien de bijzondere plek die ook nog eens multi-modaal is. Er is het spoor, de luchthaven, het kanaal en de wegen. Er is dus een integrale benadering nodig.
- Afstemmen van P+R De Punt en P+R Haren. Zorg ervoor dat ze elkaar aanvullen en niet elkaar gaan beconcurreren. Verder zou De Punt zich vooral kunnen richten op de forens en Haren op de recreatieve en zakelijke bezoeker van de stad Groningen. Uit de enquêtes kwam namelijk naar voren dat de capaciteit vooral rond 09:00 uur al aan het maximum zit, voor de mensen die willen winkelen is dat een afknapper. Die willen nadat ze gewinkeld hebben ook niet alles naar De Punt slepen, dat is alleen maar ongemakkelijk. De forens heeft veelal dat ongemak niet. Het merendeel gebruikt Haren, omdat het sneller is en men niet in de file hoeft te staan. Met de toename van de mobiliteit, zal de file hoogstwaarschijnlijk steeds eerder aanvangen. De Punt ligt er dan voor en Haren er in. Aangezien de problemen zich vooral in de ochtendspits en avondspits voordoen, lijkt Haren daarom ook meer geschikt voor de recreatieve en zakelijke reiziger, die veelal na de spits reizen.
- Zorg voor de McDonaldisering van de P+R. Zodat men weet wat men kan verwachten.
- Eventuele verfijning van het flankerend beleid. Hierdoor kan er meer druk uitgeoefend worden op de automobilist om of aan de rand van de stad te parkeren of eventueel P+R De Punt.
- Dit onderzoek heeft zich gericht op een ideale P+R. Nu dient de verkeerskundige haalbaarheid nog in kaart gebracht te worden door middel van verkeersmodellen.
- Tot slot kan afgevraagd worden of het geld wat gestopt wordt in een P+R in de ontwikkeling, aanleg en exploitatie, niet beter direct in de verbetering van het OV gestopt kan worden. Levert dat misschien meer op?

7.5 Resumé

Een P+R bij De Punt lijkt haalbaar, ook gezien het feit dat de mobiliteitsgroei doorzet. Het zou in afstemming met Haren moeten gebeuren, zodat beiden een deels andere doelgroep bedienen en elkaar niet beconcurreren. Daarnaast moet er nog goed gekeken worden naar welke modaliteit de P+R voorziening gaat bedienen. Deels zal dit afhankelijk zijn van de locatie waar P+R De Punt kan komen. Echter één ding dat sowieso meegenomen dient te worden is de landschappelijke inpassing.

Daarnaast zijn in de verschillende hoofdstukken belangrijke punten naar voren gekomen in relatie tot een P+R voorziening en het aansluitend OV. Elke voorziening heeft dan wel een eigen functie, maar de generieke aspecten dienen in orde te zijn. De Punt richt zich op de forens en uit de enquêtes is gebleken dat die niet specifiek belang hebben aan allerhande comfort- en belevingsvoorzieningen. Wellicht dat P+R Haren wel meer kan doen op dat gebied, zodat het deels een andere doelgroep trekt.

Uiteindelijk zou P+R De Punt een succesvolle voorziening kunnen worden en daardoor een bijdrage kunnen leveren aan de bereikbaarheid van de stad Groningen. Hiertoe dienen wel de zaken die behandeld zijn in de voorgaande hoofdstukken meegenomen te worden. Met



name wat belangrijk gevonden wordt door de gebruiker. Dus niet aanbodgericht denken, maar vraaggericht en de gebruiker centraal stellen. Wanneer aan die voorwaarden voldaan wordt dan zal de beslissing die de automobilist maakt uitvallen in het voordeel van P+R. Natuurlijk afhankelijk van de persoonlijke eigenschappen van de automobilist, zie hiervoor nogmaals figuur 2.5, voor het conceptuele model.

Eerst dient er echter wel de afweging gemaakt te worden of het nodig is om P+R De Punt aan te leggen. Allereerst is het de vraag of de kosten opwegen tegen de baten. Gezien de locatie speelt met name de landschappelijke inpassing een rol en zullen er, mede door de restricties, waarschijnlijk dure oplossingen gezocht te worden om te voldoen aan het ja mits principe zodat de impact op de omgeving gecompenseerd wordt. Vandaar dat er in de conclusie van hoofdstuk 6 de vraag gesteld werd of het niet beter is om P+R Haren uit te breiden en de kosten die bespaard worden te gebruiken voor een speciale toerit.

Tot besluit zou er in aanvulling op dit onderzoek nog verder gekeken kunnen worden naar de ideale value proposition van een P+R. Value proposition houdt in de gebruiker weet wat P+R standaard inhoudt. Uiteraard is er ruimte voor lokale uitwerkingen, maar er dient een bepaalde basis te zijn, opdat mensen niet alleen gebruik maken van hun eigen P+R, maar ook gebruik gaan maken van een P+R elders, omdat ze weten welk gemak het dient en wat het te bieden heeft.



Literatuurlijst:

- Allen, S. (2006), *Just The Ticket*, <http://www.taxationweb.co.uk/tax-articles/vat/just-the-ticket.html> (bezoekt op 17-02-2010)
- Beek van, P., Ingen van, A., Konijnendijk, T. (2008), *De reiziger spreekt*, http://www.dtvconsultants.nl/Portals/0/images/Nieuws/0805%20De%20reiziger%20spreekt_Verkeerskunde%20mei%202008.pdf (bezoekt op 10-03-2010)
- Beek van, P., Konijnendijk T. (2008) *Klantoordelen opnieuw onderzocht en gerubriceerd*, http://www.cvs-congres.nl/cvspdfdocs/cvs08_39.pdf (bezoekt op 23-02-2010)
- Beemer, M., Looijmans, R. (2009), *Negen Nationale Snelwegpanorama's*, http://www.vrominspectie.nl/Images/Negen%20Nationale%20Snelwegpanorama's_tcm293-257812.pdf (bezoekt op 29-03-2010)
- Beynen de Hoog van, P. (2004), *Hoe kiest de keuze reiziger*, <http://www.cvs-congres.nl/cvspdfdocs/cvs0433.pdf> (bezoekt op 15-02-2010)
- Blom, U., Vlaminkx, A. (2001), *Procesevaluatie Landelijk Pilot Transferia*, Den Haag
- Bos, I.D.M. (2002), *Hoe verleid je automobilisten tot het gebruik van P&R?*, Delft: Technische Universiteit Delft
- Bos, I.D.M. (2004), *Changing Seats: A Behavioural Analysis of P&R Use*, Delft: Trail
- Bos, I.D.M., Heijden, van der R.E.C.M., Molin, E.J.E., Timmermans, H.J.P. (2004), *The choice of park and ride facilities: an analysis using a context-dependent hierarchical choice experiment*, <http://www.environmentandplanning.com/epa/fulltext/a36/a36138.pdf> (bezoekt op 12-02-2010)
- Boterman, A.W., Heerikhuisen, M., Rensen, C. (2009), *Kwaliteit van HTM is mensenwerk*, <http://www.railpedia.nl/download/attachments/80282374/HTM+Kwaliteit+van+HTM+is+mensenwerk.pdf?version=1&modificationDate=1252513385000> (bezoekt op 04-03-2010)
- Bovy, P. H. L., Van der Waard, J. and Baanders, A. (1991), *Substitution of travel demand between car and public transport: A discussion of possibilities*, Londen: PTRC Education and research services
- CBS (2009), *Totaaloverzicht motorvoertuigenpark*, Den Haag/Heerlen: CBS Statline
- Cheshire West & Chester Council (2010a), *Chester's Park and Ride*, http://www.cheshirewestandchester.gov.uk/transport_and_roads/parking/park_and_ride.aspx (bezoekt op 17-02-2010)
- Cheshire West & Chester Council (2010b), *Parking in Chester*, http://www.cheshirewestandchester.gov.uk/transport_and_roads/parking/car_parks/parking_in_chester.aspx (bezoekt op 23-02-2010)
- Connexxion (2010), *Transferium Barneveld-Noord*, <http://www.valleilijn.nl/index.php?pid=22> (bezoekt op 23-02-2010)
- CROW/KpVV (2005), *Aan de slag met P+R-beleid*, http://www.kpVV.nl/files_content/kennisbank/Aan%20de%20slag%20met%20P+R%20beleid%20E%20book%20met%20kaft.pdf (bezoekt op 11-12-2009)
- CROW (2009), *Wat is een transferium*, http://www.crow.nl/parkeren/t0_p0_m7_i3701.htm (bezoekt op 7-12-2009)
- De Wit (1991), *Transferia Pragmatisch Opzetten*, *Verkeerskunde* 42 14-15



- DFT (1997), *A new deal for transport better for everyone*,
http://www.dft.gov.uk/adobepdf/187604/A_new_deal_for_transport_be1.pdf
(bezoekt op 17-08-2010)
- DFT (1998), *A New deal for Transport: Better for everyone*,
http://www.dft.gov.uk/adobepdf/187604/A_new_deal_for_transport_be1.pdf
(bezoekt op 1-2-2010)
- DFT (2006), *Bus priority: the way ahead*,
<http://www.dft.gov.uk/pgr/regional/buses/bpf/busprioritythewayahead12/busprioritythewayaheadhtmlve1073?page=26> (bezoekt op 1-2-2010)
- DFT (2010), *Bus-Based Park & Ride*,
<http://www.dft.gov.uk/pgr/roads/tpm/tal/parkingmatters/busbasedparkride>
(bezoekt op 16-02-2010)
- Ecorys AVM (2006), *Parkeren en vastgoedwaarde*,
http://www.kpvv.nl/files_content/kennisbank/20_VPNM%20vastgoedwaarde.pdf
- Ecorys Transport, Grontmij Parkconsult (2003), *Parkeerbeleid is meer dan parkeren*,
http://www.kpvv.nl/files_content/kennisbank/brochure%206.pdf (bezoekt op 03-01-2010)
- EH Smith (2010), *WELCOME TO EHSMITH SUSTAINABLE PRODUCTS*,
<http://www.sustainablebuildingmaterials.co.uk/> (bezoekt op 18-02-2010)
- Exel, M., van Hagen, M. (2008), *De vervagende grens tussen auto- en oggebruikers*,
http://www.cvs-congres.nl/cvspdfdocs/cvs08_21.pdf (bezoekt op 29-03-2010)
- Eurostat (2009), *Transport mode*,
http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/Transport_mode
(bezoekt op 01-04-2010)
- Gemeente Assen (2007), *Stedelijke netwerk Groningen-Assen*
<http://www.assen.nl/smartsite7037.htm> (bezoekt op 18-06-2007)
- Gemeente Assen (2009),
http://www.assen.nl/Docs%5Cinternet_nl%5CRaadsinformatie%5CRaad%5CVergad.09%5CRaad.dec%5C03-12-2009%5CJaarstukken%20Regio%20Groningen-Assen%202010.pdf (bezoekt op 9-12-2009)
- Gemeente Den Haag (2009), *Transferium 't Schouw, Leiden*,
<http://www.denhaag.nl/home/bewoners/top/Transferium-t-Schouw-Leiden-langs-A44.htm> (bezoekt op 24-02-2010)
- Gemeente Den Haag (2010), *Betaald parkeren per wijk*,
<http://www.denhaag.nl/home/bewoners/verkeer-en-vervoer/parkeren.htm>
(bezoekt op 14-04-2010)
- Gemeente Groningen (2010), *P+R en citybus*,
<http://gemeente.groningen.nl/verkeer-en-vervoer/parkeren/pr-en-citybus>, (bezoekt op 24-08-2010)
- Gemeente Leiden (2010), *Straatparkeren*,
<http://gemeente.leiden.nl/loket/s/straatparkeren/> (bezoekt op 14-04-2010)
- Goudappel Coffeng (2004), *De ontwikkeling van het parkeerbeleid in Nederland*,
http://www.kpvv.nl/files_content/kennisbank/8_VPNM%20beleidsontwikkeling%20NL.pdf
- Hagen van, M. (2003), *Belevingswaarde Stations. Inrichting station en omgeving vanuit de klantwensen*
- Hagen van, M., Peek, G-J. (2004), *Één verbinding is nog geen verbinding*, <http://www.cvs-congres.nl/cvspdfdocs/cvs0428.pdf> (bezoekt op 15-02-2010)



