



Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

Bouwdienst

# *Transferia*

**Een handreiking  
bij voorbereiding en realisatie**



**TransFerium**



# Voorwoord



Deze 'handreiking voorbereiding en realisatie' voor transferia bevat richtlijnen voor zowel het totstandkomingsproces van projecten als voor de technische invulling van het transferiumconcept. U vindt informatie over het planproces, de samenstelling van een projectplan, het ontwerp en de inrichtingseisen en de financierings- en exploitatiemogelijkheden. Tevens wordt aandacht besteed aan de opzet van marketing, communicatie en evaluatieplannen.

De handreiking is dan ook bedoeld voor allen die bij de voorbereiding en realisatie van transferia betrokken zijn. Maar ook voor degenen die zich willen oriënteren op de vorm en inhoud van het transferiumconcept. Met het concept wordt beoogd een eenduidig, herkenbaar en kwalitatief hoogwaardig overstappunt te realiseren. Om de aanduiding transferium te mogen voeren, volgens een daartoe ontwikkelde huisstijl, moet aan een aantal randvoorwaarden worden voldaan.

In 1992 en 1993 is door het ministerie van Verkeer en Waterstaat invulling gegeven aan het concept en beleid voor transferia. In 1994 is een aanvang gemaakt met de voorbereiding voor de realisatie van tien pilotprojecten. Thans (2000) is het merendeel van deze pilots gerealiseerd, hetgeen aanleiding is om de ervaringen tot op dit moment vast te leggen in voorlopige richtlijnen. Nadat nog enige jaren ervaring is opgedaan met deze pilots en wellicht ook met nieuwe transferiumprojecten zal een meer definitiever vorm van deze richtlijnen worden samengesteld.



# Inhoud

<b>Voorwoord</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>Uitwerking financieel plan</b>	<b>29</b>
		6.1	Kosten	29
<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	6.1.1	Investeringskosten	29
		6.1.2	Exploitatiekosten	30
<b>2</b>	<b>Achtergronden Transferia</b>	6.1.3	Exploitatierisico's	30
2.1	Overheidsbeleid	6.2	Baten	30
2.2	Doelstellingen	6.2.1	Parkeertarieven	31
2.3	Doelgroepen	6.2.2	Begroting/bijdragen overheden	31
2.4	Verschil met P+R-voorzieningen	6.2.3	Additionele voorzieningen	31
		6.2.4	Particuliere gelden	32
<b>3</b>	<b>Planproces</b>	6.2.5	Parkeerfondsen/bereikbaarheidsfondsen	33
3.1	Fasering	6.3	Voorbeeld exploitatieberekening	33
3.2	Fase 1: Initiatief	<b>7</b>	<b>Marketing- en communicatieplan</b>	<b>35</b>
3.3	Fase 2: Opstellen projectplan	<b>8</b>	<b>Evaluatieplan</b>	<b>39</b>
3.4	Fase 3: Planuitwerking			
3.4.1	Uitwerking financieel plan	<b>Bijlage 1</b>	<b>Criteria toetsing locatie</b>	<b>41</b>
3.4.2	Ruimtelijke procedures/vergunningen en grondverwerving	<b>Bijlage 2</b>	<b>Leidraad voor het evaluatieplan</b>	<b>43</b>
3.4.3	Uitwerking ontwerp en inrichting	<b>Bijlage 3</b>	<b>Checklist overeenkomsten</b>	<b>45</b>
3.4.4	Marketing en communicatie			
3.4.5	Overeenkomst			
3.5	Fase 4: Realisatie en exploitatie			
<b>4</b>	<b>Projectplan</b>			
4.1	Prognose transferiumgebruik			
4.2	Randvoorwaarden			
4.3	Planconcept			
4.4	Globaal ontwerp			
4.5	Globaal financieel plan			
4.6	Marketing en organisatie			
<b>5</b>	<b>Ontwerp en inrichting</b>			
5.1	Filosofie			
5.2	Herkenbaarheid			
5.3	Richtlijnen inrichting			
5.3.1	Verbinding tussen doorgaande weg en parkeervoorziening			
5.3.2	Parkeervoorziening			
5.3.3	Verbinding tussen parkeervoorziening en openbaar vervoer			
5.3.4	Verblijfsruimte			
5.3.5	In- en uitstappen openbaar vervoer			



# 1 Inleiding

De rijksoverheid wil het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren door onnodig autogebruik terug te dringen. Enerzijds dient dan ook het autogebruik te worden ontmoedigd door maatregelen als rekeningrijden, vermindering van parkeervoorzieningen in drukke centra, hogere parkeertarieven en dergelijke. Anderzijds zal het openbaar vervoer aantrekkelijker moeten worden gemaakt. Een van de maatregelen om de overstap op het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken, is de reiziger een meer comfortabel en kwalitatief hoogwaardiger overstappunt te bieden. Het rijk heeft dit idee globaal vormgegeven en zo'n overstappunt transferium genoemd om een onderscheid te maken met P+R-voorzieningen.

Volgens een studie van de TU-Delft is een transferium kansrijk op locaties waar dunne vervoersstromen samenkomen en overgaan in zwaardere vervoersstromen naar bijvoorbeeld de grote steden. Door het ministerie van Verkeer en Waterstaat is dit concept verder uitgewerkt, waarbij de belangrijkste criteria voor een locatiekeuze zijn:

- Een congestievrije toegang
- Een locatie die kan voldoen aan de vereiste kwaliteiten
- Hoogwaardig (openbaar) vervolgvervoer

Deze criteria zijn door de in 1992 ingestelde projectorganisatie nader ingevuld en zoveel als mogelijk toegepast op de volgende pilotprojecten:

NAAM TRANSFERIUM	GEREED
Amsterdam Arena	Augustus 1996
Arnhem Gelredome	Oktober 1998
Breukelen	2000/2001
Groningen Noorddijk	April 1995
Hoorn	November 1998*/juli 2000
Leiden A44/t Schouw	Juni 1999
Rensse	Juli 1997
Ridderkerk	November 1999*/december 2000
Sittard	2000
Utrecht Westraven	Mei 2000

\* 1e fase gereed

De pilottransferia, voor zover gerealiseerd, zijn een wisselend succes. Mede gelet op een benodigde aanloopperiode om meer bekendheid bij een breed publiek te verwerven, kan echter worden gesteld dat het transferiumconcept kansrijk is voor overstappunten die aan de eerder genoemde criteria voldoen. De eis van congestievrije toegang zal echter niet bij alle zogeheten bestemmings- of stadsrandtransferia kunnen worden gehaald. Overigens heeft de implementatie van het concept mede ten doel aandacht te vragen voor kwaliteitsverbetering van alle overstapvoorzieningen.

De rijksoverheid heeft door middel van de pilottransferia een kwaliteitsimpuls op gang willen brengen. Initiatie en realisatie van transferia zal in de toekomst echter aan de regio's worden overgelaten. De bewaking van het thans ontwikkelde eenduidige en herkenbare concept zou kunnen plaatsvinden door bijvoorbeeld een certificerende instantie. Deze optie is inmiddels in studie genomen. Na een éénmalige bijdrage voor de pilotprojecten is door de rijksoverheid niet meer voorzien in een subsidieregeling voor overstappunten, anders dan de gelden die via bestaande regelingen naar provincies en gemeenten worden gesluisd. De regio's zullen dan ook zelf voor de financiering moeten zorgdragen, waarbij een PPS-constructie één van de mogelijkheden is om een transferium rendabel te maken.

Deze handreiking beschrijft onder meer het planproces, de samenstelling van een projectplan, het ontwerp en de inrichtingseisen en de financierings- en exploitatiemogelijkheden. Tevens wordt aandacht besteed aan de opzet van marketing, communicatie en evaluatieplannen.



