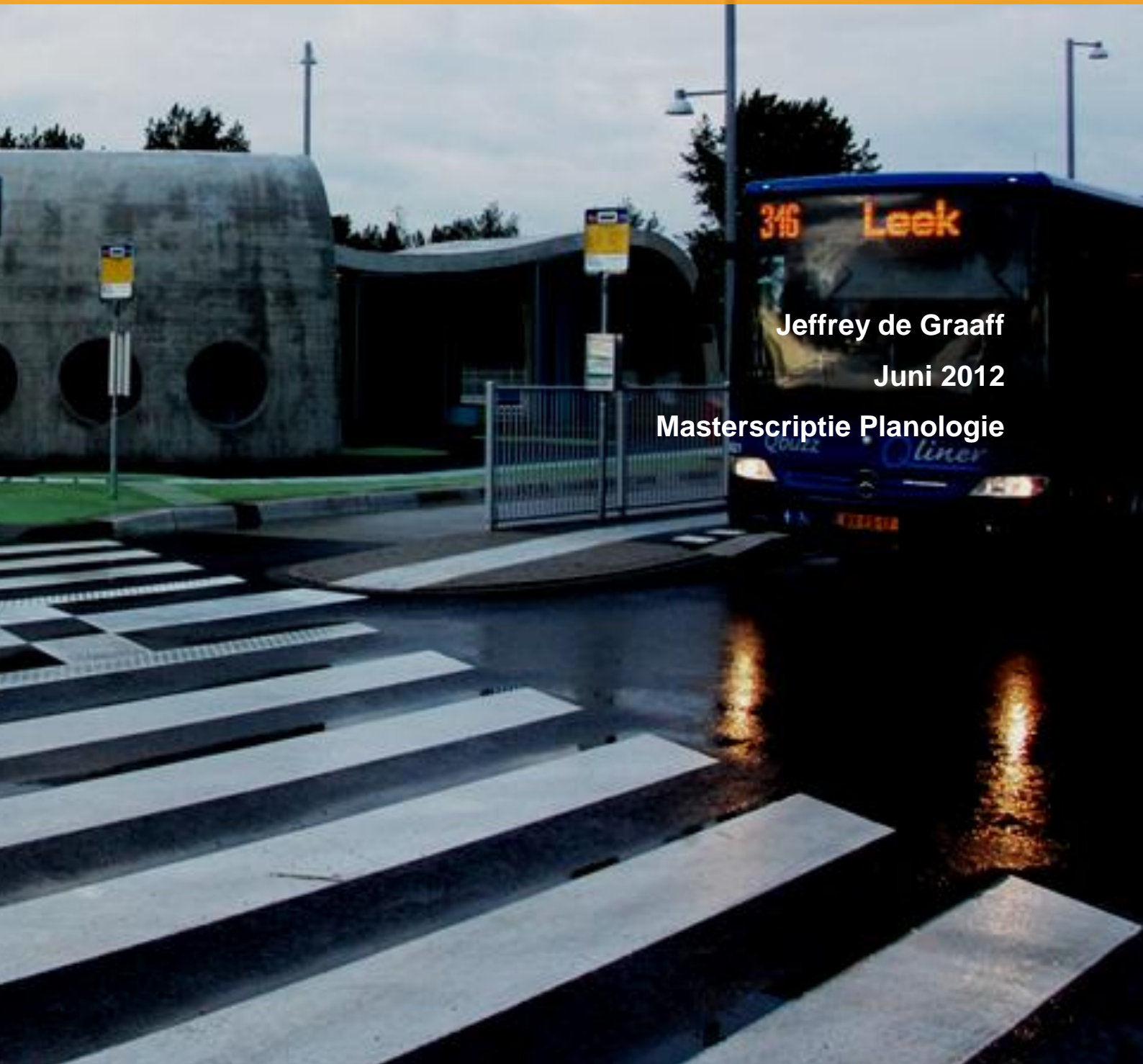




rijksuniversiteit  
groningen

# *De definitie van succes, Transferia als oplossing voor...?*

*Een evaluatiestudie naar de relatie tussen beleidsdoelstellingen en de effecten van transferia in de praktijk*



**Jeffrey de Graaff**

**Juni 2012**

**Masterscriptie Planologie**

## Colofon

<b>Titel</b>	De definitie van succes, transferia als oplossing voor...?
<b>Subtitel</b>	Een onderzoek naar de relatie tussen beleidsdoelstellingen en de effecten van transferia in de praktijk
<b>Begeleidende partijen</b>	Rijksuniversiteit Groningen Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen Postbus 800 9700 AV Groningen Internet: <a href="http://www.rug.nl">www.rug.nl</a> Vertegenwoordiger: Dhr. dr. T. van der Meulen
	Gemeente Emmen Afdeling Projectmanagement Postbus 30.001 7800 RA Emmen Internet: <a href="http://www.emmen.nl">www.emmen.nl</a> Vertegenwoordiger: Dhr. B van den Akker
<b>Auteur:</b>	Dhr. ing. J. de Graaff
<b>Omvang</b>	74 pagina's
<b>Plaats</b>	Groningen
<b>Datum</b>	Juni 2012

## Voorwoord

Het schrijven van een masterscriptie is de laatste horde die genomen moet worden om een masterbul uitgereikt te mogen krijgen. Een horde die menig student met moeite neemt. Het vinden van een onderwerp, het kiezen van een plek om hem te schrijven, het bepalen van de onderzoeksmethode, het is voor velen het moeilijkste onderdeel van de studie. Terecht waarschijnlijk, het dient te bewijzen dat je tijdens je studie genoeg geleerd hebt om je diploma waard te zijn. Ook het schrijven van deze scriptie is niet over één nacht ijs gegaan. Ik heb enige tijd aangehikt tegen het begin maar, eenmaal begonnen had ik de weg naar het einde gevonden. Een van de moeilijkere dingen aan het schrijven van een scriptie is het feit dat er voor een langere tijd individueel aan een onderzoek gewerkt dient te worden. Het was voor mij dan ook belangrijk om met regelmaat feedback en input te krijgen. Deze vond ik in de vorm van dr. van der Meulen als begeleider van de Rijksuniversiteit Groningen en bij de gemeente Emmen waar ik een half jaar stage gelopen heb. Zowel de begeleider bij de gemeente, Ben van den Akker als de rest van de collega's en de werkomgeving zijn van groot belang geweest voor het afronden van deze scriptie. Bij deze wil ik graag mijn dank uitspreken voor hun medewerking en ondersteuning.

De basis van mijn onderzoek, de cases, had ik niet kunnen voltooien zonder de hulp van de mensen die ik heb geïnterviewd, ik heb van hun veel waardevolle informatie mogen ontvangen. Voornamelijk naar 's Hertogenbosch en Goes waren het lange reizen maar het was het meer dan waard.

Dan rest mij nog iemand te bedanken die op een andere wijze een bijdrage heeft geleverd aan dit document. Niks is vervelender dan een rapport dat niet lekker weg leest door een eventuele grammaticale fout of onlogische zinsopbouw. Mijn lieve vriendin Wendelien daarom dank voor haar oplettendheid tijdens het doorlezen van mijn verhaal, zelfs wanneer ze daar eigenlijk geen tijd voor had.

Ik ben opgelucht dat ik mijn onderzoek heb afgerond maar ook minstens zo opgelucht dat ik blij ben met mijn eigen verhaal. Ik kan een hoofdstuk afsluiten en een volgende beginnen.

Groningen, juni 2012

## Samenvatting

De in de jaren '70 in Nederland geïntroduceerde transferia kennen sinds het begin een wisselend succes. De veelal aan de rand van de stad gesitueerde voorzieningen die vanuit Rijksoverheidsbeleid de bereikbaarheid in binnensteden dient te verbeteren zijn tegenwoordig in veel Nederlandse steden aanwezig. De Rijksoverheid stelt met regelmaat subsidies beschikbaar waar gemeenten gretig gebruik van maken. Het succes van transferia (niet te verwarren met P+R die veelal kleinschaliger zijn en nabij NS-stations gelegen zijn) hangt onder meer af van de oorspronkelijke doelstellingen en van het (systeem)effect dat een transferium bereikt en niet alleen van de gebruikscijfers. De voorwaarden tot een succesvol gebruik van transferia zijn in grote lijnen bekend. Het blijkt dat vier factoren, namelijk tijd, ruimte, geld en communicatie ervoor kunnen zorgen dat bezoekers van een stad ook daadwerkelijk gebruik maken van een transferium. Het belangrijkste is dat er een voordeel voor de reiziger te behalen valt. Dit kan zowel door een tijdwinst, het gebruik is sneller dan met de auto doorrijden naar de bestemming. Congestie op de plaats van de bestemming die door gebruik van een transferium wordt ontweken, een hoge parkeerdruk op de bestemming of een moeilijkere bereikbaarheid met de auto ten opzichte van de bus kan hiervoor zorgen. Ook geld speelt een belangrijke rol. Het transferiumgebruik dient goedkoper te zijn dan parkeren in het centrum.

Hoewel de voorwaarden tot een succesvol gebruik in grote lijnen bekend zijn de effecten van transferia op de stad minder bekend. Ook is er nog geen duidelijke verklaring voor het wisselende succes van transferia. Daarom is de vraag in het onderhavige onderzoek: *'Welke (systeem)effecten kunnen transferia hebben op een stad en sluiten deze aan bij de beleidsdoelstellingen die door gemeenten worden verwoord?* De studie laat zich kenmerken als een evaluatiestudie. Om deze vraag te beantwoorden is een literatuurstudie uitgevoerd naar de succesfactoren en (systeem)effecten van transferia en zijn er een viertal cases geanalyseerd. De cases zijn vier middelgrote Nederlandse steden die beschikken over één op meerdere transferia. Dit zijn 's Hertogenbosch, Enschede, Leeuwarden en Goes (voormalig transferium). Door middel van het houden van interviews met beleidsmedewerkers van de desbetreffende gemeenten, bestuursleden van de ondernemersverenigingen, het bestuderen van het gemeentebestuur, evaluatiestudies en andere rapportages op het gebied van mobiliteit en transferia worden doelen achterhaald en wordt een zo volledig mogelijk beeld verkregen van de transferia en de mobiliteitssituatie van de case. Vanwege de geringe bestaande kennis is er bewust gekozen voor een brede aanpak in plaats van een verdieping op één onderwerp of effect. De gegevens zijn voornamelijk kwalitatief van aard.

De twee 'succesvolle' cases 's Hertogenbosch en Enschede hebben hun hoge gebruikscijfers te danken aan de slechte bereikbaarheid van het centrum op drukke dagen in combinatie met een tekort aan parkeerplaatsen. Doordat er sprake is van een kortere reistijd en lagere kosten bij het gebruik van een transferium maken vele bezoekers in deze steden gebruik van de transferia. In 's Hertogenbosch zijn de transferia ook een duidelijk onderdeel van het mobiliteitsbeleid en is het flankerend beleid hierop afgestemd. Intensieve promotie en communicatie zorgen voor de bekendheid van de transferia. Als reden voor het gebrek aan succes in Leeuwarden en Goes kan worden gegeven; het ontbreken van een 'probleem'. Er is geen of in een beperkte mate sprake van congestie in de binnenstad en ook zijn er voldoende parkeerplaatsen aanwezig. Er valt voor de bezoekers weinig voordeel te behalen door van de transferia gebruik te maken.

De effecten van transferia op de stad die in de cases zijn onderzocht zijn onder te verdelen in; parkeerdruk, verkeersdruk, openbaar vervoer, bezoekersaantallen en financiën/parkeerexploitatie. Zowel vanuit de literatuur als uit de cases blijkt dat transferia niet altijd zorgen voor een verminderde parkeerdruk en verkeersdruk in binnensteden. Dit komt onder meer door omrijdbewegingen naar de transferia en de vervanging van auto's (door nieuwe bezoekers, voormalige fietsers of OV-gebruikers). Zo lang de infrastructuur en de parkeerplekken in het centrum aanwezig zijn zullen bezoekers hier gebruik van maken. Willen gemeenten het aantal parkeerders en auto's in het centrum verminderen dan dient hier ook actief aandacht aan te worden besteed door het verminderen van het aantal parkeerplaatsen en het verminderen van de bereikbaarheid per auto. Transferiumgebruikers zijn deels ook voormalig openbaar vervoersgebruikers, dit kan van invloed zijn op de bezettingsgraad van buslijnen. Het OV kan worden versterkt door buslijnen langs het transferium te laten lopen, dit wordt slechts in beperkte mate gedaan.. Lijnen met een relatief lage bezettingsgraad krijgen hierdoor meer bestaansrecht. Ook worden de kosten van het transferium gedrukt. Er kan niet worden aangetoond dat transferia voor meer bezoekers zorgen, er kan wel worden gezegd dat wanneer er niet voldoende ruimte kan worden geboden aan de bezoekers deze kunnen wegblijven of kiezen voor een andere stad.

De doelen die gemeenten voor ogen hebben met het de transferia zijn hoofdzakelijk het verminderen van de verkeers- en parkeerdruk in de binnenstad en het bieden van een alternatief of een keuze voor de reiziger. Zodoende worden meer bezoekers aangetrokken of wordt een verlies van bezoekers voorkomen. De doelen die zowel de Rijksoverheid als de gemeenten opstellen kunnen niet eenzijdig worden bereikt door een transferium aan te leggen, daar is meer voor nodig. Transferia dienen een volwaardig onderdeel te zijn van het mobiliteitsbeleid in de gemeente en dienen ondersteund te worden door een samenhangend flankerend beleid. Er dient een push factor aanwezig te zijn voor de bezoekers. Daarnaast is er in de meeste steden slechts op een beperkt aantal dagen sprake van zware congestie of een parkeerplaatsentekort in de stad. Op de dagen dat dat niet het geval is staat het transferium grotendeels leeg terwijl de bussen vaak (zij het met een lagere frequentie) nog wel rijden. Gesteld zou kunnen worden dat in steden waar drukke dagen weinig voorkomen, als voorbeeld Enschede waar voornamelijk 5 Duitse feestdagen voor piekdrukte zorgen, er ook kan worden afgedaan met een simpel braak liggend terrein aan de rand van de stad. Op de piekdagen kan er een pendeldienst rijden en wordt er extra parkeercapaciteit gegenereerd tegen relatief lage jaarlijkse kosten.

Transferia zijn in staat om bereikbaarheidsproblemen in binnensteden op te lossen en kunnen de leefbaarheid daar ook verbeteren. Transferia zijn echter een middel dat past binnen een pakket van maatregelen en een samenhangend beleid. Op zichzelf staand kunnen transferia onvoorspelbare effecten hebben.

# Inhoudsopgave

Colofon .....	2
Voorwoord .....	3
Samenvatting .....	4
Inhoudsopgave.....	6
Figuren- en tabellenlijst.....	8
1    Introductie.....	9
1.1    Aanleiding onderzoek.....	9
1.2    Probleem en doelstelling.....	10
1.3    Onderzoeksopzet en methoden .....	10
1.4    Leeswijzer .....	16

## **Deel A**

2    Referentiekader.....	18
2.1    Definitie transferium en P+R .....	18
2.2    Wat is een transferium? Verschillende typen en mogelijkheden .....	19
3    Ontstaansgeschiedenis transferia.....	22
4    Succesfactoren transferia .....	26
4.1    Doelgroep.....	26
4.2    Voorwaarden.....	27
5    (Systeme)effecten van transferia .....	31
5.1    Verkeer.....	32
5.2    Parkeren.....	32
5.3    Openbaar vervoer .....	33
5.4    Financieel en economisch.....	34
6    Conclusies literatuuronderzoek.....	35

## **Deel B**

7    Onderzoeksopzet case studies .....	38
7.1    Verantwoording van de keuze voor cases .....	39
8    Case: 's Hertogenbosch.....	40
8.1    Mobiliteitsbeleid en bereikbaarheidssituatie .....	40
8.2    Ontstaansgeschiedenis transferium.....	40
8.3    Feiten en cijfers .....	41

8.4	Gebruik en effecten .....	42
8.5	Bevindingen.....	44
9	Case: Leeuwarden .....	45
9.1	Mobiliteitsbeleid en bereikbaarheidssituatie .....	45
9.2	Ontstaansgeschiedenis transferia.....	46
9.3	Feiten en cijfers .....	46
9.4	Gebruik en effecten .....	48
9.5	Bevindingen.....	49
10	Case: Enschede.....	50
10.1	Mobiliteitsbeleid en bereikbaarheidssituatie .....	50
10.2	Ontstaansgeschiedenis transferium.....	50
10.3	Feiten en cijfers .....	51
10.4	Gebruik en effecten .....	52
10.5	Bevindingen.....	54
11	Case: Goes .....	55
11.1	Mobiliteitsbeleid en bereikbaarheidssituatie .....	55
11.2	Ontstaansgeschiedenis transferium.....	55
11.3	Feiten en cijfers .....	56
11.4	Gebruik en effecten .....	58
11.5	Bevindingen.....	59
12	Conclusies case studies.....	60

### **Deel C**

13	Conclusies.....	65
13.1	Beantwoording onderzoeksvragen .....	65
13.2	Resumé .....	68
13.3	Aanbevelingen voor verder onderzoek .....	69
	Referenties .....	70
	Bijlage 1 Interviewvragen .....	73

## Figuren- en tabellenlijst

<i>Figuur 1.1 Schematische weergave opzet onderzoek</i> .....	15
<i>Figuur 2.1 Transferium de Vliert in 's Hertogenbosch en P+R de Uithof in aanbouw in 2012</i> .....	19
<i>Figuur 7.1 Schematisch overzicht Case Studies</i> .....	38
<i>Figuur 8.1 Locatie van de transferia in 's Hertogenbosch + route buslijnen</i> .....	41
<i>Figuur 9.1 Locatie van de transferia in Leeuwarden + route buslijnen</i> .....	47
<i>Figuur 10.1 Locatie van het transferium in Enschede + route buslijnen</i> .....	51
<i>Figuur 11.1 Locatie van het voormalige transferium in Goes</i> .....	57
<i>Tabel 4.1 Afwegingscriteria P+R voor reizigers (CROW, 2004)</i> .....	28
<i>Tabel 8.1 Overzicht van de transferia in de gemeente 's Hertogenbosch</i> .....	42
<i>Tabel 8.2 Kosten en baten van de drie transferia (prijspeil 2008) (gemeente 's Hertogenbosch 2010a)</i>	43
<i>Tabel 8.3 Voorziene en onvoorziene effecten van de transferia in 's Hertogenbosch.</i> .....	44
<i>Tabel 9.1 Overzicht van de transferia in Leeuwarden</i> .....	47
<i>Tabel 9.2 Voorziene en onvoorziene effecten van de transferia in Leeuwarden</i> .....	48
<i>Tabel 10.1 Kosten en baten P+R Zuiderval</i> .....	53
<i>Tabel 10.2 Voorziene en onvoorziene effecten van het transferium in Enschede</i> .....	53
<i>Tabel 11.1 Kosten en baten transferium Goes (Spaan, G. 2010)</i> .....	57
<i>Tabel 11.2 Voorziene en onvoorziene effecten van het transferium in Goes</i> .....	58
<i>Tabel 12.1 Score cases op basis van de voorwaarden uit tabel 4.1</i> .....	61
<i>Tabel 12.2 Bevonden effecten van de transferia in de cases</i> .....	62
<i>Tabel 12.3 Doelstellingen gemeenten bij transferia</i> .....	63



# 1 Introductie

## 1.1 Aanleiding onderzoek

Transferia en P+R terreinen zijn ooit in het leven geroepen om mobiliteits- en bereikbaarheidsproblemen in stedelijke gebieden op te lossen. Vanuit de rijksoverheid is vanaf de jaren '70 beleid gevoerd betreffende het realiseren van dergelijke faciliteiten. In de jaren daarna, tot aan vandaag, worden er nog transferia gerealiseerd en worden er potentiële locaties voor transferia onderzocht. Gemeenten nemen vaak het initiatief bij deze ontwikkelingen. Het realiseren van transferia wordt vaak geïnitieerd vanuit een zekere (verkeers)problematiek waar men mee te maken heeft in de gemeente die zij (deels) trachten op te lossen met een transferium. De aard van deze problemen kan liggen bij een structureel parkeerplaatsentekort in de binnenstad en een te groot verkeersaanbod. Doelen die worden nagestreefd zijn bijvoorbeeld het aantrekken van extra bezoekers naar de stad maar ook leefbaarheids- en milieudoelstellingen zijn mogelijk.

De praktijk laat zien dat helaas lang niet alle transferia succesvol zijn. Dat wil zeggen; niet alle transferia trekken voldoende auto's aan met soms sluiting tot gevolg. Waar dit door komt is niet altijd duidelijk. Ook blijkt uit onderzoek (RPS Group, 2009) dat de effecten van transferia op de stad niet eenduidig zijn aan te wijzen en dat er naast positieve effecten ook negatieve bijeffecten zijn waardoor het mogelijk is dat de oorspronkelijke doelstelling niet wordt gehaald. Ondanks dat er veel gebruik gemaakt wordt van de betreffende transferia. Deze negatieve effecten kunnen betrekking hebben op bijvoorbeeld de hoge kosten die transferia met zich mee brengen, concurrentie met parkeerplaatsen in de binnenstad en onttrekking van reizigers aan het openbaar vervoer en fiets.

Men kan zich afvragen of de door de gemeenten gestelde doelen bij het realiseren van transferia overeenkomen met de effecten van deze voorzieningen in de praktijk en of gemeenten voldoende inzicht hebben in de succesfactoren voor een hoog gebruik. Komen doel en middel wel overeen of zijn er (andere) effectievere middelen? Mochten doelstellingen niet of nauwelijks worden bereikt dan is het de vraag of investeringen in transferia nog doorgang moeten vinden. Wellicht is het nodig om nieuwe criteria te formuleren onder welke omstandigheden en vooral met welke beleidsdoelstellingen transferia het juiste instrument zijn. Aan de andere kant is het ook mogelijk dat transferia meer (onverwachte) positieve effecten hebben dan in eerste instantie wordt geschat. In dit geval kunnen transferia juist een onderschat middel zijn. Zonder een inzicht in de (systeem)effecten valt hier echter nog weinig over te zeggen.

Er dient een duidelijk onderscheid te worden gemaakt in succes gemeten in gebruik en succes gemeten in (systeem)effecten. Wanneer kan een transferium als succesvol worden beschouwd? Welke doelstellingen kunnen worden verwezenlijkt? Staat een vol transferium wel gelijk aan een succesvol transferium?

## 1.2 Probleem en doelstelling

### Probleemstelling:

Gemeentelijke bestuurders en beleidsmedewerkers hebben een beperkt inzicht in de effecten en in de succesfactoren van transferia en kiezen daarmee mogelijkwerwijs voor een oplossing die niet goed aansluit op het probleem.

Door het beperkte inzicht in de effecten is er een grotere kans dat er naast de verwachte effecten ook onverwachte (positieve en negatieve) effecten kunnen optreden.

### Doelstelling:

Het achterhalen van de effecten die transferia hebben op voornamelijk de parkeerexploitatie, verkeersdruk, gebruik van openbaar vervoer en bezoekersaantallen en het koppelen van deze (systeem)effecten aan de gestelde beleidsdoelstellingen. In hoeverre sluiten deze bij elkaar aan?

De bevindingen uit dit onderzoek dienen als input om een zorgvuldige afweging te maken bij de keuze voor een transferium en om erachter te komen of een transferium wel het juiste middel is om geformuleerde problemen op te lossen en doelstellingen te behalen. Daarmee kenmerkt het onderzoek zich als een evaluatiestudie van het middel 'transferium' ten opzichte van de geformuleerde doelstellingen.

*Afbakening: In dit onderzoek staat het type transferia centraal dat aan de rand van een stad gelegen is en waar bezoekers van de stad kunnen parkeren om daarna met een openbaar vervoersvoorziening het centrum van die stad te bereiken (bestemmingstransferia, zie hoofdstuk 2.1). Er wordt gefocust op middelgrote steden en op transferia die bus- of tramverbindingen hebben met de binnenstad. P+R voorzieningen of als transferia aangemerkte voorzieningen die het karakter hebben van een P+R voorziening worden buiten beschouwing gelaten. (Een verdere definiëring van deze twee type voorzieningen is te vinden in hoofdstuk 2.1)*

## 1.3 Onderzoekopzet en methoden

Om een antwoord te kunnen geven op de hiervoor gestelde vragen zal enerzijds onderzocht moeten worden onder welke voorwaarden er een hoog gebruik van transferia bereikt kan worden en wat de effecten zijn van deze voorzieningen op de stad. Anderzijds dienen doelstellingen van gemeenten bij het ontwikkelen van deze voorzieningen te worden achterhaald. In het model van figuur 1.1 staan de stappen die worden ondernomen om de volgende onderzoeksvraag te kunnen beantwoorden:

*Welke (systeem)effecten kunnen transferia hebben op een stad en sluiten deze aan bij de beleidsdoelstellingen die door gemeenten worden verwoord?*

In feite vindt er een beleidsevaluatie plaats van het gemeentelijk beleid betreffende transferia. Het onderzoek is tweeledig. Allereerst wordt er vanuit de literatuur in deel A voornamelijk gekeken naar de herkomst van het fenomeen transferium en naar de succesfactoren en (systeem)effecten hiervan. Door de herkomst van transferia te analyseren zullen ook de doelen langskomen die transferia destijds hadden. Er wordt echter niet in gegaan op de specifieke doelen die gemeenten hebben bij de ontwikkeling van hun transferia. Doel en effect worden los van elkaar beschouwd. In deel B vinden er een aantal case studies plaats. Zowel de beleidsdoelen als de (systeem)effecten worden hier geanalyseerd en er kan uiteindelijk met de gewonnen informatie uit deel A een oordeel worden geveld over de effecten van transferia in relatie tot beleidsdoelstellingen. Het is mogelijk dat een transferium veel positieve effecten heeft op een stad maar niet de effecten die men in eerste instantie voor ogen had. Ook beide is mogelijk. De vraag is in welke gevallen er dan geconcludeerd kan worden dat het project een succes is en budgetten op een juiste manier zijn besteed. Gebruiken gemeenten transferia wel voor de juiste doeleinden en op een juiste manier?

Om de hoofdvraag te kunnen beantwoorden zijn de volgende deelvragen geformuleerd:

1. Met welke doelstellingen worden transferia ontwikkeld, wie is er initiatiefnemer en welke belangen zijn er?

In deel B van het onderzoek worden een viertal cases behandeld. Deze cases bestaan uit gemeenten die beschikken over één of meerdere transferia. De invulling van de cases bestaat uit:

- Het houden van interviews met beleidsmedewerkers van gemeenten die te maken hebben of hebben gehad met de transferia;
- Het houden van interviews met bestuursleden van de lokale ondernemersvereniging;
- Het analyseren van beleidsstukken die hebben geleid tot het realiseren van de transferia;
- Het analyseren van het mobiliteitsbeleid van de gemeente;
- Waar mogelijk het analyseren van evaluatierapporten van de transferia.

Cases kunnen ook gemeenten zijn die in het verleden beschikten over transferia. Door het houden van interviews met zowel gemeentemedewerkers als de ondernemersvereniging wordt vanuit verschillende gezichtspunten en belangen gekeken naar de transferia en wordt een zo volledig mogelijk beeld verkregen.