- Hagendoorn, K.D., Borneman, W.A., Coopman, L.Y., Martens, R.A.E., Ubbens, H.P. (2007), *Stadsrand en verrommeling*, Groningen: Regio Groningen-Assen
- Hodges, N., Goodman, P. (2002), *Assessing the impact of traffic on noise quality*, http://heaven.rec.org/Files/prague/7_nick_hodges_6.pdf (bezocht op 15-02-2010)
- Immers, B. (2010), *Openbaar vervoer*, Presentatie KU Leuven Traffic and Infrastructure Department of Civil Engineering Faculty of Engineering Katholieke Universiteit Leuven, www.mech.kuleuven.be/cib/verkeer/dwn/h111les7.ppt (bezocht op 10-02-2010)
- Koppelman, F.S., Wen, C.H.(2000), *The Paired Combinatorial Logit Model: Properties, Estimation and Application*, Transportation Research Record, 34, 75-89
- Kesteren van, G. (2006), *De halte als voordeur van het openbaar vervoer*, http://www.kpvm.nl/files_content/kennisbank/Halte%20als%20voordeur.pdf (bezocht op 19-01-2010)
- Krygsman, S. (2004), *Activity and Travel Choice(s) in Multimodal Public Transport Systems*, <http://igitur-archive.library.uu.nl/dissertations/2005-0118-104341/full.pdf> (bezocht op 23-03-2010)
- Leicestershire County Council (2009a), *The Leicestershire County Council (Birstall Park and Ride) Compulsory Purchase Order 2009*, http://www.leics.gov.uk/birstall_statement_of_reasons.pdf (bezocht op 18-02-2010)
- Leicestershire County Council (2009b), *Park and Ride scoops eco award*, <http://www.leics.gov.uk/index/pressrelease.htm?id=177600> (bezocht op 19-02-2010)
- Leicestershire County Council (2010), *Leicestershire Park and Ride*, http://www.leics.gov.uk/index/highways/road_pathway_maintenance/road_schemes/major_transport_projects/leicester_park_ride.htm (bezocht op 18-02-2010)
- Leicester City Council (2009), *Car parking in Leicester*, Leicester: Leicester City Council
- Leicester City Council (2010a), *Park and Ride*, <http://www.leicester.gov.uk/your-council-services/transport-traffic/transport-systems/parking-homepage/park-and-ride/> (bezocht op 18-02-2010)
- Leicester City Council (2010b), *Meynell's Gorse Park and Ride*, <http://www.leicester.gov.uk/your-council-services/transport-traffic/transport-systems/parking-homepage/park-and-ride/meynells-gorse-park-ride/> (bezocht op 19-02-2010)
- Leicester Tigers (2010), *Try Park and Ride from Enderby this Saturday*, <http://www.leicestertigers.com/news/14490.php> (bezocht op 19-02-2010)
- Liu, R., Pendyala R.M., Polzin, S. (1997), *Assessment of International Transfer Penalties Using Stated Preference Data*, Transportation Research Record, 1607, TRB, National Research Council, Washington, D.C., 74-80.
- Lorenz, C. (1987), *De constructie van het verleden*, Amsterdam: Uitgeverij Boom
- Mathew, T.V., Krishna Rao, K.V. (2007), *Introduction tot transportation engineering*, http://www.cdeep.iitb.ac.in/nptel/Civil%20Engineering/Transportation%20Engg%20I/09-Ltexhtml/nptel_ceTEI_L09.pdf (bezocht op 14-02-2010)
- Mingardo, G. (2009), *P+R alleen effectief bij zorgvuldige opzet*, Vexpansie 23 (4) 18-22
- MuConsult (2000), *Evaluatie Transferia Module I*, Amersfoort
- MuConsult (2004), *Overstappunten*, http://www.kpvm.nl/files_content/kennisbank/Overstappunten%20ervaringen%20met%20P+R%20in%20Nederland.pdf



- MuConsult (2005), *Park & Ride (P+R) in het buitenland*, Oldemarkt: Drukkerij Oldemarkt b.v.
- Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (2010), *Gebiedendatabase*, <http://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/gebiedendatabase.aspx?subj=infogebieden> (bezoekt op 22-04-2010)
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2000), *Transferia Een handreiking bij voorbereiding en evaluatie*, Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2008), *Mobiliteitsaanpak*, <http://www.verkeerenwaterstaat.nl/kennisplein/3/7/377404/Mobiliteitsaanpak.pdf> (bezoekt op 11-12-2009)
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, VROM (2004), *Nota Mobiliteit*, http://www.verkeerenwaterstaat.nl/kennisplein/2/5/254511/NotaMobiliteitpdf_compleet.pdf (bezoekt op 16-03-2010)
- Monzón, A. (2001), *Potential of Pricing Measures to Transfer Car Based Demand to Park+Ride Rail Services*, 9th WCTR World Conference on Transport Research, LOEX Convention Center, Seoul Korea.
- Murray, A.T. (2001), *Strategic analysis of public transport coverage*, Socio-Economic Planning Sciences 35 (3) 175-188
- Murray, A.T., Davis, R., Stimson, R.J., Ferreira, L. (1998), *Public Transport Access*, Transportation Research Part D: Transport and Environment 3 (5) 319-328
- NIROV (2007), *Organisatie Groningen-Assen*, <http://www.nirov.nl/nirov/Stedelijknetwerken/GroningenAssen.htm#Ontstaansgeschiedenis> (bezoekt op 19-06-2007)
- O'Connell, D., Casserly, O. (1999), *Modelling Park & Ride*, <http://etcproceedings.org/paper/modelling-park-and-ride> (bezoekt op 10-01-2010)
- Ortúzar, J.D.D., Willumsen, L.G. (2002), *Modelling transport*, New York: John Wiley and Sons LTD
- Parkhurst, G.P. (1996), *The Economic and Modal-Split Impacts of Short-range Park and Ride Schemes: Evidence from Nine UK Cities*, Oxford: Transport Studies Unit
- Parkhurst, G.P. (1999), *Environmental cost-benefits of Bus-based park and ride systems*, Londen: University college
- Parkhurst, G.P. (2000), *Link-and-ride - a longer-range strategy for car-bus interchange*, Traffic Engineering and Control 41 (8) 319-324
- Pluijm, van der A. (2003), *Succesfactoren bij de realisatie en exploitatie van transferia*, http://static.realworks.nl/cms/30068//Pluijm_Masterproof.pdf (bezoekt op 11-12-2009)
- Projectteam Netwerkanalyse (2006), *rapportage NWA eindversie*, http://www.verkeerenwaterstaat.nl/kennisplein/uploaded/MIN/2006-08/335349/netwerkanalyse_Groningen_Assen.pdf (bezoekt op 8-12-2009)
- Project RegioTram (2009a), *Sporen naar de toekomst*, Groningen: Project RegioTram
- Project RegioTram (2009b), *Raamwerk RegioRail*, Groningen: Project RegioTram
- Provincie Drenthe (2004), *Provinciaal omgevingsplan*, http://www.drenthe.nl/publish/library/103/pop_ii_deel_1.pdf (bezoekt op 12-02-2010)
- Provincie Drenthe (2009), *Ontwerp Omgevingsvisie Drenthe*, http://www.drenthe.nl/publish/library/241/ontwerp_omgevingsvisie_compleet.pdf (bezoekt op 13-02-2010)



- Provincie Drenthe (2010), *Railvisie Drenthe 2040*,
http://www.drenthe.info/dvs/fileadmin/user_upload/kwartaal1_2010/10-5.6-2010003666_Railvisie_drenthe_2040.DEF.pdf (bezoekt op 21-04-2010)
- Provincie Zuid-Holland (2007), *Monitorrapportage Verkeer en Vervoer Zuid-Holland 2007*, Den Haag: Provincie Zuid-Holland
- Provincie Gelderland (2008), *Factsheet Transferium Barneveld Noord*,
- Provincie Gelderland (2010), *Barneveld Noord*,
<http://www.gelderland.nl/eCache/DEF/4/479.html> (bezoekt op 25-02-2010)
- Provincie Gelderland, Connexxion, NS (2010), *Transferium Barneveld Noord*,
www.filevermijden.nl (bezoekt op 25-02-2010)
- Provincie Zuid-Holland (2009), *PVVP Monitor*, http://www.zuid-holland.nl/monitor_2008_pvvp.pdf (bezoekt op 28-01-2010)
- Provincie Zuid-Holland (2010), *Planning*,
<http://www.rijngouwelijn.nl/index.php?pageId=234> (bezoekt op 24-02-2010)
- Qbuzz (2008), *Qbuzz beloften*,
http://www.qbuzz.nl/regio+ groningen+ drenthe/ service+ en+ contact/ qbuzz+ belof ten/ cDU136_Qbuzz+ beloften.aspx (bezoekt op 20-04-2010)
- Quicksilverbus (2010), *How it Works?*, <http://www.quicksilverbus.co.uk/park-ride.html> (bezoekt op 19-02-2010)
- Regio Groningen-Assen (2009a), *Regio Groningen-Assen 2030*,
<http://www.regiogroningenassen.nl/de-regio-groningen-assen-2003/>
- Regio Groningen-Assen (2009b), *Kolibri OV-netwerk*,
<http://www.regiogroningenassen.nl/programmas/mobiliteit/kolibri-ov-netwerk/> (bezoekt op 7-12-2009)
- Schoonveld, R., Deventer van, M. (2008), *Experimenten gratis of goedkoop openbaar vervoer bij fileknelpunten*,
http://www.verkeerenwaterstaat.nl/kennisplein/3/7/373180/Experimenten_gratis_of_goedkoop_openbaar_vervoer_bij_fileknelpunten.pdf (bezoekt op 28-01-2010)
- Sherwin, H. (1998), *Park and Ride, its role in local transport policy*,
www.cpre.org.uk/filegrab/park-and-ride.pdf?ref=1867 (bezoekt op 19-01-2010)
- Sociaal-Economische Raad (2001), *Nationaal Verkeer- en Vervoerplan 2001-2020*,
http://www.ser.nl/~media/DB_Advies/2000_2009/2001/b19199%20pdf.ashx (bezoekt op 15-03-2010)
- Speyer, R., Taylor, B., Venn, P. (1996), *Park & Ride*,
<http://etcproceedings.org/paper/park-and-ride-the-view-of-users-and-non-users>
- TAS (2003), *Park and Ride Great Britain 2003*, North Yorkshire: TAS Publications and Events Ltd
- TAS (2010), *Park and Ride Great Britain*
http://www.taspublications.co.uk/joomla/index.php?Itemid=33&id=28&option=com_content&task=view (bezoekt op 18-02-2010)
- Veolia (2010), *Using the bus*, http://www.veolia-transport.co.uk/tmpl/ExtensionPage_28899.aspx?epslanguage=ML (bezoekt op 23-08-2010)
- VROM (2006), *Atlas Nationale Stedelijke Netwerken – Regio Groningen-Assen*.
<http://www.vrom.nl/docs/atlas/AtlasNatStedNetHfd4A.pdf> (bezoekt 29-05-2007)
- VROM (2010), *Transferium Barneveld*,
http://www.project.vrom.nl/project.asp?code_prijt=10742&code_prm=28 (bezoekt op 25-02-2010)



-
- Waard, van der J. (1988), *The relative importance of public transport trip-time attributes in route choice*, Londen: PTRC Annual Meeting
 - Walraad, A. (2009), *P+R... Wat koop je daarvoor?*, *Vexpansie* 23 (4) 30-33
 - Werkgroep ketenmobiliteit (2009), *Criteria voor succesvolle P+R locaties*,
 - Wieme, E. (2008), *Aan de slag met transferia in Noord-Brabant*, Provincie Noord-Brabant
 - Wilson, F.R (1967), *Journey to work – Modal Split*, Londen: Maclaren and Sons LTD

Diepte-Interviews:

- Boersma, B. (2010), programmaleider bereikbaarheid Regio Groningen-Assen
- Bos, C. (2010), adviseur milieu en duurzaamheid DHV
- Courtz, M. (2010), beleidsmedewerker verkeer en vervoer Provincie Drenthe
- Haenen, N. (2010), adviseur stedelijke en regionale mobiliteit DHV
- Kamps, P., Nanninga, J. (2010), team coördinator en beleidsmedewerker natuur en landschap gemeente Tynaarlo
- Luipen, van B. (2010), senior adviseur Kennisplatform Verkeer en Vervoer
- Schrandt, C. (2010), senior projectleider Dienst Landelijk Gebied
- Stoker, E. (2010), teamcoördinator ontwikkeling OV-bureau Groningen Drenthe
- Visser, J. (2010), beleidsmedewerker Parkeerbedrijf Gemeente Groningen
- Walraad, A. (2010), coördinator P+R Bru en docent Marketing NHTV



Bijlagen

Bijlage 1: Interview verslagen

Interview Ben Boersma, programmaleider bereikbaarheid Regio Groningen-Assen, 09-02-2010

In het kader van het Kolibri-project werken jullie aan transferia, hoe willen jullie dat vorm geven en hoe zien jullie het voor je?

Het is een integraal onderdeel van het hele concept, bereikbaarheid concept. In 2006 is een netwerkanalyse gemaakt. In 2007 is het vastgesteld, vervolgens is het vertaald naar een meerjariginvesteringsprogramma van de regio voor 2008-2015. dat is vorig jaar naar de evaluatie van de Regio Groningen-Assen is dat doorvertaald naar 2020. Als ik het heb over het MIP, auto, OV, fiets, dynamisch verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement. Dit om de Regio Groningen-Assen nu en in de toekomst bereikbaar te houden.

Vooraf ook om de economische ambities die je hebt te verwezenlijken. Integraal het hele pakket. Partijen voeren zelf uit, de regio doet dat niet. Heeft wel een sterke invloed op het fiets en OV deel en mobiliteits- en dynamisch management omdat die in aanmerking kunnen komen voor bijdrage uit het regiofonds. Auto projecten niet. Wij zorgen wel voor de verbindingen tussen al die projecten. Wij hebben een aanjaagfunctie wat betreft die OV-projecten.

De OV-projecten heeft een verdiepingsslag gekregen in het programma Regiorail, door het trambureau. Met name wat ga je doen op regionaal spoor in relatie tot wat ga je in de stad doen. In alle visies zijn de transferia van wezenlijk belang. Wij kennen de herkomsttransferia en wij kennen we bestemmingstransferia.

Nu willen ze ook een transferium bij De Punt aanleggen, ziet u daar een succesvol transferium komen, ook in relatie/concurrentie tot de transferia in de regio?

Ik weet niet of je bang moet zijn, het is niet nieuw dit transferium staat al heel lang op de agenda. Vaak ook gekoppeld aan het spoor. Dat is toch wel als voor de kortere termijn steeds gezien als een brug te ver. In het raamwerk Regiorail is het sterker naar voren gekomen, met name in combinatie met de koppeling van andere OV-lijnen. Je moet goed kijken bij zo'n haalbaarheidsonderzoek waar de kracht ligt van dit transferium. En dan nu met name in relatie tot Haren. Ik zeg dit ook, zoals de regio omgaat met transferia, komt voort uit het beleid ingezet door de stad Groningen in de jaren 80. Het is een organisch model met in eerste instantie wat parkeerplekjes met een busje. Dat is succesvol gebleken, het transferium in Kardinge wat in de markt gezet is, werkte eerst voor geen meter pas veel later. het hangt ook af van wat je doet in het centrum en de parkeermogelijkheden. Toen had je nog geen uitgebreid regime rondom parkeren. Dat is er nu wel. Daarmee wordt de noodzaak voor iemand die in de stad moet zijn steeds groter om de auto aan de rand van de stad te parkeren. Dat gecombineerd met het lege gebied, maakt dat er veel markt is voor overstappers. In hoeverre die markt reikt, kom je hier aan de grenzen.