## Leeswijzer

In deze publicatie treft u de volgende informatie aan:

- Hoofdstuk 2 belicht de achtergronden van transferia. Via het overheidsbeleid komen de doelstellingen en de doelgroepen van transferia aan de orde.
- Hoofdstuk 3 bevat een stappenplan van het planproces. Hierin worden de te doorlopen fasen van initiatief tot en met realisatie beschreven.
- In hoofdstuk 4 wordt één van deze fasen, het projectplan, behandeld waarin onder meer de mogelijkheden voor het schatten van het toekomstig transferiumgebruik aan de orde komen.
- Hoofdstuk 5 bevat informatie over het ontwerp en de inrichting van een transferium.
- In hoofdstuk 6 komen de aspecten financiën en exploitatie aan de orde. Behandeld worden onder meer de kostenaspecten en de mogelijke inkomsten.
- Hoofdstuk 7 gaat dieper in op marketing en communicatie met de daarbij behorende doelgroepen.
- Tenslotte bevat hoofdstuk 8 een kader voor het uitvoeren van evaluaties.

Koppeling  
openbaarvervoer- en autossysteem



## 2 Achtergronden Transferia

### 2.1 Overheidsbeleid

De samenleving wordt in toenemende mate geconfronteerd met de negatieve gevolgen van de sterke groei van het autogebruik. Enerzijds komt de bereikbaarheid van economisch en maatschappelijk belangrijke gebieden onder druk te staan. Anderzijds wordt een steeds grotere aanslag gepleegd op de kwaliteit van het woon- en leefmilieu, de natuur en het landschap.

Tegen deze achtergrond is 'verbeteren van de bereikbaarheid en de leefbaarheid' het hoofdthema van het overheidsbeleid, vastgelegd in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II). Eén van de middelen om de groei van het autogebruik te beperken, is het realiseren van hoogwaardige overstappunten tussen auto en openbaar vervoer in de vorm van zogeheten transferia. Het transferium-concept past binnen een zogeheten ritketenbenadering (ketenmobiliteit). Het openbaarvervoersysteem wordt daarbij zodanig aan het autosysteem gekoppeld, dat het voor de automobilist aantrekkelijk wordt om voor een deel van de verplaatsing over te stappen op het openbaar vervoer.

In het jaar 2000 wordt het SVV-II vervangen door het Nationaal Verkeer- en Vervoerplan (NVVP). In de Perspectievennota Verkeer en Vervoer, die fungeert als discussiestuk op weg naar het NVVP, wordt onder meer gesteld dat overheden meer moeten gaan denken in termen van ketenmobiliteit: de klant moet zijn reis naar behoefte kunnen samenstellen uit combinaties van fiets, eigen auto, taxi en openbaar vervoer.

#### Definitie

Een transferium is een comfortabel overstappunt tussen auto en openbaar vervoer dat:

- Logisch is gelegen in de route tussen herkomst en bestemming.
- Weinig tijdverlies oplevert bij het overstappen.
- Voorzien is van hoogwaardig openbaar vervoer tussen transferium en bestemming.
- Voorzieningen en een inrichting van hoge kwaliteit kent, afgestemd op de veeleisende automobilist.

In 1992 is het project Transferia gestart. Inmiddels is als resultaat van dit project een concept ontwikkeld en is een aantal pilots gerealiseerd of in voorbereiding genomen. Het doel van het project is, naast een verschuiving van het autogebruik naar gecombineerd gebruik van openbaar vervoer en auto, het ontwikkelen van beleid en kennis voor toekomstige transferia. Deze handreiking vormt de eerste concretisering van de tweede doelstelling. Bij het samenstellen van deze handreiking zijn de eerste ervaringen van de reeds bestaande en/of in voorbereiding zijnde pilots meegenomen.



## 2.2 Doelstellingen

Voor de voorbereiding en realisatie van een transferium is het belangrijk vast te leggen wat de doelstellingen zijn die men met het transferium wil bereiken.

Er zijn twee hoofddoelstellingen voor transferia:

- Transferia kunnen bijdragen aan de verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid van druk bezochte gebieden en binnensteden door te streven naar een reductie van de autointensiteiten in deze gebieden.
- Transferia kunnen bijdragen aan de verbetering van de leefbaarheid door te streven naar een maximale reductie van het totale autokilometrage.

In de praktijk zal altijd sprake zijn van een meervoudige doelstelling. Al naar gelang het accent meer naar de ene of de andere hoofddoelstelling verschuift, zijn er drie typen transferia te onderscheiden:

- **Transferia met een herkomstfunctie:**  
Deze zijn gelegen nabij de herkomstgebieden. Ze leveren vooral een bijdrage aan de reductie van het aantal autokilometers. Door de spreiding van de te bedienen verkeersrelaties is er een kleinere bijdrage aan de verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid van druk bezochte binnensteden, woonkernen of natuur- en recreatiegebieden. Een voorbeeld van een dergelijk transferium is transferium Hoorn.

- **Transferia met een bestemmingsfunctie:**  
Dit zijn transferia die vooral gelegen zijn aan toevoerwegen van stedelijke agglomeraties, woonkernen of natuur- en recreatiegebieden. Ze zijn vooral gericht op vermindering van de congestie en/of belasting van het wegennet in deze gebieden (verbetering bereikbaarheid en leefbaarheid). Voorbeelden van dergelijke transferia zijn het transferium Amsterdam Arena en het recreatietransferium Renesse.
- **Transferia met een weidefunctie:**  
Dit zijn transferia die vooral gelegen zijn langs een (auto)snelweg op enige afstand van zowel het herkomst- als het bestemmingsgebied. Qua functie is dit een mengvorm tussen de twee eerder genoemde functies. Ze dragen in min of meer gelijke mate bij aan zowel reductie van autokilometers als aan verbetering van bereikbaarheid en leefbaarheid van bepaalde gebieden. Een voorbeeld van een transferium met onder meer een weidefunctie is het transferium 't Schouw/A44.

In de praktijk zal het aantrekkelijk zijn om een transferium te realiseren dat de bovengenoemde functies kan combineren. Een voorbeeld hiervan is een transferium aan de rand van een grote stad dat zowel een bestemmings- als een herkomstfunctie heeft. Zo kan transferium 't Schouw/A44, naast de weidefunctie voor de regio Den Haag, een bestemmingsfunctie voor Leiden vervullen.



Artist Impression transferium 't Schouw/A44 bij Leiden



Aangezien het streven is zoveel mogelijk autokilometers te reduceren, gaat de voorkeur van de (rijks)overheid uit naar het realiseren van transferia met een weide- of herkomstfunctie. Daarbij dient bedacht te worden dat bij bestemmingstransferia de kans bestaat dat ook substitutie van openbaar vervoer naar auto plaatsvindt. Reizigers die voorheen voor het gehele traject gebruik maakten van het openbaar vervoer, kunnen besluiten het eerste gedeelte van het traject weer per auto af te leggen.

Door de benodigde investeringen af te zetten tegen de bijdrage aan de doelstellingen en dit te vergelijken met het effect van andere mogelijke maatregelen, kan een gefundeerde keuze voor een transferium worden gemaakt.

## 2.3 Doelgroepen

Na het vaststellen van de doelstellingen van een transferium kunnen de doelgroepen worden bepaald. Door aan de verschillende doelgroepen kenmerken te koppelen kan zo goed mogelijk op de verschillende doelgroepen worden ingespeeld. Het gebruik van het transferium wordt daardoor aantrekkelijk voor zoveel mogelijk reizigers. De belangrijkste kenmerken van doelgroepen zijn hun herkomst en bestemming en hun motief. Met name het motief van een bepaalde verplaatsing is bepalend voor het planconcept (en de marketing, zie hoofdstuk 7) van een transferium: welke kwaliteit openbaar vervoer wordt er geboden, welke extra voorzieningen komen in het transferium en welke tarieven worden geheven?