2. Hoe kan het wisselend succes van transferia worden verklaard?

De beantwoording van deze vraag vindt plaats via een literatuurstudie en via het analyseren van een viertal cases. Via de literatuurstudie worden (inter)nationale bevindingen geïnventariseerd die een indicatie dienen te geven aan welke voorwaarden voldaan dient te worden om een hoog gebruik van een transferium te behalen. Deze informatie dient als input voor de vier cases in het tweede deel van het onderzoek waarna dieper op voor Nederland specifieke situaties wordt ingegaan. Succes wordt in dit geval gedefinieerd als hoge gebruikscijfers.

3. Zijn gemeenten in staat de effecten van transferia goed in te schatten?

Vanwege het wisselend succes van transferia wordt getracht een beeld te krijgen van het idee dat gemeenten hebben bij het ontwikkelen van transferia. Welke problemen denken zij dat deze

voorzieningen kunnen oplossen en in welke situaties denken zij dat een transferium een oplossing biedt? Er wordt in principe geprobeerd een antwoord te geven op de vraag; hoe verhouden de voorziene effecten zich tot de onvoorziene effecten?

4. Wat is de invloed van transferia op het gebruik van openbaar vervoersvoorzieningen, bezoekersaantallen, parkeer- en verkeersdruk en de parkeerexploitatie?

De (systeem)effecten van transferia zijn in beperkte mate bekend. Internationaal zijn er enkele studies te vinden die op specifieke onderdelen kleinschalig onderzoek hebben gedaan. Nederlandse studies naar de effecten van transferia op de stad zijn echter schaars. De onderzoeken die al wel zijn gedaan worden door middel van een literatuurstudie in kaart gebracht en dienen als input bij de cases waarna per situatie op een globale wijze de effecten op de stad worden onderzocht. Het is nergens de bedoeling om een cijfermatige onderbouwing te geven van effecten. Vanwege de complexiteit van mobiliteitsstromen en –netwerken is het nagenoeg onmogelijk om een één op één relatie te leggen tussen het gebruik van transferia en het gebruik van andere openbaar vervoersvoorzieningen. Er kan echter wel een indicatie worden gegeven op basis van ervaringen die in de cases worden ondervonden.

Ook hier is het belang van het houden van interviews met verschillende belanghebbenden van belang om een zo volledig beeld te verkrijgen over het functioneren van de transferia en de geconstateerde effecten. Belangrijk is dat de effecten van de transferia in eerste instantie los worden gezien van de door de gemeente opgestelde beleidsdoelstellingen.

5. Welke andere effecten van transferia op de stad zijn zichtbaar?

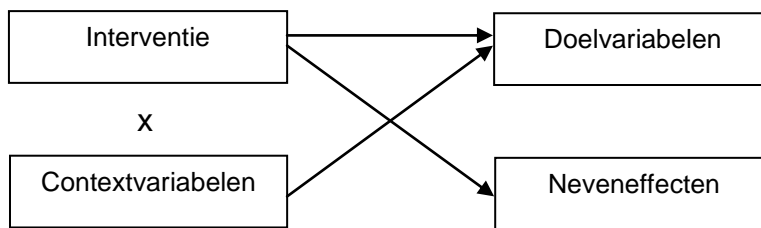
Naast de in deelvraag 5 geformuleerde effecten is het mogelijk dat tijdens het houden van de case studies ook andere effecten zichtbaar worden. Ook deze effecten zullen worden meegenomen in het onderzoek.

Het onderhavige onderzoek is een evaluatiestudie, een evaluatie van in Nederland aanwezige transferia op basis van de effecten van deze transferia in relatie tot de geformuleerde doelstellingen. De vraag is in welk opzicht de transferia bijdragen aan een stad en of dit past bij de door gemeenten geformuleerde doelstellingen. Evaluatie kan op verschillende manieren plaatsvinden afhankelijk van het doel van de evaluatie. Alle evaluatiemethoden zijn ontwikkeld als benadering van een zo goed mogelijke afweging van de te voorziene effecten van uitgevoerd beleid, wel of niet in relatie tot de te leveren inspanningen (van der Meulen, 2012). Met evalueren vindt er een waardebeoordeling plaats (Swanborn, 1999). De belangrijkste functie van evaluatieonderzoek en dus ook dit onderzoek, betreft het bijdragen aan de sturing van het gedrag van beleidsinstanties, en uiteindelijk aan de verbetering van de situatie van doelgroepen (Swanborn, 1999).

De realisatie van een transferium kan worden gezien als een interventie, in dit geval een interventie in de ruimtelijke structuur van een stad en één die invloed kan hebben op de manier waarop mensen zich verplaatsen binnen en rond om die stad. Met een interventie wordt bedoeld; een samenhangend stelsel van activiteiten en/of maatregelen dat een bewuste poging is tot beïnvloeding van de werkelijkheid door een actor, in de richting van expliciet gestelde doeleinden (Swanborn, 1999). Met

een interventie worden bepaalde effecten beoogd, dat wil zeggen veranderingen in scores op doelvariabelen.

Interventies kunnen gewoonlijk bedoelde of neveneffecten hebben. Deze kunnen voorzien of niet voorzien zijn en zijn verder onder te verdelen in positieve, negatieve of neutrale effecten. Onderzoek naar neveneffecten vormt een onlosmakelijk onderdeel van evaluatieonderzoek (Swanborn, 1999) en dat is ook wat deze studie beoogt te doen, het onderzoeken van zowel de (door gemeenten) voorziene als de onvoorziene effecten van transferia. De onderhavige evaluatie is een ex-post evaluatie, reeds gerealiseerde transferia worden behandeld.



*Figuur 1.2 Gevolgen bij beleidsinterventies*

In figuur 1.2 is te zien dat een interventie werkt in een bepaalde context. De context is in dit onderzoek de (binnen)stad van een case, de mobiliteitssituatie en geografische kenmerken. Zowel de context op zichzelf als de interventie (het transferium) heeft invloed op de doelvariabelen (in dit geval onder andere verkeersdruk, openbaar vervoer etc.). Ook als er geen interventie plaatsvindt kan de context zorgen voor veranderingen. De context is in dit onderzoek van groot belang om te kunnen bepalen in welke situaties welk effect optreedt. Ook de neveneffecten zijn belangrijk bij de uiteindelijke waardebeoordeling van een transferium. In elke van de cases zal een zo volledig mogelijk overzicht worden gegeven van zowel de voorziene, onvoorziene, negatieve en positieve effecten voortvloeiend uit het realiseren van een transferium. Er wordt niet, en dat is een belangrijk uitgangspunt van de methode in dit onderzoek, uitgegaan van de doelstellingen die zijn verwoord door gemeenten bij een transferiumproject. Het succes hangt niet af van het behalen van de doelstellingen maar van de effecten die het heeft op een stad (en zijn omgeving).

De gehanteerde methode in dit onderzoek moet het mogelijk maken de hoofd- en deelvragen te beantwoorden. Om dit te kunnen doen kan er niet worden volstaan met een enkele methode maar zal er op verschillende manieren naar de transferia en hun context gekeken moeten worden. Om te kunnen bepalen of gemeenten in staat zijn de effecten van transferia goed in te schatten (deelvraag 3, §1.3) en voornamelijk om de (systeem)effecten van transferia te bepalen wordt gebruik gemaakt van goal free evaluation. Goal free evaluation vindt plaats op een manier waarbij de evaluatie niet is gebaseerd op wat de programmadoelen zijn maar juist op wat het programma bereikt. Deze manier van evalueren richt zich meer op het object in plaats van op de doelen die beleidsmedewerkers claimen te willen bereiken (Scriven, 1991). De evaluatie is voornamelijk kwalitatief van aard, een belangrijke input voor de cases zijn immers interviews, maar zal waar mogelijk worden onderbouwd met kwantitatieve gegevens. Een kosten-baten analyse kan worden toegepast bij de verkrijgbaarheid van gegevens maar is niet noodzakelijk. De invloed op de parkeerexploitatie kan op basis van

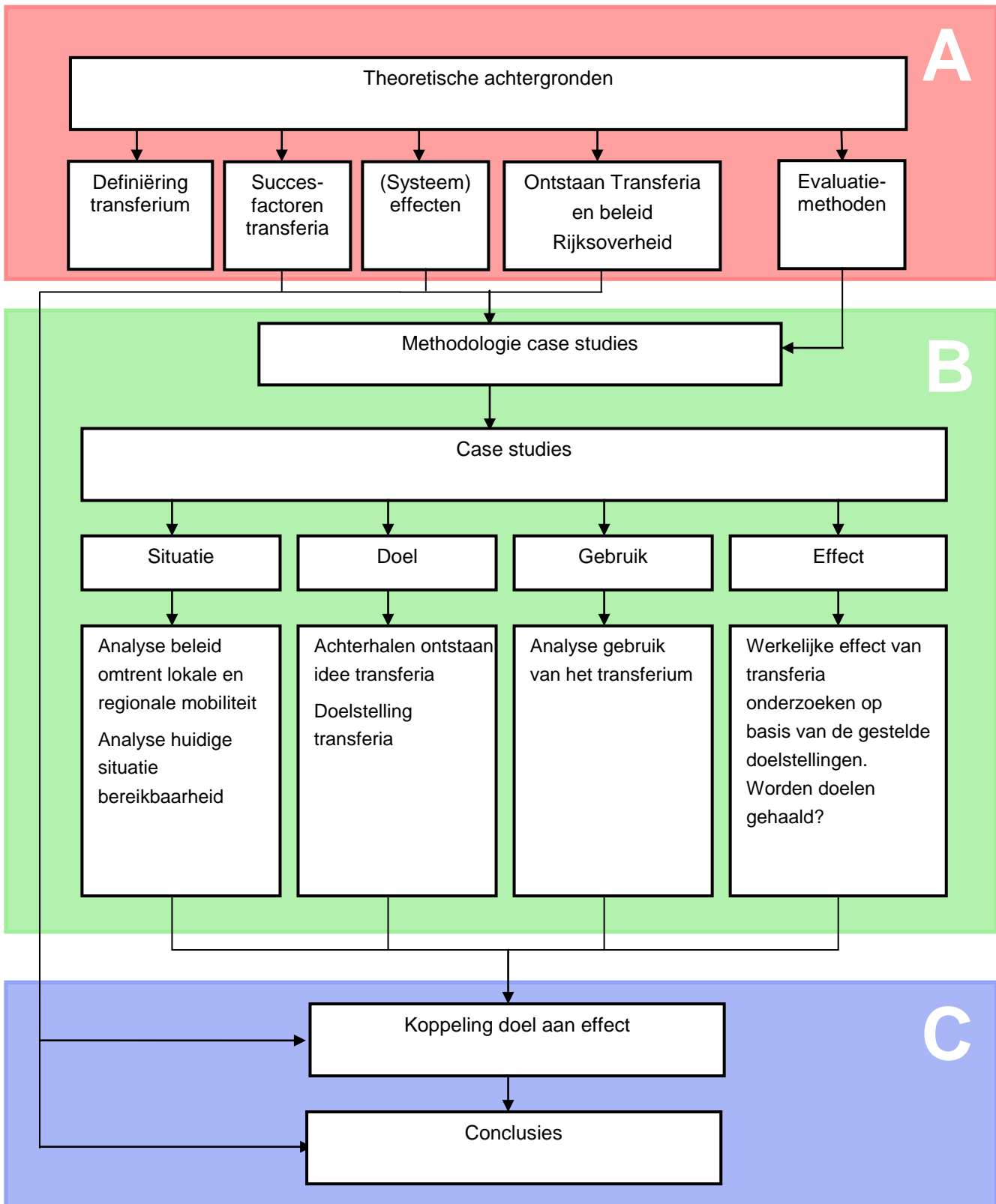
gegevens uit interviews worden bepaald en een kosten-baten analyse kan daarbij als onderbouwing dienen.

Om uiteindelijk de hoofdvraag te kunnen beantwoorden is er echter een koppeling nodig met de beleidsdoelstellingen die door gemeenten zijn verwoord (deelvraag 1, §1.3). Hier zijn expliciet de doelen bij betrokken. Goal achievement evaluation is de benaming voor een evaluatiemethode waarbij het succes van een interventie wel wordt bepaald op basis van het behalen van zijn doelstellingen. Hiermee kan inzicht worden verkregen in of gemeenten in staat zijn de effecten van transferia in te schatten en het juiste middel (transferium) aan het juiste probleem te koppelen. Dit is GEEN waardeoordeel over transferia an sich.

Een waardeoordeel over de transferia in de cases kan alleen worden gegeven op basis van de voorwaarden waar een transferium aan moet voldoen om bezoekers aan te trekken. Dit zegt echter niets over de effecten van de transferia. Om het wisselende succes van transferia te kunnen verklaren wordt tabel 4.1 gebruikt om een multicriteria analyse uit te voeren bij de cases. Er wordt geen waarde toegekend aan de verschillende onderdelen waardoor er geen hard oordeel geveld kan worden, de uitkomst dient slechts ter indicatie.

Het succes van een transferium hangt niet af van de geformuleerde doelstellingen maar van de uiteindelijke effecten, dit is echter slechts een onderliggende vraag van het onderzoek. Het overkoepelende vraagstuk is of gemeenten transferia op de juiste manier als instrument gebruiken of dat er veel onvoorziene en negatieve effecten optreden.

Voor de beantwoording van vraag 4 en 5 wordt gebruik gemaakt van bestaande kennis. Door middel van de case studies vindt er een toetsing van deze bestaande kennis plaats op Nederlandse steden en worden er nieuwe inzichten geformuleerd. Het onderzoek spitst zich op in drie delen. Een literatuurstudie in deel A en een empirisch onderzoek in deel B uitgewerkt door middel van case studies. In deel C wordt vervolgens de koppeling gelegd tussen de beleidsdoelstellingen en effecten en wordt de conclusie verwoord. In figuur 1.1 is een schematische opzet van het onderzoek weergegeven.



Figuur 1.1 Schematische weergave opzet onderzoek

## 1.4 Leeswijzer

Het onderstaande overzicht geeft in het kort weer hoe de verschillende hoofdstukken in deze rapportage zijn opgezet en welke methoden zijn gebruikt die leiden tot het beantwoorden van de onderzoeksvragen.

Hoofdstuk 2 vormt het referentiekader gegeven dat noodzakelijk is om het begrip 'transferium' goed te kunnen afbakenen. Dit wordt gedaan door het verschil tussen transferia en P+R aan te duiden en de verschillende typen transferia te onderscheiden. In hoofdstuk 3 wordt vervolgens de ontstaansgeschiedenis van het transferium beschreven, er wordt aan de hand van rijksbeleid door de jaren heen verduidelijkt waarom transferia in het verleden zijn aangelegd. Hoofdstuk 4 bestaat uit een uiteenzetting van de succes- en faalfactoren van transferia. Aan de hand van binnen- en buitenlandse onderzoeken wordt een zo volledig mogelijk overzicht gegeven van de factoren die het succes van een transferium bepalen. Nauw verbonden met de succesfactoren zijn de (systeem)effecten van transferia. In hoofdstuk 5 wordt een eerste aanzet gegeven tot het beschrijven van de effecten van transferia op de stad. Vanwege het beperkte onderzoek dat er op dit gebied aanwezig is zal er in deel B aan de hand van de case studies een verdere verdiepingsslag plaatsvinden over dit onderwerp. In het daarop volgende hoofdstuk, hoofdstuk 6, worden de voorlopige conclusies beschreven aan de hand van de literatuurstudie.

In hoofdstuk 7 van deel B wordt de onderzoeksmethode voor de case studies beschreven die deels uit interviews en deels uit een analyse van beleid en bestaande onderzoeken bestaat. Ook wordt verantwoordt hoe de keuze voor de cases zijn gemaakt. Hoofdstuk 8 t/m 11 omvatten de uitwerking van de vier cases aan de hand van eigen onderzoek. In hoofdstuk 12 worden voorlopige conclusies getrokken over de cases

In het laatste deel van deze rapportage (deel C) vindt de synthese plaats tussen deel A en B. In hoofdstuk 13 wordt getracht een antwoord te geven op de in hoofdstuk 1 geformuleerde onderzoeksvragen. Hier wordt geput uit zowel de literatuurstudie als uit de case studies. Er vindt een koppeling plaats van beleidsdoelstellingen en systeemeffecten van transferia. Naast de eindconclusie van het onderzoek zijn hier ook een resumé en aanbevelingen voor verder onderzoek te vinden.





# *Literatuurstudie*

# A

## 2 Referentiekader

### 2.1 Definitie transferium en P+R

In de jaren 50 is het concept Park & Ride ontstaan in de Verenigde Staten om aan de toenemende druk in de binnensteden een oplossing te bieden. 10 à 20 jaar later waaide het concept over naar Nederland. In ons eigen land is het concept onder dezelfde naam verder gegaan en in de praktijk wordt het vaak afgekort tot P&R of P+R (Baanders en van der Hoorn, 1980). Tegenwoordig kan de Nederlandse versie 'Parkeer & Reis' worden gebruikt. In de onderhavige rapportage wordt de naam P+R gehanteerd zoals deze ook bij promotie en bewegwijzering wordt gebruikt.

In essentie zijn P+R locaties niets meer dan punten waar reizigers kunnen overstappen van de ene vervoersmodaliteit naar de andere. Hiermee verschillen P+R locaties van carpoolplaatsen waar vervolgens (met meerdere personen) met eenzelfde vervoersmodaliteit verder wordt gereisd. De in de jaren 70 aangelegde P+R locaties in Nederland werden gesitueerd bij NS-stations en dienden meer reizigers naar de trein te trekken. Voorzieningen op deze locaties waren niet of nauwelijks aanwezig.

Het begrip transferium (officieel TransFerium (OV-magazine, 2007)) doet zijn intrede in de jaren '80 in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II) (Tweede kamer der Staten-Generaal, 1989a). De Nederlandse overheid richtte zich met transferia op locaties gelegen aan de rand van de stad waar automobilisten vanaf de snelweg direct een parkeerterrein op kunnen rijden waarna zij hun reis verder vervolgen met een vorm van openbaar vervoer. In tegenstelling tot de P+R terreinen kan dit vervoersmiddel ook een bus of tram zijn en kunnen er ook specifieke OV-diensten worden opgezet die het terrein bedienen. P+R terreinen gaan uit van bestaande NS-stations waar parkeervoorzieningen worden aangelegd samen met bijpassende bewegwijzering. Terwijl P+R-terreinen de automobilist naar het station willen helpen, brengen transferia het openbaar vervoer juist naar de automobilist. In dit concept staat dus niet het openbaar vervoer centraal, maar de automobilist (CROW, 2004). Transferia proberen meer dan P+R; reizigers uit de auto te verleiden tot het (deels) gebruiken van openbaar vervoer. Daarnaast is het voorzieningenniveau van een transferium in het algemeen hoger dan dat van een P+R (CROW, 2005).

Tegenwoordig is het verschil tussen een P+R voorziening en een transferium niet altijd duidelijk. Transferia zijn nog altijd de grote terreinen aan de rand van de stad die worden bediend door een openbaar vervoersverbinding, mogelijk bewaakt zijn en toiletten of een kiosk hebben. P+R kan echter op beide type voorzieningen betrekking hebben. Dat initiatiefnemers vaker voor de naam P+R kiezen wordt voornamelijk veroorzaakt door het slechte imago en vooral de slechte bekendheid die het merk 'transferium' heeft. Zo menen ook Sebastiaan van Kooij en Hans Kramer (OV magazine, 2007); automobilisten snappen niet wat het verschil is. P+R is een wijder verspreid en langer bekend begrip waar reizigers beter een voorstelling bij kunnen maken. De grens tussen de twee begrippen is aan het vervagen. Het is ook de vraag of er tussen de twee nog een onderscheid gemaakt hoeft te worden, in beginsel hebben beide voorzieningen hetzelfde doel; automobilisten verleiden de rest van hun reis met het openbaar vervoer af te leggen. Belangrijker is tegenwoordig het onderscheid met

andere recente ontwikkelingen als Park & Bike, Park & Walk en de eerder genoemde carpoolplaatsen. Deze aanduidingen wijzen op het verschil van vervoerswijze bij het andere deel van de reis.

In het buitenland is men overigens onbekend met het begrip transferium. In de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk worden alle soortgelijke voorzieningen aangeduid met Park en Ride of P+R (in Frankrijk Parking Relais) (CROW, 2005).

## 2.2 Wat is een transferium? Verschillende typen en mogelijkheden

Transferia bestaan er in allerlei soorten en maten. Van een kleinschalige parkeerplaats buiten de stad gelegen langs een bestaande buslijn zonder aanvullende voorzieningen tot parkeerterreinen met meer dan 1.000 plaatsen met bewaking, kiosk, toiletten en een eigen openbare vervoersverbinding naar de binnenstad.



*Figuur 2.1 Transferium de Vliert in 's Hertogenbosch en P+R de Uithof in aanbouw in 2012*

(<http://www.youropi.com/nl/den-bosch/locations/transferium-de-vliert-31> en <http://dnu.nu/artikel/5060-eerste-paal-pr-de-uithof-de-grond>)

In het 2<sup>e</sup> Structuurschema Verkeer en Vervoer (1988a) werden transferia nog omschreven als 'Parkeertorens die als het ware bovenop een knooppunt van openbaar vervoer staan. Bij voorkeur daar waar het stadsgewestelijke en het nationale openbaar vervoer samenkomen' parkeertorens zijn er nooit gekomen, wel zijn transferia veelal gesitueerd nabij OV knooppunten en zijn er transferia gebouwd in de vorm van parkeergarages.

Er kan op verschillende manieren onderscheid worden gemaakt tussen transferia. De belangrijkste zijn de locatie, voorzieningenniveau, OV Voorziening, permanentheid en prijs:

### Locatie

Hoofdzakelijk valt er een onderscheid te maken tussen drie typen, namelijk herkomst-, bestemmings- en weidetransferia.

'Bestemmingstransferia' zijn vaak gelegen bij een station aan de rand van de stad of in de nabijheid van een belangrijke invalsweg in de nabijheid van de bestemming van de reiziger. 'Herkomststransferia' zijn gelegen in de nabijheid van de herkomstlocatie, vaak de woning van

reizigers. 'Weidetransferia' zijn een tussenvorm van de bestemmings- en herkomsttransferia en zijn op aanzienlijke afstand gelegen van zowel de herkomst als bestemming.

Bestemmingstransferia worden meestal aangelegd om de overlast te beperken die auto's binnen een stad veroorzaken. Overlast in de vorm van verkeerdruk, ruimtebeslag van wegen en parkeerplaatsen, geluidshinder en luchtkwaliteit (Bos, Molin en van Wee, 2003)). De keuze van een locatie is een belangrijke stap in het ontwikkelen van een dergelijke voorziening. Er dient een zo groot mogelijk gebied te worden aangesproken zodat de vraag voldoende kan worden beantwoord en locaties dienen zo dicht mogelijk bij belangrijke invalswegen gelegen te zijn (Farhan en Murray, 2006). Het grootste deel van de reis wordt met de auto afgelegd. Herkomststransferia zijn voor reizigers die geen openbaar vervoersvoorziening in de nabijheid van hun woning hebben maar graag wel hun reis met het openbaar vervoer willen afleggen. Met dit type transferia kan de grootste kilometerreductie worden gerealiseerd. Uitwisselingspunten met een bestemmingsfunctie zijn het meest geschikt om lokale bereikbaarheids- of leefbaarheidsproblemen te verminderen. Uitwisselingspunten met een herkomstfunctie zullen de grootste bijdrage leveren aan de vermindering van de (globale) leefbaarheidsproblematiek (vermindering energieverbruik en emissies met globale effecten) (Binsbergen, 1996).

Bestemmingstransferia worden het meeste aangelegd. Gemeenten zijn veelal initiatiefnemer bij het aanleggen van transferia en hebben het meeste baat bij een verkeersreductie in binnenstad. Ze zijn minder gebaat bij het aanleggen van een herkomsttransferium omdat ze daar zelf de positieve effecten niet van ondervinden. Herkomst- en bestemmingstransferia hebben een goede kans van slagen, een weidetransferium heeft moeite reizigers aan te trekken (Hagendoorn, 2010). Automobilisten die op de snelweg rijden stappen niet tijdens een rit over op openbaar vervoer zonder dat er sprake is van congestie. Pas wanneer ze constateren dat er een vertraging verderop plaats gaat vinden zullen ze overstappen. Deze congestie vindt echter vaak plaats in de nabijheid van de bestemming of herkomstplaats.

#### Voorzieningenniveau

Het voorzieningenniveau van transferia groeit naar mate ze groter en succesvoller in gebruik worden. De basis van de voorzieningen begint bij het aanbieden van een parkeerplaats en openbaar vervoer. Zonder deze voorzieningen kan een transferium niet functioneren.

Aanvullende voorzieningen kunnen bestaan uit:

- Overdekte wachtruimte;
- Bewaking, zowel via camera's als door de fysieke aanwezigheid van personeel;
- Toiletten;
- Informatiekiosk;
- Commerciële voorzieningen zoals een cafetaria.

### OV voorziening

Het aanbieden van openbaar vervoer is essentieel voor het bestaan van een transferium. Al naar gelang de locatie, de grootte en de doelgroep kunnen hierin grote verschillen zitten.

- Openbaar vervoer als 'attractie' (vb. pendeltreintje Dolfinarium Harderwijk);
- Belbus;
- Frequent openbaar busvervoer via stads- en of streekbussen;
- Speciaal opgezette pendeldiensten gericht op het transferium (vb. Groningen, 's Hertogenbosch, Leeuwarden).

Niet alleen het openbaar vervoer zelf maar ook de infrastructuur kan een grote bijdrage leveren aan de kwaliteit van de pendeldienst. Zo kunnen busbanen in binnensteden met veel congestie zorgen voor een vlotte doorstroming en daarmee een betrouwbare busdienst waardoor het gebruik kan worden bevorderd (P+R Waalsprinter, Nijmegen).

### Permanenteid

De meeste transferia in Nederland worden opgezet voor forenzen en binnenstadbezoekers van een bepaalde stad. Deze stroom bezoekers is relatief constant en op gezette dagen van de week aanwezig. Transferia zijn daarom vaak permanent van opzet. Bij een continu hoog gebruik kan er meer geld worden geïnvesteerd in de betreffende voorziening. In deze situaties is de constante aanwezigheid van openbaar vervoer ook meer rendabel. Er zijn echter situaties te bedenken waarin er slechts op piekdagen of tijdelijk behoefte is aan een transferium. Voorbeelden zijn binnenstedelijke grote attracties als Artis en Blijdorp die met name in het weekend grote bezoekersaantallen te verwerken hebben. Hier zou een pendeldienst in het weekend kunnen voldoen. Tijdelijke transferia kunnen ontstaan ten tijde van grootschalige wegwerkzaamheden waardoor binnensteden tijdelijk minder bereikbaar zijn (P+R waalsprinter in Nijmegen breidde uit van 220 naar 770 plaatsen bij grootschalige werkzaamheden aan de N325).

### Prijs

In de prijsstelling van het gebruik van transferia is er op een aantal manieren onderscheid te maken, namelijk:

- Gratis parkeren en OV (vb. Goes en Renesse)
  - Dit kan worden toegepast als service bij grootschalige overlast zoals bij tijdelijke wegwerkzaamheden.
- Gratis parkeren en/of OV (vb. Dordrecht).
- Een gekoppelde prijs voor parkeren en OV
  - Hiermee kan oneigenlijk gebruik van de parkeerplaats worden voorkomen bij de nabije aanwezigheid van bijvoorbeeld kantoren (vb. Groningen en 's Hertogenbosch).
- Abonnementsvormen
  - Om meer vaste klanten aan te trekken en daarmee een hogere bezettingsgraad te garanderen.
- Afname van parkeerplaatsen door bedrijven
  - Hiermee kan meer zekerheid worden gecreëerd over het gebruik (vb. Leeuwarden).