Maar hier doet zich ook de mogelijkheid voor als je het navervoer goed regelt je het al ver voor de vorming van file kunt regelen.



Aan de oostkant van de stad is al een stap gemaakt en in Hoogkerk ook. Heel veel dachten dat het transferium in Haren niet te dichtbij de stad lag en of ze wel hun auto er zouden parkeren om het busje te pakken. Iedereen was verrast door het grote succes.

Is de locatie niet te ver voor de congestie?

Nee dat is niet zo, de file vorming begint eigenlijk tussen Zuidlaren en De Punt en Tynaarlo en De Punt. Je hebt het eigenlijk met hikken, bij elke aansluiting heb je filevorming. Het begint al bij Tynaarlo, dan heb je het bij de knoop van De Punt, als het daar opstroopt het je even verderop weer ruimte, een soort harmonica-effect. Er wordt nu ook naar gekeken, daar is nu geld voor, voor die bus op de vluchtsstrook om die door te zetten naar De Punt. Dat is ook niet voor niks. Dat gaat volgend jaar in uitvoering. In dat opzicht is er zeker potentieel voor een transferium in dat gebied, ja.

Zie je ook bedreigingen voor het transferium?

Een bedreiging is natuurlijk dat Haren overbodig kan worden. En dat je gewoon een misinvestering hebt gedaan, maar je kunt ook zeggen dat je het in afstemming met elkaar gaat doen. Hoe dat precies eruit gaat zien, weet ik niet. Ik vind het wel een punt wat je met zo'n haalbaarheidsonderzoek mee moet nemen. Wat is de functie van beiden en in hoeverre kan het en/en zijn en heb je bepaalde maatregelen nodig om het niet concurrerend te laten zijn, ik weet het niet. En wat ik een vraagteken vind, is de adequaatheid van de aansluiting op het wegennet. Haren is heel makkelijk, je gaat eraf en hup je bent er. Directer kan bijna niet. Bij De Punt moet je nogal wat doen wil je uiteindelijk bij het transferium komen. Hoe zit dat in elkaar?

Hoe lang doe je er nu eigenlijk over om uiteindelijk in die bus te zitten? Wat betekent dat? Daaruit kan je mee proberen inzichtelijk te maken wat nu eigenlijk de waarde is van dit transferium. En leg dat eens naar Haren en leg het eens naast van als je lekker doorrijdt.

Vind je dat de maatschappelijke kosten opwegen tegen de baten?

Weet ik niet, ik ken de kosten niet. Op zich weegt het transferiumconcept wat er nu is er zeker tegenop. Ik denk zelfs dat we aan het begin staan van wat dat systeem allemaal kan opleveren. Als je mobiliteitsmanagement er veel harder aan gaat koppelen, 1 ding is zeker de stad gaat zeker niet faciliteren voor de auto. Er is nog steeds sprake van economische groei, bedrijvigheid neemt nog steeds toe. Elke auto is 1 minder in de spits. Parkeren in de binnenstad kost een vermogen voor de werknemer als het niet betaald wordt door de werkgever.

Dynamisch verkeersmanagement in combinatie met mobiliteitsmanagement. Gelet op het hele beleid wat je hier hebt, vind ik van toegevoegde waarde. Mobiliteitsmanagement vind ik van belang toch dat systeem richting werkgevers probeert aan te jagen. Dat je werkgevers meer hun werknemers probeert te verleiden meer gebruik te laten maken van die systemen. Eigenlijk moet je het zo zien, als overheid bedenkt je maatregelen, maar maakt daar de klant gebruik van? Daar moet je iets voor doen, daar kan mobiliteitsmanagement en een stuk communicatie of anderszins secundaire arbeidsvoorwaarden, kunnen daar aan bijdragen.

Voor je systeem optimaal wordt benut.

Verkeersmanagement is het beter benutten van het systeem dat je al hebt. Dat geeft resultaat. Daarvan weten we ook dat dat het niet niet zoveel oplevert aan je systeem. Maar het helpt



wel om de gebruiker ten dienste te zijn bepaalde routes wel of niet te nemen. Of om keuzes te maken.

Maar nogmaals transferia in combinatie met mobiliteitsmanagement daar zit een stukje dynamisering in. Er wordt al een stap mee gezet door de invoering van dynamische informatie bij de bushokjes.

Hoe zien jullie het flankerend beleid?

Mobiliteitsmanagement is dus van belang. Het actief afspraken maken met grote werkgevers. Dynamisch parkeermanagement is een belangrijke. Afgestemd parkeerbeleid in de binnenstad en daarbij een passend prijsbeleid. Dat is het belangrijkste.

Ik zou me kunnen voorstellen dat je het transferium bij De Punt inzet voor woon-werk verkeer en dat Haren vooral een dag functie heeft. Woon-winkel, woon-zakelijk.

Wat ik heel erg belangrijk vind is een goede afstemming met Haren, doelgroepen ook. Maar tevens wat doe je met het vervolgvervoer. In Haren is het goed geregeld en duidelijk, hoe doe je dat vanaf De Punt, je kan een aparte lijn laten rijden, maar heel duur qua exploitatie. Dat natransport, hoe los je dat op. Je kan geen lijn eerst langs De Punt laten gaan die vervolgens langs Haren gaat.

Sociaal veilig, korte lijn tussen waar je parkeert en opstapt, frequent en betrouwbaar navervoer. Op een gegeven moment een aantal voorzieningen hebben zoals goede verlichting, toilet en schuilruimte. Voorzieningen om een broodje te kopen zou ik niet doen, je wilt er eigenlijk zo snel weg komen. Als het een andere functie zou hebben zou het anders kunnen zijn.

Is er een link met het vliegveld?

De provincie Drenthe ziet de doortrekking van de tramlijn als zinvol als het doorgetrokken wordt van het Martiniziekenhuis via Eelde en verder.

Parkeerplekken aanleggen kan wel, maar je hebt te maken met langparkeren, kortparkeren. Je hebt ook te maken met ander natransport. Als je het wilt gaan faciliteren dan moet je je nog gaan afvragen of het ten dienste is van de functie die je hier hebt bedacht. Plus het feit dat het tegen het Drentsche Aa gebied aanligt.

Waarom moeten ze hier parkeren? Wat is de meerwaarde ervan?

Tot slot: Er is gericht marktonderzoek nodig, voor de keuze voor het transferium in Haren is er ook marktonderzoek gedaan. In de jaren negentig is dat ook gedaan. Zijn een aantal gebieden geselecteerd naar bewoners enquêtes gestuurd en aan de hand van de resultaten een aantal gebieden geselecteerd.



Het is goed om te kijken naar alternatieve brandstoffen voor de bussen. Er is een experimenteerbeding van de stad Groningen en de provincie Drenthe. De bussen van Qbuzz rijden gewoon op diesel maar er zit een filter op. Maar als er een nieuwe buslijn komt, nieuwe kansen.

Een elektrisch vulpunt zou een stimulans kunnen zijn om duurzaamheid te steunen, maar er moet wel ergens een verband mee zijn. Zo is er in Eelde een dealer in elektrische auto's. Bij Haren zou je bijvoorbeeld pool-scooters aan kunnen bieden. De afstand van Haren naar de meeste werklocaties is relatief klein.

Verder zou de locatie bij De Punt een kans bieden voor een station. Het zou een opstappunt kunnen zijn voor mensen die niet met de auto de stad in willen en bij De Punt hun auto parkeren en vervolgens doorreizen naar Zwolle en verder.

Verder zou je kunnen denken aan een vulpunt van alternatieve brandstoffen. In elke gemeente willen ze zo'n vulpunt hebben, De Punt is een mooie locatie tussen Groningen en Assen.

Wat je je ook nog kan afvragen is waarom maken de mensen die nu van Assen naar Groningen reizen, nog geen gebruik van de trein? Het zou wel interessant zijn om ervoor te zorgen dat de tram op hetzelfde spoor kan rijden als de trein. Zodat je de tram evt. door kan trekken naar het Zernike of UMCG.



Interview Martin Courtz, Beleidsmedewerker verkeer en vervoer Provincie Drenthe, 08-02-2010

Wat zijn de doelstellingen?

Doelstelling is het in stand houden van de bereikbaarheid van het gehele stedelijke netwerk. De congestie vindt natuurlijk alleen maar plaats bij Groningen, maar voor de provincie Drenthe is het van belang dat Groningen goed bereikbaar is, want de meeste mensen werken in Groningen of hebben een relatie met Groningen. De forens past binnen die doelstelling, dat is de doelgroep.

Leefbaarheid speelt ook mee, maar een groot onderdeel van ons beleid is de modal shift, we willen dat mensen met het OV gaan en niet met de auto. Daarvoor is een transferium natuurlijk ook weer een middel.

Hoe kijk jij tegen een eventuele uitbreiding aan van Haren in plaats van het aanleggen van een transferium bij De Punt?

Het is natuurlijk van belang dat je de auto's ook al bij Haren tegen houdt, ook voor de voeding van het OV. Terwijl kijken naar de gehele bereikbaarheid en 's ochtends staan de files al voorbij Haren. Dus we kunnen wel heel erg gaan inzetten op Haren, dat is ook wel goed, maar dan mis je het file oplossende gedeelte van Haren tot aan Eelde. We verwachten niet dat de file druk zal afnemen, in de verre toekomst wel, maar in eerste instantie niet, we verwachten een groei.

Het aantal auto's zal nu niet echt meer groeien, maar de mobiliteitsgroei zal nog wel groeien. Mijn oma had geen auto, mijn ouders hebben een auto en die blijven erin rijden. En nu zie je dat de groei van anderen minder wordt.

Is het niet verstandiger het bij de kern aan te pakken, nog meer echte herkomsttransferia?

Dat doen we ook, bij Gieten hebben we straks plek voor 90 auto's. Je hebt vanuit de dorpen vaak al een rechtstreekse busverbinding. We merken dat het heel moeilijk is om mensen op een plek waar nog geen congestie is uit de auto te krijgen. We bieden wel de voorziening aan, zoals in Borger en in Gieten. We kunnen het hele landelijke gebied wat erom heen zit niet bedienen met het OV, dat is te duur, te weinig mensen. Daarvoor zijn die dorpstransferia, maar we merken wel, er staan nu 12 auto's in Gieten, die gaan we uitbreiden naar 90 plekken, dus we nodigen ze wel uit van kom maar. Mocht het echt een heel groot succes worden, dan kunnen we nog wel een stukje uitbreiden. We willen het liefst zo, van mocht het echt druk zijn dan proberen we meerdere knooppunten te creëren bijvoorbeeld bij Gasselte, bij Annen.

Wij merken dat de problemen ontstaan bij het samenkomen van de N34 en de A28. je krijgt echt een probleem van mensen die de hele tijd 100 hebben gereden van Gieten hier moeten invoegen op een redelijk drukke snelweg, mensen moeten ook nog eens uitvoegen, je krijgt weefvakken, daardoor gaat de snelheid omlaag en je krijgt ook nog de aansluiting Eelde. Die eigenlijk met die lus, dan moet je nog invoegen, dan is de hele snelheid eruit, dan merk je dat de hele capaciteit naar beneden duikt en daardoor ontstaat een file, met een terugslag op de



A28 en N34. Het liefste zou je ervoor willen zorgen dat je ervoor al af kunt. Als je die remlichtjes ziet branden dat je denkt van hier er maar af.

Denk je dat het verstandig is om de bussen die De Punt passeren daar ook te laten halteren?

Voor sommige bussen wel, voor sommige niet. Je hebt nu een aantal rechtstreekse lijnen, de zogenaamde intercities onder de bus, die moet je vooral niet laten stoppen daar. Die heeft een andere functie. Waar het me het name om gaat is dat bijvoorbeeld in Zuidlaren kan je opstappen op een busrechtstreeks naar Groningen, maar wil je naar het Martiniziekenhuis dan moet je op het hoofdstation overstappen. Terwijl je straks bij De Punt kunt overstappen op een bus rechtstreeks naar het Martiniziekenhuis.

Het zogenaamde substitutieeffect treedt op?

Dat kan, mensen kunnen zeggen ik ga met de auto naar het knooppunt en neem dan de bus, je kan ook zeggen mensen die de bus nu niet nemen, die willen niet naar bijvoorbeeld het drukke hoofdstation en niet in bus 6 worden gepropt, die kunnen eerst naar De Punt rijden om daar op een rechtstreekse bus te pakken in plaats van het hele stuk met de auto te gaan. Het is niet alleen een transferium maar ook een busknooppunt. Zodat je vanuit diverse wijken naar een punt kunt en van daaruit weer naar diverse bestemmingen. Dus niet eerst gaan verzamelen en dan verspreiden, nee eerder verzamelen en opdelen. Dat is hetzelfde wat we bij transferium Hoogkerk willen. Daar gaan veel buslijnen naar het station. Maar je wilt mensen eigenlijk al eerder verdelen. Dus bussen naar verschillende bestemmingen. Het liefst zou je vanuit Haren ook al naar andere bestemmingen.

Wie is de gebruiker? Wat is zijn achtergrond waar wil die heen?

Wij mikken vooral op de forens, dat is de grote veroorzaker. Denk dat knooppunt Haren met name is voor ontlasting van het centrum en het bediening van het UMCG. De belangrijkste voorzieningen doet ie, maar niet naar de kantoren. Voor de forens is dat niet aantrekkelijk.

Vanaf knooppunt De Punt, moet je mensen verleiden. Ze kunnen in de file blijven staan, zijn ze extra tijd kwijt, dat is onzeker. Je wilt ze iets aanbieden, bijvoorbeeld via een bord met informatie hoe lang het nog duurt zonder overstap en met overstap. Dan attendeer je de mensen op het nut van zo'n voorziening.