Rensse: Vervoer afgestemd op recreatieve functie



Arnhem: Vervoer naar het centrum

Zakelijke reizigers zijn bijvoorbeeld minder gevoelig voor hoge tarieven dan recreatieve reizigers, maar eisen anderzijds een zeer frequente en meer comfortabele kwaliteit openbaar vervoer. Daarnaast is de spreiding van aankomsten en vertrekken in de tijd per motief verschillend:

- Woon-werk: sterke concentratie in ochtend- en avondspits.
- Zakelijk: verspreid over de dag.
- Recreatief-sociaal: verspreid over dag, week (vooral weekends) en soms over de seizoenen.

Dit betekent bijvoorbeeld voor een transferium met een weidefunctie en woon-werkverkeer als doelgroep: hoogfrequent openbaar vervoer in de spits (minimaal kwartierfrequentie) met een hoge snelheid en redelijk comfortniveau. Te denken valt aan trein, interliner of streekbus. Bij een transferium met een bestemmingsfunctie kan het voor de recreatieve reizigers aantrekkelijk zijn om, naast bussen, een attractievere vorm van vervoer aan te bieden (cabrioletbussen, huifkarren of elektrokarren).



## 2.4 Verschil met P+R-voorzieningen

Hoewel de doelen in grote lijnen overeenkomen, zijn P+R-voorzieningen en transferia verschillend. Een P+R-voorziening is een faciliteit voor gebruikers van het openbaar vervoer, terwijl transferia zich vooral richten op automobilisten. P+R-voorzieningen zijn vooral gebaseerd op het voorzien in een betere toegankelijkheid van bestaande NS- en metrostations in de vorm van onder meer een goede bewegwijzering en parkeercapaciteit. Specifieke eisen ten aanzien van de overstaptijd en situering zijn daarbij doorgaans niet expliciet gesteld. Bij transferia ligt het accent juist op het creëren van een snelle en comfortabele overstapmogelijkheid op locaties gelegen aan de route van de oorspronkelijke autoverplaatsing.

Sommige P+R-voorzieningen zijn echter gelegen op locaties die kunnen voldoen aan de eisen voor transferia, zodat opwaardering tot een transferium tot de mogelijkheden behoort. Een voorbeeld hiervan is het huidige transferium Hoorn.

Sommige P+R-stations zijn gelegen op locaties die kunnen voldoen aan de eisen voor transferia zodat opwaardering tot een transferium tot de mogelijkheden behoort. Een voorbeeld hiervan is het huidige transferium Hoorn.



# 3 Planproces

## 3.1 Fasering

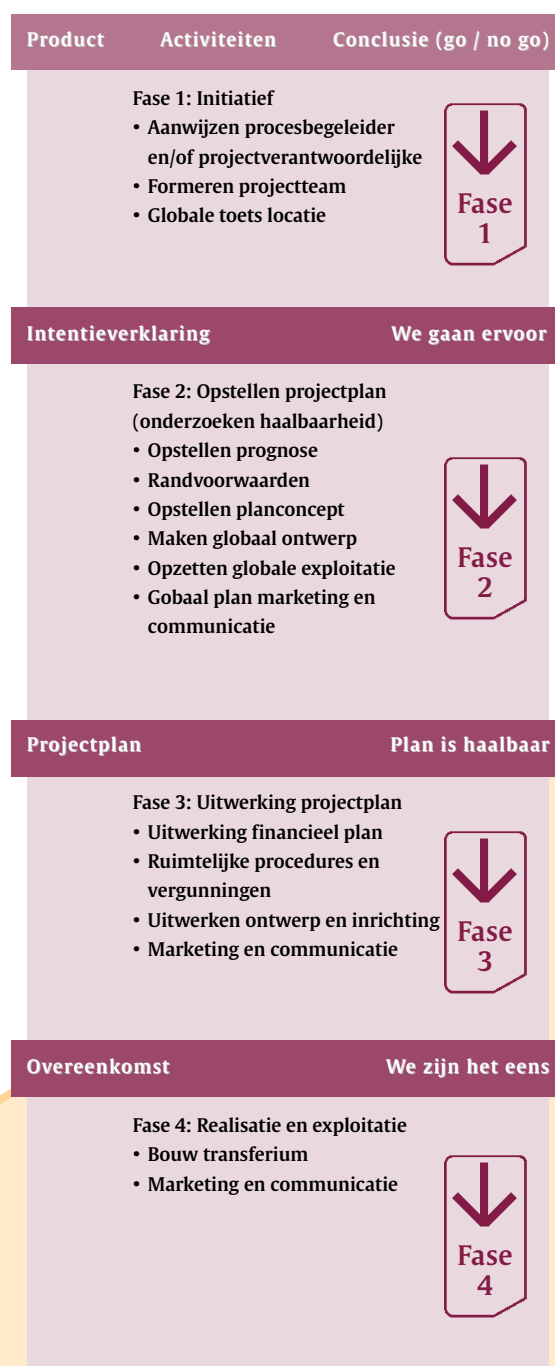
Het planproces voor de voorbereiding en realisatie van een transferium is complex en hangt sterk samen met een groot aantal andere, vaak lokale, processen en ontwikkelingen. Het is dan ook niet mogelijk om een eenduidige blauwdruk te geven voor het te volgen planproces van de voorbereiding en realisatie van een transferium. De kans is groot dat stappen elkaar overlappen, bijvoorbeeld in verband met langdurige grondverwerving of langdurige (inspraak)procedures. In dit hoofdstuk is daarom een raamwerk opgesteld dat als leidraad kan dienen voor de te nemen stappen tot aan de realisatie van een transferium. In figuur 3.1 is dit raamwerk schematisch weergegeven.

Elke fase in het stappenplan leidt tot een beslismoment (go/no go). Dit kan leiden tot een aanpassing van het oorspronkelijke planconcept, waardoor een fase opnieuw moet worden doorlopen.

Het ontwerpproces, de marketing en communicatie en de financiële aspecten van het transferium worden niet als aparte stappen genoemd, omdat deze verweven zijn met de verschillende fasen. Gedurende het doorlopen van de fasen zal de uitwerking van deze onderdelen van grof naar fijn lopen. Naarmate de stappen vorderen, zal het detailniveau toenemen. Zo zal bij het ontwerp in het projectplan sprake zijn van een globale schets (plattegrond), uitmondend in een concrete uitwerking (bouwtekeningen, kleurstelling, materiaal) bij de aanvraag van de bouwvergunning.

In dit hoofdstuk zijn de in het raamwerk aangegeven fasen kort beschreven om de onderlinge samenhang inzichtelijk te maken. Een aantal onderwerpen zullen in de hoofdstukken 4 t/m 7 nader worden uitgewerkt.

**figuur 3.1**  
**schema planproces**



## 3.2 Fase 1: Initiatief

Formeren projectteam en aanwijzen projectmanager  
Nadat bij een initiatiefnemer het idee is ontstaan om op een bepaalde locatie een transferium te realiseren, wordt geïnventariseerd wie de eventueel betrokken partijen zijn. In overleg met deze partijen wordt een projectteam samengesteld. In dit projectteam wordt in ieder geval deelgenomen door de primair betrokkenen en belanghebbenden zoals gemeente(n), provincie, regionale directie Rijkswaterstaat en vervoerbedrijven. Een goede analyse van de belangen dient aan het formeren van dit projectteam vooraf te gaan. Betrokkenen en belanghebbenden die niet deelnemen, dienen toch zoveel mogelijk bij de besluitvorming te worden betrokken. Vooral bij grotere projecten is het denkbaar dat voor de opeenvolgende onderzoeksfases afzonderlijke werkteams worden samengesteld.