### 3 Ontstaansgeschiedenis transferia

Al in 1932 propageert dr. Bernard Mees in zijn proefschrift Verkeersvraagstukken voor de grote stad (1932) de voordelen van ketenmobiliteit, met name voor verplaatsingen naar en vanuit binnensteden.

Hij schrijft:

*“Bij een algemeen parkeerverbod zijn er drie mogelijkheden om in de city te komen:*

- 1. Men zoekt op of bij de plaats van bestemming parkeerruimte.*
- 2. Men laat zijn auto thuis en gaat per trein, tram of bus naar de stad; hierdoor is er minder verkeer op den weg, maar zijn er tevens een aantal automobielen voor een groot gedeelte van de dag waardeloos voor de bezitters.*
- 3. Men rijdt met de auto tot aan de grens van de verstoppte binnenstad, parkeert daar en gaat verder met een openbaar vervoermiddel. Dit vermindert de congestie, evenals het onder no. 2 genoemde, maar bespaart tijd in vergelijking tot de onder no. 1 en 2 genoemde mogelijkheden.*

*Vooraf deze laatste wijze van reizen naar de city verdient aanbeveling, wanneer er in de binnenstad geen of te weinig parkeerterreinen zijn. Bovendien vermeerdert het aantal ritten per tram of bus, waardoor deze diensten zich goed en naar behoefte kunnen ontwikkelen.*

*In Amerikaanse steden wordt dit zeer gepropageerd, en men kan er dan ook sneller met een openbaar vervoermiddel dan met een particuliere auto naar de city komen: de tijd, die men gebruikt om door het drukke verkeer heen te rijden, om parkeerruimte te vinden en om ten slotte van daar naar kantoor te lopen, is meestal veel langduriger dan die doorgebracht in metro, tram of bus. Buiten het tijdverlies heeft men bij het gebruik van den eigen wagen nog de ergernis over het vele oponthoud en de vermoeienis van het rijden.” (MuConsult, 2000).*

De oorsprong van Park & Ride ligt in de Verenigde Staten. In de jaren 50 kregen steden in de Verenigde Staten problemen met de bereikbaarheid van hun stadscentra. Door de economische groei konden meer en meer mensen zich een auto veroorloven. Dit leidde tot congestie 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 openbaar vervoer voor het vervoer naar de eindbestemming (Ride) (CROW, 2005). Deze oplossing werd gezien als een goedkoop alternatief voor het bereikbaar houden van steden en haar centra in plaats van extra asfalt aan te leggen (Hagendoorn, 2010).

Het beleid van de Nederlandse overheid met betrekking tot parkeren was er destijds één met een passieve houding. Parkeerplaatsen werden aangelegd wanneer daar behoefte aan was. Ruimte was voorhanden en daar werd gebruik van gemaakt. In verloop van tijd bleek echter dat door het aldoor groeiende wagenpark men niet meer aan de vraag kon voldoen. Aan het begin van de jaren zeventig drong het bewustzijn door dat de negatieve gevolgen van het toenemende autogebruik beperkt diende te worden. Een van de onderwerpen die hierdoor veel aandacht kregen, was het parkeerbeleid. Om tegen te gaan dat stadscentra worden belast door onnodig autoverkeer, kan

*sturend parkeerbeleid* worden overwogen: noodzakelijk verkeer kan nog steeds in de binnensteden terecht, onnodig autoverkeer wordt bemoeilijkt. Bij een dergelijke aanpak zijn er voor de laatste groep wel alternatieve reismogelijkheden nodig. Eén daarvan is P+R (CROW, 2005). Hiervoor was een deel van het beleid voornamelijk gericht op de vervanging van de auto op het openbaar vervoer. Men reisde met de auto, per trein of per bus. Het OV en de auto waren elkaars concurrenten (Raad voor Verkeer en Waterstaat, 2001 uit Hagendoorn, 2010). Een eerste poging om de overstap van auto naar het openbaar vervoer in Nederland te vergemakkelijken was de ontwikkeling van het P+R concept. Dit concept is in de jaren zeventig ontwikkeld door de ANWB, NS en het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het openbaar vervoer stond hierin centraal: de P+R terreinen waren voornamelijk bedoeld om de bestaande trein- en metrostations beter toegankelijk te maken. Er werden dus geen nieuwe locaties ontwikkeld. In 1979 werd in Schagen het eerste P+R terrein geopend (CROW, 2004). In het eerste structuurschema Verkeer en Vervoer (1976) werd aangedrongen op ruime budgettaire middelen om P+R voorzieningen te stimuleren. Ook werd er (mede door de ANWB) aangedrongen op en een eerste aanzet tot een nationaal P+R plan.

In het Meerjarenplan Personenvervoer 1980-1984 wordt vervolgens een nationaal plan voor parkeren bij openbaarvervoershalthes als actiepoint opgenomen. Bij de opstelling van dit plan is met de ANWB en NS overleg gepleegd. De P+R voorzieningen worden vooral nuttig geacht bij met de auto goed bereikbare haltes van snelle en frequente openbaar vervoersbindingen, zoals voorstadstations en in bepaalde gevallen ook tram- en bushalthes. Bestaande voorzieningen dus.

Het P+R concept was relatief succesvol, gezien de volle P+R terreinen bij veel stations. De koppeling met een NS- of metrostation heeft tegelijk wel een aantal beperkingen, zoals het aantal locaties waar P+R terreinen kunnen worden ontwikkeld. Bovendien liggen deze locaties veelal in de centra van (grotere) steden, waardoor het gebruik van de P+R terreinen gepaard gaat met extra autoverkeer in en om een stad (CROW, 2004). Sinds de jaren tachtig zijn er een aantal ontwikkelingen geweest met gevolgen voor P+R. Zo kwam in stationsomgevingen het accent te liggen op kantoren en andere commerciële bebouwing. Door wijzigingen in de dienstregeling vervielen een aantal Intercity treinen die juist essentieel werden geacht voor de P+R reiziger en aanvankelijk was het parkeren op P+R terreinen gratis. Het P+R beleid kwam onder druk te staan. Er werd steeds meer oneigenlijk gebruik gemaakt van de P+R terreinen. Ook reizigers die hun reis niet vervolgden met het OV maakte gebruik van de voorziening (Koens en Schouten, 2000). Bij de meeste stations moest men woekeren met ruimte wat het P+R concept belette tot ontwikkeling te komen (Tweede kamer der Staten-Generaal, 1989a)

Als reactie op deze ontwikkelingen is in het tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-IIa) uit 1988 het begrip transferium geïntroduceerd. Ook dit type overstappunt heeft tot doel de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid te bevorderen (CROW, 2005).

*“Automobilisten moeten meer mogelijkheden krijgen de reis per auto te onderbreken en per openbaar vervoer verder te gaan. Op termijn dienen daarvoor rond de grote stadsgewesten uitwisselingspunten, transferia, te komen. Daar kunnen automobilisten de rijksweg verlaten en hun auto stallen in parkeertorens die als het ware bovenop een knooppunt van openbaar vervoer staan” (Tweede kamer der Staten-Generaal, 1989a).*

Ontwikkelingen die voor het ontwikkelen van transferia pleiten zijn de aanzienlijke verbeteringen van het openbaar (bus)vervoer waar meer wervende kracht vanuit gaat. Ook bood moderne elektronica meer mogelijkheden voor gerichte reizigersinformatie; zodoende kunnen automobilisten, afhankelijk van de verkeerssituatie, tijdens de reis besluiten met het openbaar vervoer verder te reizen (Tweede kamer der Staten-Generaal, 1989a). De gedachten bij het overstappen goede faciliteiten te bieden, hebben vooral bij de overheid geleid tot het introduceren van transferia. Daar is relatief veel geld en aandacht aan besteed. P+R voorzieningen zijn voornamelijk afhankelijk van initiatieven op lokaal niveau. Door het ontbreken van provinciale of landelijke stimulansen kreeg P+R daarna weinig beleidsaandacht (Koens en Schouten, 2000).

De ANWB heeft het nut van grootschalige transferia altijd gewantrouwd en zag meer heil in het opruimen, uitbreiden en verbeteren van P+R terreinen. Samen met de NS pleitte de ANWB voor een verviervoudiging van het aantal P+R plaatsen rond de grote steden en een verdubbeling van de plaatsen bij treinstations. Rotterdam was als één van de weinig steden bezig om zijn bestaande P+R terreinen te moderniseren en uit te breiden. Het inzetten op kleinschalige terreinen is een bewuste keuze. Door de ruim 30 P+R locaties werd de verkeersdruk verspreid over de stadsrand (Boer, 2001).

Het transferiumconcept is gericht op de automobilist die zo snel en efficiënt mogelijk zijn reisdoel wil bereiken. Transferia dienen bij te dragen aan twee beleidsdoelen:

- Een betere bereikbaarheid van grote centra door het verminderen van het autoverkeer in drukke (file)gebieden;
- Een betere leefbaarheid in (binnen)steden door te zorgen dat er zo min mogelijk auto wordt gereden (gemeten in autokilometers) (CROW, 2004).

De transferia die in het SVVII werden voorgesteld verschillen enigszins van de transferia die we tegenwoordig kennen. Hoewel veel partijen positief stonden tegenover het idee, (VNG, de NS en het KNOV) was er ook van verschillende kanten kritiek op deze ontwikkeling. Transferia werden destijds voorgesteld als parkeertorens aan de rand van steden (Tweede kamer der Staten generaal, 1989a)

*'Opgemerkt wordt dat transferia in feite niet veel anders zijn dan de huidige P+R voorzieningen, maar dan in gestapelde vorm en daardoor kostbaarder. De ontwikkeling van transferia mag niet gaan ten koste van de huidige P+R voorzieningen. De overstap van de auto op het openbaar vervoer moet bij voorkeur plaatsvinden aan het begin van de rit.'* (Tweede kamer der Staten generaal, 1989b)

Als vestigingsplaatsen voor transferia werden de plekken genoemd waar nationaal en stadsgewestelijk vervoer samenkomen, er zou aanvullend collectief vervoer naar bedrijven geboden kunnen worden. Ook het belang van de aanwezigheid van fietsvoorzieningen werd onderstreept. Een bedreiging van transferia zou kunnen zijn dat ze uitgroeien tot op de auto gerichte subcentra (Tweede kamer der Staten generaal, 1989b) waarmee al in een vroeg stadium wordt opgemerkt dat transferia mogelijk ook een verkeersaanvullende werking kunnen hebben.



De Raad had destijds grote twijfels over het concept en wilde er vooral voor zorgen dat het strikte parkeerbeleid niet bij de ontwikkeling van transferia achterbleef. Eenmaal per auto onderweg zijnde zullen er immers aanwijsbare voordelen moeten zijn om de reis tussentijds per openbaarvervoermiddel voort te zetten. Bij situering van transferia aan de randen van de stadsgewesten zal alleen het centrumgerichte autoverkeer kunnen worden opgevangen, en veel minder het verkeer dat gericht is op de werkgelegenheidslocaties langs de stadsranden. Gunstige capaciteitseffecten voor het wegennet treden dan hooguit op op de invalswegen en veel minder op de stedelijke randwegen (Tweede kamer der Staten generaal, 1990a).

Om het idee verder uit te werken, is het ministerie van Verkeer en Waterstaat begin jaren '90 op proef gestart met transferia ('Pilot Transferia'). Een projectgroep met vertegenwoordigers van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en Rijkswaterstaat had als taak om aan de hand van een haalbaarheidsonderzoek 5 à 10 locaties voor transferia te selecteren en voor de regionale directies een handleiding beschikbaar te stellen ten behoeve van de realisatie hiervan. Deze (9 in totaal) zijn tussen 1992 en 2002 gerealiseerd (met Groningen Noorddijk als eerste in 1995 (MuConsult, 2000)). Met de proef wilde het ministerie nagaan of reizen via een transferium een alternatief is dat voor automobilisten kan wedijveren met de auto. De resultaten verschilden sterk per transferium, maar het algemene beeld is zo positief dat de proef op diverse nieuwe locaties navolging krijgt (CROW, 2004). De rijksoverheid heeft in het NVVP 2001-2020 lokale overheden opgeroepen om overstappunten op te nemen in hun beleid (Nationaal Verkeers- en Vervoersplan deel A, 2000). Het ministerie van Verkeer Waterstaat heeft tussen 2006 en 2009 als onderdeel van Fileproof (een serie van 60 kleine projecten in het kader van fileaanpak op de korte termijn met als doel de doorstroming op autosnelwegen met kleine ingrepen te verbeteren) subsidies verstrekt voor de aanleg van nieuwe transferia (Harmsen en Verheijdt, 2008).

Momenteel lopen er op rijksniveau geen (subsidie)projecten die te maken hebben met transferia. Op lokaal niveau vinden er in verschillende steden nog wel ontwikkelingen plaats. Er zijn enkele nieuwe transferia in ontwikkeling in onder andere Leeuwarden en 's Hertogenbosch. Beleidsmatig is er momenteel weinig terug te vinden betreffende transferia. Ook in de Nota Mobiliteit worden transferia nergens genoemd. De aandacht voor de voorzieningen lijkt daarmee op rijksniveau te zijn afgezaakt.

## 4 Succesfactoren transferia

Over de succesfactoren van transferia is (internationaal) veel geschreven en er is veel onderzoek naar gedaan. De voorwaarden voor een succesvolle introductie van een transferium blijken echter niet op voorhand vast te stellen (CROW, 2005). In de dagelijkse praktijk zijn daarom ook wisselende successen te zien.

De landelijke projectgroep transferia bevestigt dat het transferiumconcept kansrijk is, mits aan een aantal voorwaarden en criteria wordt voldaan (Gommers en van der Heijden, 2003). Van belang daarbij zijn onder meer de doelstellingen, de communicatie naar gebruikers, additionele voorzieningen, de tarieven voor openbaar vervoer en parkeren, veiligheid en gemak. Vaststaat dat de ontwikkeling van een transferium maatwerk is en dat het succes onder meer afhankelijk is van een goed flankerend beleid, een goede samenwerking tussen betrokken partijen en het creëren van voldoende draagvlak onder potentiële gebruikers.

### 4.1 Doelgroep

Een eerste stap die gezet moet worden is het identificeren van de doelgroep. Dat kan op verschillende manieren. Potentiële gebruikers van transferia blijken een duidelijk te identificeren groep te vormen die (op termijn) via een gerichte klantenbenadering tot een wezenlijke groei van het collectieve personenvervoer kan leiden (Gommers en van der Heijden, 2003). Deze groep wordt de keuzereiziger genoemd. Reizigers die geen auto of rijbewijs bezitten zijn op het openbaar vervoer aangewezen, zodra de afstand te groot wordt voor de (brom)fiets. Forenzen die hun auto tijdens het werk of andere activiteit nodig hebben of met het openbaar vervoer aanzienlijk langer onderweg zijn (bijvoorbeeld langdurig natransport), zijn op de auto aangewezen. Deze twee groepen kunnen als 'captives' van de ene of de andere vervoerswijze worden beschouwd. De keuzereizigers zijn de forenzen die over een auto en een rijbewijs beschikken, de auto niet tijdens hun werk of andere activiteiten nodig hebben en die hun bestemming goed per openbaar vervoer kunnen bereiken. Zij hebben de keuze uit: de hele reis per auto, de hele reis per openbaar vervoer, of een combinatie van beide. Alleen deze groep kan door overstappunten beïnvloed worden (Baanders en van der Hoorn, 1980).

Binnen de groep keuzereizigers kan een verder onderscheid gemaakt worden naar reismotief. Globaal kan er onderscheid worden gemaakt in forenzen (regelmatige gebruikers) en recreanten/dagbezoekers (incidentele gebruikers). Deze groepen stellen andere eisen aan een transferium. Zo hebben forenzen de behoefte aan frequent en betrouwbaar openbaar vervoer, ze willen niet te laat komen op hun werk. Ze kennen het transferium en willen voornamelijk dat deze goed functioneert. De prijs van de voorziening moet liggen onder de prijs van parkeren op de eindbestemming.

Recreanten zijn vaker minder bekend met hun bestemming vanwege het incidentele karakter van het bezoek. Een goede bewegwijzering is daarom van belang. Recreanten hebben in tegenstelling tot de forens geen haast waardoor de frequentie van het openbaar vervoer minder belangrijk is. Belangrijker is een overzichtelijk terrein waar de bezoeker gemakkelijk zijn weg (terug) kan vinden en dat er een comfortabele overstap kan worden geboden op vervolgvervoer (Gommers en van der Heijden, 2003).

Dagtoeristen zijn vaak incidentele bezoekers al komen zij vaker op desbetreffende bestemming dan de recreant. Ze hebben minder haast dan de forens en stellen daarom meer eisen aan kwaliteit van het vervolgvervoer en de voorzieningen van het transferium dan de forens. Het is minder erg als de bus of tram minder vaak rijdt.

Het spreekt voor zich dat bij de drie groepen de dagen en tijdstippen dat zij gebruik willen maken van een transferium verschillend zijn en er dus ook openbaar vervoer aangeboden moet worden op de tijdstippen dat zij daar behoefte aan hebben.

## **4.2 Voorwaarden**

Nu de doelgroep is geïdentificeerd kunnen de voorwaarden worden bepaald om deze groep ook daadwerkelijk gebruik te laten maken van transferia. In de periode 2000 – 2004 zijn er verschillende evaluatie onderzoeken uitgevoerd over P+R. Het hoofdzakelijke doel van deze studies is te achterhalen wat de belangrijkste factoren zijn die de keuze bepalen om van een P+R of transferium gebruik te maken. De moeilijkheid in deze evaluaties ligt bij het verzamelen van data en het keuzeproces van de reiziger. De keuze om wel of niet van een transferium gebruik te maken is zeer complex door de hoeveelheid aan variabelen. In ieder geval dient de bereikbaarheid van de faciliteit te worden meegenomen maar ook de kwaliteit, het aanvullend vervoer en de verkrijgbaarheid van informatie. Daarnaast zijn ook bijvoorbeeld het weer, bagage en het doel van de reis belangrijk bij het maken van een keuze (Bos, van der Heijden, Molin en Timmermans, 2004). Door de grote verscheidenheid aan variabelen zijn veel onderzoeken genoodzaakt slechts een deel van het keuzeproces mee te nemen en zich te richten op een aantal factoren. De conclusies die uit de onderzoeken worden getrokken zijn dan ook verschillend. Zo concludeerde Polydoropoulou en Ben Akiva (2001) dat het aantal overstappen gevolgd door het type natransport de belangrijkste factor waren om een P+R of transferium te gebruiken. Van der Waerden et al. (1997) concludeert echter dat tijd en geld de belangrijkste factoren zijn.

In het in 2004 uitgekomen rapport 'Ervaringen met P+R in Nederland' van het KpVV worden vier factoren aangewezen die bepalend zijn voor de relevantie en de aantrekkelijkheid van de overstap op een alternatieve vervoerswijze. Dit zijn tijd, geld, ruimte en communicatie. Aan hoe meer criteria uit tabel 4.1 wordt voldaan, hoe groter de kans is dat de keuzereiziger voor het gebruik van een overstappunt zal kiezen. Voldoen aan alle criteria levert echter nog geen garantie op hoge gebruikscijfers (CROW, 2004). In de matrix van het KpVV blijken ook de hiervoor genoemde factoren te passen. Er is geen zwaarte gegeven aan de verschillende factoren en ook is er tussen de factoren overlap aanwezig, dit speelt voornamelijk in de kolom tijd en ruimte.

	Tijd	Geld	Ruimte	Communicatie
<b>Parkeren</b>	Parkeervoorziening eenvoudig en snel bereikbaar vanaf hoofdwegen; voldoende parkeerruimte vlakbij opstapplaats van het natransport	Kosten van parkeren bij P+R plus natransport zijn gelijk aan of minder dan kosten van parkeren bij bestemming	Geleden tussen herkomst en bestemming vóór knelpunt	Goede bewegwijzering naar parkeerplaats; duidelijke informatie over vertrektijden van natransport
<b>Natransport</b>	Frequentie van natransport houdt een geringe wachttijd in; richtlijn is minimaal 4x per uur en bij voorkeur 6 tot 8x per uur. Wachttijd wordt niet ervaren als vertraging	Door P+R-combikaartjes is OV prijsconcurrerend met de auto. De tariefstelling is af te stemmen op de doelgroep	Natransport ontwijkt knelpunt door eigen baan en/of prioriteit bij kruispuntregelingen; openbaar vervoer stopt dicht bij bestemming	Actuele reisinformatie via internet en op de weg tonen P+R met HOV als concurrerend alternatief van de auto; openbaar vervoer is beter voor milieu en positief voor verkeersveiligheid
<b>Auto</b>	Vertraging door filevorming en/of zoeken van een parkeerplaats	Hoge parkeertarieven nabij bestemming maken auto duurder dan P+R en natransport; maatschappelijke kosten door uitstoot en geluidsoverlast	Bij bestemming is parkeervraag groter dan parkeeraanbod	Automobilist wordt voor of tijdens zijn verplaatsing bewust gemaakt van alternatieven voor de auto

Tabel 4.1 Afwegingscriteria P+R voor reizigers (CROW, 2004)

### Tijd

'Een mogelijke verklaring voor ongewenste resultaten van transferia is de soms gehanteerde proactieve houding: in dat geval bieden deze voorzieningen al een 'oplossing' voordat zich een parkeer- of bereikbaarheidsprobleem heeft aangediend' (CROW, 2005). Wanneer deze problemen niet aanwezig zijn kan er geen tijdswinst worden geboekt door gebruik te maken van een transferium. De belangrijkste redenen waarom reizigers gebruik maken van een transferium zijn tijdswinst en geldbesparing (Cooper, B., Harris, C., Whitfield, S. 1998). Als een van de succesfactoren voor P+R Waalsprinter in Nijmegen worden voor Harmsen en Verheijdt (2008) de bus genoemd die langs de file naar de binnenstad rijdt. Dit levert naast tijdswinst ook een positief psychologisch effect op. Een frequente busverbinding is alleen mogelijk wanneer er voldoende gebruikers zijn, dit kan moeilijk zijn wanneer alleen transferiumgebruikers gebruik maken van de verbinding. Een koppeling aan een reguliere OV-lijn kan zorgen voor een dubbelgebruik (CROW, 2004). Het SVVII noemt als kritische succesfactor voor transferia een koppeling aan een hoogwaardig openbaarvervoerssysteem en ondersteuning door een strikt parkeerbeleid in de bestemmingsgebieden (Tweede kamer der Staten Generaal, 1990b). Hiermee wordt op twee verschillende wijzen tijdswinst geboekt. Enerzijds door het creëren van een vertraging bij het parkeren en anderzijds door tijdswinst te boeken met een snelle verbinding.

## Geld

Het besparen van geld kan voor bepaalde reizigers een belangrijke reden zijn om gebruik te maken van een transferium (CROW, 2004). Hiervoor zijn een hoog tarief op de bestemmingslocatie en een laag tarief op de overstaplocatie noodzakelijk. Eveneens is belangrijk dat reizigers op een eenvoudige manier een vergelijking kunnen maken tussen de kosten om een weloverwogen beslissing te kunnen maken. Het transferium Zernike aan de noordzijde van de stad Groningen kende in het begin een matig succes. Pas bij de invoering van betaald parkeren in de woonwijken rond het centrum groeide het aantal gebruikers van het transferium aanzienlijk tot 4.500 per maand (Boer, 2001).

## Ruimte

Een transferium moet gelegen zijn op een logische route tussen het herkomst- en bestemmingsgebied van de reiziger (Bos, Molin en van Wee, 2003). Ook dient een transferium een directe aansluiting op deze route te hebben en moet er daarnaast voldoende parkeergelegenheid aanwezig zijn (Bos, Molin en van Wee, 2003). Vertragingen die plaatsvinden door het omrijden naar het transferium en het zoeken naar een parkeerplaats verkleinen het verschil in tijdswinst in vergelijking met de auto.

Het diffuse patroon van mobiliteit zorgt ervoor dat om te bereiken dat er op de route van de reiziger een transferium aanwezig is er meerdere transferia in een gebied aanwezig moeten zijn. Volgens Koens en Schouten (2000) geven kleine en goed bereikbare overstappunten aan de rand van de stad de voorkeur boven één massaal overstappunt die slechts op een logische plek voor een beperkte groep reizigers ligt. Vele kleinschalige terreinen vragen echter om grotere investeringen in het openbaar vervoer. Er moeten immers meer locaties worden aangedaan. In de praktijk is te zien dat zeker bij middelgrote steden slechts op één of enkele punten een transferium aanwezig is. Uitzondering hierop is de stad Rotterdam die beschikt over een netwerk van P+R terreinen en bewust niet heeft gekozen voor grootschalige transferia. De omvang van de stad (ruim 600.000 inwoners) maakt dit mede mogelijk.

Een tekort aan parkeerplaatsen op de eindbestemming kan een belangrijke motivatie zijn om gebruik te maken van een transferium. Dit tekort aan parkeerplaatsen kan al aanwezig zijn. In dit geval is er door natuurlijke groei een tekort aan parkeerplaatsen ontstaan. Er kan ook een tekort aan parkeerplaatsen worden gecreëerd (een sturend parkeerbeleid). Een motief hiervoor kan zijn om de leefbaarheid in de binnenstad te verbeteren of om de verkeersdruk te verminderen. Het functioneren van een transferium vraagt om een goed flankerend beleid op het gebied van onder andere binnenstadparkeren, fietsgebruik en OV. Het gebruik van het transferium Noorddijk in Groningen steeg pas nadat de gemeente de parkeertarieven in de binnenstad had verhoogd en het aantal parkeerplaatsen verminderd (Cooper, B. et al. 1998).

## Communicatie

Voordat reizigers gebruik kunnen maken van een transferium moeten zij allereerst op de hoogte zijn van het bestaan hiervan. Een effectieve manier om reizigers over te halen om gebruik te maken van een transferium is het wijzen op de voordelen van deze voorziening. Dit kan op verschillende manieren. Zo kunnen reizigers via dynamische reistijdinformatie op de hoogte worden gesteld van de

naderende congestie nabij hun bestemming. Ook duidelijkheid over de kosten van het gebruik en het vervolgvervoer zijn belangrijk. Zo werd de onduidelijk over de openingstijden rond bijzondere dagen bij P+R Waalsprinter door de gemeente als een faalfactor aangemerkt (Harmsen en Verheijdt, 2008). Reizigers die bekend zijn in het gebied kunnen beter een overwogen keuze maken dan reizigers die onbekend zijn in het gebied. Zij dienen een keuze te maken op basis van de informatie die zij al rijdend in de auto tot zich krijgen.

Er zijn vele factoren die bepalen of een potentiële gebruiker ook daadwerkelijk gebruik maakt van een transferium. Dit verschilt al naar gelang de locatie, tijdstip en reismotief. Reizigers zitten vaak in een vast patroon waar ze moeilijk uit te halen zijn. 'Het kost tijd om het denkpatroon van mensen te veranderen' (Y. van den Bergh in Binnenlands Bestuur, 2001) en voor de ene persoon zijn daar andere prikkels voor nodig dan voor andere. Transferiumgebruik is ook niet voor iedereen geschikt, mensen die een reis van korte duur maken halen minder voordeel uit het gebruik en ook moet het comfort en gemak van het individuele vervoersmiddel dat de auto is niet worden onderschat (Cooper, B. et al., 1998). Er zijn daarom geen vaste criteria te noemen onder welke voorwaarden er wel of niet gebruik gemaakt zal worden van een transferium. Duidelijk is wel dat aan hoe meer criteria uit tabel 4.1 wordt voldaan hoe groter de kans is dat iemand gebruik maakt van het transferium en hoe groter de doelgroep wordt. Maatwerk blijft echter een vereiste (Tweede kamer der Staten generaal, 1990b).