Als Groningen doorblijft groeien dan komt dat verkeer ook, dan krijg je op een gegeven moment een verkeersinfarct en dan blijven bedrijven niet meer, die gaan dan weg als je niet bereikbaar bent. Die gaan dan ergens anders een plek zoeken, als regio wil je dat niet. Ik denk dat je echt wel moet investeren in bereikbaarheid, om je bereikbaar te houden. We kunnen niet de automobilititeit verminderen. We willen een deel van die groei opvangen via transferia.

Het hangt heel erg af van de locatie keuze, van de investeringen, als je gelijk heel veel moet investeren wil je meteen ook gelijk heel veel parkeerplaatsen er neergooien. Wat wij altijd doen is een ruimtelijke reservering aanhouden. Wordt het een succes dan kan je uitbreiden, is



het niks kan je het ergens anders voor gebruiken. Je kan het dan ook anders kunnen invullen. Een flinke buffer aanhouden dus.

Je moet wel heel duidelijk weten wat kan wel wat kan niet. Landschappelijke inpassing is natuurlijk van belang, maar je wilt het wel laten zien. Je moet weten dat het er is. Alhoewel je kan het ook met borden doen.

Wegen de kosten van een transferium op tegen de maatschappelijke baten?

Eigenlijk is infrastructuur nooit rendabel. Maar er zit een bepaalde, iets onmeetbaar, het maatschappelijke. Het is heel moeilijk om te terug te leiden. Het is meer het algemene belang wat wij benadrukken.

Wat zie je als een bedreiging van het transferium?

Een bedreiging kan zijn dat er teveel nadruk komt te liggen op het feit dat het een overloop is voor het vliegveld. Het vliegveld presenteerde laatst haar plannen en toen bleek dat ze alles maar van hun eigen terrein hebben afgeveegd en er alleen nog kort parkeren is. Dit om zoveel mogelijk ontwikkelingen mogelijk te maken rondom het vliegveld. Dit kan een bedreiging zijn voor de komst van het transferium, want je gaat een functie die hoort bij een vliegveld verplaatsen naar een locatie die maatschappelijk gevoelig is. Des te groter de inbreuk is, des te groter de kans is dat het transferium er niet komt.

Er is wel een oplossing voor Eelde, ze kunnen ook een parkeergarage aanleggen, maar dat is duur. Het is makkelijker om het over de schutting te gooien en bij de burens neer te leggen.

Alle P+R locaties in Drenthe lopen goed, behalve in Assen, want daar moet je betalen. Het moet op elkaar afgestemd worden. Winkelend publiek wil je helemaal niet op De Punt hebben, het is met name voor die forens die je eruit wilt krijgen, daarom moet je misschien ook een heel ander product aanbieden.

Het aantal parkeerplekken is natuurlijk ook afhankelijk van de voorzieningen die er komen, komt er een station is er een groot aanbod nodig van overstappers. Natuurlijk is de bus er ook nog, dus daar moet allemaal rekening mee gehouden worden.

Het valt of staat met hoeveel bestemmingen je aanbiedt vanaf die plek. Er moet een meerwaarde zijn ten opzichte van knooppunt Haren. Het is een soort van overstapmachine. Je kunt van tig herkomsten naar tig bestemmingen. Dat is de kracht van die locatie. Maar heb je nog steeds dat al die bussen van die plek naar een locatie gaan dan vervalt de kracht ook heel snel. Dan gebeurd er niks en dan is het succes ook weg. Het valt of staat met die rechtstreekse bestemmingen.



Interview Niels Haenen, adviseur stedelijke en regionale mobiliteit, 25-01-2010

In het Noorden zijn ze aan het nadenken over een P+R bij De Punt, hoe zie jij dat?

Je hebt een hoge frequentie die je kan bieden bij De Punt, wat dat betreft is het interessant om te weten wat zijn de bestemmingen van de automobilisten op het traject richting Groningen. Hoe veel zijn het er in de spits en waar gaan die heen. Als je het hebt over een herkomsttransferium is dat ook interessant. Hier bij Utrecht is het zo dat als je bijvoorbeeld uit het Noorden komt je auto parkeert je de tram kunt pakken. Je hebt geen voorvervoer. Dat is ook een stukje verkeer wat je kunt pakken. Zeker richting de binnenstad. Als je een beetje in de theorie verdiept waar je een transferium moet aanleggen zoals Giuliano Mingardo, dan blijkt dat je het daar moet doen waar je het eerste moment opstapt. Voordeel is dat je geen rare voorvervoersbeweging hoeft te maken, wat tijd en moeite kost en een dissatisfier. Op welk vlak wil je het verkeer wegtrekken, dat is van belang. Anders weet je niet hoe je het aan moet pakken.

Hoe krijg je de mensen zover dat ze een overstap gaan maken van de auto op het OV?

Bied je de juiste verbindingen. Waar gaan ze allemaal heen. Ikzelf zit zelf twee dagen in de week bij de gemeente Nijmegen. Daar heb je als je vanaf Arnhem komt drie matrixborden waar de verschillende rijtijden op vermeld staan als je met de auto doorrijdt of dat je je auto achterlaat bij de P+R. Er is altijd genoeg plek op de P+R, maar je ziet met name in de spits dat wanneer de reistijd oploopt, er een lokker is om gebruik te maken van P+R. Dit wordt ook aangegeven op de matrixborden. De betrouwbaarheid van de auto is heel grillig. Mensen zoeken altijd naar betrouwbaarheid tijdens het reizen en als je de ene keer 40 minuten over een stukje doet waar je normaal 10 minuten overdoet vindt men dat vervelend. Dan zie je dat er een behoorlijk vaste gebruikersgroep is van die P+R, ze betalen ook een behoorlijk voordelig tarief. Er is goed flankerend beleid. Als je in het centrum parkeert ben je een vermogen kwijt. Er is ook nog een redelijk goede verbinding. Zes keer per uur in de spits en in de toekomst 8 keer per uur. Het is bijna een metrosysteem. In hoeverre de matrixborden aan het gebruik bijdragen is niet geïnventariseerd. In de toekomst heeft het multimodale informatiesysteem de toekomst. Bijvoorbeeld dat je op internet een avond van tevoren opzoekt hoe je kunt reizen en dat je drie mogelijkheden krijgt, waarvan een van de mogelijkheden een combinatie van auto en OV is. Het gaat steeds meer richting comfort.

Wat zie jij primair als belangrijkste zaken om een P+R succesvol te maken?

Zekerheid is een van de belangrijkste zaken. Als je in Nijmegen kijkt dan heb je verschillende groepen. Bij de zakelijke groep is zekerheid van komt de bus op tijd, erg van belang. Andere gebruikers groepen zijn het winkelend verkeer. Die hebben een andere satisfier. Wat voor doelgroepen zoek je hiermee. Je ziet hier bij De Punt dat je denk ik voornamelijk woon-werk verkeer wilt bedienen. Belangrijkste satisfiers zullen hier zijn, betrouwbaarheid, snelle en comfortabele overstap en dichtbij hun bestemming kunnen komen. Dat zijn belangrijke kenmerken hierin.



Als je kijkt naar wat er aan kan bijdragen aan het succes van een P+R is dat als wanneer je doorrijdt je zeker weet dat je problemen tegenkomt. Hoe onzekerder de vertraging is, des te groter de kans is dat ze het een keer gaan proberen. Als ze eenmaal geproefd hebben van een goede P+R is het van hem dat kunnen we vaker gaan doen.

De kwaliteit en service die je biedt en dat het gemakkelijk en snel gaat zijn van belang. Wat je vaak hoort is dat mensen die er gebruik van maken vinden dat het praktisch is. Dat soort dingen zijn dus van belang, prijs is dan nog minder doorslaggevend voor de zakelijke relatie. Dus kwaliteit, service, betrouwbaarheid zijn belangrijker dan zegmaar de prijs. Ik weet niet hoe het natuurlijk straks in Groningen gaat, ook met de OV-chip kaart en het parkeren, dus hoe ga je daarmee om.

Alles wat echt bijdraagt aan gebruiksgemak, kwaliteit, service en betrouwbaarheid voor het woon-werk verkeer belangrijke satisfiers zijn. Als daar dingen in mis zijn dan zijn dat belangrijke dissatisfiers. De prijs moet wel in een bepaalde range liggen. Niet te duur anders maakt niemand er gebruik van.

Als je tien procent eruit wilt halen, dan is er ook een goede marketing nodig. Als je extra gebruik wilt voor je voorziening dan kun je eventueel ook bedrijven benaderen om hun werknemers er te laten parkeren, dat gebeurt hier in Utrecht ook, daar heeft Rijkswaterstaat een contract gesloten. Het is niet het eigenlijk gebruik wat je wilt, maar het kan wel helpen bij de financiering.

Stel dat je een gigantisch ondercapaciteit met betrekking tot parkeren dan kan je gaan sturen op het gebruik van P+R. Je moet natuurlijk wel je centrum bereikbaar houden. Wat bij De Punt belangrijk is, hoeveel de gebruiker gaat betalen. De afstand naar de stad is best groot. Als de reiziger in de auto zit, ziet hij die kosten niet. Als hij eerder stopt ziet hij dat als extra kosten, hij ziet niet van hem ik bespaar hier wat mee. Je hoeft geen parkeergeld te betalen, minder benzinegebruik, dat ziet hij niet.

Je kan het vergelijkbaar maken, maar waarschijnlijk 'accepteren' ze het niet. Voor de recreatieve kant kan rondom prijs nog wel een discussie gaan spelen.

Het substitutie-effect, hoe zou je dat kunnen gaan beperken dan wel voorkomen?

Als er ergens een betere voorziening komt dan kan dat voorkomen. Het voordeel wat je hier kunt halen, is een mogelijk vaste gebruikers groep. Het is zo als je iets beters biedt, wat gaan mensen dan doen, gaan ze daar gebruik van maken. Het is niet anders dan wat supermarkten doen met hun prijzenoorlogen. Wat je krijgt zijn parkeervoorzieningen voor verschillende doelgroepen. Bijvoorbeeld voor de deur parkeren bij de slager, betaal je meer. Wil je langer in de stad blijven, dan parkeer je hem bijvoorbeeld op een P+R. Dat zijn verschillende afwegingen die gemaakt worden. Bij transferia zal je ook verschillende kwaliteitsniveaus hebben. Als de een beter is dan de ander kan men ervoor kiezen van de betere gebruik te gaan maken.

Voorkomen is lastig, maar volgens mij moet je dan wel als regio in wat voor manier kijken wij naar onze P+R's en wat voor kwaliteitsniveaus bieden wij aan. Met elkaar afstemmen. Als je 10% wilt afvangen en dus 2000 plekken gevuld wilt hebben en je hebt hier een P+R voor 100 auto's en daar één voor 2000, wat vind je dan op een gegeven moment belangrijker in die zin. Misschien moet je verschil maken in kwaliteitsniveau en daar betaal je dan voor, hoewel dat is ook een keuze.



Je zit hier ook in een discussie punt. Je hebt ook verschillende kwaliteitsniveaus. Stel je hebt een bepaalde gebruikersgroep, hoe wil je die in stand houden.

Hoe kijk jij aan tegen de maatschappelijke kosten tegenover de baten?

In hoeverre wil je het doortrekken. Je parkeert op afstand, en dus niet in de parkeergarage in de binnenstad. In het centrum lopen ze inkomsten mis. Het is lastig te vertalen als je het niet doet, wat maak je dan aan minder kosten qua bereikbaarheidsmaatregelen die je niet hoeft te nemen. Enerzijds als je kijkt vanuit OV gebruik. Hoe hoger de passagiersaantallen hoe meer inkomsten voor het OV en kan je weer meer investeren om het OV aantrekkelijker te maken. Maar anderzijds kijk je met dit soort specifieke functies als P+R wil je eigenlijk dat de gebruiker minder betaalt voor het OV dan voor de verder rit met de auto anders zijn de kosten misschien wel weer te hoog. Maar de kosten die je maakt voor het OV moeten ook weer niet te hoog zijn anders maakt men er geen gebruik van.

Ik denk dat het van belang is men name de doelen die je hebt die je wilt bereiken met betrekking tot je binnenstad of als er meer doelstellingen zijn die er ten grondslag liggen aan dat je dit goed in beeld probeert te krijgen.



Interview Jaap Nanninga en Paul Kamps, beleidsmedewerker natuur en landschap en team coördinator, 12-02-2010

Kamps: Er is nu een locatie neergelegd maar dat is nog niet uitgekristalliseerd.
Nanninga: het is nog een beetje een zoekgebied

Als er dan haalbaarheid is, waar zou die dan moeten liggen? Het is een plek op de kaart nu?

In jullie LOP, hoe gaan jullie de link met natura2000 maken, hoe gaat dat in de toekomst?

Wij grenzen o.a. aan het natura2000 gebied. Dat is het Drentsche Aa gebied en dat is een nationaal landschap, een nationaal park, ehs en natura2000, en ook nog eens een snelwegpanorama. Dat zijn allemaal verschillende grenzen dus voor de nadere uitwerking van dit vraagstuk zal ook moeten bekeken worden waar ligt die begrenzing van het natura2000 gebied. Ze zijn bezig met het vaststellen van het plan en begrenzing, het concept is klaar volgens mij, maar er is nog geen definitieve besluitvorming over geweest. Vanuit het LOP zijn dat trajecten die in het verleden al ingezet zijn en waar wij voor het LOP gezegd hebben daar zijn wij volgend in. Daar hebben wij geen aanvullende ambities bij, dat is hogere regelgeving. Zo zijn wij daar in dit document mee omgegaan.

Het LOP dient ook als inspiratie, maar hoe kijken jullie aan tegen het nee, tenzij principe?