Het projectteam moet vervolgens een deskundige projectmanager aanwijzen die het proces begeleidt en de voortgang bewaakt. De projectmanager kan werkzaam zijn bij één van de betrokken partijen. In sommige situaties verdient het echter de voorkeur een externe projectmanager aan te stellen. Bijvoorbeeld als er binnen de organisatie geen projectmanager met voldoende kwaliteiten kan worden vrijgemaakt of als er sprake is van tegengestelde belangen. Het voordeel van een externe projectmanager is dat hij of zij niet als belanghebbende deelneemt en daarom de verschillende belangen objectief kan afwegen.

### Toetsen locatie

Eén van de eerste taken van het projectteam is het globaal toetsen van de beoogde locatie. Het gaat hierbij om het toetsen van de bestaande situatie aan de hand van de volgende vier criteria:

#### 1. *Plaatsing ten opzichte van de doorgaande weg en bereikbaarheid:*

Het transferium moet op een logische plaats liggen aan de doorgaande (auto)route tussen herkomst- en bestemmingsgebied(en). Het transferium dient daarnaast goed en congestievrij bereikbaar te zijn voor automobilisten én voor fietsers en voetgangers.

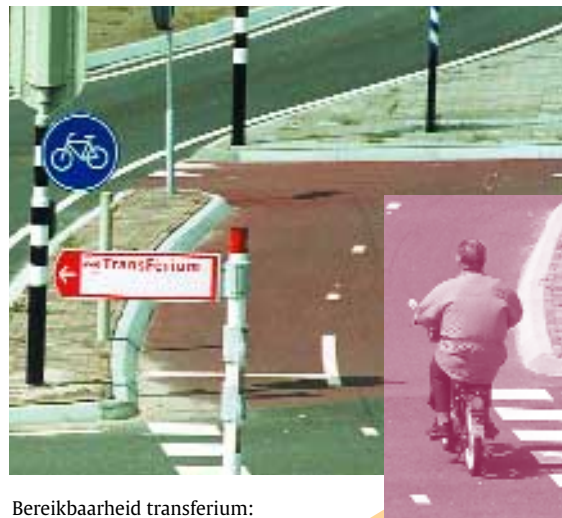
#### 2. *Kwaliteit openbaar vervoer:*

Er moet een hoogwaardige vorm van openbaar vervoer worden aangeboden, afgestemd op de doelgroep(en). Een transferium zal om die reden vaak gevestigd worden op een locatie waar al een (knooppunt van) openbaar vervoer aanwezig is.

#### 3. *Ruimtelijke inpassing:*

Naast de vraag of er voldoende ruimte is voor een transferium, is hier vooral belangrijk of het transferium geen onacceptabele overlast veroorzaakt voor de omgeving, zoals extra verkeer of inbreuk op het landschap.

Deze criteria zijn verder uitgewerkt in bijlage 1.



Bereikbaarheid transferium:  
ook voor fietsers!

Naast de toetsing van de locatie is van belang dat er reeds in de initiatieffase voldoende draagvlak is bij betrokken bestuurders en mogelijke investeerders. De initiatieffase wordt daarom afgerond met het opstellen en ondertekenen van een intentieverklaring door de betrokken partijen. In deze intentieverklaring wordt vastgelegd dat de betrokken partijen in eerste instantie de nodige inbreng zullen leveren voor het opstellen van een projectplan waarin de haalbaarheid van het planconcept verder wordt onderzocht. Bij een positieve uitkomst van dit onderzoek zullen de partijen zich inzetten voor de realisatie van een transferium op de betreffende locatie.

In de volgende fase zal de haalbaarheid van het planconcept worden onderzocht.



### 3.3 Fase 2: Opstellen projectplan

Het projectplan heeft enerzijds tot doel bestuurders en mogelijke investeerders meer duidelijkheid te verschaffen over het verwachte gebruik en de financiële en technische haalbaarheid van het planconcept (haalbaarheidsonderzoek). Anderzijds vormt het projectplan de basis voor het uiteindelijk ontwerp. Het projectplan vormt als het ware de overgang van besluitvorming naar uitvoering.

Een uitgewerkte beschrijving van de inhoud van een projectplan wordt gegeven in hoofdstuk 4. Om de samenhang met de overige stappen inzichtelijk te maken, wordt hieronder kort beschreven welke vijf elementen een projectplan bevat:

1. *Prognose transferiumgebruik:*

Het gaat hierbij om een prognose van het gebruik van het transferium. Wat is het verwachte gebruik en het effect op de achterliggende doelstelling (reductie autokilometers of bereikbaarheid bestemming)?

2. *Randvoorwaarden:*

Dit is een inventarisatie van de randvoorwaarden voor het succesvol functioneren van het transferium. Het gaat hierbij vooral om noodzakelijk flankerend beleid, planologische aspecten en technische randvoorwaarden (bijvoorbeeld verbetering van de ontsluiting).

3. *Planconcept:*

Op basis van de prognose en de randvoorwaarden wordt een beschrijving gemaakt van het transferium, de stappen die genomen moeten worden om te komen tot realisatie en de wijze waarop het transferium tijdens de gebruiksfase wordt beheerd. Deze beschrijving wordt het planconcept genoemd. In dit planconcept komt, naast de omvang en inrichting van de parkeervoorzieningen en de kwaliteit van het openbaar vervoer, ook aan de orde hoe de marketing en communicatie in grote lijnen kunnen worden ingevuld.

4. *Globaal ontwerp:*

Een globaal ontwerp en de inrichting van het transferium vormen een vierde element van het projectplan. Een dergelijk ontwerp kan een voorontwerp zijn met een redelijk detailniveau. Voor een vlot verloop van bepaalde procedures (bijvoorbeeld grondverwerving) is een zekere mate

van gedetailleerdheid gewenst. Gedacht moet worden aan een plattegrond plus bouwtekening: 'artist-impression'.

5. *Globaal financieel plan:*

In een globaal financieel plan wordt de verhouding tussen de kosten en de baten van het transferium in kaart gebracht. Belangrijk is dat men zich realiseert dat de baten niet alleen bestaan uit directe baten (inkomsten uit parkeergelden, eventuele subsidies, etcetera) maar ook uit indirecte maatschappelijke baten (verhoging van de leefbaarheid van druk bezochte binnensteden of vermindering van het aantal gereden auto-kilometers). Dit laatste is vaak moeilijk in geld uit te drukken.

6. *Globaal marketingplan*

Het marketingplan vormt de basis voor het in de markt zetten van het product transferium. De ontwikkeling van het transferium dient geïntegreerd te worden in een marketingplan. Hoofdstuk 7 gaat hierop verder in.

Het opstellen van een projectplan is meestal een iteratief proces doordat er een verband is tussen planconcept en prognose. Aanpassing van het planconcept kan leiden tot een andere prognose. Een wijziging in het concept kan bijvoorbeeld worden veroorzaakt, doordat beter wordt ingespeeld op de eisen en wensen van een bepaalde doelgroep.

### 3.4 Fase 3: Planuitwerking

Met het projectplan als basis kan worden begonnen met de planuitwerking. De planuitwerking bestaat globaal uit vier parallelle, maar samenhangende activiteiten die worden afgerond met het vastleggen van gemaakte afspraken en toezeggingen in een overeenkomst. De vier parallelle activiteiten zijn:

1. Uitwerking financieel plan
2. Ruimtelijke procedures en vergunningen
3. Uitwerking ontwerp en inrichting
4. Marketing en communicatie

#### 3.4.1 Uitwerking financieel plan

In deze fase wordt een sluitende regeling opgezet voor de financiering en de exploitatie van het transferium. Dit betekent dat toezeggingen van



potentiële investeerders, eventuele aanvragen van subsidies en te voeren tarieven concreet worden vastgelegd. Concrete producten in deze fase zijn een beheer- en exploitatieplan en een kostenraming met kasritme.