## 5 (Systeem)effecten van transferia

Hoewel de doelen van P+R duidelijk zijn, is het minder duidelijk wat de effecten zijn (Mingardo, 2008). Redenen om P+R te implementeren zijn onder andere het reduceren van autoverkeer, het bieden van meer parkeergelegenheid, de economische groei bevorderen en het managen van verkeer (RPS Group, 2009). Bijna 100% van de plaatsen met P+R in het Verenigd Koninkrijk hebben aangegeven dat het verminderen van congestie de reden was om P+R te implementeren, meer dan de helft gaf ook een verbeterde bereikbaarheid als reden aan en een derde het verbeteren van de luchtkwaliteit.

Het doel van een transferium reikt daarmee verder dan het eenvoudig vol krijgen van het parkeerterrein. Er wordt een hoger doel nagestreefd. Een transferium dient een bepaald effect te hebben op het doelgebied, in het geval van de in deze studie onderzochte bestemmingstransferia vaak het centrumgebied van een stad. In het onderstaande hoofdstuk wordt vanuit de literatuur een globale indicatie gegeven van de effecten die transferia kunnen hebben op een stad, in deze rapportage genoemd; systeemeffecten. Dit zijn de effecten die het transferium kan hebben op het samenhangend systeem van parkeren, verkeer in verschillende modaliteiten en het functioneren van een binnenstad op het gebied van lokale economie en leefbaarheid.

Mingardo (2008) omschrijft vier effecten van P+R en transferia die als gewenst kunnen worden beschouwd:

1. Het verbeteren van de bereikbaarheid en de leefbaarheid in de binnenstad door middel van vermindering van congestie en milieudruk;
2. Het verbeteren van de ov-exploitatie door middel van extra ov-gebruik in de binnenstad;
3. Het stimuleren van de lokale economie (als indirect effect van het verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid);
4. Het accommoderen van de stedelijke groei zonder extra parkeergelegenheid in de binnenstad te hoeven creëren.

Daarnaast omschrijft hij ook een aantal mogelijk ongewenste effecten:

1. Auto's die door P+R buiten de binnenstad worden gehouden kunnen worden vervangen door andere auto's;
2. Onttrekking aan het openbaar vervoer: mensen die voor de introductie van de P+R de hele reis met het OV maakten, gebruiken nu de auto voor het vervoer;
3. Onttrekking aan de fiets;
4. Extra-trip generatie: mensen die voor de introductie van de P+R niet naar de bestemming reisden, maar nu wel.
5. Ongewenst gebruik van de P+R: reizigers gebruiken P+R als een normale parkeerfaciliteit zonder van het OV naar het centrum gebruik te maken hoofdzakelijk omdat de voorziening op loopafstand is gevestigd van hun definitieve bestemming.

## 5.1 Verkeer

Bij onderzoek onder plaatsen met P+R in het Verenigd Koninkrijk is een gemengd beeld te zien als het gaat om het verminderen van verkeer in stadscentra. Ongeveer twee derde geeft aan geen vermindering van congestie of zelfs een verslechtering van de situatie in de stadscentra en ook congestie rond de P+R locaties te zien (RPS Group, 2009). Ook MuConsult B.V. (2000) en Boer (2001) merken op dat de reductie van het aantal autokilometers in veel gevallen achterblijft bij de verwachtingen. In de meeste plaatsen is het aantal parkeerplaatsen in stadscentra niet verminderd. Toch zijn de lokale autoriteiten positief over de P+R voorzieningen. Volgens onderzoek van Cooper et al. (1998) zou ongeveer de helft van de gebruikers van transferia naar de binnenstad doorrijden als het transferium er niet zou zijn. Een evaluatiestudie (Parkhurst, 2000) laat zien dat er bij 13 onderzochte P+R terreinen en transferia een afname in het autoverkeer kan worden geconstateerd op de invalswegen richting de binnenstad van maximaal 3%. Echter kan er in geen geval sprake zijn van een verminderd autogebruik. Om een transferium te bereiken is immers bijna altijd een auto nodig. Dezelfde studie laat een wisselend beeld zien als het gaat om een totale vermindering van autokilometers. Hoe dichterbij de voorziening bij de herkomst van de gebruiker ligt (herkomsttransferium) hoe groter de kans is dat er een afname van de totale autokilometers plaatsvindt (Mingardo, 2008). Bij een grote afstand tot het bestemmingsgebied kan er echter een steeds kleinere doelgroep worden aangesproken met een enkel transferium. Een eventueel toenemend aantal gereden autokilometers wordt toegeschreven aan een onttrekking van reizigers uit het OV en reizigers die de reis anders helemaal niet gemaakt zouden hebben (extra ritgeneratie) (MuConsult B.V., 2000). Een conclusie die ook wordt getrokken in een onderzoek van Cooper, B. et al., (1998). 6 tot 19% van de gebruikers van onderzochte P+R voorzieningen in het Verenigd Koninkrijk zouden hun reis niet hebben gemaakt als deze voorziening er niet was geweest. Ook wordt er door een kleine groep meer omgereden om het transferium te bereiken (RPS Group, 2009). Deze bevindingen duiden erop dat er mogelijk sprake is van extra bezoekers waardoor het aantal auto's in het centrum niet afneemt. Deze extra bezoekers kunnen (zoals in punt 3 van de vorige paragraaf genoemd), de lokale economie stimuleren, van een verbeterde bereikbaarheid of leefbaarheid is dan nog geen sprake.

## 5.2 Parkeren

Bij onderzoek in de provincie Brabant (Gommers en van der Heijden, 2003) is ondervonden dat recreatief bezoek dat met de auto naar de binnenstad komt in twee categorieën kan worden verdeeld. Namelijk mensen die de hoge parkeertarieven voor lief nemen en mensen die liever minder of niets betalen en ervoor kiezen om 10 à 15 minuten te lopen vanuit bijvoorbeeld een nabij liggende woonwijk. Deze laatste groep is groter en geeft aan dat een transferium een reëel alternatief is. Dit is de groep waar de meeste gebruikers van een transferium uit komen. Hierdoor zal niet zozeer de parkeerdruk in het centrum verminderen maar kan wel de overlast van parkerende bezoekers in omliggende wijken worden verminderd. Dit effect is ook te zien bij de invoering van betaald parkeren in de schilwijken van Groningen. Na invoering steeg het gebruik van transferium Zernike aanzienlijk en nam de parkeerdruk af. In Renesse heeft de openstelling van het transferium geleid tot een afname van de parkeerdruk in het centrum met 22% (MuConsult B.V., 2000). Uit de landelijke evaluatie van transferia blijkt dat bij transferia die wat langere tijd open zijn een verminderde



parkeerdruk in het centrum is gemeten. Hiervoor is wel een flankerend beleid, zoals de invoering van een spitstarief en hogere parkeertarifiering noodzakelijk (Verkeer en Waterstaat, 2001).

In het Tweede Structuurschema Verkeer en vervoer (Tweede kamer der Staten generaal, 1990b) wordt gewezen op het oneigenlijke gebruik van transferia op een groot aantal locaties. Onderzoek bij P+R Voorburg wijst uit dat 81% van de gebruikers de voorziening als normale parkeerplaats gebruikt. Dit oneigenlijk gebruik is mogelijk wanneer het parkeerterrein vrij toegankelijk is en er in de bus betaald dient te worden, maar ook bij een lage tarifiering kan het voor werknemers van omliggende kantoren lonen om gebruik te maken van het transferium als parkeervoorziening. Dit effect kan ongewenst zijn wanneer deze gebruikers plekken op het terrein innemen die eigenlijk voor binnenstad bezoekers zijn maar kan ook gewenst zijn om meer inkomsten te genereren op tijdstippen dat het transferium een lage bezettingsgraad heeft. Onverwacht gebruik door omliggende kantoren kan worden voorkomen door duidelijke afspraken te maken en door het invoeren van abonnementsvormen zoals ook in de gemeente Leeuwarden wordt gedaan.

### **5.3 Openbaar vervoer**

P+R kan het gebruik van een auto aanmoedigen, er is immers bijna altijd een auto nodig om de voorziening te bereiken. Dit in tegenstelling tot een reis volledig gemaakt met het openbaar vervoer. Mek et al. (2009) ziet meer bewijs ontstaan dat P+R in plaats van te zorgen voor een vermindering van autoverkeer ook juist kan zorgen voor een toenemend autogebruik en een onttrekking van reizigers uit het openbaar vervoer en van de fiets (RPS Group, 2009). Transferia kunnen ook een negatief effect hebben op OV-gebruik. Uit meerdere onderzoeken blijkt dat een deel van de bezoekers die voor het bestaan van een transferium hun reis met het openbaar vervoer maakte, hun reis nu via het transferium maken (Cooper, Harris, Whitfield, 1998). In het Verenigd Koninkrijk lopen de percentages uiteen van 10% in Cambridge tot 28% in Reading (Parkhurst, 2000). Hierdoor kan de bezettingsgraad van buslijnen dalen wat op termijn kan leiden tot een verschraling in het OV-aanbod.

Mingardo (2008) en het CROW (2004) noemen als één van de doelen van P+R het verbeteren van de OV-exploitatie door middel van het extra OV-gebruik in de binnenstad. Wanneer het gaat om het verbeteren van de bezettingsgraad van bestaande OV-lijnen kunnen transferia inderdaad bijdragen aan de OV-exploitatie wanneer deze lijnen de transferia aandoen. Echter, bij het aanbieden van een pendeldienst om een hoogwaardige verbinding te garanderen is er niet altijd sprake van een verbetering van de bestaande OV-exploitatie en kunnen er zelfs extra kosten worden gemaakt door een mogelijke lage bezettingsgraad van de pendeldienst in de daluren. Al naar gelang de locaties van de transferia en de routes van de buslijnen zou er gestreefd kunnen worden naar een dubbelgebruik en daarmee een 'win-win situatie'.

## 5.4 Financieel en economisch

Het opzetten van een transferium kost op verschillende manieren geld. Waar er bij een kleinschalig terrein nog kan worden afgedaan met een beperkte investering zal er bij een voorziening die meer verkeer aantrekt ook meer moeten worden geïnvesteerd. Deze investeringen kunnen niet zoals in binnensteden direct worden terugverdiend uit parkeerinkomsten. Immers, vanwege het parkeer- en, meer in het algemeen, het stedelijk verkeer en vervoersbeleid zal het niet wenselijk zijn hoge parkeer- of OV tarieven in rekening te brengen bij de reiziger (Binsbergen, 1996). Er moet voor de bezoeker nog wel financieel voordeel te behalen zijn bij het transferiumgebruik. Hogere tarieven zijn slechts mogelijk wanneer er ook op de bestemmingslocatie minder parkeervoorzieningen of parkeervoorzieningen met een aanzienlijk hoger tarief aanwezig zijn. Met het oog op bezoekersverlies is niet altijd wenselijk dit toe te passen, zeker niet wanneer het trekken van extra bezoekers één van de doelen is. Stringent parkeerbeleid in de binnenstad kan bijvoorbeeld leiden tot het wegtrekken van bedrijven en dat heeft vrijwel altijd consequenties voor de lokale economie (CROW, 2004). Ook betekenen minder parkeerplaatsen in de binnenstad minder parkeerinkomsten. In onder andere Amsterdam en Groningen worden de parkeerinkomsten uit het centrum ingezet om de transferia te financieren (CROW, 2004). Transferia zouden moeten worden gezien als een investering in infrastructuur die net als 'normale' verkeersknooppunten niet op een directe manier zichzelf terugverdienen (Binsbergen, 1996). Er kunnen kosten worden bespaard op de aanleg van een terrein wanneer er gebruik wordt gemaakt van een bestaand parkeerterrein en van (deels) bestaande buslijnen (vb. Goes). Dit levert naast een financieel voordeel ook een mogelijke verbeterde bezettingsgraad op van het openbaar vervoer.

De hiervoor genoemde positieve- en negatieve effecten kunnen door verschillende belanghebbenden verschillend worden opgevat. De vervanging van auto's die gebruik gaan maken van transferia door andere auto's zal door binnenstadondernemers niet als negatief effect worden beschouwd, meer bezoekers betekent immers meer omzet. Voor de leefbaarheid van de stad kan het echter negatief uitpakken en ook lokale milieudoelstellingen zullen hiermee moeilijker worden behaald. Het lijkt er op dat transferia niet altijd zorgen voor een verminderde verkeersdruk en een vermindering van het aantal autokilometers. Er kan zelfs een tegengestelde beweging plaatsvinden. Wanneer op een juiste manier toegepast kunnen transferia het openbaar vervoer ondersteunen maar wanneer er geen afstemming plaats vindt met het fiets- parkeer en OV-beleid kunnen transferia in zekere zin ook een achteruitgang betekenen voor de mobiliteits- en bereikbaarheidssituatie in de stad. Het behalen van de positieve effecten die transferia teweeg kunnen brengen en het minimaliseren van de negatieve effecten kan daarom niet zonder een goed flankerend beleid.

## 6 Conclusies literatuuronderzoek

Transferia zijn al geruime tijd een klein onderdeel van het Nederlandse regionale en nationale mobiliteitsbeleid. Waar de voorzieningen in de jaren '70 door de rijksoverheid nog werden bestempeld als DE oplossing voor mobiliteitsproblemen in binnensteden is dat geloof in de loop der jaren wat afgezwakt. Het realiseren van transferia gebeurt vaak in periodes dat er op landelijk niveau aandacht voor is en er subsidieprojecten worden gestart. Het realiseren van grootschalige transferia is dan ook een kostbare aangelegenheid, zeker in combinatie met een pendeldienst. De investering die hierin wordt gedaan wordt niet direct terugverdiend, als hij überhaupt al wordt terugverdiend. In tegenstelling tot parkeren in het centrum waaruit veel parkeergelden wordt opgehaald (die grotendeels ook de bouw van parkeergarages betaalt) moet er om voldoende gebruik van een transferium te kunnen realiseren structureel geld op toegelegd worden.

### Gebruik

Het succes van een transferium hangt af van een grote hoeveelheid factoren. Potentiële gebruikers laten zich voornamelijk leiden door een mogelijke tijdswinst of een kostenbesparing. De aanwezigheid van (één van) deze pushfactoren lijkt van cruciaal belang omdat het gebruik van een transferium een zeker ongemak met zich mee brengt. Hoe soepel de overstap ook loopt, er dient nog altijd uit de auto worden gestapt en verder te worden gereisd in een collectief vervoersmiddel. Er zal dus altijd een ander voordeel tegenover moeten staan.

Tijdswinst kan zich op verschillende manieren uiten. Namelijk; de aanwezigheid van congestie richting de eindbestemming, een tekort aan parkeerplaatsen op de eindbestemming waardoor zoekgedrag ontstaat of een langere of snellere route die met de bus kan worden afgelegd ten opzichte van de auto. Deze factoren kunnen al aanwezig zijn in een stad maar ook gestuurd worden omwille van onder andere leefbaarheids- of milieudoelstellingen. De autotoegankelijkheid van een binnenstad kan worden bemoeilijkt en er kunnen parkeerplaatsen worden verwijderd. Kostenbesparing vindt plaats door hoge parkeertarieven op de eindbestemming in combinatie met een laag tarief voor het gebruik van het transferium en vervolgvervoer. Andere belangrijke factoren zijn het aanspreken van een zo groot mogelijk doelgroep (de keuzereiziger) door een juiste situering van een transferium. Dat betekent op een logische plaats tussen herkomst en bestemming en voor de congestie begint (Tweede Kamer der Staten-Generaal, 1990b). Om potentiële gebruikers ook daadwerkelijk gebruik te laten maken van een transferium dienen ze wel op de hoogte te zijn van het bestaan hiervan, een duidelijk communicatie- en promotieplan in combinatie met duidelijke bewegwijzering is van essentieel belang. Het kost tijd het dagelijkse reispatroon van mensen te veranderen. Het wegennet, de grootte van het doelgebied en de relatie met het OV vraagt elke keer om een andere aanpak.

### Effecten

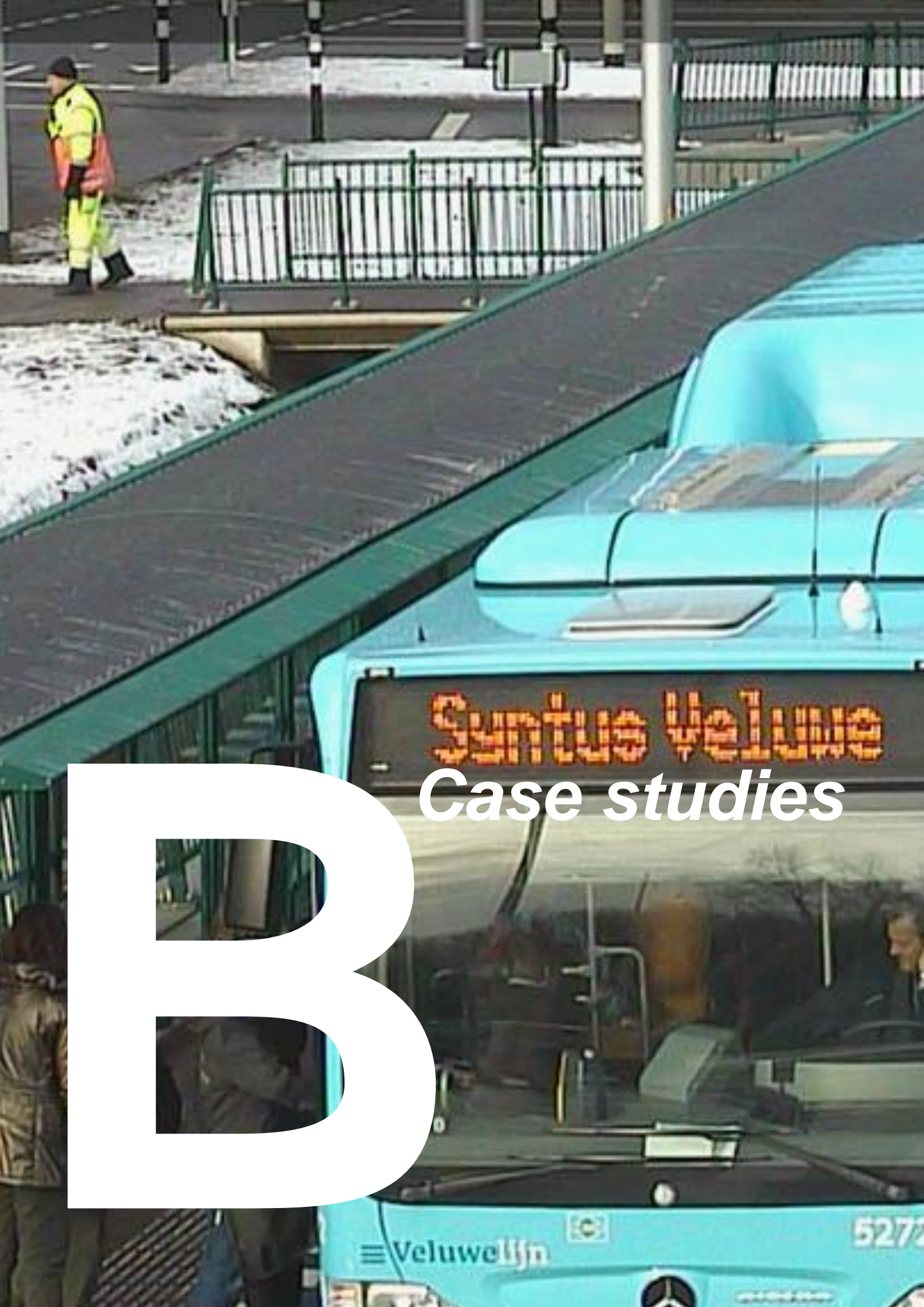
De effecten die transferia hebben op een stad zijn per stad en per situatie verschillend. Ze zijn echter wel te beïnvloeden door een goed flankerend beleid en door de manier waarop de transferia worden gerealiseerd. Bij een benadering, waarin een transferium als een op zichzelf staande maatregel wordt gezien kunnen er ongewenste effecten optreden zoals een onttrekking van reizigers vanuit het

openbaar vervoer, het verliezen van parkeergelden uit het centrum of een vergrote verkeersdruk binnen en buiten de stad. Het transferium kan dan een hoge bezettingsgraad hebben zonder dat er daadwerkelijk positieve gevolgen te zien zijn. Afhankelijk van het doel dat men met een transferium wil bereiken zullen er maatregelen getroffen moeten worden om in het doelgebied (vaak het stadscentrum) de vruchten te plukken. Wanneer een gemeente de parkeerdruk in een gebied wil verlagen of de verkeersdruk wil laten afnemen moet daar meer voor gebeuren dan het aanleggen van een transferium, daar hoort ook het minder goed bereikbaar maken van de binnenstad en een verhoging van de parkeertarieven bij. De binnenstad blijft dan bereikbaar voor degenen die het ervoor over hebben iets langer te rijden en meer te betalen en geeft tegelijk een pushfactor voor de transferia voor bezoekers die dat niet willen. Veel van de positieve en negatieve effecten zijn door aanvullende maatregelen te beïnvloeden. Duidelijk is wel dat transferia (wanneer op grotere schaal toegepast) veel invloed kunnen hebben op zowel openbaar vervoer, verkeersdruk, parkeerdruk en – exploitatie en bezoekersaantallen. Bezoekers zijn echter niet zomaar over te halen.

### Doelen

In het SVV-II is voor transferia de doelstelling verwoord om bij te dragen aan de oplossing van de bereikbaarheidsproblematiek van grote stedelijke concentraties door een reductie van de autoverkeersintensiteit. Ook een vermindering van de door verkeer veroorzaakte aantasting van het leefmilieu en een verbetering van de verkeersveiligheid zijn doelstellingen (SVV-II). Deze doelstellingen lijken haalbaar maar wel met een aantal kanttekeningen. Zo is een vermindering in auto intensiteit in de meeste gevallen alleen mogelijk van het transferium naar de eindbestemming. Als voortransport zal de auto gebruikt blijven worden en zal er buiten de doelgebieden geen vermindering van het aantal gereden autokilometers plaatsvinden. Ook dienen er wanneer een verminderde verkeersdruk in het doelgebied wordt nagestreefd ook maatregelen te worden getroffen in het doelgebied zoals het verminderen van het aantal parkeerplaatsen, het invoeren van een hoger parkeertarief of het verminderen van de autobereikbaarheid. Transferia kunnen wanneer op een juiste manier gebruikt voor positieve effecten op de stad zorgen op het gebied van leefbaarheid, economie, milieu en verkeersdruk. Echter kunnen transferia dit niet op zichzelf. Het realiseren van een transferium moet gebeuren in samenhang met het complete mobiliteitsbeleid om negatieve effecten zoveel mogelijk te minimaliseren. Het wel of niet realiseren van een overstappunt hangt af van lokale omstandigheden. Transferia kunnen bijdragen aan een 'groen' of een fiets- en OV vriendelijk beleid door de autobereikbaarheid van de binnenstad te verminderen, het kan steden met een historisch stadscentrum helpen met het autoluw maken van hun centrum en zo het centrum aantrekkelijk te houden voor toeristen en het kan aantrekkelijk zijn als overloop voor drukke dagen zoals transferium Utrecht Westraven dat als buffer optreedt voor de Jaarbeurs (CROW, 2004). Hier is een transferium meer bedoeld als incidentele voorziening. Een transferium kan een middel zijn om de weerstand richting een binnenstad te verkleinen. Er kunnen verschillende doelen worden nagestreefd, afhankelijk van het doel zal er een ander samenhangend pakket van flankerende maatregelen moeten worden getroffen.

De belangrijkste voorwaarde om zowel een hoog gebruik als positieve (systeem)effecten te garanderen lijkt de aanwezigheid van een 'probleem' te zijn, een motivatie om bezoekers gebruik te laten maken van een transferium. Wanneer er door bezoekers een voordeel valt te behalen bij het gebruik van een transferium of er is geen andere reële optie dan hiervan gebruik te maken zal een transferium ook daadwerkelijk een grote groep reizigers aan kunnen trekken.



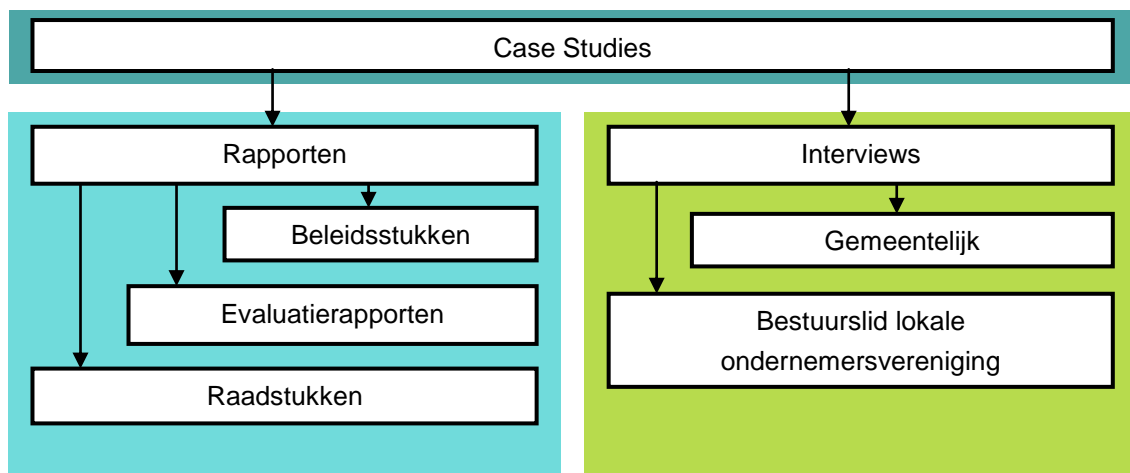
*Case studies*

B

## 7 Onderzoekopzet case studies

De bevindingen uit de literatuurstudie van de A van dit rapport geven een goed beeld van het verleden en heden van transferia. Naast een overzicht van de huidige transferia in Nederland is er ook een eerste inzicht gegeven in de mogelijk succesfactoren van transferia. Om de onderzoeksvraag te kunnen beantwoorden dient er echter dieper op het onderwerp in te worden gegaan. Er kan immers nog niet worden verklaard waarom het ene transferium succesvoller is dan het andere. Ook de koppeling tussen beleidsdoelstellingen en werkelijke systeemeffecten kan nog niet worden gelegd.

Om deze en andere vragen te kunnen beantwoorden is er een viertal case studies uitgevoerd in vier steden die de beschikking hebben over één of meerdere transferia. Het onderzoek in deze case studies splitst zich hoofdzakelijk uit in twee methoden; het analyseren van beleidsstukken, raadsstukken, evaluatiedocumenten en andere documenten die inzicht geven in de totstandkoming van de transferia en inzicht geven in het gebruik en effect van deze voorzieningen. Daarnaast worden bij elke case een tweetal interviews afgenomen. Een eerste interview bij een beleidsmedewerker van de desbetreffende gemeente die betrokken is (geweest) bij het transferium en een tweede interview bij een vertegenwoordiger van de lokale ondernemers- of winkeliersvereniging. Door het houden van twee verschillende interviews met verschillende organisaties kan vanuit verschillende belangen inzicht worden gekregen in het ontstaan en functioneren van de transferia. De doelgroep van veel transferia is de binnenstadbezoeker, de binnenstadondernemer heeft veel te maken met deze doelgroep en heeft wellicht ook een rol gespeeld in het ontwikkelen van de voorziening.