Nou het is eigenlijk ja mits, het LOP is er niet om ontwikkelingen tegen te houden. Het is bedoeld als je een ontwikkeling hebt, zorg dan dat die zo goed mogelijk wordt/is ingepast, dat die wat toevoegt aan het landschap. Je kunt altijd iets aanleggen, maar het gaat het ons erom dat het zo goed mogelijk gebeurt. Als iets er dan toch komt dat het er dan zo goed mogelijk uitziet.

Hoe kijken jullie aan tegen het maatschappelijk nut? Weegt het op tegen de leefbaarheid in dit gebied?

De nut en noodzaak discussie heb ik nog niet gezien, het staat bij de provincie op de langtermijn. Het is een gedachte. Ik weet niet of een transferium haalbaar is, het nut en noodzaak moeten eerst groot genoeg zijn. Alleen dat heb ik nog niet gezien en dat mis ik dan ook nog.

Je zit op een hele kwetsbare plek, o.a. de waterwinning speelt daar. Dus je moet een heel goed verhaal hebben over de nut en noodzaak, als je het daar over eens bent moet je het gaan hebben over de manier hoe je het inricht. Als je alles asfalteert... Denk niet dat dat het beeld is dat je wilt nastreven.

Je moet met een heel goed plan komen, anders wordt er zo doorheen geschoten en krijg je ellenlange procedures bij de rechter. Het is een hele lastige plek, wil je daar wat doen, kom je al terecht in het geval van nationaal snelwegpanorama. Je moet dus echt een goed verhaal hebben.

Je hebt momenteel dat het verkeer al stilstaat bij Haren en je hebt problemen bij het weefvak waar de N34 samenkomt met de A28. In hoeverre ben je er zeker van dat die problemen in de toekomst niet nog eerder komen dat het al bij bijvoorbeeld Zuidlaren begint.



Moet je nu mogelijke locatiekeuze laten afhangen van het spoor? Dan kan je eventueel ook kijken naar Tynaarlo.

De uitbreiding van Haren zou eventueel ook een deel voor de oplossing van het probleem kunnen zijn.

Is het een druppel op een gloeiende plaat? Moet je niet die automobilist even in de file laten staan en is die maar vijf minuten later op het werk? Je kunt wel 1000 auto's opvangen, het heeft een enorme impact. Moet je automobilititeit wel faciliteren of moet je andere wegen zoeken?

De economische bereikbaarheid zo houden dat de stad en de regio aantrekkelijk blijft voor het bedrijfsleven? Wat doet de mobiliteit?

Kan door de toename van de mobiliteit een bepaalde buslijn nu wel rendabel worden? Zou je bijvoorbeeld de spitsstrook door kunnen trekken naar Tynaarlo? Zouden meer mensen hier dan opstappen? Dan heb je nog de afweging die je kan maken, leg je een transferium aan, met alle kosten van beheer en aanleg of financier je er een frequente buslijn mee? Wat levert het meeste op?

Bij de Witte Molens net bij Glimmermade komt het even vast te staan. Het is een heel wisselend beeld. Dat heeft met het gedrag van de automobilist te maken.

Jullie hebben de term oprijlaan genoemd in jullie LOP, hoe bedoelen jullie dat?

In het gebied heb je heel veel, de luchthaven, de bloemenveiling. Evt. het transferium. Ken je de koningsas?

Koningsas, de bedoeling is niet dat alles op slot gaat, maar als je niet oppast, krijg je tussen Groningen en Assen een dichtslibbend gebied. Met de inrichting van het gebied moet je daar heel goed over nadenken.

In dit geval moet je verkeerskundig een heel goed verhaal hebben waarom het nodig is, vervolgens moet je integraal naar het gebied kijken naar hoe, wat en waar en andere relevante zaken. Evt. verbinding leggen met de luchthaven.

Evt. kan je het bedrijventerrein weghalen en daar het transferium plaatsen.

Hoe kijken jullie aan tegen het substitutie-effect? De emissies van landbouw die vervangen worden door de emissies van de auto's?

Als het allemaal verbeterd waarom niet? Maar dat is ook de achtergrond van het verhaal. Een ontwikkeling ja mits... Als iets een kwaliteitsverbetering met zich meebrengt heeft het natuurlijk eerder een kans van slagen dan als het allemaal negatieve effecten ter weeg brengt. Daarnaast als je het nog over de koningsas hebt, tussen Vries en De Punt, als je in oplossingen denkt. Een transferium, misschien moet je er wel het idee van een landgoed op loslaten. Misschien multifunctioneel ruimtegebruik, bijvoorbeeld de snelweg optillen en daar onder parkeren, heb je meteen een mooie uitzicht op de snelwegpanorama, maar dat is veel te duur natuurlijk.

Wat zien jullie als grootste bedreiging voor het transferium?



Je hebt gewoon de drinkwatervoorziening. Maar misschien zijn er oplossingen voor dat het geen bedreiging is. Er is een goed plan nodig. Je moet niet mono-functioneel denken, een integrale benadering is nodig, dus niet alleen vanuit het verkeer denken. Welke kwaliteiten heeft het gebied? En doet dit gebied daar afbreuk aan? Je zit wel op een heel bijzondere plek, heel multi-modaal. Je hebt het spoor, de luchthaven, het kanaal en de wegen.



Interview Bram van Luipen, senior adviseur Kennisplatform Verkeer en Vervoer, 10-02-2010

Hoe zouden de belangrijkste succesfactoren bereikt kunnen worden?

Er wordt teveel vanuit aanbod gedacht. Je moet goed nadenken over de locatie. Vaak ontstaat die locatie op een organische manier. Als ik kijk naar Kralingse Zoom, dat is zo helder. Een metrolijn kruist de snelweg. Dan komen de P+R's als vliegen op de stroop af. Zo simpel is het dan, maar wat vaak onderschat wordt, is dat de verwachting naar de reiziger, als er informatie langs de snelweg staat, dat de reiziger niet weet wat er verwacht kan worden van de P+R. Ik zal voorbeelden geven vanuit mijn eigen ervaringen. Ik reed naar Den Bosch toe, kwam vanuit Waalwijk aan, stond er een binnenstads transferium, dus daar wilde ik gebruik van maken, want we gingen een dagje naar de binnenstad toe. Dus we reden dat terrein op en zetten de auto neer, prima bus en de terugweg ging ook prima. De tweede keer wilden we 's avonds een hapje eten, volgden we de bordjes transferium en kwamen we op zo'n slingerweg en toen we er kwamen stond er op de bordjes dat de bussen maar reden tot en met vijf uur. Het was net kwart over vijf. Zonde van je tijd en rit. Toen had ik het liefst gewoon aan de rand van de stad een parkeerplaats gevonden waar de informatie stond. De informatie voor de spontane bezoeker ontbrak.

Je weet niet wat voor product je koopt, zoals Adriaan Walraad het zei je moet toe naar de McDonald's P+R.

Ik was eens op een CVS congres en daar was ook een man van de McDonald's, die zei terecht als je die gouden bogen ziet, weet je precies wat je er kunt krijgen. Een transferium is wel zo'n raar begrip. De marketing van P+R kan veel en veel beter. Er moet ook een redelijke frequentie zijn, als het lager is dan per kwartier denk ik van nauw. Het is wel heel lastig om een transferium te theorieseren, je hebt een OV systeem en een auto systeem dat verstrengeld is. Als je dat in model probeert in te voeren kom je er met dat model moeilijk uit. Het is zo je moet gewoon simpel naar een kaart kijken. De provincie Gelderland heeft dat bijvoorbeeld gedaan. Die zeiden we maken een analyse van het wegennet en van het OV-net en spoornet. Kijken naar waar het wegennet vol is en net voor die files leggen we een P+R aan. Wat in Engeland opviel, in Nederland is een P+R verknoopt aan een trein- of busstation, in Engeland hebben ze speciaal buslijnen aangelegd.

Hoe zou de gebruiker overgehaald kunnen worden?

Wat je ziet, je legt er heel veel geld op toe, maar je verbetert de bereikbaarheid van de stad. Het is wel zo door de middenstand in de stad gewaardeerd omdat je een extra mogelijkheid biedt om je stad te ontsluiten.

Je bereikt een persoon door het goed op internet onder de aandacht te brengen, goede bewegwijzering is ook van belang en mijn idee is, als je een stad nadert moet bij een benzinestation een soort van informatiepunt creëren hoe bereik ik een stad. Het is wel net hoe een benzinestation zich er voor leent.



Je hebt die mensen die vooruit plannen, die kijken op internet. Zorg er daarom voor dat het eenduidig is bij elke site. In de toekomst, wat dan een goede rol gaat spelen is Google. De doelstelling van Google is om informatie voor iedereen toegankelijk te maken. Hun missie eigenlijk. Als je in Zwitserland op de bus stap zie je meteen welke verbinding er is en kan je zo kijken wanneer de volgende vertrekt. Google wil informatie van een punt beschikbaar krijgen en gratis. Daar moet ook de gegevens verstrekker belang bij hebben.

Dynamisch en uniform zijn de twee kreten. Dynamisch is het up to date zijn, uniform is het makkelijk te vinden. Dan kom je weer bij de McDonald's gedachte uit. Met andere woorden het moet in één klap duidelijk zijn. Wat met regiotransferia zo lastig is, hoe verdeel je de kosten over de juiste belanghebbenden. Voer daarom een goede discussie.

Wat zou je zien als een bedreiging voor een P+R?

Bedreiging is kan je je auto er veilig achterlaten. Er komt een handreiking uit van KpVV met betrekking tot de veiligheid op transferia. Dat is er 1. Ik vind het altijd nog een zorg van ik kan er nog wel heen komen, maar hoe laat gaat het laatste transport terug en wat als het transport uitvalt, hoe kan ik dan nog mijn auto bereiken? Stel je voor ik zet mijn auto neer bij De Punt en heb mijn laatste verbinding gemist, hoe kom ik daar dan nog? Dan moet ik een dure taxi naar De Punt nemen. Het is theoretisch nog niet zo'n uitgegeten ding. Maar als je praktisch probeert te denken. Zo is het heel erg moeilijk om de reizigersaantallen in te schatten.

Je moet ook heel flexibel kunnen denken, wat als het niks is of wat als het een succes wordt. Toekomstgericht denken. Wat je nog hebt is dat je het idee van transferia hebt en iemand drukte eens uit van heb je die schoenpoets functie wel nodig. Dat is een twijfelachtig iets, ik denk dat je meer

Een ander punt, daar kwam Giuliano Mingardo achter, P+R kunnen ook mensen ontrekken aan het OV.

Wat er aan de hand is, niet de P+R ontrekt reizigers, maar je krijgt een OV-systeem, met een hele hoge kwaliteit, die trekt mensen aan. En dat nodigt ook mensen uit het eerste stukje met de auto te gaan om die hoog kwalitatieve streng te bereiken. De boosdoener is niet de P+R, maar de onevenwichtige kwaliteit van het OV.

Dat is ook een lastige vraag, hoe positioneer je de P+R tussen het reguliere OV en de auto?

Er zijn mensen die zijn behoorlijk autoverknocht. Het is net hoe de pet staat van de automobilist. En het ligt ook aan de afweging. Als je een hele middag in de stad wil gaan winkelen en nog een hapje gaan eten, dan gaan de meeste mensen niet 20 euro betalen voor het parkeren, dan in zo'n P+R ideaal.

Die onttrekking aan het OV, je zou die vraag even anders moeten stellen, wat zou er op Kralingse Zoom zijn gebeurd als er geen transferium was gebouwd? Ik heb het gevoel, dat je anders parkeeroverlast krijgt rond metrostations. We vinden het zo vanzelfsprekend dat een transferium er ligt. Het kwaliteitsverschil is de boosdoener. Er is een systeemfout in het OV, waar je niks aan kan doen, dat brengt dat teweeg. Je moet je afvragen, wat willen mensen? Een heleboel P+R zijn het eigenlijk niet eens, het zijn gewoon uitgebreide parkeerplaatsen.



Vanuit vervoerskundig oogpunt noem ik de ontwikkeling van P+R een organisch proces. In het buitenland zie je de ontwikkeling ook.

Hoe zou je het substitutie effect kunnen vermijden?

Het zuigt mensen aan uit het fijnste deel van het OV, ik heb daar zo geen oplossing voor. De enige oplossing zou zijn maak de frequentie op de dunne lijntjes hoger, maar dat is niet te betalen. Het is de vraag of je de aanleg van transferia daarvoor moet laten.

Hoe zie je de samenhang tussen de kleinere herkomsttransferia en de grotere bestemmingstransferia?

Transferia hebben iets van maatwerk. Je moet vooral kijken naar het karakter van de verplaatsing. Hoe verfijnder je in het systeem zit en hoe lager de bevolkingsdichtheid des te lager de frequentie. Men gaat dan met de auto of de fiets naar de bushalte toe. Ze hebben allemaal een eigen plek in het systeem. Daarom is het van belang scherp te krijgen wat je plek is in het systeem. Ik denk niet dat ze concurrerend zijn de transferia, per definitie niet. Hebben allen hun eigen speciale markt. Je moet wel nadenken over de impact van een transferia op de omliggende transferia. Het is heel moeilijk op dat vlak een soort van toekomstbeeld te maken, het is maatwerk en een soort van trial and error. Het is meer een punt van aandacht dan dat het planbaar is.

Interview Caroline Schrandt, Senior projectleider Dienst Landelijk Gebied, 11-02-2010

Wat is jullie termijn voor het natuur en beheerplan van de Drentsche Aa?

We zijn nog niet met het proces begonnen voor het natuurbeheerplan voor het gebied. Eigenlijk beginnen we met het externe proces in het najaar. Daarvoor doen we de voorbereidende werkzaamheden. De ecologische uitwerking, maar ook organisatorisch. Het echte plan schrijven gebeurt pas na de zomer.

Hoe om te gaan met de inpassing van plannen met algemeen nut ten opzichte van het belang van natuurgebieden?