In hoofdstuk 6 wordt dieper ingegaan op de financiële aspecten van een transferium.

### 3.4.2 Ruimtelijke procedures/vergunningen en grondverwerving

Parallel aan de uitwerking van het financiële plan kan gestart worden met het doorlopen van de verschillende ruimtelijke procedures.

De praktijk laat zien dat onderstaande wetten van toepassing kunnen zijn bij realisatie van een transferium:

- Wet op de Ruimtelijke Ordening
- Woningwet
- Wet milieubeheer
- Wet bodembescherming
- Wet geluidhinder

In het volgende wordt ingegaan op deze procedures. Daarnaast wordt kort aandacht besteed aan de grondverwerving, wat een grote rol speelt in het proces.

#### **Wet op de Ruimtelijke ordening**

De Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) biedt een algemeen kader waarbinnen zich de coördinatie voltrekt van alle bij het gebruik van de ruimte betrokken belangen. Aangezien het instrumentarium van de WRO zeer uitgebreid is, wordt hier kort aangegeven hoe de WRO het beste kan worden gehanteerd:

- Ga als eerste na of het bestemmingsplan de realisatie van een transferium mogelijk maakt:
  - > • Ja, controleer vervolgens of een aanlegvergunning vereist is.
  - > • Nee, kijk vervolgens of anticipatie/vrijstelling van het bestemmingsplan op grond van art. 15, 17 of 19 WRO mogelijk is.
- Indien dit niet mogelijk is, zal het bestemmingsplan moeten worden aangepast.

In het volgende worden in het kort een aantal centrale begrippen aangaande het bestemmingsplan beschreven.

#### *Bestemmingsplan:*

In het bestemmingsplan is aangegeven in hoeverre de voorgenomen activiteit (het realiseren van een transferium) ruimtelijk mogelijk is. In principe is het niet mogelijk om een activiteit uit te voeren als daarvoor in het bestemmingsplan niet expliciet de mogelijkheid is geboden. De procedure voor het wijzigen van een bestemmingsplan neemt vaak meer dan een jaar in beslag, exclusief behandeling van een beroep.

#### *Planvoorschriften:*

In het bestemmingsplan zijn veelal planvoorschriften opgenomen over de doeleinden waarvoor de grond bestemd is, evenals voorschriften voor de bebouwing (art. 10 WRO).

#### *Aanlegvergunning:*

In het bestemmingsplan kan zijn aangegeven dat voor een aangewezen gebied voor het uitvoeren van bepaalde werkzaamheden een vergunning vereist is (art. 14 WRO). De aanvraag van deze vergunning duurt vier weken, exclusief bezwaar of beroep.

#### *Vrijstelling van tijdelijke afwijking:*

B&W kunnen vrijstelling verlenen voor een gedurende een bepaalde periode voorgenomen afwijking van een bestemmingsplan (art. 17 WRO). De duur van de procedure voor vrijstelling is maximaal dertig weken, exclusief termijnen van bezwaar en beroep.

#### *Anticipatie op het bestemmingsplan:*

Het is mogelijk wijzigingen in het bestemmingsplan (en de daarmee samenhangende voorschriften en aanlegvergunningen) door te voeren (art. 19 WRO). Bij een dergelijke wijziging zal de provincie nagaan of de verandering niet in strijd is met het door haar vastgestelde streekplan.

#### **Woningwet**

In de Woningwet worden minimum kwaliteitseisen gesteld voor het oprichten van gebouwen in Nederland. Uit het oogpunt van veiligheid, gezondheid, bruikbaarheid en energiezuinigheid worden technische voorschriften gegeven omtrent het bouwen. Deze aspecten worden in een aantal besluiten verder uitgewerkt.

Voor vergunningplichtige bouwwerken is een bouwvergunning vereist. Voorafgaand aan het



verlenen van een bouwvergunning moet, meestal, door de aanvrager van de vergunning, een bodemonderzoek (vaak een zogeheten oriënterend onderzoek) worden uitgevoerd. Voor het aanvragen van de bouwvergunning is daarnaast een gedetailleerd ontwerp nodig (bouwtekeningen, materiaal, kleurstellingen, etcetera).

#### **Wet milieubeheer**

De Wet milieubeheer (Wm) regelt alle milieuzaken die van toepassing zijn bij het vestigen van een bedrijf of uitvoeren van infrastructurele projecten. De milieuvergunning moet worden aangevraagd bij het bevoegd gezag.

#### **Wet bodembescherming**

Op de locatie waar gebouwd gaat worden, moet worden geïnventariseerd of er bodemverontreiniging voorkomt. Wellicht zal een melding moeten worden gedaan.

#### **Wet geluidhinder**

Indien er sprake is van een reconstructie van een weg, zal een akoestisch onderzoek moeten uitwijzen of de voorkeursnormen uit de Wet geluidhinder kunnen worden gehaald. Er is sprake van een reconstructie van een weg als door het nemen van fysieke maatregelen aan wegen de geluidbelasting op geluidgevoelige objecten met 2 dB(A) zal toenemen.

#### **Overige procedures**

Naast deze vergunningen en procedures is er nog een groot aantal andere procedures en vergunningen die, afhankelijk van de situatie, doorlopen dan wel aangevraagd dienen te worden zoals een kapvergunning (Boswet). De Wegenwet is van toepassing bij het Besluit tot bestemming openbare weg of de Onttrekking aan het openbare verkeer.

#### **Grondverwerving**

Met name de grondverwerving kan een lang proces zijn omdat het Transferium vaak onderdeel is van een groter geheel. De belangen die van toepassing zijn op aangrenzende percelen kunnen reden zijn om bepaalde eisen te stellen aan de grondverkoop. Zo kunnen bijvoorbeeld specifieke eisen aan de inrichting worden gesteld in verband met representativiteit (hoogwaardige kantoorbouw) van de omgeving. Voor een vlotter verloop van de grondverwerving is het in ieder geval aan te raden een ontwerp te hebben met een redelijk hoog detailniveau (minimaal voorontwerp).

### 3.4.3 Uitwerking ontwerp en inrichting

Op basis van de financiële afspraken en ruimtelijke procedures zullen er mogelijk wijzigingen optreden in het globale ontwerp zoals dat in het projectplan is

Externe bewegwijzering naar transferium geïntegreerd met ANWB-bewegwijzering



Interne bewegwijzering op transferium



opgenomen (bijvoorbeeld een versobering als de kosten te hoog uitvallen).

In deze planuitwerkingsfase ontstaat behoefte aan een meer gedetailleerd ontwerp. Voor een betrouwbare inschatting van de kosten en voor de technische haalbaarheid is bijvoorbeeld een gedetailleerd ontwerp vereist. Ook voor het verkrijgen van vergunningen is een definitief ontwerp nodig. Samenvattend komen onder meer de volgende elementen aan de orde in het definitieve ontwerp:

- Infrastructuur en parkeervoorzieningen
- Verblijfsruimte en voorzieningen
- Bewegwijzering (intern- en extern)
- Huisstijl
- Vervoersplan

In hoofdstuk 5 wordt dieper ingegaan op de eisen voor ontwerp en inrichting van een transferium.

### 3.4.4 Marketing en communicatie

Evenals voor het ontwerp geldt ook voor het marketing- en communicatieplan dat in de uitwerkingsfase het globale plan verder wordt ingevuld. In deze fase kunnen de benodigde onderzoeken worden uitgevoerd om de kenmerken van de markt en de doelgroepen scherp (zoveel mogelijk kwantitatief) in beeld te krijgen. Onder meer op basis van deze informatie kan de marktstrategie worden bepaald.