*Figuur 7.1 Schematisch overzicht Case Studies*

Voor de interviews wordt deels uitgegaan van een vastgestelde vragenlijst en wordt deels ook 'vrij' gelaten. Dat wil zeggen, in het interview wordt ruime open gelaten voor situatie specifieke invulling. Elke case is uniek en heeft te maken met andere omstandigheden, hier zijn per case gerichte vragen voor nodig. De lijst met vaste vragen is te vinden in bijlage 1.

## 7.1 Verantwoording van de keuze voor cases

Er is in Nederland een ruime keuze aan transferia. De kenmerken van deze transferia zijn zeer verschillend. Vanwege beperkte tijd en middelen dient er een keuze te worden gemaakt voor een aantal cases. Er zijn enkele criteria opgesteld voor de keuze van deze cases:

- In de betreffende gemeente dient momenteel of in het verleden één of meerdere transferia aanwezig te zijn.
- Er wordt gefocust op middelgrote Nederlandse steden
- Er dient een zekere spreiding te zijn in mate van succes, in grootte en aantal van de voorzieningen en een geografische spreiding.

Omdat er wanneer er aan de bovenstaande criteria wordt vastgehouden er nog steeds een ruime keuze is uit cases is, is er binnen deze voorwaarden sprake van enige willekeur. Dit zal echter geen belemmering vormen om aan de in hoofdstuk 1 gestelde doelstellingen te voldoen en de onderzoeksvraag te kunnen beantwoorden.

In totaal worden er vier cases behandeld. Deze cases zijn:

### Gemeente Enschede

*P+R Zuiderval*

### Gemeente Leeuwarden

*Transferium WTC Expo*

*Transferium Hemriksein*

*Transferium Kalverdijkje*

### Gemeente 's Hertogenbosch

*Transferium de Vliert*

*Transferium Pettelaarpark*

*Transferium Willemspoort*

### Gemeente Goes

*Transferium Zeelandhallen*

De gemeente Enschede beschikt over één transferium met 219 parkeerplaatsen, de gemeente Leeuwarden beschikt over drie transferia met in totaal +/- 320 parkeerplaatsen, de gemeente 's Hertogenbosch beschikt over drie transferia met in totaal +/- 1.650 parkeerplaatsen en de gemeente Goes beschikte tot januari 2011 over één transferium met ruimte voor 1.400 parkeerplaatsen. In januari 2011 is deze gesloten.

De vier gekozen cases zijn uiteenlopend in het aantal parkeerplaatsen en in het aantal transferia. Van de vier cases is de gemeente Enschede de gemeente met het grootst aantal inwoners (157.052 (CBS, 2010)) en de gemeente Goes de kleinste (36.605 (CBS, 2010)). Geografisch gezien liggen de cases verspreid over Nederland. Ook is er een voormalig transferium meegenomen. Hiermee voldoen de cases aan de hiervoor gestelde criteria.

## 8 Case: 's Hertogenbosch

*De transferia in 's Hertogenbosch werken omdat er geen alternatief is.'*

(J. Bertrums, interview)

### 8.1 Mobiliteitsbeleid en bereikbaarheidssituatie

's Hertogenbosch is de hoofdstad van de provincie Noord Brabant en heeft +/- 139.000 inwoners (2012). Samen met Breda, Tilburg en Eindhoven is het een belangrijk economisch en toeristisch centrum van de provincie. De stad heeft een historische binnenstad die zich niet alleen laat kenmerken door oude historische bebouwing maar ook door smalle straten en een fijnmazige wegenstructuur. Waar deze structuur goed functioneerde in de tijd dat auto's nog niet het straatbeeld domineerden kent de binnenstad tegenwoordig tal van knelpunten tussen de infrastructuur bestemd voor de voetganger, fietser en automobilist. Hoewel de binnenstad niet geschikt is voor grote verkeersstromen heeft de gemeente 's Hertogenbosch niet als doel de binnenstad autovrij te maken. Auto's zijn nog steeds welkom, zij het in beperkte mate (autoluw). Verkeer wordt zoveel mogelijk geleid via wegen rond het centrum (gemeente 's Hertogenbosch, 2009) want niet alleen de wegen in het centrum beschikken over een beperkte capaciteit, maar ook de ruimte voor parkeren is beperkt. Het doel is om het aandeel autoverkeer in de stad tot 2015 af te laten nemen van 70% naar 60%, vooral ten gunste van het gebruik van fiets en openbaar vervoer (gemeente 's Hertogenbosch, 2009). De transferia hebben in het beleid van de gemeente duidelijk een prominente rol. De gemeente streeft er niet naar het aantal parkeerplaatsen in de binnenstad terug te dringen maar wel om een verschuiving te bewerkstelligen richting de transferia. Niet alleen de transferia zelf, maar ook een kwalitatiever en goedkoper openbaar vervoer is één van de doelen in het mobiliteitsbeleid van de gemeente, het huidige openbaar vervoer aanbod wordt nog niet goed bevonden (K. van Waes, interview). In de gemeentelijke beleidsdocumenten op het gebied van verkeer hebben transferia momenteel een volwaardige plaats tussen het parkeer- en verkeersbeleid.

### 8.2 Ontstaansgeschiedenis transferium

Transferia zijn al ruim 30 jaar een onderdeel van het verkeer- en vervoerbeleid van de gemeente 's Hertogenbosch. Begin jaren '70 is er met initiatief van ondernemersvereniging 't Hartje een eerste experiment gedaan met een transferium (K. van Waes, interview). In samenwerking met de toenmalige concessiehouder van het OV-netwerk in de gemeente, het provinciehuis en lokale studenten is er op een laagdrempelige wijze een transferium opgezet. De ondernemersvereniging mocht van de provincie buiten kantooruren gratis gebruik maken van de parkeerplaats van het provinciehuis, studenten werden ingezet als kaartjesverkopers en er werden afspraken gemaakt met de OV-maatschappij om bussen in te zetten tijdens de openingstijden (J. Bertrums, interview). Al snel groeide het aantal gebruikers en na twee jaar vond ook de gemeente het de moeite waard om verder te gaan met dit initiatief. Zij heeft het project overgenomen en verder ontwikkeld. Sindsdien is het aantal locaties uitgebreid tot drie, één aan de oostzijde van de binnenstad nabij station 's



Hertogenbosch oost en één aan de westzijde van de stad nabij het Jeroen Bosch ziekenhuis (zie ook figuur 8.1). Ook deze locaties zijn in eerste instantie kleinschalig opgezet om de financiële risico's zo klein mogelijk te houden en de gebruikscijfers af te wachten (K. van Waes, interview). Het gebruik van de drie transferia is aanzienlijk. In 2011 parkeert 33% van de binnenstad bezoekers zijn auto op één van de transferia wat neerkomt op een totaal van 300.000 voertuigen per jaar (gemeente 's Hertogenbosch 2010a). Deze aantallen lijken het bestaan van de transferia bijna direct te kunnen rechtvaardigen, het is immers niet mogelijk dit aantal voertuigen in de historische binnenstad op te vangen, met een bezoekersverlies tot gevolg.

### 8.3 Feiten en cijfers

De gemeente 's Hertogenbosch heeft drie transferia gelegen in de plaats 's Hertogenbosch. In figuur 8.1 zijn de locaties van de transferia weergegeven.



Figuur 8.1 Locatie van de transferia in 's Hertogenbosch + route buslijnen

Transferium	Locatie	Aantal parkeerplaatsen
Transferium de Vliert	Nabij NS Station 's Hertogenbosch oost	700
Transferium Pettelaarpark	Provinciehuis	450
Transferium Willemspoort	Vlijmenseweg	500

*Tabel 8.1 Overzicht van de transferia in de gemeente 's Hertogenbosch*

Naar de drie transferia rijden er tijdens de openingstijden van de winkels in de binnenstad pendeldiensten tussen de transferia en de binnenstad. De routes van deze diensten zijn weergegeven in figuur 8.1. De pendeldienst rijdt ook op koopavonden en koopzondagen. De gebruiker van het transferium betaalt per auto €2,- waarmee hij een dag kan parkeren op het transferium en met in totaal vier personen met de pendeldienst heen en terug kan naar de binnenstad. Hij kan er ook voor kiezen om in plaats van met de bus te gaan één fiets te lenen voor een dag. Ter vergelijking, in de binnenstad kost het parkeren van een auto €2,- per uur.

Op de drie transferia is tijdens de openingstijden een medewerker aanwezig in de kiosk. Er zijn geen verdere voorzieningen aanwezig. In het huidige beleid van de gemeente is de ambitie verwoord om het voorzieningenniveau bij de transferia te vergroten. In beginsel door het plaatsen van toiletten (K. van Weas, interview).

## 8.4 Gebruik en effecten

Al sinds de eerste openstelling ruim 30 jaar geleden kennen de transferia in 's Hertogenbosch hoge gebruikscijfers. De voornaamste reden hiervoor lijkt de beperkte capaciteit van het wegennet en de parkeerplaatsen in de binnenstad te zijn in combinatie met een aantrekkelijk winkelaanbod. Het centrum staat er om bekend om een 'compleet dagje uit' te zijn (J. Bertrums, interview), wat inhoudt dat bezoekers van het centrum van 's Hertogenbosch langduriger parkeren dan bij centra van nabijgelegen steden. De combinatie van een wens om langdurig te parkeren en het beperkte aanbod aan (niet uit te breiden) parkeerplaatsen in het centrum maakt het dat bezoekers genoodzaakt zijn om gebruik te maken van een transferium. In theorie is er sprake van een vrije keus, mensen mogen zowel in de binnenstad parkeren als op de transferia. Echter, in de praktijk is de wachttijd voor een parkeerplek in het centrum dermate lang dat het transferiumgebruik voor de hand ligt. Jaarlijks maken 300.000 auto's gebruik van de drie transferia (cijfers 2011).

Voor de transferia zijn speciale pendeldiensten opgezet. Er wordt door de transferiumgebruikers weinig gebruik gemaakt van de reguliere buslijnen aangezien deze niet langs de transferia rijden. Wanneer dit wel het geval was geweest had dit mogelijkwijs een versterking van deze lijnen kunnen betekenen of de mogelijkheid kunnen bieden om nieuwe buslijnen op te zetten die voor een fijnmaziger OV-netwerk zorgen. Doordat het regionale OV netwerk rond 's Hertogenbosch niet van hoge kwaliteit is heeft de gemeente niet het idee dat er reizigers uit het openbaar vervoer worden onttrokken (K. van Waes, interview).

Uit onderzoek blijkt dat zowel inwoners van de gemeente 's Hertogenbosch als mensen buiten de gemeente gebruik maken van de transferia. Binnen de gemeente is het aandeel 10%, daar buiten 15% (gemeente 's Hertogenbosch, 2010a).

Door het gebrek aan parkeerplaatsen in het centrum zijn de transferia geen concurrent van deze parkeerplaatsen. Er worden weinig parkeergelden misgelopen doordat bezoekers ervoor kiezen om gebruik te maken van een transferium, deze worden weer ingenomen door andere gebruikers. Alleen op rustige doordeweekse dagen is dit wel mogelijk. Er zijn uiteraard wel kosten verbonden aan de transferia. Waar er in het centrum €2,- per uur wordt gerekend is dat op de transferia slechts €2,- per dag inclusief het gebruik van het openbaar vervoer met 4 personen of het lenen van een fiets. De exploitatiekosten zijn hoog en de opbrengsten laag. In tabel 8.2 zijn de opbrengsten en kosten van de drie transferia te zien. Met een tarief van €2,- per dag legt de gemeente ruim €3,- bij uit de algemene parkeerexploitatie. Uit een enquête onder gebruikers van de transferia blijkt dat men de lage prijs ten opzichte van de binnenstad als belangrijke reden geven om hier gebruik van te maken ('s Hertogenbosch, 2010a), het verhogen van de tarieven ligt daarom niet direct voor de hand. Wanneer de tarieven wel verhoogd worden zullen ook de tarieven in de binnenstad moeten worden verhoogd. De inkomsten die worden gegenereerd bij het parkeren in het centrum worden gebruikt om de kosten van de transferia te dekken (K. van Waes, interview).

Post	Kosten
Reizigersopbrengsten	€626.000
Kapitaallasten gemiddeld per jaar (afschrijving aanlegkosten)	- €583.000
Beheer en onderhoud	- €361.000
Gemeentelijke bijdrage aan busvervoer	- €650.000
Tekort	€968.000
Tekort per auto	€3,09

Tabel 8.2 Kosten en baten van de drie transferia (prijspeil 2008) (gemeente 's Hertogenbosch 2010a)

Doordat er geen vermindering van het verkeer plaatsvindt door de transferia maar er slechts wordt gezorgd voor een groter parkeerplaatsenaanbod op een andere locatie is er ook niet direct een voordeel voor het milieu behaald tenzij er een vergelijking wordt gemaakt met een situatie als de parkeerplaatsen toch in het centrum waren toegevoegd.

Er zijn, zoals te zien in tabel 8.3, weinig onvoorziene effecten van de transferia aan te wijzen. De gemeente kampt enigszins met een relatief groot gebruik van de beschikbaar gestelde fietsen door ambtenaren van de gemeente. Het liefst zouden zij zien dat forenzen hun eigen fiets hiervoor gebruiken. Door het gratis beschikbaar stellen is hier weinig motivatie voor. De transferia hebben momenteel soms te leiden onder hun eigen succes, de terreinen staan op zeer drukke dagen soms overvol waardoor bezoekers geweigerd moeten worden, dit komt uiteraard niet ten goede van het imago. Ook de bus kampt op piekmomenten met ruimtegebrek.

	Positief	Negatief
<b>Voorzien</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Behoud of groei van bezoekersaantallen;</li> <li>- Geen verslechtering luchtkwaliteit en geluidsoverlast verkeer;</li> <li>- Verlaagde parkeerdruk binnenstad.</li> </ul>	- Hoge kosten.
<b>Onvoorzien</b>	- Op piekmomenten ontoereikende capaciteit busvervoer.	- Fiets veel gebruikt door gemeente-ambtenaren (oneigenlijk gebruik).

Tabel 8.3 Voorziene en onvoorzien effecten van de transferia in 's Hertogenbosch.

## 8.5 Bevindingen

Alles duidt erop dat de transferia in 's Hertogenbosch zijn ontstaan uit pure noodzaak om de binnenstad bereikbaar te houden zonder dat daar bezoekersverlies bij optreedt. Er is een duidelijk probleem, namelijk een tekort aan parkeerplaatsen in het centrum van de stad, een gebrek aan ruimte om deze te kunnen uitbreiden en een wegennet met een lage capaciteit. De gemeente heeft hiermee een duidelijk doel voor ogen. Er moet plaats worden geboden aan de bezoekers die geen parkeerplek kunnen vinden in het centrum. Met de aanwezigheid van vergelijkbare steden binnen redelijke afstand is de kans aanwezig dat bij een slecht bereikbare binnenstad de bezoekers ergens anders heen gaan.

Het initiatief voor het eerste transferium lag bij de binnenstad ondernemers die hun omzet niet willen zien dalen. Zij hebben daarbij baat bij een kwalitatieve buitenruimte, een snelle bereikbaarheid voor verschillende groepen bezoekers en een zo lang mogelijk verblijf van deze bezoekers. De transferia in 's Hertogenbosch zijn in staat om dit (deels) te bewerkstelligen. Dit doen zij echter in samenhang met een goed flankerend beleid. De gemeente kiest er bewust voor om verkeer zo veel mogelijk buiten het centrum om te leiden en om niet meer parkeercapaciteit toe te voegen in het centrum.

De vraag rijst, had de gemeente ook voor een andere oplossing kunnen kiezen waarmee zij hetzelfde effect had bereikt? Alternatieven zijn er op het gebied van andere vervoersmodaliteiten of zeer ingrijpende maatregelen om meer capaciteit te bieden aan autoverkeer. Het openbaar vervoer rond de stad biedt nog mogelijkheden om verder ontwikkeld te worden maar voor de autobereikbaarheid lijken de transferia onontbeerlijk wanneer de gemeente hun huidige bezoekersaantallen wil behouden. Op grotere schaal valt er nog winst te behalen wanneer er meer samenwerking plaatsvindt met andere nabijgelegen steden om meer herkomsttransferia op te zetten. Op deze manier wordt niet alleen het verkeer binnen de stad beperkt maar kan er ook een autokilometerreductie buiten de stad worden bewerkstelligd.

Het heeft een lange tijd geduurd voordat de transferia het huidige niveau hebben bereikt maar, er kan nu wel worden gezegd dat de transferia in 's Hertogenbosch 'ingeburgerd' zijn. Het zit meer en meer ingebakken in het dagelijks patroon van veel Bosschenaren en mensen uit de omgeving.

## 9 Case: Leeuwarden

*'Het gedrag van mensen is moeilijk te veranderen.'*

(H. van der Meer, interview)

### 9.1 Mobiliteitsbeleid en bereikbaarheidssituatie

Leeuwarden is de hoofdstad van de provincie Fryslân en is met bijna 100.000 inwoners ook de grootste stad van de provincie. De dichtstbijzijnde grote stad met een minstens vergelijkbaar voorzieningenniveau is Groningen op ruim 50 kilometer afstand.

Leeuwarden heeft in haar beleid verwoord graag bereikbaar te willen blijven via verschillende vervoersmodaliteiten. Zo heeft de gemeente voor de auto de infrastructuurprojecten de Haak, de Westelijke invalsweg en de Noordwest Tangent op de planning staan (gemeente Leeuwarden, 2011). De stad dient daarmee aantrekkelijk te blijven als vestigingsplaats voor ondernemers (gemeente Leeuwarden, 2011). De doorstroming op de stadsring wordt verbeterd terwijl er geen extra capaciteit binnen de stadsring wordt toegevoegd, ook worden er in het centrum geen parkeerplaatsen bijgebouwd (H. van der Meer, interview) en wordt de parkeerruimte op maaiveld beperkt (gemeente Leeuwarden, 2011). Particuliere bedrijven als Achmea, de Friese pers en anderen bieden op piekmomenten voor binnenstadbezoekers hun parkeerterrein aan buiten hun eigen openingstijden (H. van der Meer, interview). Er is daardoor geen parkeerplaatsentekort aanwezig in het centrum. Eén van de vijf pijlers van het parkeerbeleid is de verdere ontwikkeling van transferia (Gemeente Leeuwarden, 2005).

De gemeente verwoordt in haar parkeerbeleidsplan over transferia (gemeente Leeuwarden, 2005);

*'Transferia voorzien in een behoefte voor het winkelende publiek naar de binnenstad en voor forenzen in werkgebieden met veel autoverkeer en te weinig of te dure parkeerplaatsen. Transferia kunnen succesvol zijn als er voldaan wordt aan een aantal voorwaarden. Het moet gaan om een zware vervoerstream per auto, op bij voorkeur overbelaste autoverkeerverbindingen, in combinatie met parkeerproblemen op de bestemming. Een transferium kan dan goed werken als er frequent openbaar vervoer beschikbaar is op de verbinding tussen het transferium en de bestemming.'*

Momenteel vind 42% van de verplaatsingen tot 7,5km plaats met de fiets, wat bovengemiddeld is voor vergelijkbare steden (gemeente Leeuwarden, 2011). De prognose is dat het aandeel fietsverkeer en het gebruik van OV in de komende jaren afneemt in de provincie. Dit komt vooral door de afname van het aandeel jongeren, het aandeel ouderen neemt toe. Ouderen blijven langer (auto)mobiel en dus kan de verkeersdrukke toenemen (gemeente Leeuwarden, 2011 en Provincie Fryslân, 2011). Momenteel is er nog geen sprake van een slecht bereikbare binnenstad, alleen in de spits en op drukke dagen is er sprake van congestie in de binnenstad al is de bereikbaarheid dan nog niet slechter dan in vergelijkbare steden (H. van der Meer, interview).

Hoewel de gemeente auto's niet uit de stad wil weren, wordt er niet meer plaats geboden aan de auto in het centrum dan nu het geval is. Ze wil bevorderen dat de reiziger tijdens een reis van meerdere vervoerswijzen gebruik kunnen maken (gemeente Leeuwarden, 2011) en ervoor zorgen dat bezoekers een keuze hebben door alternatieve vervoerswijzen te stimuleren (H. van der Meer, interview). Dit is zowel een manier om als stad aantrekkelijk te blijven voor verschillende bezoekers evenals een manier om een verbeterde milieukwaliteit in de stad na te streven. Transferia passen goed binnen dit beleid.

## 9.2 Ontstaansgeschiedenis transferia

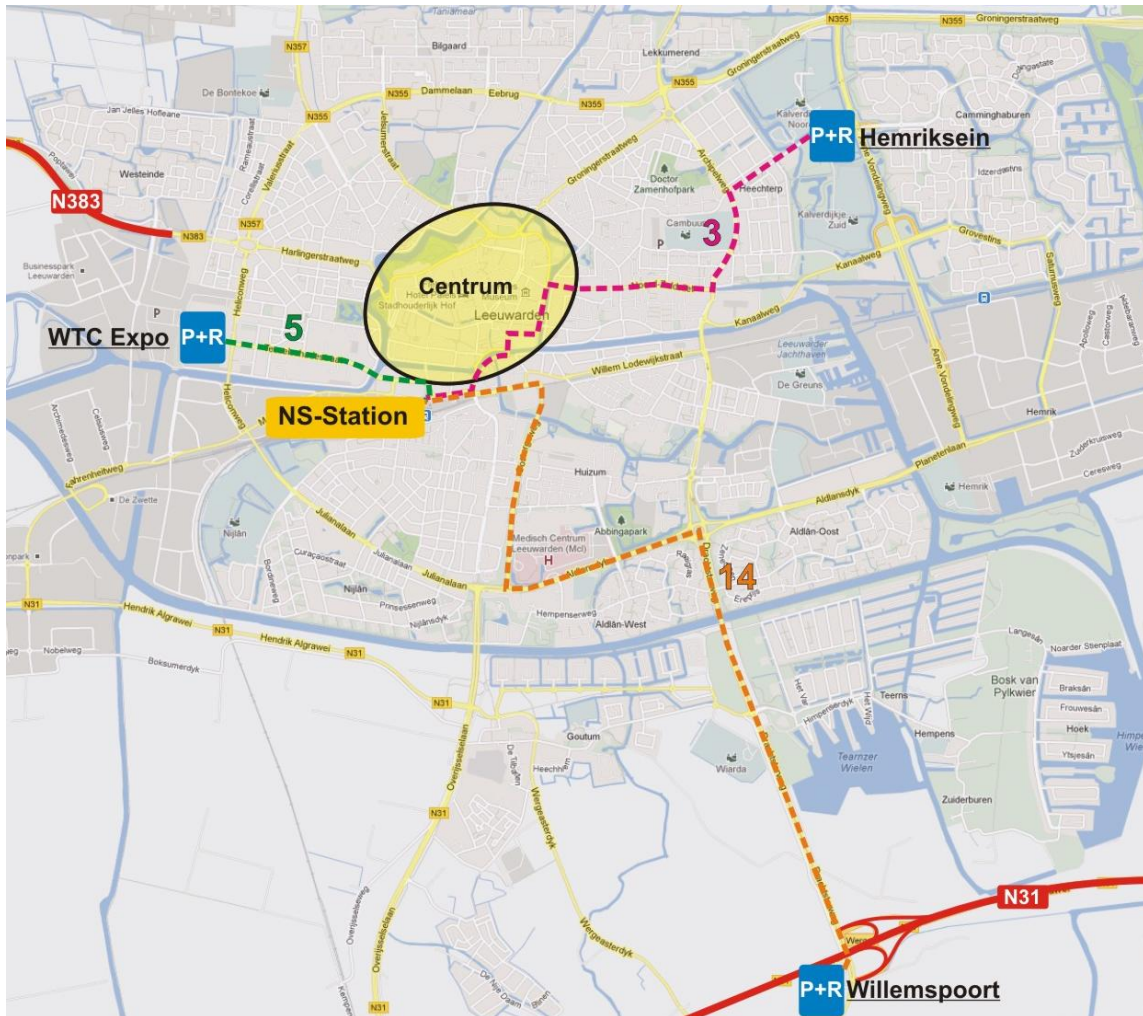
De transferia in Leeuwarden een zijn initiatief van de gemeente en komen voort uit het beleid om meer in te zetten op alternatieve vervoerswijzen en zodoende een duurzamere mobiliteit te stimuleren. P+R WTC Expo is op een laagdrempelige en kosten efficiënte wijze aangelegd door gebruik te maken van het bestaande parkeerterrein van het WTC Expo. Als proef is de Citybus opgezet die als pendeldienst rijdt tussen het transferium en het NS-station. Na de eerste resultaten is er verder gegaan met de inzet op transferia zoals het transferium het Kalverdijkje. De citybus werd vervolgens onderdeel van de reguliere stadsdienst (gemeente Leeuwarden, 2005). Een tijd lang zijn er geen verdere ontwikkelingen geweest tot er in 2012 als onderdeel van het programma vrije baan en met het oog op grootschalige en langdurige wegwerkzaamheden P+R Hemriksein is opgezet (H. van der Meer, interview). De doelgroep van deze P+R niet net als WTC Expo en Kalverdijkje voornamelijk de binnenstad bezoeker maar de forens. P+R WTC Expo wordt ook ingezet als overloop bij uitzonderlijke evenementen.

Een aantal jaren geleden is de gemeente ook begonnen de fiets op te nemen in het beleid met betrekking tot ketenmobiliteit. Fietsenstallingen bij overstappunten zijn steeds belangrijker aangezien er geconstateerd wordt dat er steeds meer mensen met de auto naar de stad komen en met hun eigen fiets het laatste stukje afleggen. Een capaciteit van 30 stallingsplaatsen bij transferia wordt als uitgangspunt genomen (gemeente Leeuwarden, 2006). Om het gebruik van deze stallingen te stimuleren wordt is een promotiecampagne opgestart.

## 9.3 Feiten en cijfers

De gemeente Leeuwarden beschikt over drie transferia in de plaats Leeuwarden. Op figuur 9.1 zijn de locaties van de transferia weergegeven. Vanaf P+R Hemriksein rijdt er tussen 07:00 en 09.00 en tussen 16:00 en 18:00 acht keer per uur een speciale pendeldienst richting WTC Expo. Buslijn 14 rijdt twee keer per uur langs het P+R terrein. Hemriksein richt zich op de forens. Een enkele reis met de bus kost €1,- en parkeren is gratis. Het is mogelijk voor bedrijven om zich als convenantpartner aan te melden, werknemers van deze bedrijven kunnen met 50% korting gebruik maken van de pendeldienst. Vanaf deze P+R is er tot aan het centrum een busbaan beschikbaar waardoor de bus langs het drukke verkeer kan rijden en ook de reistijd in vergelijking met de auto sneller is ([www.qbuzz.nl](http://www.qbuzz.nl)). Vanaf P+R WTC Expo rijdt de reguliere buslijn 5 naar het centrum, in de spits vier keer per uur, daar buiten twee keer per uur. Het gebruik van de bus (maximaal vijf personen) en parkeren is volledig gratis. Vanaf P+R Kalverdijkje rijdt de reguliere buslijn 3 twee keer per uur naar

het centrum. Zowel het gebruik van de bus als het parkeren is gratis. Op zaterdagen worden extra bussen ingezet om de frequentie te verhogen (<http://www.leeuwarden.nl/artikel/2010/pr>). Opvallend is dat geen van de busdiensten het echte centrum van Leeuwarden bedient maar slechts het busstation bij het NS-station. Vanaf deze locatie is het nog 4 à 5 minuten lopen richting het Zaailand, het hart van het centrum. Er zijn geen aanvullende voorzieningen aanwezig op de terreinen. De terreinen zijn in beheer van de gemeente (H. van der Meer, interview).