Je moet zo zien dat natura2000 die op een bepaalde manier of soort uniek zijn in Europa. Daar zitten soorten in die in Nederland wel vaker voorkomen maar voor Europa van belang en bijzonder zijn. Natura2000 gebieden liggen juridisch verankerd in de nb-wet, die wet bepaald dat je maatregelen moet nemen zodat bepaalde habitattypen soorten in stand kunnen blijven, dan wel ontwikkelen. Als EU-lidstaat hebben wij hier een verplichting in om onze best te doen. Haalbaar en betaalbaar, wat zijn de sociaaleconomische belangen in deze, hierin moet een afweging gemaakt worden. Dat gaat straks plaats vinden via de toetsing. Eerst ga je kijken naar functies binnen die begrenzing en wat is er nu wat eventueel invloed heeft op het gebied zelf. In dat proces maken we een soort toets. Bestaand gebruik is wel of niet vergunningsplichtig en daar gaat het dan om. Wat er nu eigenlijk sowieso moet gebeuren als er een nieuwe ontwikkeling plaats vindt, dat er in ieder geval een toetsing moet plaats vinden, dat gebeurt nu al. Dat je de afweging moet maken van welke invloed het heeft op de



natuurdoelen daar, heeft het een significante invloed? heeft het een mogelijke invloed? zo ja wat kun je doen om het te laten afnemen dan wel te compenseren, zo nee dan kun je besluiten om geen vergunning te verlenen. Dat is een soort afweging waar we gewoon een juridisch kader voor hebben, waarvan ik denk dat zo'n transferium wel aan een nb-toets onderworpen moet worden. Wat de uitkomst is weet ik natuurlijk zo niet. Het kan zo maar zijn dat er bepaalde soorten die er voorkomen, niet beïnvloed worden door de komst van het transferium. Maar voor de vogels zouden er bijvoorbeeld geluidsbeschermende maatregelen genomen moeten worden.

In een vroeg stadium moet je beginnen met zo'n toets, daar moet je rekening mee moeten houden. De provincie toets via de habitattoets die verankerd is de nb-wet. Je moet natuurlijk ongeveer weten wat je wilt doen, gegevens moet je ook kunnen aanleveren. Dan moet je gaan kijken wat de eventuele gevolgen zullen dan wel kunnen zijn. In natura2000 in het beheerplan wordt natuurlijk alleen het bestaande gebruik getoetst. Wat er nu is sinds 2005. Wat er in de toekomst komt moet worden getoetst. Het hangt er allemaal van af welke natuurwaarden belangrijk worden en dan te kijken wat er van belang is. Het is niet zo dat er niets meer kan.

Hoe zit het met het substitutie-effect? Van bijvoorbeeld landbouw naar een transferium?

Dan heb je het moeilijke punt van de stikstofdepositie te pakken. Er zijn nu veel landelijke en regionale partijen bezig om dat uit te zoeken. In Nederland en per gebied verschilt het nog wel wat het basisniveau is wat we gewoon hebben. Een deel komt bijvoorbeeld uit het Ruhr-gebied. Je moet dus weten wat landelijk het basisniveau is en dat je aan knoppen kan draaien die lokaal van invloed zijn. Je hebt een bepaalde grens, de landbouw draagt een bepaald deel bij, een nieuwe weg ook, maar kom je boven de kritische waarde dan moet er gekeken worden of die invloed zo significant is of je dan moet zeggen dat die weg niet kan. Algemeen denk ik dat de landbouw verantwoordelijk is voor het wel of niet halen van die grens. Stel je komt boven die depositiegrens dan is dat heel slecht voor die plantjes en dan sterven ze uit. Daar kan je allerlei maatregelen voor nemen, waardoor die planten er minder last van hebben. Het is dus zo dat je niet altijd de bron moet uitschakelen om er iets aan te doen.

Er zitten natuurlijk veel meer haken en ogen aan, stel je komt net onder die waarde uit, dan zegt de landbouwer van ja nu kan ik dus niet meer uitbreiden. Geleerden zijn bezig om te kijken wat de waarden lokaal moeten zijn. Maar dat het invloed heeft, dat moge duidelijk zijn. Volgens onze wetgeving moet je bij grote infrastructurele projecten de natuur al compenseren.

Laat een tabel zien waar verstoringen vergeleken worden met bepaalde natuurtypen.

Het herstel van de beekdalen zal er waarschijnlijk ook voor zorgen dat de landbouw natter wordt. De landbouw krijgt het best moeilijk in veel aspecten. In de algemeenheid is water het grootste probleem en niet de ammoniak.

Wat houdt dat compenseren precies in?

Hier in dit gebied heb je te maken met specifieke zaken, dus kan je dat niet zo eenvoudig doen. Bij Eelde gaat het om bomen, die kan je makkelijk weer ergens plaatsen. Een zal een



nb-toets en daarin zal het effect meegenomen moeten worden. Omdat er nog geen beheerplan is, doe je het op basis van de soorten die erin staan en daar zal dan ook wat uitkomen. Het is ook zo dat bevoegd gezag niet goed genoeg oplet. In bepaalde gevallen zijn er ook milieuorganisaties die meekijken en dat is maar goed ook want dat houdt ons allemaal scherp. Dat soort natuurcompensatie is natuurlijk wat anders dan hier. Je kan hier wel heel moeilijk zeggen dat plantje halen we weg en plaatsen we ergens anders. Kan alleen in heel zwaar wegende gevallen. Er kan wel sprake zijn van een situatie dat het onzin is om dat doel te halen, want dat haal je never nooit niet. Een beheerplan geeft ook een toets, want als je plannen hebt dan probeer je dat te compenseren of mitigeren. Het is een eerste stap, want je weet als je niets doet, lukt het helemaal niet. Daarom zal niet snel gebeuren dat de doelen die in natura2000 zijn geformuleerd van de kaart worden geveegd. In principe moet de aanvrager van het project zorgen dat het geen schadelijke effecten heeft.

Je kijkt hier naar landschappelijke en ecologische kenmerken, die op hun beurt zich weer vertalen naar de specifieke soorten die hier groeien en leven. In het LOP wordt misschien meer gekeken naar de landschappelijke inpassing. Het visuele en wat minder naar de abiotische en biotische factoren. Dat is vanuit landschappelijk oogpunt belangrijker. In de Drentsche Aa zijn we zover dat het ontwerp aanwijzbesluit klaar is. Het gebied is nu begrensd. Welke instandhouding doelen heb ik hier. De volgende stap is dat het ministerie de bezwaarschriften behandelt. Wij gaan ondertussen bezig met het maken van een beheerplan. Dat gaan we toetsen en we gaan kijken hoe we onze doelen kunnen bereiken. Straks als je het beheerplan hebt wordt de nb-toets ook gedaan met daarbij het beheerplan als richtlijn. Het beheerplan is een belangrijk document bij de toetsing, maar zolang je het niet hebt moet je het doen met de nb-wet.

Hoe is de samenhang met het nationaal park en landschap natura2000?

De eerste hebben een meer integraal karakter. Gaat uit van een integrale ontwikkeling. Bij natura2000 moet je soms kiezen voor de natuur en moet je de recreatieve functie laten schieten. Daarom moet je vroeg met alle belanghebbenden hierover in gesprek treden. Wij hebben een eigen besluitvorming, maar de organisatie achter het nationaal park en landschap is een klankbord voor ons. De relatie tussen het nationaal landschap en natura2000 is er wel, maar hebben wel elk hun eigen spoor.

Met het transferium zou je kunnen inzetten op een toegangspoort. De Drentsche Aa zou je er op kunnen aansluiten. Je zou kunnen inzetten op fietsen en fietsen en planten moet kunnen zolang er niet doorheen gecroost wordt. Ik ben heel benieuwd hoe de landschappelijke inpassing zou kunnen zijn van het transferium. De loop van de beekdalen moet wel zichtbaar blijven.

Interview Erwin Stoker, teamcoördinator ontwikkeling OV-bureau Groningen Drenthe, 26-01-2010

Gemeenschappelijk regeling van de provincies Groningen en Drenthe en de stad Groningen in het leven geroepen om OV aan te sturen, te beheren en ontwikkelen, wij doen daar iets meer in dan de reguliere overheid. Daar wordt de rol neergelegd bij de vervoerder, maar wij schrijven gedetailleerd voor hoe vaak de bus moet rijden en waar. Verder zijn wij ook zelf opbrengstverantwoordelijk.



Wij zijn dus verantwoordelijk voor de bus, niet de trein en in de toekomst misschien voor de tram. Belangrijk is dat wij geen infrastructuur aanleggen. Maar wij proberen wel zodanig druk uit te oefenen op de organisaties die daar overgaan om bepaalde infrastructuur aangelegd te krijgen als dat baat voor het OV.

Jullie adviseren ook de overheden?

Ja dat doen wij ook. Je past het beleid aan binnen het kader van de overheden en doet dit in nauwe samenwerking. Echter wij zijn alleen verantwoordelijk voor de bus, dus ook overleg met spoorwegvervoerders. Er ligt natuurlijk een relatie tussen treindienstregelingen, wijzigingen en afstemming van de bus daarop. Hoe stem je alles af bij OV-knooppunten. De NS kijkt heel eendimensionaal naar haar treintjes, maar de wereld is iets breder dan dat. Gecombineerde schermen van tijden van bus en trein is dan een streven,

Wie is de ketenregisseur? De NS zegt dat zijn wij, maar kijken niet verder dan het station. Er is meer dan alleen de trein, je hebt ook het voor- en natransport. Er is ook contact met Arriva, die verantwoordelijk is voor de treinopbrengst, over het regionale treinvervoer, hoe stemmen we de dienstregeling op elkaar af, maar er zit ook een rare discrepantie aan want als er een goede verbinding is brengen wij in feite het geld naar Arriva doordat het goed op elkaar af is gestemd. Dat is politiek zullen we maar zeggen.

Waarom is dat onderscheid gemaakt?

Niet bewust, er was al een treincontract in de maak samen met Friesland en Duitsland. Er niet al sprake van dat de opbrengstverantwoordelijkheid bij de overheid zou liggen. Parallel werd het OV bureau opgericht in 2004 en toen was die concessie Groningen Drenthe al uitgegeven. Er werd toen geanalyseerd dat de markt toch niet brengt wat er van verwacht werd. De vervoerder die heeft niet die aanjaag en klantenaantekrol gebracht en daarom greep de overheid in. Die wilde daarom aan de knoppen draaien. Die kan aan knoppen draaien zoals parkeerbeleid en infrastructuur.

In het geval van de trein konden we niet eerder er iets aan doen want daar was een contract voor 15 jaar aangegaan. Dus daar hebben we nog even mee te dealen. Voor de tram speelt al wel eenzelfde discussie, wat gaan we daar doen, dat moet net als de busvorm gaan met bepaalde overheidsverantwoordelijkheden als je dat wilt doen.

Hoe zit het systeem in elkaar?

In 2000 is de wet personenvervoer begonnen en moesten alle provinciale busbedrijven aanbesteed worden. Wij hadden al een voorbeeld. GADO was al verkocht aan een Amerikaanse investeerder. In 2000 werd dat in een onderhandse concessie aan Arriva gegeven tot 2004. Dat was een concessie waar de overheid een zak geld gaf aan de vervoerder. Van 2004-2009 werd het contract verlengd, maar daarna is er hier een OV-bureau opgericht met een eigen opbrengst verantwoordelijkheid. Eerst was een een GV contract, maar omdat Drenthe en Groningen zo samenhangen is het besloten samen te doen. En de discussie wat Arriva gepresteerd heeft speelde ook mee, het commerciële belang speelt mee en dat is er doordat het OV niet kostendekkend is er niet of te weinig. Arriva wist niet wat de klant wou of wat er speelde. Meest pregnante voorbeeld is dat Arriva niet eens



wist hoeveel mensen er gebruik maakten van de bussen. Er werd niet geteld, want dat was te duur.

Dat geeft in een nutshell aan waarom er een switch gemaakt is naar een OV-bureau. Het basisprincipe van marktwerking zou zijn je wilt zoveel mogelijk reizigers zodat je meer inkomsten hebt en zo efficiënt mogelijk.

Jullie geven een bepaalde zak geld?

Nee wij vullen het tekort aan. Deel BDU uit Den Haag, ander gedeelte uit de winst uit afgelopen jaren. Doel is dus om het aandeelreizigers groter te krijgen zodat we het bestaande niveau in stand kunnen houden en eventueel kunnen uitbreiden. Ondanks dat er aan het BDU geknabbeld wordt. Dat is van 2005-2010 ook gelukt in termen van aantal busuren, dat is met 20% toegenomen en dat betekende ook ongeveer een toename van 20% meer reizigers. Een aantal dingen is ook slimmer gedaan. Er is ook door een financieringsplus meer gedaan. En die groei moeten we vast houden anders moeten we gaan snijden. Maar het gaat goed en dat moeten we vasthouden.

Bij de start hebben we een beleid vastgesteld. Er moet een reëel alternatief zijn voor de auto. Een beleidsdoelstelling krijgen we mee, we moeten steden bereikbaar houden en ontsluiten. Ook in het kleinste gat moet ook een bus zijn op welke manier dan ook. Minimaal 1 keer per uur. Dat is niet kostendekkend dus om dat te compenseren moet je het aan de bovenkant heel goed doen. Daar is ook het transferium concept uit voortgekomen. Waar het veel meer omgaat is ketenmobiliteit, je kunt niet overal concurreren met de bus en daaruit zijn de P+R voortgevloeid. Vanuit het ijle gebied Groningen/Drenthe rondom de steden waar de mensen met de auto komen je ze een alternatief kunt bieden waar ze de problemen inrijden. Met name die combireizen is nu in het beleid opgenomen. Een kant daarvan zijn bussen de andere kant infrastructuur.