In deze fase kunnen ook de eerste op de doelgroepen gerichte acties worden uitgevoerd. Door de doelgroepen tijdig te informeren over doel en diensten van het transferium ontstaat in een vroeg stadium interesse voor het product.

Hoofdstuk 7 gaat dieper in op het opzetten van een marketingplan voor een transferium.

### 3.4.5 Overeenkomst

De planuitwerking wordt afgesloten met het vastleggen van alle afspraken en toezeggingen in een overeenkomst die getekend wordt door de betrokken bestuurlijke partijen en financieel betrokkenen. Deze afspraken kunnen ook gaan over het beheer van de verschillende objecten en eventuele

verrekeningen/vergoedingen hiervoor (gekoppeld aan een bepaalde prestatie) of over de te voeren communicatie en de financiering hiervan. Voor een dergelijke overeenkomst zijn verschillende constructies denkbaar. Belangrijk is dat een overeenkomst meer moet zijn dan een intentieverklaring. Afspraken en toezeggingen dienen juridisch helder te worden vastgelegd.

In PPS-constructies kunnen naast overheden ook meerdere particuliere partijen een rol spelen. In dit geval is het vaak nodig dat tussen deze particuliere partijen en overheden en tussen particuliere partijen onderling, financiële overeenkomsten worden gesloten. Ten behoeve van voldoende flexibiliteit bij het formuleren van de diverse overeenkomsten, is het te overwegen om met alle partijen gezamenlijk een raamovereenkomst op te stellen. In deze raamovereenkomst staan de randvoorwaarden en uitgangspunten voor de onderlinge overeenkomsten tussen twee of meer partijen. Hiermee kan worden voorkomen dat een domino-effect optreedt bij wijziging van een overeenkomst. In bijlage 3 is een checklist opgenomen met aandachtspunten voor het opstellen van dergelijke overeenkomsten.

## 3.5 Fase 4: Realisatie en exploitatie

Wanneer de financiering rond is en de benodigde vergunningen zijn verkregen, kan de realisatie starten. Om zorg te dragen voor de handhaving van de oorspronkelijke functie van het transferium zal het projectteam de realisatie op afstand volgen. Voor de bouw van het transferium zal veelal een apart 'bouwteam' worden samengesteld.

Ook in deze fase dient, volgend op de planuitwerkingsfase, de marketing voldoende aandacht te krijgen. De start van de bouw is een belangrijk moment in de communicatie omdat het publiek vaak nu pas echt te maken krijgt met het transferium. De eerste heipalen en het bouwboard zijn bijvoorbeeld elementen die een belangrijke rol in de communicatie kunnen spelen.



# 4 Projectplan

Het projectplan heeft tot doel om de plannen vanuit de initiatieffase verder te concretiseren en te toetsen op hun haalbaarheid.

In het projectplan komen de volgende aspecten aan de orde:

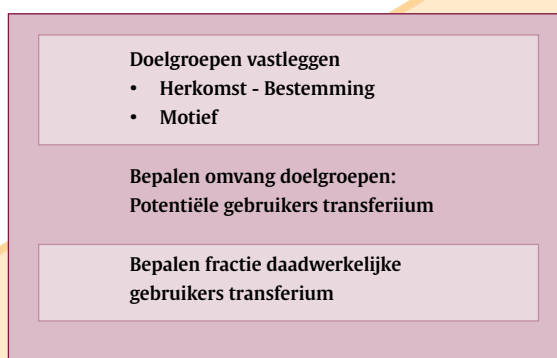
- 1 Prognose transferiumgebruik
- 2 Randvoorwaarden
- 3 Planconcept
- 4 Globaal ontwerp
- 5 Globaal financieel plan
- 6 Marketing en organisatie

Een overtuigend, helder en doortimmerd projectplan is essentieel voor het slagen van het project omdat het bijdraagt aan het draagvlak van het project bij de betrokken partijen.

## 4.1 Prognose transferiumgebruik

De eerste stap voor de totstandkoming van een projectplan is het maken van een prognose van het verwachte gebruik van een transferium. De prognose van het verwachte gebruik is de basis van het projectplan en essentieel bij het bepalen van de haalbaarheid. De prognose is richtinggevend voor het ontwerp en de inrichting en is hiermee van grote invloed op de kosten. Ook de opbrengsten worden grotendeels bepaald door de omvang van het toekomstig gebruik.

De stappen om te komen tot een prognose van het verwachte gebruik van een transferium worden weergegeven in figuur 4.1



Figuur 4.1: Raamwerk prognose transferiumgebruik

Uitgaande van een bepaalde doelstelling van een transferium zijn doelgroepen benoemd waarvoor gebruik van het transferium aantrekkelijk is. Deze doelgroepen worden onder meer gekenmerkt door hun herkomst en bestemming en motief van verplaatsing.

Na het vaststellen van de doelgroepen wordt de totale omvang van de verschillende doelgroepen bepaald. Dit totaal vormt de hoeveelheid potentiële gebruikers van het transferium. De laatste en tevens meest complexe stap is het bepalen van de fractie van de potentiële gebruikers die daadwerkelijk gebruik zal maken van het transferium. De vaststelling daarvan kan in hoofdlijnen op twee wijzen:

1. Modelberekening
2. Marktonderzoek

### 1. Modelberekening

Een modelberekening gaat uit van diverse vervoerrelaties en (gegeneraliseerde) reistijden. Met behulp van een bestaande verdeling wordt de kans bepaald op het vervuilen van de vervoerwijze auto voor een reis via het transferium. Al naar gelang het type model kan de invloed van kosten en de invloed van alternatieve vervoerwijzen worden toegevoegd. Het voordeel van een modelonderzoek ten opzichte van een marktonderzoek is met name dat het modelonderzoek informatie geeft over alle potentiële gebruikers (er is geen steekproef) en daarmee een goed inzicht geeft in alle relaties waarvoor het transferium van belang is.

Op basis van ervaringen met uitgevoerde prognoses kan worden geconcludeerd dat het uitvoeren van een modelonderzoek alleen geen betrouwbare prognoses oplevert. Dit komt vooral omdat er nog nauwelijks ervaringen zijn met het gedrag van potentiële transferiumgebruikers.

### 2. Marktonderzoek

Een marktonderzoek gaat uit van de respondent en zijn/haar attitude ten opzichte van de reis per auto én die via het transferium. In een enquête worden aan respondenten hypothetische situaties met betrekking tot een transferium voorgelegd, waarbinnen gevarieerd wordt. Gevraagd wordt om aan te geven of men gebruik zal maken van de voorgelegde opties en hoe vaak.



De voornaamste voordelen van een marktonderzoek ten opzichte van een modelberekening zijn:

- Het marktonderzoek genereert veel informatie over individuele respondenten. Deze informatie kan later benut worden bij keuze van additionele voorzieningen, de inrichting en de marketing en communicatie.
- Het marktonderzoek heeft een hoog realiteitsgehalte. Het gedrag van respondenten wordt ondervraagd op het gebruik van een specifiek transferium. De respondent worden herkenbare en werkelijk te maken keuzes voorgelegd.

Ondanks het feit dat de respondent een herkenbare en werkelijk te maken keuze krijgt voorgelegd, zal het echter altijd voorkomen dat het uiteindelijke gedrag van een aantal respondenten afwijkt van het voornemen.

Een onzekere factor is ook dat nog weinigen bekend zijn met de overstap via een transferium. Deze onbekendheid met het concept kan de uitspraken beïnvloeden.