Figuur 9.1 Locatie van de transferia in Leeuwarden + route buslijnen

Transferium	Locatie	Aantal parkeerplaatsen
P+R Hemriksein	Zuidzijde Leeuwarden naast de N31	60
P+R WTC Expo	Westzijde Leeuwarden	+/-200 <sup>1</sup>
P+R Kalverdijkje	Oostzijde Leeuwarden	50-60

Tabel 9.1 Overzicht van de transferia in Leeuwarden

<sup>1</sup> P+R WTC Expo is gelegen op het parkeerterrein van WTC Expo dat in zijn totaliteit +/- 2.000 parkeerplaatsen

## 9.4 Gebruik en effecten

Het P+R gebruik heeft in Leeuwarden nog geen grote vlucht genomen. Doordat P+R Hemriksein pas in 2012 is geopend zijn daar nog geen gebruikscijfers van bekend. De andere twee terreinen kennen een laag gebruik. Op zowel WTC Expo als op Kalverdijkje staan op zaterdagen ongeveer 30 auto's, op werkdagen staat er bijna niets (H. van der Meer, interview). Als reden hiervoor wordt de geringe afstand van de transferia tot de binnenstad gegeven en wordt aangegeven dat er nog voldoende parkeerplaatsen zijn in het centrum. Er is voor bezoekers niet direct een noodzaak om van de P+R's gebruik te maken anders dan een eventuele besparing op de parkeerkosten. Bij P+R WTC Expo geldt ook nog dat eventuele gebruikers op drukke dagen al in de file moeten staan vóór ze het P+R terrein bereiken, eenmaal in die file rijden ze het laatste stukje ook wel door naar het centrum (H. van der Meer, interview).

P+R Kalverdijkje en WTC Expo richten zich op de binnenstadbezoekers. Gezien het feit dat beide terreinen alleen op zaterdagen een redelijke bezettingsgraad hebben is het ook aannemelijk dat voornamelijk binnenstadbezoekers gebruik maken van deze transferia (H. van der Meer, interview). Hemriksein richt zich specifiek op werknemers en werkgevers.

Vanwege de geringe omvang van de terreinen en het geringe gebruik hiervan zijn er weinig effecten te zien van de transferia op de stad (H. van der Meer, interview). Effecten die mogelijkwijs op kleine schaal aanwezig kunnen zien is een verlies aan parkeerinkomsten in het centrum, al is het niet duidelijk of de gebruikers van het transferium hun auto hadden geparkeerd in het centrum wanneer het transferium niet aanwezig zou zijn. Er is niet de beleving dat er reizigers uit het openbaar vervoer worden onttrokken, er rijden ook reguliere buslijnen langs de terreinen (H. van der Meer, interview). Vanwege de ligging van P+R Hemriksein en vanwege het feit dat de bedrijven rond P+R Kalverdijkje over een eigen parkeerterrein beschikken is er nergens sprake van oneigenlijk gebruik en daardoor capaciteitsvermindering van de parkeerplaats.

Wanneer er onder andere door de vergrijzing het aandeel autoverkeer en de totale verkeersdruk in Leeuwarden toeneemt, kunnen de transferia een belangrijker onderdeel worden voor de bereikbaarheid van de stad. Voorlopig heeft het centrum op reguliere dagen nog voldoende capaciteit om de groei te kunnen opvangen.

	Positief	Negatief
<b>Voorzien</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lichte verbetering milieukwaliteit;</li> <li>- Bij 2 terreinen gebruik van bestaande lijnen dus betere bezettingsgraad.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hoge kosten Hemriksein;</li> <li>- Mogelijk verlies parkeerinkomsten.</li> </ul>
<b>Onvoorzien</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Expo te dicht op binnenstad, congestie;</li> <li>- Geen 'behoefte' of 'pushfactor' aanwezig;</li> <li>- Geen aantrekkende werking.</li> </ul>

Tabel 9.2 Voorziene en onvoorzien effecten van de transferia in Leeuwarden



Het geringe gebruik van P+R in Leeuwarden is uiteraard onbedoeld maar ook onvoorzien, naast dat er geen sterke pushfactoren zijn om gebruik te maken van P+R ligt WTC Expo ook op een ongunstige locatie. De bezoekers die wel gebruik maken van de P+R dragen in kleine mate wel bij aan de in tabel 9.2 genoemde positieve effecten.

## 9.5 Bevindingen

In tegenstelling tot de case hiervoor; 's Hertogenbosch, is er in Leeuwarden geen sprake van een stelselmatig onbereikbare binnenstad waar geen mogelijkheid tot uitbreiding is van het wegennet en de parkeercapaciteit. Dat de gemeente ervoor kiest om desondanks geen extra capaciteit toe te voegen in het centrum is een eerste stap om gebruikers naar een transferium te kunnen verwijzen. Maar ook zonder dat er parkeerplaatsen worden toegevoegd is het centrum van Leeuwarden nog steeds ruim bedeed in het aantal plekken. Er is dan ook niet direct een voordeel te behalen voor bezoekers wanneer ze gebruik maken van een van de transferia anders dan een kostenbesparing.

Naast dat er niet echt sprake is van een 'probleem' in het centrum maar van een doelstelling die meer idealistisch is namelijk, een duurzame en groenere stad doet de gemeente er weinig aan om de transferia te promoten (een uitzondering is de promotie rond het fietsparkeren bij de transferia). Er wordt nog teveel vanuit de gedachte gedacht dat wanneer er een transferium wordt gebouwd de bezoekers vanzelf wel komen. Achteraf gezien is het gedrag van mensen misschien moeilijk te veranderen. Als bezoekers gewend zijn om met de auto naar de stad te komen moet er wel wat gebeuren om dat te doorbreken. De prijs is niet altijd doorslaggevend. Er is van tevoren te weinig onderzoek gedaan om het gebruik goed in te kunnen schatten aldus H. van der Meer (interview).

Ook bij hogere gebruikscijfers van de transferia zijn er nog gevaren aan te wijzen. Wanneer deze gebruikers voormalige centrumparkeerders zijn kan dit financiële gevolgen hebben voor de parkeerexploitatie. Grootschalig inzetten op zowel P+R als binnenstad parkeren is niet mogelijk, ergens moet er een keuze worden gemaakt (H. van der Meer, interview)

Het toekomstperspectief van de huidige transferia is nog onzeker. De gemeente is bezig om P+R WTC Expo naar een locatie te verplaatsen die meer buiten het centrum en dus voor de congestie ligt. Wat betreft P+R gericht op de forens worden de gebruikscijfers van P+R Hemriksein afgewacht en wordt deze geëvalueerd. Als deze tegenvallen wordt P+R voor forenzen waarschijnlijk niet doorgezet. Eventuele nieuwe terreinen zouden moeten worden gecombineerd met bestaande buslijnen om de exploitatiekosten zo laag mogelijk te houden (H. van der Meer, interview). Potentiële locaties zijn Werpsterhoek en de Kenniscampus (Gemeente Leeuwarden, 2005). De gemeente overweegt in samenspraak met het Rijk en de provincie, een aantal tijdelijke transferia te realiseren. Bij gebleken nut kunnen ze daarna uitgroeien tot een permanente voorziening (gemeente Leeuwarden, 2011).

## 10 Case: Enschede

*'P+R kan goed werken als piekopvang maar is niet in staat in extra bezoekers aan te trekken.'*

(G. Spaan, interview)

### 10.1 Mobiliteitsbeleid en bereikbaarheidssituatie

Enschede maakt onderdeel uit van de regio Twente en is gelegen op korte afstand van de Duitse grens. Met bijna 160.000 inwoners is Enschede een van de grotere steden in de regio. Enschede heeft nauwe banden met de naastgelegen stad Hengelo en het centrum van de stad trekt bezoekers uit zowel de regio Twente, de Achterhoek als het Duitse grensgebied (Keypoint Consultancy, 2004). De drukste dagen in de stad zijn dan ook de Duitse feestdagen. Op deze dagen is er in de stad sprake van flinke congestie en is ook de parkeerdruk erg hoog. Vanwege het relatief slechte grensoverschrijdende openbaar vervoer komen de meeste Duitse bezoekers met de auto. Het beleid van de gemeente is er niet op gericht om verkeer uit de binnenstad te weren, er is in 2003 een grote parkeergarage gebouwd van 1.700 parkeerplaatsen waardoor er momenteel op reguliere dagen geen tekort is aan parkeerplaatsen (G. Spaan, 2012 en Nijsink, interviews). P+R is in de stad geïntroduceerd om mensen een keuze te kunnen bieden en om op piekdagen extra capaciteit te genereren. In de visie van Regio Twente is de aansluiting tussen modaliteiten een belangrijk aandachtspunt om te komen tot een samenhangend en integraal aanbod van mobiliteitsdiensten (Regio Twente, 2007).

### 10.2 Ontstaansgeschiedenis transferium

Het P+R terrein aan de Zuiderval is ontstaan uit het tijdelijk vervallen van parkeerplaatsen in het centrum van Enschede ten gevolge van de werkzaamheden aan de bouw van de ondergrondse Van Heek parkeergarage. De regio Twente heeft destijds een subsidie verstrekt voor de aanleg van het terrein en ook een subsidie voor de aanleg van een busbaan van de P+R naar de binnenstad (G. Spaan, interview). Bij het afronden van deze werkzaamheden is de P+R omgezet in een permanente voorziening. Het belangrijkste doel van het P+R terrein Zuiderval is om bezoekers van de binnenstad op piekmomenten een goed alternatief te bieden en daarmee ook de bereikbaarheid van de binnenstad te vergroten (Keypoint Consultancy, 2004).

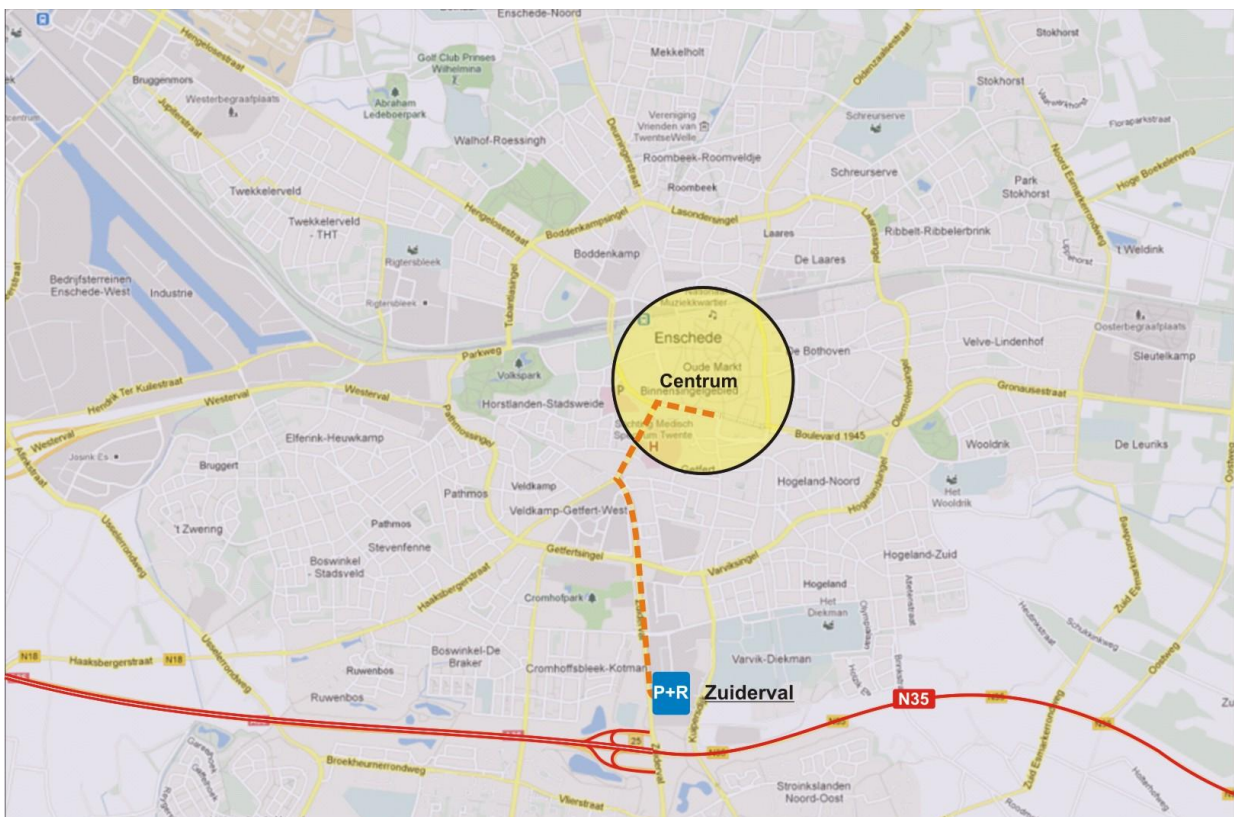
Er zijn plannen om de huidige P+R uit te breiden. Omdat er weinig ruimte is op de huidige locatie zal er moeten worden gekeken naar een eventueel parkeerdek. In de huidige economische situatie is er echter geen geld voor dit soort plannen (G. Spaan, interview).

### 10.3 Feiten en cijfers

De gemeente Enschede heeft sinds 2000 één transferium aan de zuidzijde van de stad, P+R Zuiderval, het terrein is gemakkelijk te bereiken via afrit 25 van de A35. Dit is de belangrijkste invalsroute van de binnenstad van Enschede. Op figuur 10.1 is de locatie weergegeven. Er zijn 225 parkeerplaatsen aanwezig. Het terrein dat in beheer is van de gemeente (G. Spaan, interview) is onbewaakt en beschikt niet over aanvullende voorzieningen (Keypoint Consultancy, 2004).

Op werkdagen komen er verschillende reguliere lijnbusdiensten langs het transferium, in totaal zijn dit ongeveer 6 bussen per uur. Op zaterdagen rijdt er tussen 11.00 en 17.00 uur aanvullend hierop een aparte pendelbus (gelede bus) tussen het terrein en de binnenstad. Deze bus rijdt elke 15 minuten (gemeente Enschede, dienst stedelijke ontwikkeling en beheer, 2005a) wat het totaal op maximaal 10 bussen per uur brengt. De pendeldienst is onderdeel van een contract met Connexxion die buiten de reguliere concessie valt<sup>2</sup>. Bezoekers betalen €2,- om met hun auto een dag te parkeren en mogen ook met maximaal 4 personen heen en terug naar de binnenstad. De bezoekers van het P+R terrein zijn veelal afkomstig van wat het regionale verzorgingsgebied van Enschede wordt genoemd (Twente, Duitsland en Achterhoek), en parkeren vaak voor een langere tijd (gemiddeld 3 uur) (Keypoint Consultancy, 2004).

In 2006 is er een experiment geweest met dynamische reistijdinformatie die werd getoond op de Zuiderval en op de A/N35. Het verschil tussen de reistijd en de kosten bij het gebruik van de auto ten



Figuur 10.1 Locatie van het transferium in Enschede + route buslijnen

<sup>2</sup> De gemeente betaald € 65.000,- per jaar voor een pendeldienst op 52 zaterdagen en 5 Duitse feestdagen.

opzichte van het transferium werd vermeld. De proef heeft goede resultaten opgeleverd en de verwachting is dat dit een vervolg krijgt.

## 10.4 Gebruik en effecten

In 2011 maakte 18.000 auto's op zaterdagen gebruik van P+R Zuiderval<sup>3</sup>. Het terrein staat op deze dagen volledig vol. Exacte cijfers van doordeweekse dagen zijn niet bekend, de bezettingsgraad is op werkdagen vele malen lager dan op zaterdagen, er parkeren niet meer dan 25 auto's (G. Spaan, interview). Als reden hiervoor wordt gegeven dat het vooral binnenstad bezoekers zijn die gebruik maken van de P+R en zij hebben doordeweeks weinig moeite met het bereiken van de binnenstad (Nijsink, 2012). Bij onderzoek uitgevoerd door Keypoint Consultancy (2006) blijkt dat 41% van de gebruikers van de parkeergarage in het centrum aangeven dat ze niet van de P+R gebruik maken omdat dit minder comfortabel is dan met de auto. 20% doet dit uit gewoonte en 17% omdat het sneller is dan met de bus. Van de gebruikers van het P+R terrein geeft 59% aan dat de prijs een belangrijke reden is om van de P+R gebruik te maken en 41% vindt het ook comfortabeler. 42% van de gebruikers komt uit de gemeente Enschede en 86% van de P+R gebruikers heeft als reismotief winkelen. Het gemiddeld aantal personen per auto is 2,4.

Het P+R terrein maakt deels gebruik van de reguliere buslijnen die langs het terrein lopen. Hiermee worden enerzijds kosten bespaard en anderzijds worden deze lijnen met de extra instappers beter bezet. Op drukke dagen wanneer de pendeldienst wordt ingezet zijn de reguliere lijndiensten al goed bezet. Er is niet de beleving dat het P+R terrein in grote mate zorgt voor een onttrekking van reizigers uit het openbaar busvervoer (G. Spaan, interview). De invloed op de verkeersdruk is klein vanwege de geringe capaciteit van het P+R terrein (Nijsink, interview). Alleen aan het eind van de dag wanneer de Van Heekgarage leegstroomt kunnen de wegen de combinatie van toeristen en forenzen niet verwerken waardoor congestie ontstaat. Doordat er bij de opening van het P+R terrein ook is gekozen voor het aanleggen van een vrije busbaan is er minder ruimte over voor het reguliere verkeer (Nijsink, interview). De P+R helpt wel om deze congestie te verminderen aangezien er minder auto's uit het centrum hoeven te rijden, dit verschil is ook te zien al is er geen officiële telling verricht (G. Spaan, interview). Op werkdagen is er een overschot aan parkeerplaatsen als de parkeerplaatsen in het centrum en van de P+R worden opgeteld. Doordat een deel van de bezoekers alsnog gebruik maakt van de P+R is er in kleine mate sprake van verminderde parkeerinkomsten in het centrum. Wanneer de bereikbaarheid van het centrum op werkdagen zou verslechteren is het mogelijk dat bezoekers meer op het P+R terrein parkeren waardoor er parkeerinkomsten in het centrum worden misgelopen. In het weekend staan zowel het centrum als de P+R vol dus kan er geen sprake zijn van een verlies aan inkomsten (G. Spaan, interview).

In de beginperiode van P+R Zuiderval was zowel het parkeren als het gebruik van het OV gratis. Dit zorgde ervoor dat omwonenden en bedrijven vanwege een parkeerplaatsentekort in hun omgeving de P+R als normale parkeerplaats gingen gebruiken. Omdat dit ten koste ging van de gebruikers van de P+R en om de exploitatiekosten te drukken is er in 2006 besloten om van de P+R een betaalde

---

<sup>3</sup> Cijfers op basis van tellingen door de gemeente Enschede op alle zaterdagen en Duitse feestdagen in 2011.

voorziening te maken en werd het terrein afgesloten met een slagboom (G. Spaan, interview). Momenteel is de gemeente in overleg met de omliggende bedrijven om afspraken te maken over mogelijke abonnementsvormen. De bedrijven zouden dan op werkdagen gebruik kunnen maken van het transferium en betalen daar de helft van de prijs voor ten opzichte van de reguliere bezoeker. Op deze dagen zijn er voldoende parkeerplaatsen over. Ze mogen geen gebruik maken van het openbaar vervoer. Met de inkomsten die hiermee worden gegenereerd kan het jaarlijks resultaat worden omgebogen naar neutraal.

P+R zorgt in Enschede niet voor extra bezoekers (Nijsink, interview), de stad ondervindt weinig concurrentie van andere steden in de omgeving waardoor er weinig impulsen nodig zijn om bezoekers aan te trekken (G. Spaan, interview).

Post	Kosten
Reizigersopbrengsten	€ +32.500,-
Beheer en onderhoud	€ -30.000,-
Gemeentelijke bijdrage aan busvervoer	€ -65.000,-
Tekort	€ 62.500
Tekort per auto	€ 3,84

Tabel 10.1 Kosten en baten P+R Zuiderval

	Positief	Negatief
<b>Voorzien</b>	-Niet minder parkeergelden uit centrum; -In beperkte mate minder verkeersdruk.	- Minder ruimte voor autoverkeer door aanleg busbaan.
<b>Onvoorzien</b>		- Oneigenlijk gebruik door omliggende bedrijven; - Niet vanaf begin ingezet op dubbelgebruik waardoor nu veel bedrijven een eigen parkeerplaats hebben.

Tabel 10.2 Voorziene en onvoorzien effecten van het transferium in Enschede

Achteraf gezien had de gemeente eerder met omliggende bedrijven in gesprek kunnen gaan over het gebruik van de P+R parkeerplaatsen door deze bedrijven. Doordat dat pas in een veel later stadium is gedaan hebben veel bedrijven op hun eigen terrein hun parkeercapaciteit vergroot waardoor ruimte verloren gaat (tabel 10.2). De wens om het openbaar vervoer van de P+R via een busbaan te laten rijden heeft grote voordelen voor de P+R gebruiker maar draagt zeker niet bij aan de bereikbaarheid per auto.

## 10.5 Bevindingen

P+R Zuiderval functioneert zoals de gemeente dat voor ogen heeft. Op drukke dagen worden auto's opgevangen als er in het centrum geen plaats meer is en het biedt bezoekers een keuze op de rustigere dagen. De extra capaciteit die hiermee wordt gegenereerd kan enerzijds zorgen dat er geen bezoekersverlies optreedt en zorgt er anderzijds voor dat er minder verliestijd voor bezoekers ontstaat wanneer zij alsnog in het centrum naar een parkeerplaats hadden gezocht. Zuiderval kan Enschede daarmee aantrekkelijker maken voor bezoekers. Wat mede bijdraagt aan het succes op deze dagen is de ligging aan de belangrijkste invalsweg van de stad aan de A35 en de busbaan die de P+R gebruikers snel de binnenstad laat bereiken. Op drukke dagen zijn bezoekers vaak sneller met de bus in de binnenstad dan met de auto (G. Spaan, interview). Er wordt dan vanaf de snelweg verwezen naar de P+R, bezoekers kunnen bijna niet meer om het transferium heen. Op andere dagen is er echter geen promotie (Nijsink, interview).

Sterk aan de opzet in Enschede is het samenspel met het openbaar vervoer en de contacten met de omgeving. Door gebruik te maken van de reguliere buslijnen worden kosten bespaard en worden buslijnen voorzien van extra reizigers, voor omwonenden en bedrijven biedt de parkeerplaats een uitkomst om hun parkeercapaciteit te vergroten voor een aantrekkelijk tarief.

Het transferium is helaas te klein om in de dagelijkse praktijk verschillen op te merken als het gaat over een verbeterde leefbaarheid, bereikbaarheid en milieuvoordeel. Er kan wel gezegd worden dat wanneer Enschede ervoor gekozen had om de parkeercapaciteit van het transferium in het centrum toe te voegen deze drie elementen wel nadelig zouden zijn beïnvloed. De toeleidende wegen zouden meer verstopt raken op piekmomenten en dat betekent naast een verslechterde bereikbaarheid ook een slechte luchtkwaliteit en daarmee leefbaarheid. De keuze om een vrije busbaan aan te leggen ten behoeve van onder andere de P+R draagt echter bij aan een minder goede bereikbaarheid van het centrum met de auto.

Het lijkt er momenteel niet op dat er een significante daling van parkeerinkomsten aanwezig is. Bij een ruime uitbreiding van het aantal P+R plaatsen en het gebruik op reguliere werkdagen kan dit effect wel optreden. Op de zaterdagen en Duitse feestdagen staat P+R Zuiderval meer dan vol en wordt er geparkeerd buiten de parkeervakken en in het gras. Dit duidt erop dat er meer vraag is naar P+R dan het huidige terrein aan kan. Een mogelijkheid zou zijn om het huidige aanbod uit te breiden op de huidige locatie of een 2<sup>e</sup> transferium aan te leggen op een andere locatie, op piekdagen is de vraag daarvoor aanwezig. Een uitbreiding betekent wel dat er mogelijk parkeerders uit het centrum worden onttrokken. Verstandig zou dan zijn om het aanbod in het centrum terug te brengen en zo de verkeersdruk in het centrum te verlagen.

Al met al lijkt het er op dat P+R in Enschede voorlopig nog geen verleden tijd is mits de kosten hiervoor niet uit de hand lopen. De initiatieven om extra inkomsten te genereren door abonnementsdiensten aan te bieden en door gebruik te maken van bestaande buslijnen dragen bij aan de lage exploitatiekosten.

## 11 Case: Goes

*'Geld vragen voor de bus of de parkeerplek is nooit een optie geweest omdat het voordeel ten opzichte van de binnenstad dan wel erg klein wordt.'*

(H. Feij, interview)

### 11.1 Mobiliteitsbeleid en bereikbaarheidssituatie

Goes is een kleine plaats in de provincie Zeeland op het schiereiland Zuid-Beveland met ongeveer 30.000 inwoners. Goes is bereikbaar vanaf de A58 en N256. Congestie is er op de omliggende wegen en in Goes zelf op reguliere dagen nauwelijks aanwezig. In het centrum is er op zaterdagen en dinsdagen wel sprake van drukte. Op deze dagen is er markt in het centrum en komen er ook veel bezoekers van buiten de kern. De drukte die dit bezoek veroorzaakt wordt versterkt door het zoekgedrag van auto's naar een parkeerplaats. Het statische parkeerverwijssystem van Goes is onderontwikkeld (R. Berks, interview). Het regionale openbaar vervoernetwerk rond Goes is niet sterk wat mede wordt veroorzaakt door de relatief dunbevolkte omgeving. Goes blinkt uit in het fietsgebruik, met een aandeel van bijna 50% van alle verplaatsingen binnen de gemeente heeft Goes één van de hoogste gebruikscijfers van Nederland ([http://www.fietsstad2008.nl/goes\\_thema\\_onweerstaanbaar\\_fie.php](http://www.fietsstad2008.nl/goes_thema_onweerstaanbaar_fie.php)). Autoverkeer richting het centrum wordt ontmoedigd door het afsluiten van wegen en invoeren van eenrichtingsverkeer waardoor auto's moeten omrijden en de reistijd ten opzichte van de fiets wordt vergroot (R. Berks, interview).

Provinciaal wordt er weinig aandacht geschonken aan transferia. Naast het recreatietransferium in Renesse en het transferium in Goes komen er geen concrete initiatieven meer van de grond (Provincie Zeeland, 2006).

### 11.2 Ontstaansgeschiedenis transferium

In 2000 is er gestart met het transferium bij de Zeelandhallen. Het ontstaan van dit experiment komt voort uit een samenwerking van het college en de OOG (Ondernemers Organisatie Goes). Zij waren van mening dat de binnenstad destijds onvoldoende bereikbaar was en dat de routing naar de parkeerplaatsen te wensen over liet. Met name op marktdagen is Goes een trekpleister voor toeristen en is er sprake van piekdrukke (R. Berks, interview). Parkeren moest meer extern gaan plaatsvinden. Het doel van het experiment was om ervaring op te doen en antwoord te geven op de vraag of een transferium een aanvulling of zelfs een vervanging kan zijn voor de parkeerfaciliteiten in de binnenstad (H. Feij, interview). Parkeren op het transferium werd vooral interessant bevonden voor langparkeerders. Randvoorwaarden waren dat het gebruik gratis moest zijn en dat er een aparte pendeldienst moest komen, een reguliere lijn zou te weinig kwaliteit bieden.