Hoe kijken jullie zelf tegen transferia aan en hoe het succesvol te maken?

Je verschillende ringen in het gebied. Wat je ziet bij de P+R rondom de stad is dat de meeste gebruikers komen uit het gebied binnen een straal van 15km vanaf de rand van de stad. Heel veel mensen die van verder komen zetten hem vaak verder weg. Wij zien transferia als een onlosmakelijk onderdeel van het OV. Wij vinden ook dat je bij de bediening van een transferium er ook iedere tien minuten weg moet kunnen. Dat is een soort van beleidslijn die we ook hard neerzetten. P+R Haren werd 2 jaar geleden geopend. Dat betekende ook een kentering in het bestaande beleid. Er kwam een speciale pendelbus. Er knorren zoveel bussen over de A28, het was bedoeling, want het is natuurlijk enorm frequent, die laten we even stoppen. Dan is meteen die P+R klaar. Dat was kortzichtig want die bussen zitten in de ochtend al vol. Alles naar de stad is al vol. Bovendien als je die er wilt afhalen, ze rijden nu 100km/u door, betekent dat een toename van de ritduur met 2 á 3 minuten. Als je dat voor al die lijnen optelt, plus het discomfort voor de reizigers die er al inzitten met al die extra rotondes e.d., zeg ik niet doen en dus een aparte P+R lijn aan te leggen.

In analogie met de treinen zijn het de intercity's, die moet je niet overal laten stoppen. De andere lol van transferia is dat we de bus doortrekken, zodat er een nieuwe bediening is. Zoals het UMCG, het centrum en het Zernike. Daar is natuurlijk infrastructureel ook wat voor nodig. Zo zijn we in discussie met RWS over een afrit speciaal voor het busverkeer, zodat die niet in dezelfde file komt te staan als het autoverkeer.



Hoe zou je dat zien bij het voorgenomen transferium bij De Punt?

Er zijn twee dingen, 1 je hebt natuurlijk een trein en er ligt ook een ambitie op het regionaal spoor. Er zouden twee stoptreinen per uur moeten gaan rijden, twee intercity's en nog twee regionale treinen die van het nieuwe station Assen-Zuid door zouden moeten rijden naar Leeuwarden. Dus je hebt in ieder geval 4 treinen die hier zouden kunnen stoppen. Qua reistijd en betrouwbaarheid heb je zeker iets wat kan concurreren met de auto. Wij zijn nu bezig om op het gehele gedeelte de bus op de vluchtstrook te krijgen, daar zijn we nu over in discussie met RWS.

Maar de betrouwbaarheid van de bus is dus nog niet altijd te borgen. Gelukkig voor de P+R wel en vinden dat daar ook voor nodig is. Een trein is in dat opzicht daarom is een trein nog niet zo'n gek alternatief. Als je een dubbelslag kan slaan, dan doe je het helemaal aardig, dan moet je niet alle bussen willen laten stoppen bij het transferium, om dezelfde reden waarom je het niet bij het transferium in Haren niet wilt. Wat is de meerwaarde? Als je alle bussen laat stoppen, dan lijkt het exploitatietechnisch wel aardig, maar als je een OV-reis dan vernield wat betreft reistijd, comfort en overstappen zeggen wij dat je dat niet moet doen.

Als ik hier een transferium zie komen, dan is dat alleen waar je op de trein kunt overstappen. Die vier keer per uur rijden. Dan moet er nog wel een station komen. Er is een magische norm van 1000 opstappers van de NS, die al wel los is gelaten, maar als je wat wilt valt er met lokale financiering kun je een heel eind komen. Ook op het kernnet. Alleen hier zal de NS niet heel blij van worden.

Haren wordt vooral gebruikt door het UMCG. Zo lijn moet je beginnen voor je de ellende induikt. Die begint net na het transferium bij Haren. Ervoor kom je nog vrijwel ongehinderd daar. Terwijl de bus doortrekken naar De Punt, zou bijna een verdubbeling betekenen van de exploitatie. Nu zou je daar feitelijk niks voor terugkrijgen. Dus een aparte P+R lijn zie ik er niet komen.

Eerste stuk met de auto of de fiets waar die het meeste kwaliteit biedt. De bus komt pas in beeld wanneer voldoende kwaliteit wordt geboden in termen van reistijd, comfort en frequentie. In dat opzicht verwachten we ook veel van het transferium bij Gieten. Dat wordt een schakelpunt in het OV netwerk voor zowel Qliners en het onderliggende busnet. Er is wel sprake van grijsgebruik, in die zin dat veel mensen naar Gieten komen en parkeren ergens in de straten hun auto om vervolgens de bus te nemen.

Je zou meer heil zien in uitbreiding van de kleine transferia?

Nou met betrekking tot bereikbaarheid zou ik liever zien dat Haren wordt uitgebreid, want dat product ligt er, de problemen komen vlak na Haren. Je hebt iedere 10 minuten een bus. Het staat voor 9 uur al vol. Daar ligt heel veel latente vraag die je kunt bedienen zonder dat je daar extra exploitatie van bussen nodig hebt. We zijn nu bezig met de discussie voor uitbreiding van Haren. Hij wordt al qua capaciteit verdubbeld, maar wij zeggen evenals de provincie Groningen, wij hebben daar 2000 plekken nodig. Bizarre aantallen, maar die komen vol. Want parallel is de gemeente Groningen hard bezig zijn parkeerbeleid ernstig aan te scherpen. De gemeente is bezig om al dat grijsparkeren tegen te gaan alles binnen de ring wordt betaald parkeren straks kun je niet meer parkeren als werknemer in de Oranjebuurt



etc. Al die mensen wil je dus eerder afvangen. Dat kan je doen als je product voldoende kwaliteit heeft. Transferium Hoogkerk wordt al uitgebreid.

Relatie met Groningen Airport Eelde?

Met de baanuitbreiding op komst zijn er wel kansen voor airport transfers door de waarschijnlijke toename van passagiers. Qua wonen-werken kan er een product aangeboden worden.

OV-chipkaart, hoe zien jullie die komst tegemoet m.b.t. P+R?

Dat zal wel meevallen, we zitten voor een doelgroep die niet heel erg prijsgevoelig is. Een recente verhoging maakte niks uit. De kosten die de OV chipkaart meebrengt maakt de gebruiker niks uit. De gebruiker is gericht op gemak, betrouwbaarheid en wil gefaciliteerd worden.

Interview Jeroen Visser, Beleidsmedewerker Parkeerbedrijf Gemeente Groningen, 09-02-2010

Vanwege het niet doorgaan van de Zuiderzeelijn hebben de noordelijke provincies miljoenen euros subsidie gekregen. Met als enige bestemming investeren in het OV, in de breedste zin van het woord. Vanuit de gemeente Groningen is daar in samenwerking met de provincie, de provincie is daar leading in, gezocht naar allerlei projecten voor de bestemming van die gelden. Dan heb je het over de aanleg van nieuwe P+R terreinen, uitbreiding van bestaande P+R terreinen en kwaliteitsverbetering van de bestaande terreinen. En ik ben werkzaam bij het parkeerbedrijf wat onderdeel is van verkeer en vervoer. Het parkeerbedrijf houdt zich bezig met de uitvoering van het beleid. Het beleid staat in de parkeernota en wordt gevormd door onze afdeling beleid bij verkeer en vervoer. Voor P+R is dat Marcel Meyer. Wij voeren echt uit, wij zijn een redelijk uitvoerende tak. Haren nemen we er gemakshalve ook maar bij, bij de P+R terreinen, 90 procent gaat toch richting de stad. De gemeente Haren had gehoopt dat de aanzuigende werking op P+R parkeerders ook bedrijvigheid zou aantrekken, maar dat loopt niet. Komt ook deels door de crisis. Dus nu is het bedoeling van de gemeente Haren om het terrein formeel over te dragen aan de gemeente Groningen, ook door de terugtrekkende beweging van Hanzevast. Zei zeggen van wij hebben erin geïnvesteerd, maken de kosten, maar het is eigenlijk allemaal op Groningen gericht dus hebben ze zoiets van gemeente Groningen kom maar los.

Beleid van de gemeente Groningen is eigenlijk om het verkeer naar buiten te drukken. Naar de buitenste schil om zodoende de binnenstad wat te ontlasten. Ook gezien het feit dat we de parkeertarieven flink gaan verhogen, vanuit de parkeernota. Vooral het naar buiten duwen van forenzen en binnenstadbezoekers is het doel. Vanuit de gemeente vinden wij dat iedereen een evenredig deel mee moet betalen aan het totale parkeren in de stad, daarom worden de tarieven ook voor iedereen verhoogd.

Hoe kijken jullie tegen het OV-knooppunt bij De Punt?

Sowieso zitten wij als parkeerbedrijf in een spagaat. Wij zijn verantwoordelijk voor de parkeergarages, de buurtstallingen, de P+R's, straatparkeren en de vergunningen. Als je



iedereen naar buiten drukt om te parkeren op de P+R terreinen voor 3 euro en je bouwt hier de duurste en mooiste parkeergarage die daardoor leeg staat, ik weet niet of dat dan handig is. Maar het beleid is nu eenmaal zo, naar buiten drukken en blik van straat. Zo wordt de Diepenring aangepakt om het straks een aanzicht á la Utrecht te geven. Daardoor verdwijnen er waarschijnlijk al 300 plaatsen. Wij zitten een beetje in een spagaat. We zijn het Damsterdiep aan het realiseren. Boterdiep met 1200 plaatsen is net klaar, die mag ook wel vol, want daar zit natuurlijk ook een exploitatiemodel achter met een bepaalde terugverdien tijd. De opbrengsten uit P+R kaart verkoop gaat niet naar ons, dat gaat naar het OV-bureau, net als met het fietsparkeren leggen wij er geld op toe. Dat is ook niet erg, want we zijn geen commerciële club, maar het levert niks op. Het parkeerbedrijf is dan straks verantwoordelijk voor het beheer en exploitatie van de terreinen. In stand houden van de voorzieningen.

Hebben jullie de gebruiker ook in beeld van de terreinen?

Het karakter van het bezoek zijn vooral door de week werknemers van de grote bedrijven in het centrum zoals het UMCG. Dan moet je mensen wel iets kunnen bieden. Zoals bij het P+R terrein P3 daar komen al die bussen in die flessenhals van de Bornholmstraat, dat kost ontzettend veel tijd. Daarom zijn we nu ook bezig om te kijken naar een aftakking naar de A7.

Qua De Punt, als Haren uitgebreid wordt, is natuurlijk al een succes. Is er behoefte aan zo'n terrein? Ik heb het idee, dat alle grotere dorpen een transferium willen. Ik denk van ja, moet dat allemaal wel.

We hebben vorig jaar een enquête laten houden, eigenlijk willen we dat om de twee jaar laten doen in onze garages en onze P+R terreinen. Waar komen ze vandaan, wat is hun doel, hoe lang blijven ze?

Geen enkel terrein is qua gebruik hetzelfde. We zijn bezig over de inrichting van het P+R terrein Hoogkerk, daar komen fietskluizen, die hoef je niet overal neer te zetten. Je moet goed nadenken wat moet er komen, er moet een bepaald minimum qua voorzieningenniveau zijn, qua wachtruimte, (dynamische) reizigersinformatie, camera toezicht, maar per terrein kritisch kijken waar er extra voorzieningen moeten komen. Je moet er ook wel kritisch over nadenken want het kost veel geld en het levert verder niks op.

Sociale veiligheid moet hoog in het vaandel staan. Toezicht hebben, geen donkere hoeken, dat is de basis. Een bepaald minimum aan voorzieningen. Hoogkerk wat straks opengaat, dat moet de standaard worden voor alle P+R terreinen.

Dynamische informatie voorziening staat nog in de kinderschoenen, waar we echt mee aan de slag gaan is met matrixborden om het verkeer beter te reguleren. Ook in het kader van bijvoorbeeld de P+R terreinen. Borden met als je hier parkeert ben je 3 euro kwijt en in de binnenstad 8 euro voor 4 uur, daar moet je aan denken. Dat je kunt sturen, je wilt echt naar dynamisch verkeersmanagement. Het gaat ook wel wat opleveren in de toekomst. Het is wel mooi, maar is er nog lang niet en moet zich nog ontwikkelen. Ze zijn nu bezig met een verkenning.

Wat zie je als een mogelijke bedreiging voor de P+R terreinen?

De grootste bedreiging van de P+R terreinen, voor zover er sprake is in Groningen van een bedreiging, want P+R in Groningen is al een succes, is dat we de bus niet snel genoeg op de bestemming krijgen. Probleem heb je nu al met P+R P3, als die pendel niet snel genoeg naar



het kan, zie ik daar een probleem ontstaan. Ik vind dat we bij ieder plan na moeten denken is daar wel een transferium of P+R terrein nodig? Wat is de toegevoegde waarde? Is er überhaupt nog vraag naar, want het vergt natuurlijk nogal flinke investeringen. Een gevaar voor De Punt is natuurlijk Haren, die is inmiddels zo ingeburgerd.

In het kader van een duurzame stad zie ik dat er een sterk punt is van P+R, namelijk dat je het verkeer al vroeg afvangt. Een van de belangrijkste pluspunten is dat je daardoor een prettiger leefklimaat creëert in de stad. We willen hier toch ook de auto van de straat, zo min mogelijk zoek verkeer, daar sluit P+R natuurlijk perfect op aan.

Meer afstemmen van het beleid in de regio. In de stad maken we ook nog wel eens de fout van het kijken naar een object. Terwijl je beter wat breder kan kijken. Hoeveel parkeerplekken hebben we in de buurt, hoe is de bezetting. Er wordt heel objectgericht gekeken. Ik zou breder kijken dan alleen naar het transferium De Punt, maar ook echt in de regio.