Voor een zo betrouwbaar mogelijke prognose wordt voorgesteld om de sterke punten van een modelberekening te combineren met die van een marktonderzoek. Dit kan het best gebeuren door in eerste instantie met behulp van een eenvoudige modelberekening kansrijke verplaatsingen te selecteren. Door vervolgens binnen deze kansrijke groep een marktonderzoek te houden, wordt de efficiëntie van het marktonderzoek sterk verhoogd.

## 4.2 Randvoorwaarden

In dit onderdeel van het projectplan wordt beschreven welke randvoorwaarden noodzakelijk zijn voor de realisatie van een transferium en een succesvolle exploitatie. Hierbij kan gebruik worden gemaakt van de eisen en wensen van de beoogde doelgroepen zoals deze uit de gebruiksprognose naar voren zijn gekomen. De randvoorwaarden kunnen worden beschreven aan de hand van:

- Het benodigde flankerend beleid: in welke mate zijn er bepaalde maatregelen noodzakelijk die het gebruik van het transferium stimuleren? Hierbij valt te denken aan het instellen van betaald

parkeren in de omgeving van de bestemmingen, het ontmoedigen van bepaalde sluiproutes, etcetera.

- Planologische aspecten, zoals inpassing in het bestemmingsplan, grondverwerving en dergelijke.
- Gewenste voorzieningenniveau en uitstraling van het transferium volgens het concept en de huisstijl.
- Aanpassingen aan infrastructuur die een vlotte doorstroming naar het transferium mogelijk maken.
- Technische, operationele en financiële mogelijkheden om het transferium gestalte te geven, alsmede eventuele faseringsmogelijkheden.



Groningen:  
Uitstraling van het transferium

## 4.3 Planconcept

Op basis van de prognose en de randvoorwaarden wordt een beschrijving gemaakt van het transferium, de stappen die genomen moeten worden om te komen tot realisatie en de wijze waarop het transferium tijdens de gebruiksfase wordt beheerd. Deze beschrijving wordt een planconcept genoemd. Het planconcept vormt het uitgangspunt voor het ontwerp en de inrichting van het transferium (zie paragraaf 4.4).

In een planconcept worden in ieder geval de volgende zaken beschreven:

- De functionele eisen voor het ontwerp:
  - De omvang van de parkeervoorzieningen, eventuele uitbreidingsmogelijkheden
  - Het kwaliteitsniveau van het openbaar vervoer
  - De inrichting en aankleding (ambitieniveau)
  - De opzet van de bewegwijzering



- De gewenste beheersvorm: mono- of multifunctioneel? Er is sprake van een multifunctionele beheersvorm als naast de transferiumorganisatie ook andere instanties meebetalen of het beheer van een bepaald gedeelte van het transferium in handen hebben.
- De aanwezigheid van additionele voorzieningen, zoals winkels, dienstverlening, horeca, etc.
- Marketing- en communicatieplan op hoofdlijnen.
- Planning van de benodigde werkzaamheden, rekening houdend met de te doorlopen ruimtelijke procedures en vergunningaanvragen.

Op grond van een toetsing aan de criteria en aan de oorspronkelijke uitgangspunten voor de prognose kan worden bepaald of en in hoeverre één of meerdere planconcepten in aanmerking komen voor een nadere uitwerking in een globaal ontwerp.

## 4.4 Globaal ontwerp

Het planconcept of de planconcepten worden uitgewerkt in de vorm van schetsontwerpen, waarbij de aandacht vooral gericht moet zijn op een zo snel, soepel en aangenaam mogelijk verloop van het overstapproces. Daarbij gaat het allereerst om een gunstige situering van het transferium ten opzichte van het wegennet (bereikbaarheid) en een op de doelgroepen toegesneden vorm en kwaliteit van het openbaar vervoer. Daarnaast moet worden gestreefd naar 'minimalisering van het tijdverlies', 'een hoge betrouwbaarheid', 'aantrekkelijke accommodaties en 'veiligheid'.

De voornoemde kwaliteitseisen zijn van toepassing op alle componenten van het overstapproces:

- Aankomen en vertrekken van automobilisten.
- Parkeren.
- Verplaatsen van voetgangers tussen parkeervoorziening en openbaar vervoer (vice versa).
- In- en uitstappen bij het openbaar vervoer.
- Gebruik van additionele voorzieningen.

Deze componenten kunnen worden vertaald in fysieke onderdelen zoals de toe- en afvoerwegen, de in- en uitgangen, de parkeerplaatsen, de voetgangersvoorzieningen, de verblijfsruimte, etc.

Het uiteindelijke programma van eisen dat in hoofdstuk 5 is samengevat, bestaat uit een set van minimumeisen per onderdeel ten aanzien van zowel de bouw en inrichting, als de toe te passen systemen en technieken. In de schetsontwerpen dient rekening te worden gehouden met deze eisen voor zover ze consequenties hebben voor het ruimtebeslag, de bouwvorm en/of de investering en exploitatie.

Een globaal ontwerp kan een voorontwerp zijn met een redelijk detailniveau. Voor een vlot verloop van bepaalde procedures (bijvoorbeeld grondverwerving) is een zekere mate van gedetailleerdheid gewenst. Gedacht moet worden aan een plattegrond plus bouwtekening: 'artist-impression'.

## 4.5 Globaal financieel plan

Op basis van de schetsontwerpen en het planconcept dient inzicht te worden gegeven in de te verwachten investeringen en exploitatiemogelijkheden en moeten de financieringsmogelijkheden in kaart worden gebracht (subsidies, particuliere investeerders, aanvullende budgetten).

Als het financiële plaatje niet rond kan worden gemaakt en/of geen bestuurlijke consensus over de financiering kan worden bereikt, kan men één of meerdere stappen terug of kan men een alternatief planconcept opstellen. In het uiterste geval is de conclusie dat de realisatie van een transferium niet haalbaar is.

In hoofdstuk 6 wordt uitvoeriger ingegaan op de financiën en de exploitatie.

## 4.6 Marketing en organisatie

Het marketingplan vormt de basis voor het communicatieplan. In het marketingplan worden onder meer de markt- en de marketingstrategie bepaald. Deze vormen weer de basis voor de communicatiestrategie.

In hoofdstuk 7 worden het marketing- en het communicatieplan uitvoeriger behandeld.



# 5 Ontwerp en inrichting

## 5.1 Filosofie

De filosofie achter het transferiumconcept is automobilisten te stimuleren om een deel van de reis met het openbaar vervoer af te leggen. Locatie, ontwerp en inrichting zullen dan ook een wervend karakter moeten hebben. De kwaliteit van de autorit is moeilijk te evenaren omdat de rit met openbaar vervoer nu eenmaal ongelijksoortig is aan die van een autorit. Toch zal men zich bij de voorbereiding en de realisatie van een transferium zoveel mogelijk in de wensen van een automobilist ten aanzien van kwaliteit en comfort moeten verdiepen. Overigens zullen ook andere doelgroepen, naast de veeleisende automobilist, kwaliteit en comfort waarderen.

In het verleden (1993) is door de landelijke projectgroep Transferia een concept ontwikkeld dat een basispakket aan richtlijnen bevat, die zoveel mogelijk aan de wensen en eisen van de automobilist tegemoet komen. Daarbij is naast kwaliteit en comfort ook aandacht besteed aan eenduidigheid en herkenbaarheid. De automobilist mag bij het transferium een minimumpakket aan basisvoorzieningen verwachten, zoals toilet, telefoon, geacclimatiseerde wachtruimte, goede informatievoorziening, sociale veiligheid, bewaking van de auto, etcetera. De herkenbaarheid wordt gewaarborgd door toepassing van een daartoe ontwikkelde huisstijl (onder andere beeld- en woordmerk).