Een belangrijke invloed op het gebruik van het transferium is het besluit dat in een volgend college werd genomen, namelijk de bouw van parkeergarage Westwal in het midden van het centrum. De gedachte dat het transferium als vervanging kon dienen voor het parkeren in de binnenstad is daarbij verlaten. De parkeergarage heeft voldoende capaciteit om te kunnen voldoen aan zowel de vraag voor kort- als langparkeerders. De noodzaak tot een transferium lijkt hiermee grotendeels weg te vallen. In 2010, het openingsjaar van de parkeergarage Westwal is daarom besloten om vanwege een te kleine doelgroep, te hoge kosten en een overschot aan parkeerplaatsen het transferium per januari 2011 op te heffen.

Als er wordt gekeken naar de inpassing van het transferium in het totale mobiliteitsbeleid van de gemeente dan past het transferium in het beleid om fietsverkeer te stimuleren en autoverkeer richting het centrum te ontmoedigen. De bouw van de parkeergarage past hier minder in. Begrijpelijk is wel dat er een zeker aanbod aan autoparkeerplaatsen in het centrum aanwezig dient te zijn om mensen een keuze te kunnen bieden en te voorkomen dat er omzet- en bezoekersverlies in de binnenstad plaatsvindt.

### **11.3 Feiten en cijfers**

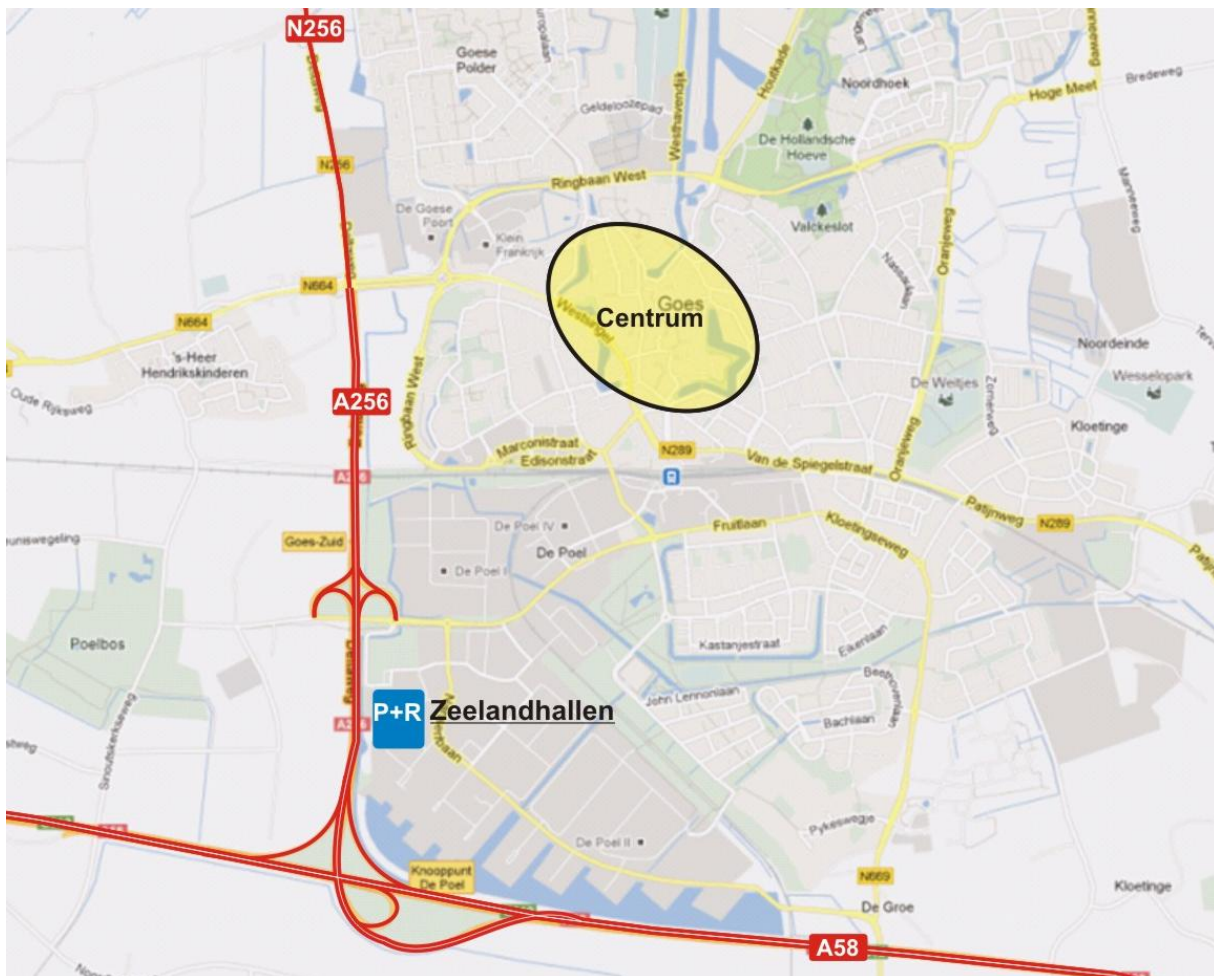
De gemeente Goes beschikte tot januari 2011 over één transferium aan de oostzijde van de plaats Goes langs de A256 bij afrit Goes Zuid. Op figuur 11.1 is de locatie weergegeven. Het parkeerterrein is onderdeel van de Zeelandhallen en heeft in totaal 1.400 parkeerplaatsen. Tijdens het bestaan van het transferium is het openbaar vervoer op verschillende manieren ingevuld. Er was één pendelbus die tussen het terrein en de binnenstad reed. Hiermee werd een frequentie van drie bussen per uur gehaald (R. Berks, interview). In het tienjarig bestaan van het transferium is er vooral met de pendeldienst en de openingstijden geëxperimenteerd, opening is de zomermaanden, opening op dinsdagen en zaterdag en verplaatsing van haltes. Dit zorgt er voor dat de gebruikscijfers door de jaren heen moeilijk met elkaar te vergelijken zijn. Hoofdzakelijk reed de bus op dinsdagen en zaterdag tussen 9.00 en 18.30 uur. In juli en augustus reed de bus dinsdag t/m zaterdag op dezelfde tijden. Op het terrein waren geen aanvullende voorzieningen aanwezig bedoeld voor het transferium.

Zowel het gebruik van de parkeerplaatsen als het gebruik van de bus was gratis voor alle bezoekers. Het parkeertarief in het centrum is €1,40 per uur en op sommige terreinen €2,60 per dag.



Post	Kosten
Reizigersopbrengsten	€0
Beheer en onderhoud	
Gemeentelijke bijdrage aan busvervoer	€76.024 <sup>4</sup>
Tekort	€76.024
Tekort per auto (/15.000)	€5,06

Tabel 11.1 Kosten en baten transferium Goes (Spaan, G. 2010)



Figuur 11.1 Locatie van het voormalige transferium in Goes<sup>5</sup>

<sup>4</sup> Gemiddelde kosten gebruik parkeerterrein Zeelandhallen en vervoerskosten pendeldienst van 2008 (€74.069), 2009 (€74.614) en 2010 (€79.388) (G. Spaan, interview)

<sup>5</sup> De route van de bus verschilde door de jaren heen en is niet weergegeven op de kaart.

## 11.4 Gebruik en effecten

Gebruikscijfers zijn alleen bekend door het houden van tellingen in de pendelbus en geschied dus op basis van het aantal personen. Cijfers over het aantal geparkeerde auto's zijn er niet. Gemiddeld gezien maakte 25.000 à 30.000 personen per jaar gebruik van het transferium. De gemiddelde autobezetting is niet bekend. Uitgaande dat een bezoek aan een stadscentrum vaak met meerdere personen plaatsvind kan uit worden gegaan van maximaal 15.000 geparkeerde auto's (H. Feij, interview).

Door de geringe gebruikscijfers is er nauwelijks een effect te zien op milieu, leefbaarheid, verkeersdruk en parkeerdruk. Echter, elke auto die uit het centrum weg wordt gehouden is er één. Er is op deze gebieden in ieder geval geen sprake van een negatief effect. Een nadelig effect dat aanwezig kan zijn geweest is een daling van de parkeerinkomsten uit het centrum. Zoals door de gemeente Goes wordt becijferd loopt de gemeente wanneer er per jaar 15.000 auto gebruik maken van het transferium ongeveer €42.000,- aan inkomsten mis<sup>6</sup>, ervan uitgaande dat deze personen anders in het centrum hadden geparkeerd. Wanneer er meer mensen gebruik hadden gemaakt van het transferium was dit bedrag uiteraard hoger geworden en hadden ook andere effecten kunnen optreden zoals een verbetering van de leefbaarheid doordat er minder auto's in het centrum aanwezig zijn (op voorwaarde dat parkeren in het centrum ook fysiek wordt teruggedrongen).

	Positief	Negatief
<b>Voorzien</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Groep die gebruik maakt van het transferium is positief;</li><li>- Gebruik is hoog op piekdagen en bij evenementen.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Hoge kosten en geen opbrengsten;</li><li>- Minder parkeeropbrengsten parkeren in centrum.</li></ul>
<b>Onvoorzien</b>		<ul style="list-style-type: none"><li>- Laag gebruik, ook vóór de bouw van de parkeergarage;</li><li>- Weinig tot geen effect op parkeer- en verkeersdruk.</li></ul>

Tabel 11.2 Voorziene en onvoorziene effecten van het transferium in Goes

De gemeente heeft bij de realisering van het transferium bewust gekozen voor het volledig gratis maken van het gebruik hiervan. Daarbij zijn ook verminderde parkeerinkomsten in het centrum in de overweging meegenomen (tabel 11.2). Doordat er weinig gebruik wordt gemaakt van de voorziening staan er weinig voordelen tegenover deze investeringen, de bouw van de parkeergarage draagt hier zeker niet aan bij.

<sup>6</sup> Bij een gemiddelde parkeerduur van twee uur op een betaalde parkeerplaats (€1,40 p.u.) in het centrum (Spaan, G. 2010).

## 11.5 Bevindingen

Goes is een klein plaatsje met relatief weinig bereikbaarheids- en verkeersproblemen en een hoog fietsgebruik, drie ingrediënten die transferiumgebruik niet bevorderen. Alleen de toeristen die een langere tijd in het centrum van Goes verblijven kunnen tot de doelgroep worden gerekend. De keuze om zowel het gebruik van de parkeerplaats als het gebruik van de pendeldienst gratis te maken voor alle gebruikers kan worden verklaard door de lage parkeertarieven in het centrum (€1,40 p.u.) en de relatief makkelijk bereikbare binnenstad. De prikkel om gebruik te gaan maken van het transferium moet komen door tijdswinst of kostenbesparing. Bij het rekenen van een tarief van enkele euro's voor het gebruik van het transferium valt de kostenbesparing voor een deel weg, dit is ook nooit een optie geweest (H. Feij, interview). Een tijdswinst die gemaakt kan worden bij het gebruik van het transferium is in beide gevallen niet aanwezig. Op drukke dagen zoals de dinsdagen en zaterdag zal de tijdswinst groter zijn door de zoektijd naar een parkeerplaats, echter blijft het verschil in reistijd nagenoeg even groot aangezien de pendelbus dezelfde route moet rijden als het gewone autoverkeer.

Een volledig gratis transferium betekent wel dat er hoge kosten per auto worden gemaakt. Deze kosten zijn te verantwoorden als er op een of andere manier voordelen tegenover staan zoals het aantrekken van extra bezoekers waardoor er meer uitgaven worden gedaan in de binnenstad. Dat het transferium extra bezoekers aantrekt kan nergens worden aangetoond. In tijden van economische teruggang wordt er met een andere blik gekeken naar dit soort uitgaven (H. Feij, interview). Door het bouwen van een parkeergarage slaat het college een duidelijk andere koers in met het parkeerbeleid en hiermee wordt de levensvatbaarheid van een transferium teniet gedaan. Dit is niet een verkeerde keuze, zowel parkeren in het centrum als parkeren buiten het centrum aanbieden is mogelijk. De doelgroep is echter te klein om beide opties aan te bieden. Ze zouden dan teveel met elkaar concurreren. Een bevinding die ook de gemeente Goes in 2011 heeft gedaan. Tijdens de evaluatie van het transferium is er gekeken in hoeverre het transferium aan gestelde doelstellingen voldeed. Eén hiervan was een minimum van 60.000 passagiers per jaar in de pendelbus en ook mochten de kosten per parkeerder niet meer zijn dan €1,25. Geen van de oorspronkelijke doelstellingen werd behaald (Gemeente Goes, 2010). Als er geen parkeergarage was geweest dan had het transferium nog bestaan aldus R. Berks (interview). De gemeente zet nu in op onder andere het realiseren van een parkeerverwijssystem, het aanscherpen van parkeerplaatsverplichting bij nieuwbouwprojecten en een mogelijke parkeerduurbepaling op een aantal plekken in de binnenstad (gemeente Goes, 2010).

## 12 Conclusies case studies

De in de afgelopen vier hoofdstukken besproken cases laten op verschillende vlakken een zeer divers beeld zien. Dit wordt mede veroorzaakt door de vele locatie specifieke uitdagingen. Een eenduidig oordeel over de cases valt er dan ook niet te vellen. Er zijn wel zaken die een aantal keer terug komen en waaruit wel degelijk conclusies getrokken kunnen worden. In het onderstaande hoofdstuk zal eerst worden ingegaan op eerste conclusies die kunnen worden getrokken over de cases op het gebied van gebruik en vervolgens op de effecten die de transferia hebben op de stad. In deel C zal een koppeling van deze twee plaatsvinden in relatie tot de gestelde beleidsdoelstellingen en worden de bevindingen uit de literatuurstudie aan de cases gekoppeld om vervolgens een antwoord te geven op de onderzoeksvraag.

### Gebruik

De meest succesvolle case uitgedrukt in aantal gebruikers is de gemeente 's Hertogenbosch. Er maken ruim 300.000 auto's per jaar gebruik van de transferia. De gemeente 's Hertogenbosch heeft ook de oudste transferia van de vier cases. Er heeft daardoor een lange groeiperiode kunnen plaatsvinden. De transferia in Leeuwarden en Enschede kennen een korter bestaan en zijn ook minder in het mobiliteitsbeleid verweven. Dat de transferia in 's Hertogenbosch een volwaardig onderdeel zijn van het mobiliteitsbeleid is een belangrijk onderdeel van het succes. Met een samenhangend pakket aan maatregelen kan een hoger doel worden nagestreefd dan het vol krijgen van het terrein, de maatregelen versterken elkaar. Maar vanuit de belangrijkste redenen van het succes in 's Hertogenbosch is de aanwezigheid van een duidelijk te definiëren probleem. Er zijn te weinig parkeerplaatsen in het centrum om aan de vraag te kunnen voldoen en er is geen (eenvoudige) mogelijkheid tot uitbreiding. Zonder bezoekers kwijt te raken is de enige oplossing voor de stad om parkeren elders aan te bieden en deze zo aantrekkelijk mogelijk te maken voor potentiële bezoekers. Parkeerproblemen zijn of waren in Goes en Leeuwarden niet aanwezig. Zeker in Leeuwarden waar naast het reguliere parkeeraanbod in het centrum op drukke dagen ook nog gebruik gemaakt kan worden van de parkeerplaatsen van bedrijven is er geen directe reden voor bezoekers om gebruik te maken van een transferium anders dan de prijs. Het blijkt moeilijk te zijn om mensen uit hun vaste patroon te krijgen als daar geen dwingende redenen toe zijn. Door druk te creëren in de binnenstad worden bezoekers gedwongen om hun parkeerplek elders te zoeken, iets was ook in Enschede op Duitse feestdagen goed te zien is.

De wijze waarop de transferia bij potentiële gebruikers bekend wordt gemaakt verschilt ook per case. In de meeste plaatsen is er wel een statisch verwijssysteem aanwezig die bezoekers attendeert op de transferia. Actieve promotie is alleen in 's Hertogenbosch gevonden waar onder andere in reclameuitingen voor koopzondagen ook op de transferia wordt verwezen. In Enschede wordt dit alleen op de Duitse feestdagen gedaan.

Door de situatie specifieke omstandigheden is het moeilijk een eerlijke vergelijking te maken tussen de cases en een eenduidige reden te geven waarom P+R in de ene gemeente beter werkt dan in de andere. De tabel van het CROW uit hoofdstuk 4 biedt een mogelijkheid om de cases met elkaar te

vergelijken. Zoals verwoord in hoofdstuk 4 worden de cases beoordeeld aan de voorwaarden waaraan een transferium moet voldoen om een zo groot mogelijke kans te hebben op een succesvol gebruik. Aan hoe meer voorwaarden wordt voldoen, hoe groter de kans op succes is<sup>7</sup>.

	Tijd	Geld	Ruimte	Communicatie
<b>Parkeren</b>	Parkeervoorziening snel bereikbaar vanaf hoofdwegen; voldoende parkeerruimte. 1	Kosten parkeren bij P+R plus natransport gelijk aan of minder dan kosten parkeren bij bestemming. 4	Geleden tussen herkomst en bestemming vóór knelpunt. 7	Goede bewegwijzering naar parkeerplaats; duidelijke informatie over vertrektijden van natransport. 10
<b>Natransport</b>	Frequentie natransport geeft geringe wachttijd; richtlijn minimaal 4x per uur, voorkeur 6 tot 8x per uur. Wachttijd niet ervaren als vertraging. 2	Door P+R-combikaartjes is OV prijsconcurrerend met de auto. De tariefstelling is af te stemmen op de doelgroep. 5	Natransport ontwijkt knelpunt/ eigen baan en/of prioriteit bij kruispuntregelingen; openbaar vervoer stopt dicht bij bestemming. 8	Actuele reisinformatie via internet en op weg tonen P+R met HOV als concurrerend alternatief van auto; openbaar vervoer is beter voor milieu en positief voor verkeersveiligheid. 11
<b>Auto</b>	Vertraging door filevorming en/of zoeken van een parkeerplaats. 3	- Hoge parkeertarieven bestemming - Maatschappelijke kosten door uitstoot en geluidsoverlast. 6	Bij bestemming is parkeervraag groter dan parkeeraanbod. 9	Automobilist wordt voor of tijdens zijn verplaatsing bewust gemaakt van alternatieven voor de auto. 12

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
<b>'s Hertogenbosch</b>	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	0	1	20
<b>Leeuwarden</b>	1	2	1	2	2	2	1	1	0	1	0	0	13
<b>Enschede</b>	1	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	0 <sup>8</sup>	18
<b>Goes</b>	2	1	1	2	2	1	2	1	1	<sup>9</sup>	0	0	13

Tabel 12.1 Score cases op basis van de voorwaarden uit tabel 4.1

In tabel 12.1 is te zien dat de transferia in Enschede en 's Hertogenbosch beduidend hoger scoren dan de transferia in Goes en Leeuwarden. Factoren die het verschil maken zijn het ontbreken van vertraging en relatief lage parkeertarieven in Goes en het relatief grote aanbod van parkeerplaatsen in het centrum van Leeuwarden. Vermeld moet worden dat de bovenstaande tabel een grove indicatie geeft in hoeverre een case aan een bepaalde voorwaarde voldoet en geen accuraat beeld kan geven van de werkelijke situatie, er wordt immers ook geen zwaarte toegekend aan de verschillende voorwaarden.

<sup>7</sup> Per elk positief beoordeelde voorwaarde (groen) zijn 2 punten toegekend, voor elke deels positief beoordeelde voorwaarde (oranje) 1 punt. Een negatief beoordeelde voorwaarde (rood) levert geen punten op.

<sup>8</sup> De proef in 2006 waarin dynamische reistijdinformatie werd getoond is door zijn tijdelijke aard niet meegenomen.

<sup>9</sup> Geen score door onvoldoende beschikbare informatie wegens het opheffen van het transferium Zeelandhallen

## Effecten

In tabel 12.2 is een beknopte samenvatting gegeven van de effecten van de transferia die in de cases zijn geconstateerd. De effecten zijn onderverdeeld naar onderwerp.

Onderwerp	Effecten
Openbaar vervoer	<ul style="list-style-type: none"><li>- Gebruik van bestaande lijnen zorgt voor versterking (Enschede);</li><li>- Geen onttrekking van reizigers aangetoond;</li><li>- Minder capaciteit autoverkeer door vrije busbanen (Enschede).</li></ul>
Bezoekersaantallen	<ul style="list-style-type: none"><li>- Capaciteitsuitbreiding parkeren voorkomt bezoekersverlies, slechte bereikbaarheid is negatieve promotie ('s Hertogenbosch, Enschede, Leeuwarden);</li><li>- Transferiumgebruikers verblijven langer op hun bestemming ('s Hertogenbosch).</li></ul>
Parkeerexploitatie	<ul style="list-style-type: none"><li>- Bij een te groot aanbod aan parkeerplaatsen een onvoorspelbaar effect op de parkeerexploitatie (Leeuwarden, Goes);</li><li>- Bij voldoende vraag kan zowel parkeren in centrum als op transferia plaatvinden ('s Hertogenbosch);</li><li>- Parkeergelden uit het centrum worden ingezet voor de financiering van transferia.</li></ul>
Verkeersdruk	<ul style="list-style-type: none"><li>- Vanwege de kleinschaligheid van de cases beperkte invloed (Goes, Enschede, Leeuwarden);</li><li>- Op piekdagen wordt zoekgedrag voorkomen (Enschede, 's Hertogenbosch).</li></ul>
Parkeerdruk	<ul style="list-style-type: none"><li>- Zoekgedrag kan worden voorkomen bij juiste informatievoorziening, kans op parkeerplek in centrum stijgt (Enschede).</li></ul>
Overige effecten	<ul style="list-style-type: none"><li>- Minder auto's in de stad, minder uitstoot, minder ruimtebeslag en daarom een verbeterde leefbaarheid.</li></ul>

*Tabel 12.2 Bevonden effecten van de transferia in de cases*

Vanwege de kleinschaligheid van drie van de vier cases zijn de effecten van de transferia niet altijd duidelijk. Toch zijn er een aantal (systeem)effecten waar in alle in alle cases in zekere mate sprake van is. Allereerst is er nergens sprake van een concurrentie met regulier openbaar vervoer, in tegendeel, in een aantal cases kan er juist sprake zijn van een wederzijdse versterking door gebruik te maken van elkaars voorzieningen. De invloed op bezoekersaantallen in de cases is beperkt. Er kan wel worden gezegd dat een goed bereikbare binnenstad goed is voor de aantrekkelijkheid en het imago van deze binnenstad voor potentiële bezoekers. In dat licht kan elke vorm van uitbreiding van de parkeercapaciteit worden gezien als een middel om bezoekers niet kwijt te raken en eventueel bezoekers aan te trekken.

De balans tussen vraag en aanbod van het aantal parkeerplaatsen is bij elke case een belangrijk aandachtspunt. Een overschot aan parkeerplaatsen kan leiden tot een gat in de exploitatiebegroting maar een tekort hieraan geeft een slechte bereikbaarheid en imago aan de stad. De juiste middenweg vinden lijkt niet makkelijk maar is ook niet overal een aandachtspunt.

### Doelstellingen

De doelstellingen die de verschillende gemeenten hebben met hun transferia zijn verschillend maar lopen niet ver uiteen. In essentie komt het neer op het aantrekkelijk houden van een (binnen)stad voor (potentiële) bezoekers, veelal recreanten en toeristen. Forenzen zijn in mindere mate een doelgroep. Met het aantrekkelijk houden van de binnenstad wordt dan bedoeld, het aantrekkelijk houden om deze te bereiken en een aantrekkelijk verblijfsklimaat met ruimte voor voetgangers en fietsers. In alle vier de cases hebben de gemeenten de wens uitgesproken om parkeren meer extern te willen laten plaatvinden. De motivatie hiervoor komt soms uit een onmogelijkheid om parkeerplaatsen in het centrum van de stad toe te voegen maar ook uit een meer faciliterende beweging of vanuit een milieuoogpunt.

Er kan een grof onderscheid gemaakt worden in het realiseren van P+R uit 'noodzaak', dat wil zeggen vanuit bijvoorbeeld een bereikbaarheidsproblematiek en P+R realiseren met het oog op het aantrekken en behoud van bezoekers.

Case	Doelstellingen/Beweegredenen
's Hertogenbosch	<ul style="list-style-type: none"><li>- Parkeerplaatsen uitbreiden buiten het centrum, geen ruimte in binnenstad;</li><li>- Geen bezoekers verliezen/nieuwe bezoekers aantrekken;</li></ul>
Leeuwarden	<ul style="list-style-type: none"><li>- Bezoekers een keuze willen bieden (aantrekkelijke bereikbaarheid);</li><li>- Duurzaamheid en milieu;</li></ul>
Enschede	<ul style="list-style-type: none"><li>- Bezoekers een keuze willen bieden op drukke dagen;</li><li>- Verminderen parkeer- en verkeersdruk in het centrum;</li></ul>
Goes	<ul style="list-style-type: none"><li>- Parkeren (deels) verplaatsen naar buiten het centrum;</li><li>- Ervaring opdoen met transferia;</li><li>- Goes aantrekkelijk houden voor een brede doelgroep.</li></ul>

*Tabel 12.3 Doelstellingen gemeenten bij transferia*



# *Conclusies*



## 13 Conclusies

In paragraaf 13.1 zullen achtereenvolgens de verschillende deelvragen worden beantwoord alvorens er een antwoord gegeven wordt op de hoofdvraag van dit onderzoek. Vervolgens is er een kort resumé en wordt het rapport afgesloten met een aantal aanbevelingen voor verder onderzoek.

### 13.1 Beantwoording onderzoeksvragen

Het onderzoek is ontstaan uit de (hoofd)vraag:

*Welke (systeem)effecten kunnen transferia hebben op een stad en sluiten deze aan bij de beleidsdoelstellingen die door gemeenten worden verwoord?*

Om deze vraag te kunnen beantwoorden zijn er een vijftal deelvragen geformuleerd:

- *Met welke doelstellingen worden transferia ontwikkeld, wie is er initiatiefnemer en welke belangen zijn er?*

De doelstellingen die worden opgesteld bij het realiseren van transferia zijn, zo blijkt uit de cases, voornamelijk de wens om een beter bereikbare binnenstad voorvloeiend uit een hoge verkeers- en/of parkeerdruk en het behoud van en aantrekken van meer bezoekers. Zo is ook de doelstelling geformuleerd in de jaren '50 in de Verenigde Staten, de oorsprong van de transferia. De doelgroep van de transferia zijn veelal winkelend publiek en toeristen. Forenzen spelen in kleinere mate ook een rol. De instanties die het initiatief nemen tot het oprichten van een transferium zijn in twee groepen te verdelen, namelijk de overheid veelal in de vorm van gemeenten en een groep met een commercieel belang namelijk de lokale ondernemers. Provincies en het Rijk zijn veelal subsidieverstrekkers. De belangen van deze groepen komen deels overeen. Ze hebben beide baat bij een beter bereikbare binnenstad en meer bezoekers, dit is gunstig voor de lokale bevolking, voor de inkomsten van de winkels en dus ook het vestigingsklimaat voor nieuwe winkels.