Zolang je goede voorzieningen hebt, een goede overstap hebt. Je hebt nu in Corpus den Hoorn dat de medewerkers van het Martiniziekenhuis hun auto in de wijk parkeren omdat ze moeten betalen voor de parkeergarage. Hierdoor is de parkeerdruk op straat enorm toegenomen, met als gevolg een regen aan klachten hier. Dan moet je toch iets hebben van parkeerregulering, zoals betaald parkeren. Dan schieten de mensen gelijk weer in de stress. Hoe moet je het anders reguleren? Goede afspraken maken met grote bedrijven is ook een goede mogelijkheid ja. Zoals het UMCG afspraken gemaakt heeft met het OV-bureau.

Groningen heeft geen parkeerprobleem, maar heeft een bereikbaarheidsprobleem.

Interview Adriaan Walraad, coördinator P+R Bru en docent Marketing NHTV, 02-02-2010

Doelstellingen van een P&R zijn vaak een verbetering van de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. Zo beoogd ze onder andere een kilometerreductie ten behoeve hiervan.

Een P&R hoeft niet noodzakelijk tot minder autokilometers te leiden. Kan ook tot een forse toename leiden door middel van het substitutie effect. Belangrijk is om af te vragen waar je het voor doet, voor de bereikbaarheid, voor de schone lucht of het uitplaatsen van het parkeren. Je moet een duidelijk doel voor ogen hebben, weten waar je het voor doet, anders wordt het iets wat het net niet helemaal is.

Kies duidelijk een doelstelling, daar kunnen andere zaken ook van mee profiteren, vanaf het begin al. Het betekent dat andere doelen daar aan ondergeschikt zijn, zodat je weet waar je het voor doet en wat je wil bereiken. Is de plek de juiste plek, is de opzet de logische opzet? Wil je namelijk de bereikbaarheid verbeteren dan zet je een P&R anders op dan dat je het milieu wilt verbeteren, dat zijn fundamentele dingen.

Kan je niet combineren?

Je moet eerst een hoofddoel formuleren en later kan je dat altijd nog nuanceren, maar ga niet meteen proberen alle goden te bedienen vanaf het begin, dan loop je klem met je zelf. Het is gemakkelijker je doelen later uit te breiden dan dat je verzandt in de grote doelen die niet allemaal haalbaar bleken. Het combineren kan wel, maar wees er scherp op.



Uniformiteit in Value-proposition:

Waar je tegen aan loopt is dat herkomst- en bestemmings transferia het goed kunnen doen, een weidetransferium kun je vergeten, mensen die op een snelweg zitten stappen niet halverwege op. Mensen denken over hun rit na wanneer ze de snelweg op of afrijden of wanneer ze vast komen te zitten. Maar bij het voorgenomen transferium hier (Noord-Drenthe), is halverwege, de congestie begint pas een tig kilometers later. Mensen gaan niet denken he er is hier een P&R laat ik me auto hier eens gaan parkeren als er geen problemen zijn. Het gaat er hierom hoe je het moet positioneren. In Utrecht hebben we hier een bestemmings P&R waar er taxi busjes voor rijden van hotels, als een zakenman naar Utrecht moet, kan hij zijn auto parkeren bij de P&R en met de taxi naar het hotel gebracht worden. Een van deur tot deur principe. Hiermee kan je je dus hoger gaan positioneren, andersom kan natuurlijk ook.

Bij herkomst transferia, houd die maar gewoon sober, natuurlijk wel veilig want je wilt je auto nog heel terugzien bij terugkomst. Ik zou niet weten waarom je daar iets moois van moet maken, want mensen willen er niet blijven, hebben er niets te zoeken en ook niet in de omgeving. Je moet heel erg naar de eindgebruiker kijken om je te positioneren. Veel meer vraaggericht denken. Dus eerst bedenken wat het doel is, en hoe verhouden verschillende bestemmingen tot elkaar.

Ik zal een goed voorbeeld geven, vroeger had je de T-fordjes. Als je die wilde hebben dan kon dat, wilde je die niet dan niet, was aanbod gericht. Dat ging goed totdat er zoveel aanbod was dat de klant kon gaan kiezen. Toen moesten de producenten vraaggericht gaan denken. Productie afstemmen op de vraag en erop inspelen. De volgende stap is van vraaggericht naar marketing. Je product in een pakketje verkopen door middel van vraag en aanbod actiever te gaan matchen. Zit je heel nadrukkelijk op de eindbehoefte van de gebruiker. Je kan nog een stapje verder dan ga je op de beleving van de gebruiker zitten. Die beleving is voor een groot gedeelte immaterieel. Maar wel belangrijk.

U bedoelt dat er meer vraaggericht gedacht moet worden?

Bij een parkeerplaats moet je naast de juiste parkeerplaats op de juiste plek ook nadenken over hoeveel je nodig hebt, welk doel dient het? Is het voor lang of kort parkeren? Hoeveel moet de parkeerder betalen? Met marketing kan je het gebruik van zo'n parkeerplaats sturen. Vanuit de beleving kijken, P&R is een ontvangsthuis voor een activiteit. Een parkeerplaats bij een supermarkt dient een andere functie dan bij een stadsschouwburg. Bij de laatste zijn andere zaken van belang dan bij de eerste. Als je een avondje naar de schouwburg gaat wil je niet in je jurk uit stappen in een winderige omgeving. De beleving is anders op zo'n plek. De beleving van een werknemer die zijn auto bij het kantoor parkeert is de beleving irrelevant, want die parkeert zijn auto standaard op hetzelfde plekje. Daar maakt mooiigheid niet uit. Beleving is van wezenlijk belang maar we denken er te weinig over na.

Hoe ziet u dat bij P&R?

Bij een P&R, als die leeg is, welk gevoel heb je dan. Denk je wat doe ik hier. Waarom is die leeg? Is die half vol dan beleef je het al veel positiever. Niet alleen materiële zaken zijn van belang maar ook immateriële zaken. Het is dus gevaarlijk aanbod gericht te gaan denken. In mijn artikel constateer ik dat elk P&R zijn eigen regime heeft, je weet niet wat je koopt. Het



zou als McDonald's moeten zijn, ze hebben dan een gelijke value proposition. Dus weten wat je koopt, maar wel de mogelijkheid voor lokale uitwerking. Met dezelfde set van spelregels weet de mens waar die aan toe is, nu is dat niet het geval in Amsterdam is het anders geregeld dan in Rotterdam.

Denk niet alleen in marketing maar ook in beleving. Bijvoorbeeld hoe word je ontvangen door de buschauffeur. Het maakt uit. Mensen die nooit met OV reizen vinden het allemaal gedoe, met P&R verkoop je ze al een overstap, dus kan je er maar beter voor zorgen dat het geen gedoe is. Mensen hebben een vervuilde waarneming. De auto die rijdt altijd, ze hebben vaak een verkeerd beeld van het OV.

Vaak wordt een P&R met een reden aangelegd zoals een verbetering van de bereikbaar of leefbaarheid. Wat is je doel en welke vorm en oplossing kies je, begin bij de beleving van de eindgebruiker, hoe investeert die zelf en daar hoort een zekere vervoersorganisatie bij. Slim organiseren is een vervolgstap. Wat betekent dat voor je vervoersproces, hoe voorkom je bijvoorbeeld dat er geen lege bussen rijden. Het optimaliseren. op het laatste punt krijg je zicht op de inhoud van P&R. Dat is het sluitstuk, maar het probleem is dat provincies e.d. willen beginnen met de inhoud. Denk dus goed na hoe je de boel opbouwt. Waar doe je het voor?!

Probeer te kijken naar de mensen die P&R niet gebruiken, mensen die het al kennen zijn over het algemeen positief. Kan je de niet gebruikers tackelen en achterhalen en hun redenen te weten komen. Een recreatief transferium heeft andere wensen. Drie deling tijd, geld en moeite. Die verschilt ook per P&R. Je kunt ook doelgroepen pakken, dus een goedkope P&R maar minder hoge busfrequentie of een dure P&R maar krijg je er ook goed vervoer voor. De V&D richt zich op veel doelgroepen, maar die balanceert veelal op het randje van een faillissement.

Wat ziet u als een bedreiging voor een P&R?

De P&R moet niet gaan parasiteren op het lokale OV, maar moet ook zich ook niet uit de markt gaan prijzen door duurder te zijn dan parkeren op de bestemming. Daarom moet het zich tussen de auto en het OV gaan positioneren. Als je het gebruik van P&R zo goedkoop maakt dat het aantrekkelijk wordt om het eerste gedeelte met de auto te gaan, dan ben je niet juist bezig. Dus met aanbodgericht kom je er niet, vraaggericht denken vanuit beleving en marketing. En om het substitutie effect te vermijden zit je weer met value proposition aantrekkelijker zijn dan parkeren in het centrum, maar minder aantrekkelijk zijn dan de hele rit met het OV. Ik zou willen afsluiten met denk in termen van de eindgebruiker.



Bijlage 2: Enquête

Onderzoek onder gebruikers van P+R-terreinen

Deze enquête dient ten behoeve van een afstudeeronderzoek naar P+R terreinen. Het invullen van de vragen neemt ongeveer 3 minuten in beslag en is volledig anoniem in te vullen.

**1 Wat is het vertrekpunt van uw reis?
(Welke plaats)**

**2 Wat is de eindbestemming van uw reis?
Waar moet u zijn vandaag?**

3 Met hoeveel personen maakt uw deze reis?

4 Hoe vaak maakt u gemiddeld per week gebruik van deze P+R voorziening?

- 5 keer per week of vaker
- 2 tot 4 keer per week
- 2 tot 4 keer per maand
- 1 keer per maand of minder

5 Wat is uw reismotief?

- Woon-werkverkeer
- Zakelijke reis
- Familiebezoek
- Winkelen
- Uitgaan/evenementen
- Andere :

6 Maakt u altijd gebruik van deze P+R tijdens de hiervoor beschreven reis?

- Ja, altijd
- Meestal wel
- Af en toe
- nee, dit is de eerste keer

7 Wat is de belangrijkste reden voor het gebruik van dit P+R terrein?

- Vermijden van files
- Reis via P+R-terrein is sneller
- Parkeertarieven eindbestemming te hoog
- Parkeergelegenheid eindbestemming onvoldoende
- Activiteiten op/bij P+R-terrein
- Openbaar vervoer vanaf vertrekpunt onvoldoende
- Andere :

8 Wanneer maakte u voor het eerst gebruik van dit P+R terrein?

- Langer dan 1 jaar geleden
- Langer dan 6 maanden geleden
- Minder dan 6 maanden geleden
- Dit is de eerste keer



9 Waardering van de P+R voorziening

Zou u van onderstaande onderdelen willen aangeven hoe goed of slecht u deze vindt? Wanneer deze niet aanwezig zijn kunt u deze open laten

	Goed	Redelijk	Matig	Slecht
Bewegwijzering	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bereikbaarheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kwaliteit en aantal parkeerplaatsen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Veiligheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Parkeertarief	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Looproutes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Informatie OV	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kwaliteit wachtruimte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Frequentie OV	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Snelheid OV	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kwaliteit en comfort OV	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sociale veiligheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Telefoon	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



10 Welk rapportcijfer zou u geven voor huidige P+R terrein?

11 Welk rapportcijfer zou u geven voor het parkeren op het terrein en het natransport?

12 Hoe zou u uw reis hebben gemaakt als deze P+R voorziening er niet was?

- Geheel met de auto/motor
- Geheel met openbaar vervoer
- Ik zou deze reis dan niet maken
- Anders :

**13 Op welke manier bent u in aanraking gekomen met dit P+R terrein?
(meerdere antwoorden mogelijk)**

- Krant, radio, TV
- Reisplanner/Routeplanner/0900-9292
- Wegenkaart
- Routeinformatie langs de weg / wegwijzers
- Gehoord van bekenden
- Andere



14 In de onderstaande tabel leggen we u 17 verschillende voorzieningen voor die u zou kunnen aantreffen op een P+R-terrein. Graag zou ik van u weten hoe belangrijk of onbelangrijk u het vindt dat bepaalde voorzieningen op een P+R-terrein aanwezig zijn.

	Belangrijk	Neutraal	Onbelangrijk
Overdekte parkeerplaats	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Overdekte looproute	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Overdekte wachtruimte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bewaking op parkeerplaats	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Informatie over openbaar vervoer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hogere frequentie openbaar vervoer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Snelheid van openbaar vervoer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Comfort van het openbaar vervoer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Telefooncel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Brievenbus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Geldautomaat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Postkantoor	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Winkels	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Boodschappenbezorgdienst	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wasserette	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Benzinestation	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Horeca	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Camerabewaking	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

15 Als er een P+R voorziening zou zijn bij De Punt, zou u daar dan overstappen? Zo ja, waarom? Zo nee, waarom niet? Heeft u dan de voorkeur voor een overstap op de bus of trein?



16 De auto waarmee u reist is:

- Eigen auto/motor
- Lease-auto/motor
- Auto/motor van de zaak
- Huur- of deelauto/motor
- Auto/motor geleend
- Andere :

17 Wat is de hoogste opleiding die u heeft voltooid?

- basisonderwijs
- vmbo, mbo1, avo onderbouw
- havo/vwo, mbo
- mbo2 en mbo3
- mbo4
- hbo, wo bachelor
- anders

18 Wat is uw gezinssituatie

- Alleenwonend
- Samenwonend/Gehuwd zonder kinderen
- Samenwonend/Gehuwd met kinderen

19 Wat is uw geboortejaar?

20 Wat is uw geslacht?

- Man
- Vrouw

21 Welke van onderstaande situaties is op u van toepassing?

- Werkend
- Studerend
- VUT/Gepensioneerd
- Huisvrouw/-man
- WAO/arbeidsongeschikt
- Andere :

22 Hoe hoog is uw bruto inkomen per jaar?

- Minder dan € 25.000 per jaar
- Tussen € 25.000 en € 40.000 per jaar
- Tussen € 40.000 en € 75.000 per jaar
- Meer dan € 75.000 per jaar
- Geen antwoord