- *Hoe kan het wisselend succes van transferia worden verklaard?*

Bestaande transferia in het binnen- en buitenland laten een gemengd beeld zien als het gaat om succes uitgedrukt in gebruikscijfers. Hoewel er veel situatie specifieke oorzaken zijn aan te wijzen waarom een transferium wel of niet slaagt, kan worden gezegd dat transferia alleen slagen in gebieden waar zich ook daadwerkelijk een 'probleem' voordoet. Dit probleem kan zich uiten in zowel een hoge verkeersdruk als een hoge parkeerdruk in het centrum (doelgebied) en kan al aanwezig zijn of gecreëerd worden. De motivatie van bezoekers van een stad om gebruik te maken valt grofweg op te delen in tijd(winst) en geld(besparing). De voornaamste reden waarom de transferia in 's Hertogenbosch druk bezocht worden is het ontbreken van parkeerplaatsen in het centrum en de slechte bereikbaarheid hiervan waardoor het lang duurt deze te bereiken. Mocht er geen

parkeerplaatsentekort zijn in het centrum dan is er (omwille van bijvoorbeeld milieu of leefbaarheid) de mogelijkheid om het aantal parkeerplaatsen terug te dringen en een verschuiving te bewerkstelligen richting de rand van de stad. Deze laatste optie stuit vaak op weerstand bij de lokale ondernemers en wordt ook niet vaak toegepast. Ook onderdeel van de tijdswinst die geboekt kan worden met een transferium is een frequent en snel natransport eventueel ondersteund door een aangepaste infrastructuur. De andere belangrijke motivatie voor transferiumgebruikers heeft de gemeente ook volledig zelf in handen, de gebruikskosten. Ook hier geldt dat het verhogen van de parkeertarieven in het centrum om het verschil met de tarieven op een transferium groter te maken kan stuiten op dezelfde weerstand en bij het volledig gratis maken van een transferium lopen de kosten hoog op. Dat de gebruikskosten van een transferium lager zijn dan in de binnenstad is echter wel van essentieel belang.

- *Zijn gemeenten in staat de effecten van transferia goed in te schatten?*

Onvoorziene effecten van transferia uiteten zich vaak wanneer er geen sprake is van een 'probleem' in het doelgebied. Bij een overschot aan parkeerplaatsen kunnen onverwachte keuzes gemaakt worden door bezoekers. Gemeenten zijn er redelijk toe in staat de effecten van transferia in te schatten maar zijn er in mindere mate toe in staat te bepalen onder welke voorwaarden een transferium de grootste kans van slagen heeft op het gebied van gebruikscijfers. De locatie is vaak op een logisch gelegen plek, het natransport is vaak frequent (niet altijd even snel) en de tarieven liggen ruim onder die in het centrum. Het ontbreekt echter soms aan communicatie en promotie, waar ook een juiste (dynamische) bewegwijzering toe behoort en aan een parkeerplaatsentekort of congestie (oftewel een 'probleem').

- *Wat is de invloed van transferia op het gebruik van openbaar vervoersvoorzieningen, bezoekersaantallen, verkeers- en parkeerdruk en de parkeerexploitatie?*

In geen van de cases is aangetoond dat transferia reizigers uit het openbaar vervoer onttrekken. De overstap die gemaakt moet worden bij het gebruik van een transferium kan een drempel zijn om van het openbaar vervoer over te stappen op transferiumgebruik. Transferia en regulier openbaar vervoer zouden, wanneer op de juiste manier met elkaar verbonden, elkaar juist kunnen versterken. Wanneer er gebruik wordt gemaakt van reguliere buslijnen die halteren bij het transferium zijn er minder of geen pendeldiensten nodig waardoor de hoge kosten van een transferium kunnen worden verminderd. Zo zet de gemeente Enschede alleen pendelbussen in op zaterdagen en maken de transferiumgebruikers op andere dagen gebruik van de reguliere lijnen. Het transferium kan op deze manier de bezettingsgraad van deze lijnen verhogen en daarmee het bestaan van de buslijn beter rechtvaardigen.

Een vermindering van de parkeer- en/of verkeersdruk in het centrum van steden is nagenoeg niet mogelijk gebleken zonder dwingende maatregelen te treffen in centrum zelf. Het lijkt erop dat bezoekers wanneer er nog voldoende, bereikbare plekken in het centrum beschikbaar zijn niet snel zullen kiezen om gebruik te maken van een transferium. Er is op dat moment geen push factor aanwezig en het comfort van de eigen auto weegt dan zwaar. Het verminderen van de verkeersdruk in het centrum kan worden bereikt door het minder bereikbaar maken hiervan. Hetzelfde geldt voor de parkeerdruk, wanneer er minder parkeerplaatsen beschikbaar zijn in het centrum en er zijn parkeerplaatsen aanwezig op een logische locatie buiten het centrum zijn bezoekers sneller geneigd

hier gebruik van te maken. Ze worden als het ware gedwongen. De verkeersdruk buiten de stad kan door middel van transferia in principe niet worden teruggedrongen tenzij er sprake is van een herkomsttransferium. Met een gebrek aan bewijs dat transferia autogebruik vermindert (en mogelijk zelfs vermeerdert), kunnen transferia gezien worden als tegenstrijdig met nationaal beleid op gebied van milieu en het gebruik van alternatieve vervoersmiddelen. De voordelen die transferia bieden op lokaal niveau lijken bij gemeenten zwaarder te wegen dan het eventuele extra verkeer in de wijdere omgeving.

Om bezoekers aan te trekken is er meer nodig dan het verbeteren van de bereikbaarheid van een stad. Daar is een beter verblijfsklimaat voor nodig zoals een hoog voorzieningenniveau en een kwalitatieve buitenruimte. De kwalitatieve buitenruimte kan niet eenzijdig worden bereikt door het realiseren van een transferium, deze zorgen er niet direct voor dat er minder auto's het centrum binnen rijden. Dit kan wel door het verminderen van de capaciteit of toegankelijkheid van de wegen en de parkeerplaatsen in het centrum. Wanneer er concurrentie aanwezig is van nabijgelegen steden dan is een aantrekkelijke bereikbaarheid nog belangrijker om geen klanten te verliezen. Bezoekers die parkeren op een transferium verblijven ook langer in een stad dan bezoekers die in het centrum parkeren.

De kosten van een transferium zijn hoger en de directe baten van een transferium zijn lager in vergelijking met het parkeren in het centrum. Een invloed op de parkeereexploitatie is bij veel gebruik van een transferium dan ook onvermijdelijk. Lege parkeerplekken in het centrum dienen te worden vermeden bij de aanleg van een transferium. Het zowel uitbreiden van het aantal parkeerplaatsen in het centrum als buiten het centrum brengt onvoorspelbare effecten met zich mee voor de parkeereexploitatie. Transferia kosten hoe dan ook geld.

- *Welke andere effecten van transferia op de stad zijn zichtbaar?*

Vanuit het buitenland wordt in de literatuur een aantal effecten genoemd die niet direct in de cases zijn aangetoond maar waarvan het wel aannemelijk is dat deze aanwezig zijn. Zo is er op sommige plekken, voornamelijk de grotere transferia, sprake van congestie of een wachtrij bij de transferia. De verkeersdruk verplaatst zich hier. Ook is er in lichte mate sprake van een stijging van het aantal gereden voertuigkilometers door omrijbewegingen naar het transferium en de aantrekkende werking op nieuwe bezoekers. Wanneer een transferium op een logische locatie ligt tussen de herkomst en bestemming van een grote groep mensen kan het eerste effect worden verminderd. Dit is echter niet altijd mogelijk met een enkel transferium.

Twee effecten die wel in de cases zijn bevonden is allereerst het oneigenlijk gebruik van transferia door omwonenden en bedrijven die het terrein als normale parkeerplaats gebruiken. Hierdoor kan de capaciteit van het transferium sterk worden verminderd en wordt het autogebruik voor deze personen gestimuleerd. Door middel van het afsluiten van de parkeerplaats kan dit worden verminderd. Transferia kunnen ook een middel zijn om parkeeroverlast in randwijken tegen te gaan. Bij een hoge parkeerdruk in het centrum zullen bezoekers snel uitwijken naar parkeerplaatsen op korte afstand van het centrum. Om deze bezoekers te doen verplaatsen naar de transferia is er een invoering van betaald parkeren of parkeervergunningen noodzakelijk. Ook hier geldt, een transferium is een middel binnen een pakket van maatregelen.

Nu er een antwoord is gegeven op de verschillende deelvragen rest de belangrijkste vraag van het onderzoek. Is het zo dat het middel 'transferium' de effecten heeft op een stad die gemeente voor ogen hebben? Worden daarmee de doelstellingen die zijn opgesteld bereikt of bereiken transferia iets geheel anders?

Allereerst is het de vraag of de doelstellingen die worden opgesteld bij het realiseren van transferia überhaupt wel bereikt kunnen worden. Op die vraag is het antwoord volmondig ja, dat is mogelijk. Transferia zijn in staat om een beter bereikbare binnenstad te bewerkstelligen, ze zijn in staat om meer bezoekers naar de stad te trekken en ze zijn in staat om een verbeterd leefklimaat en een beter milieu in de stad te bereiken. Zoals al eerder gezegd kunnen transferia dit alleen niet op zichzelf. Een transferium is een maatregel die past binnen een pakket van maatregelen om één van de bovenstaande doelstellingen te bereiken. Er is meer nodig dan het aanleggen van de voorziening en ook een uitgebreide promotiecampagne voor het transferium is niet voldoende. Een samenhangend flankerend beleid is dat wel. Helaas is dat in de praktijk niet altijd aanwezig. Wanneer niet op een juiste manier toegepast zijn gevaren als concurrentie met regulier openbaar vervoer, een verplaatsing van het congestiegebied en een tekort in de parkeerexploitatie aanwezig.

De doelstellingen die gemeenten verwoorden sluiten in theorie in principe aan bij de effecten die transferia kunnen hebben. Helaas laat de praktijk vaak nog een wisselend beeld zien door het 'gemak' waarmee er over transferia wordt gedacht. Als op zichzelf staand middel kunnen transferia voor ongewenste resultaten zorgen.

## 13.2 Resumé

Er heerst onder gemeenten een zekere angst om bezoekers te verliezen wanneer er niet voldoende ruimte wordt geboden aan bezoekers die per auto een stad willen bereiken. Hierdoor zijn gemeenten zeer terughoudend met het terugschroeven van hun parkeercapaciteit in het centrum. Ze kiezen er wel voor om naast deze capaciteit extra parkeerplaatsen toe te voegen op transferia aan de rand van de stad. Hierdoor ontstaat er op het grootste deel van de dagen een overschot aan parkeerplaatsen. Om bezoekers te motiveren gebruik te maken van een transferium moet er een duidelijk reden zijn, een zeker voordeel. Ook is er tijd nodig om het gedrag van mensen aan te passen. Bezoekers zijn bekend met hun manier van het bezoeken van een stad en wijken daar niet zomaar van af. Door de geringe periode waarin er sprake is van een mogelijk tekort aan parkeren of een slechte bereikbaarheid lijkt het erop dat er ook kan worden afgedaan met simpelere methoden zoals het aanwijzen van een stuk ongebruikt grond als piekopvang. Hier kan op deze dagen met dynamische bebording en in samenwerking met lokale ondernemers en reclame uitingen worden gewezen op deze voorziening. Dit hoeft niet meer te zijn dan een braak liggen terrein. Met het opzetten van een pendeldienst op alleen die dagen kan op een zeer kostenefficiënte manier een transferium worden opgezet zonder dat er concurrentie is met het parkeren in de binnenstad. Ook het gebruik van terreinen van bedrijven die in het weekend leeg staan valt onder de mogelijkheden.

De definitie van succes, de titel van het onderliggende rapport lijkt een ogenschijnlijk simpele vraag. Door verschillende groepen mensen kan er echter een ander antwoord worden gegeven. In het eerste hoofdstuk is al gezegd dat een transferium dat een hoog gebruik kent niet direct als een succes kan worden bestempeld. Andersom gaat deze redenering wel op, wanneer er geen gebruik wordt gemaakt van een transferium kan de voorziening als een 'mislukking' worden gezien. Transferia kunnen een gunstig effect hebben op een stad en kunnen als onderdeel van een pakket aan maatregelen de bereikbaarheid van een stad vergroten en het leefklimaat verbeteren. Maatwerk en een integrale aanpak zijn te allen tijde een vereiste.

### **13.3 Aanbevelingen voor verder onderzoek**

Het onderzoek dat is uitgevoerd in deze rapportage biedt een verdieping op de bestaande kennis over de succesfactoren en systeemeffecten van transferia. Er kunnen door de vier onderzochte cases specifiekere antwoorden worden gegeven voor Nederlandse situaties. De bevindingen zijn grotendeels kwalitatief van aard om zo op een breed vlak een zo compleet mogelijk beeld te kunnen geven van deze voorzieningen. Voor meer gedetailleerde en cijfermatig onderbouwde effecten zal op de verschillende vlakken zoals milieu, verkeersdruk, bezoekersaantallen en parkeerexploitatie afzonderlijk kwantitatief onderzoek moeten worden gedaan.

Bij het ontbreken cijfers van een duidelijk voor- en na situatie is het moeilijk om volledig sluitende conclusies te kunnen geven. Door het houden van enquêtes zou een indicatie kunnen worden gegeven of mensen bij het niet bestaan van een transferium wel naar de stad zouden komen. Een directe relatie leggen tussen het transferiumgebruik en een afname in het regionaal openbaar busvervoer is echter zeer moeilijk. De complexiteit en situatieafhankelijkheid maken dat het moeilijk is generieke conclusies te trekken. De realisatie van transferia is en blijft maatwerk. Een methode die garantie biedt op het slagen van een transferium, dat wil zeggen garantie biedt op het bereiken van de gewenste (systeem)effecten is er niet. De bevindingen uit deze rapportage bieden echter een ruime hoeveelheid aanknopingspunten om risico's zo veel mogelijk in te perken.

Transferia zullen er nog wel een tijdje zijn en misschien wel nooit meer weg gaan. Verder onderzoek naar de effecten is dan ook zeker niet onwenselijk.

## Referenties

- Baanders, A., Hoorn, A.I.J.M. van der (1980). 'De corridorstudie Parkeer-en-Reis'. Verkeerskunde 31 (7) p. 347-350
- Binsbergen, A. van (1996) 'Lokaties voor transferia en stedelijke distributiecentra'. Planologische discussiebijdragen 996 deel 2 p. 587-596
- Boer, J. (2001). 'Effectiviteit ter discussie, inparkeren en wegwezen'. Binnenlands Bestuur, vol. 20 afl. 19 pp. 24-25
- Bos, I., Molin, E., Wee, B van (2003) 'Transferia op de weegschaal' Verkeerskunde vol. 54 afl. 9 pp 24-31
- Cooper, B., Harris, C., Whitfield, S. (1998) 'The travel effects of Park and Ride', W.S. Atkins Planning Consultants, Epsom for Department of Environmental Transport and the Regions
- CROW (2004). 'Overstappunten, ervaringen met Park & Ride (P+R) in Nederland'. Van parkeerbeheer naar mobiliteitsmanagement, Ede
- CROW (2005). 'Park & Ride (P+R) in het buitenland'. Van parkeerbeheer naar mobiliteitsmanagement, Ede
- Gemeente Enschede, dienst stedelijke ontwikkeling en beheer (2005a) 'Besluit college over P&R Zuid, 14 november 2005'
- Gemeente Enschede, dienst ontwikkeling en beheer (2005b) 'Nota aan B&W: Invoering betaald parkeren P&R Zuiderval',
- Gemeente Enschede (2009) 'Herijking Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie – Binnenstadvisie – Mobiliteitsvisie'
- Gemeente Goes (2010) 'Parkeerbeleidsplan 2009 – 2020'
- Gemeente 's Hertogenbosch (2009) 'Uitwerkingsplan koersnota hoofdinfrastructuur 's Hertogenbosch' [http://www.s-hertogenbosch.nl/fileadmin/documenten/doc/Verkeer\\_en\\_vervoer/Uitwerkingsplan%20Koersnota%20Hoofdinfrastructuur%20's-Hertogenbosch.pdf](http://www.s-hertogenbosch.nl/fileadmin/documenten/doc/Verkeer_en_vervoer/Uitwerkingsplan%20Koersnota%20Hoofdinfrastructuur%20's-Hertogenbosch.pdf) (bezoekt op 21-3-2012)
- Gemeente 's Hertogenbosch (2010a) 'Doorontwikkeling transferia'
- Gemeente 's Hertogenbosch (2010b) 'Verkeer en vervoer omnibus 2009'
- Gemeente 's Hertogenbosch (2010c) 'Structuurvisie Detailhandel 2010-2015' 'WPM Groep
- Gemeente 's Hertogenbosch (2011a) 'De complete stad bereikbaar'. GVVP 2011/2015
- Gemeente 's Hertogenbosch (2011b) 'De complete stad bereikbaar'. GVVP 2011/2015 verantwoording en toelichting,
- Gemeente 's Hertogenbosch (2011c) 'Nota Detailhandel 's Hertogenbosch 2011'
- Gemeente Leeuwarden (2005) 'Parkeerbeleidsplan gemeente Leeuwarden'
- Gemeente Leeuwarden (2006) 'Fietsbeleidsplan gemeente Leeuwarden'
- Gemeente Leeuwarden (2011) 'GVVP 2011/2025, de complete stad bereikbaar'

- Gommers, F. Heijden, J van der (2003) *'Transferia in Brabant'* Verkeerskunde vol. 54, afl. 1
- Harmsen, J. Verheijdt, P. (2008). *'Volle bak op Nijmeegs transferium'*. Verkeerskunde vol. 59, afl. 4 pp. 22-25
- Hagendoorn, K.D. (2010). *'De afslag naar een succesvolle P+R voorziening'*. DHV en Rijksuniversiteit Groningen
- Heringa, E.H. Segers, A.J.M. Vos, F.C.H. van Essen, H.D. (2003) *'Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Zeeland "Mobiliteit op Maat"* Provincie Zeeland
- Hessels, M. (2005) *'Fietsen door Zeeland, fietsbeleid op maat: van infra naar beleving'* provincie Zeeland, Zeeuws Coördinatiepunt Fiets
- Keypoint Consultancy (2004) *'Quick scan parkeerbehoefte P&R Zuiderval 2020'* Enschede
- Keypoint Consultancy (2006) *'Bijlagenrapport Praktijkexperiment Dynamische Reis- en Route-informative Enschede'*, Enschede
- Koens, B. Schouten, S. (2000) *'P+R is dood, leve P+R!'*. Verkeerskunde afl. 12
- Meulen, T. van der (2012) *'Planning tegen beter weten in'* Rijksuniversiteit Groningen
- Mingardo, G. (2008) *'Sustainability of Park and Ride policies: the case of the Netherlands.'*
- MuConsult B.V. (2000). *'Evaluatie Transferia (module 1)'*, Amersfoort
- Provincie Noord-Brabant (2006) *'Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Noord-Brabant'*
- Provincie Noord-Brabant (2011) *'Brabants meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 2011-2015, uitvoeringsprogramma van het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (GVVP)'* Bureau Mobiliteitsbeleid, directie Economie & Mobiliteit
- Regio Twente (2007) *'Regionaal Mobiliteitsplan Twente 2007-2011'* ESRC Transport studies Unit, University College London
- Parkhurst, G. (2000) *'Influence of bus-based park and ride facilities on users' car traffic'* Transport policy, Oxford : Butterworth-Heinemann
- Polydoropoulou, A. Ben-Akiva, M. (2001) *'Combined revealed and stated preference nested logit access and mode choice model for multiple mass transit technologies'* Transportation Research Record nr. 1771, 38-45
- Provincie Fryslân (2011) *'Herzien PVVP 2006'*
- Provincie Zeeland (2006) *'Beleidseffectrapportage Verkeer en Vervoer Zeeland 2005'* Goudappel Coffeng BV
- Provincie Zeeland (1999) *'Overstappen naar 2000, Beleidsplan Openbaar Vervoer Zeeland'*, Middelburg
- Regio Twente (2007) *'Regionaal Mobiliteitsplan Twente'* Enschede
- RPS Group (2009) *'The effectiveness and sustainability of Park and Ride'*
- Scriven, M. S. (1991) *'Evaluation thesaurus'* Newbury park
- Spaan, G. (2010) *'10 jaar Transferium Goes – een evaluatie'* gemeente Goes
- Swanborn, P.G. (1999) *'Evalueren, het ontwerpen, begeleiden en evalueren van interventies: een methodische basis voor evaluatie-onderzoek'* Amsterdam, Boom onderwijs
- Tweede Kamer der Staten-Generaal (1976) *'Struktuurschema Verkeer en Vervoer'* Zitting 1976/1977, 15390 nrs. 1-2

Tweede Kamer der Staten-Generaal (1989a) *'Tweede Struatuurschema Verkeer en Vervoer NOTA'* Vergaderjaar 1988-1989, 20922, nrs. 1-2

Tweede Kamer der Staten-Generaal (1989b) *'Tweede Struatuurschema Verkeer en Vervoer Deel B: Hoofdlijnen uit de inspraak'* Vergaderjaar 1988-1989, 20922, nrs. 3-4

Tweede Kamer der Staten-Generaal (1990a) *'Tweede Struatuurschema Verkeer en Vervoer Deel C: Adviezen'* Vergaderjaar 1989-1990, 20922, nrs. 5-6

Tweede Kamer der Staten-Generaal (1990b) *'Tweede Struatuurschema Verkeer en Vervoer Deel D: Regeringsbeslissingen'* Vergaderjaar 1989-1990, 20922, nrs. 15-16

Tweede Kamer der Staten-Generaal (1992) *'Tweede Struatuurschema Verkeer en Vervoer'* Vergaderjaar 1991-1992, 20922, nr. 114

Verkeer en Waterstaat (2001) *'Korte evaluatie landelijke pilot transferia'* 's Gravenhage

Voogd, H. (1983) *'Multicriteria evaluation for urban and regional planning'* London: Pion

Waerden P. van der, Borgers A., Schaijk, E. van, (1997) *'Parkeergelegenheden met overstapfaciliteiten in het stedelijk verkeer'* in Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 1997. Sprong in het duister? Lange termijn ontwikkelingen in het vervoersplanologisch onderzoek, Amsterdam, 27-28 November 1997

<http://www.leeuwarden.nl/artikel/2010/pr> (bezocht op 09-05-2012)

[http://www.qbuzz.nl/regio+frysl%C3%A2n/nieuws/DU4073\\_PR+Hemriksein+8+keer+per+uur+een+bus+naar+centrum+Leeuwarden.aspx](http://www.qbuzz.nl/regio+frysl%C3%A2n/nieuws/DU4073_PR+Hemriksein+8+keer+per+uur+een+bus+naar+centrum+Leeuwarden.aspx) (bezocht op 09-05-2012)

#### **Interviews:**

Berks, R. (05-03-2012), *Voorzitter Ondernemers Organisatie Goes (OOG).*

Bertrums, J. (13-03-2012), *Secretaris ondernemersvereniging 't Hartje 's Hertogenbosch.*

Feij, H. (05-03-2012), *Gemeente Goes, beleidsadviseur bereikbaarheid en mobiliteit.*

Meer, H. van der (24-02-2012), *Gemeente Leeuwarden, senior adviseur verkeer & vervoer en beleidsmedewerker op het gebied van onder andere parkeerbeleid en openbaar vervoer.*

Nijsink, R. (23-02-2012), *Voorzitter ondernemersvereniging Winkelhart Enschede*

Spaan, G. (23-02-2012), *Gemeente Enschede, beleidsadviseur bereikbaarheid & mobiliteit.*

Waes, K. van (05-03-2012), *Gemeente 's Hertogenbosch, verkeersplanoloog en beleidsmedewerker Openbare ruimte & Verkeer.*



# Bijlage 1 Interviewvragen

## Interviewvragen beleidsmedewerker gemeente:

### *Initiatief en projectmatig:*

- Hoe is het idee om een transferium te realiseren ontstaan? (Wat was de aanleiding en door wie is het geïnitieerd?)
- Welke instanties zijn betrokken geweest bij de ontwikkeling en welke belangen hadden zij?
- Welke doelstellingen zijn geformuleerd? (vb. milieu, parkeren, toerisme, wegwerkzaamheden(tijdelijk), verkeersdruk, kwaliteit binnenstad?)
- Wat is de doelgroep?
- Hoe pas het transferium binnen het totale mobiliteitsbeleid van de gemeente?

### *Gebruik en opzet*

- Hoe ziet het transferium eruit? (grootte, voorzieningen etc., voorzien van DRIS?)
- Welke OV diensten doen het transferium aan?
- Is het transferium gelegen aan reeds bestaande OV-lijnen of is er een speciaal opgezette pendeldienst?
- Zijn er infrastructurele maatregelen zoals vrije busbanen? Wat is de wachttijd van de gebruiker?
- Wie is er verantwoordelijk voor het beheer van het transferium?
- Hoe heeft het transferium zich sinds de aanleg ontwikkeld? (Gebruik en uitbreiding)
- 

### *Gebruikers*

- Hoeveel gebruikers maken gebruik van het transferium en hoe heeft dit zich sinds het begin ontwikkeld?
- Wat voor gebruikers zijn het? (Forenzen, winkelend publiek e.a.)
- Is er ongewenst gebruik of alleen door de doelgroep?
- Wat zijn de kosten voor de gebruikers?
- Zijn er nog speciale contracten/afspraken met bedrijven gesloten? (vb. reservering van plekken)

### *Financieel*

- Welke partijen hebben geïnvesteerd in het transferium, en met welke gedachte? Welk doel hebben zij? (zijn er subsidies?)
- Welke financiële risico's zijn er aan te wijzen?

### *Effecten*

- Wat zijn in uw ogen de voordelen en nadelen van het transferium? Hoe beïnvloedt het de stad? (Specifiek op parkeerdruk/exploitatie, bezoekersaantallen, verkeersdruk, OV bezetting/exploitatie)
- Zijn deze invloeden ook in de dagelijkse praktijk waar te nemen?
- Is er onderzoek gedaan naar de (systeem)effecten van het transferium? Zo ja, welke conclusies werden daarin getrokken?
- Wat is de mening van winkeliers, burgers, grote werkgevers, niet in de laatste plaats de gemeenteambtenaren zelf ) over het transferium? Zijn er ook negatieve reacties?
- Is er onderzoek gedaan onder gebruikers van het transferium? (vb. enquêtes)
  
- Als de gemeente opnieuw zou kunnen beginnen zouden er dan andere beslissingen worden gemaakt? Oftewel, zijn er onverwachte ontwikkelingen en/of effecten geweest? Zijn er fouten gemaakt?
- Welke problemen is een transferium volgens u in staat op te lossen? En voor welke problemen juist niet?
- Wat is het toekomstperspectief van het huidige transferium?
- Zijn er nog plannen om aanvullende transferia aan te leggen?

### Interviewvragen winkeliers/ondernemersvereniging:

- Is de ondernemersvereniging betrokken geweest in het proces van ontwikkeling van het/de transferia?
- Op wat voor wijze heeft de ondernemersvereniging invloed kunnen uitoefenen?
- Wat is het standpunt van de ondernemersvereniging over de transferia?
- Welke voor- en nadelen worden er gezien?
- Wat kan er nog verbeterd worden aan de transferia?
- Welke problemen lossen de transferia volgens op?

Zijn er andere middelen aan te wijzen die een beter alternatief zijn voor het transferium?