Binnen deze filosofie is een transferium dan ook een overstapplaats van de auto op het openbaar vervoer met toegevoegde waarde. Deze toegevoegde waarde bestaat met name uit een gunstige situering ten opzichte van het wegennet, kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer, een soepele overstap (snel, comfortabel en betrouwbaar) en een aantrekkelijke accommodatie (uitnodigend, met een nuttig en/of aangenaam verblijf).

Dit hoofdstuk bevat richtlijnen en aandachtspunten voor het ontwerp en de inrichting van transferia. Bij het volgen van deze richtlijnen en aandachtspunten wordt in ieder geval voldaan aan de benodigde, hoogwaardige, kwaliteit. Het karakter van deze

richtlijnen en aandachtspunten is echter zodanig dat er naast het minimumpakket aan voorzieningen ruimte blijft om het begrip 'hoogwaardige kwaliteit' af te stemmen op de beoogde doelgroepen of de omgeving van het transferium. Bovendien speelt de omvang van het transferium hierbij een rol. Belangrijk is dat het geheel een functioneel ontwerp is en dat er binnen de richtlijnen en aandachtspunten 'maatwerk' wordt geleverd. Zo kan bijvoorbeeld bij een transferium in een recreatiegebied de inpassing in de omgeving vertaald worden in een door groen omzoomd parkeerterrein. Terwijl aan de rand van een grote stad een gebouwde parkeervoorziening met grootstedelijke allure meer op zijn plaats is.



Renesse: inpassing recreatie-transferium in groene omgeving

## 5.2 Herkenbaarheid

De naam transferium zal voor de automobilist binnen afzienbare tijd synoniem worden voor een totaalconcept met basisvoorzieningen zoals hierboven genoemd. Om de gewenste herkenbaarheid te vergroten heeft het transferiumconcept een eigen huisstijl gekregen die is beschreven in het 'handboek huisstijl' wat door de projectgroep Transferia het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is ontwikkeld. De automobilist kan daardoor een transferium gemakkelijk herkennen en weet wat hij er minimaal kan verwachten. Het logo (dat beschermd is) bestaat



uit het beeldmerk dat de mobiele mens symboliseert en het woordmerk waarin de dynamiek van de verplaatsing -het overstappen- is terug te vinden. Naast de huisstijl zijn speciale productspecificaties voor huisstijlelementen ontwikkeld.

### 5.3 Richtlijnen inrichting

Een transferium bestaat uit verschillende elementen, waarvoor algemene richtlijnen gelden. Binnen deze richtlijnen kunnen variaties worden toegepast, gelet op de omgeving en de doelgroep(en). De volgende vier elementen worden hieronder toegelicht:

- 1 Verbinding tussen doorgaande weg en parkeervoorziening:
- 2 Parkeervoorziening:
- 3 Verbinding tussen parkeervoorziening en openbaar vervoer:
- 4 Verblijfsruimte/in- en uitstappen openbaar vervoer:

#### 5.3.1 Verbinding tussen doorgaande weg en parkeervoorziening

Automobilisten moeten vanaf de doorgaande weg de parkeervoorziening op een vlotte en logische manier kunnen bereiken en weer kunnen verlaten. Is dit niet



Huisstijl en logo transferium

het geval, dan kan het gevoel ontstaan dat het verkeer op de oorspronkelijke route beter af is. Voor automobilisten die voor de eerste keer gebruik maken van het transferium, is daarnaast belangrijk dat de route naar het transferium duidelijk en herkenbaar is aangegeven met bewegwijzering.

Tabel 5.1: Richtlijnen en toelichting verbinding tussen doorgaande weg en parkeervoorziening

RICHTLIJNEN	TOELICHTING
Directe verbinding tussen toe- en afvoerweg Transferium doorgaande weg en het transferium.	Bij voorkeur zonder kruispunten. Bij een autosnelweg, indien mogelijk, direct aansluitend op een afrit.
Geen onlogische route van doorgaande weg naar transferium.	Automobilisten moeten niet het gevoel krijgen dat ze een omweg maken richting transferium.
De route tussen doorgaande weg en transferium heeft voldoende capaciteit om oponthoud bij piekbelastingen te beperken.	De aan- en afvoerroute moeten een zodanige capaciteit hebben dat bij piekbelastingen er geen congestie ontstaat op de route of op nabijgelegen wegen.
De gehele route is verlicht.	
De gehele route wordt aangekondigd en begeleid met een duidelijke bewegwijzering richting het transferium en is bij voorkeur geïntegreerd met de ANWB-bewegwijzering.	Aanduiding logo + naam.
Capaciteit in- en uitgangen moet voldoende zijn om piekbelastingen vlot te kunnen afwikkelen.	I.v.m. aantrekkelijkheid overstap, maar ook om ongewenste terugslag op verkeer dat niet gerelateerd is aan het transferium te voorkomen.



### 5.3.2 Parkeervoorziening

De parkeervoorziening moet een zo aangenaam mogelijke ruimte zijn waarbij vormgeving en inrichting afgestemd zijn op de omgeving. Daarom moet met name veel aandacht worden besteed aan

sociale veiligheid en een veilige route van de parkeervoorziening naar andere delen van het transferium.

Tabel 5.2: Richtlijnen en toelichting parkeervoorziening

RICHTLIJNEN	TOELICHTING
Zoveel mogelijk indelen in parkeerclusters die gescheiden zijn.	Om zoekverkeer te voorkomen.
Bij voorkeur eenrichtingsverkeer.	
Het autoverkeer zoveel mogelijk scheiden van voetgangers.	Zo mogelijk voetgangersstroken aanleggen van minimaal 2,25 meter vrije ruimte.
Parkeervoorziening heeft minimaal 250 parkeerplaatsen.	In uitzonderingssituaties minimaal 150 per persoon.
Maatvoering kort parkeren (NEN 2442).	
Voldoende parkeerplaatsen voor mindervaliden die dicht bij de verblijfsruimte zijn gesitueerd.	
Uitstraling parkeervoorziening door vormgeving en aankleding afstemmen op omgeving.	In landelijke omgeving niet te veel bouwlagen en zorgen voor een groene aankleding. In stedelijke omgeving een hoogwaardige/'lichte' uitstraling creëren.
Aandacht voor sociale veiligheid door goede verlichting en voldoende bewaking.	Goed verlicht, voldoende zichtlijnen, transparante 'lichte' constructie. Toepassing van aanvullende voorzieningen kunnen, met name in de 'rustige' uren, de sociale veiligheid verhogen (bijvoorbeeld wegrestaurant). Toezicht door middel van camera's of surveillance.
Voetgangersroutes zoveel mogelijk beschut aanleggen en voor hoofdroutes bij voorkeur een droogloop creëren.	In het geval van recreatietransferia in mindere mate, omdat deze vaak worden gebruikt bij mooi weer en de bezoekers minder hoge eisen stellen aan representativiteit.
Voetgangersroute zoveel mogelijk vrij van obstakels houden.	Geen lichtmasten of kolommen.
Een gemiddelde bezettingsgraad van de parkeerplaatsen van 80-90% in verband met flexibiliteit.	Vol zitten is funest, daarom is bij voorkeur een reservevoorziening aanwezig waarvoor lagere eisen gelden.

Sociale controle door (camera-)bewaking



### 5.3.3 Verbinding tussen parkeer- voorziening en openbaar vervoer

De belangrijkste eis is een snelle, comfortabele en veilige overstap. Loopafstanden binnen het transferiumterrein dienen tot een minimum beperkt te blijven. Doordat een transferium een knooppunt van verschillende verkeersstromen vormt, zullen vaak extra inspanningen moeten worden geleverd om

voetgangers veilig te laten kruisen met het aankomende en vertrekkende gemotoriseerd verkeer. Situaties waarin voetgangers een druk bereden rijbaan moeten oversteken, moeten worden voorkomen.



Leiden:  
voetgangersroute  
voorzien van  
droogloop

Tabel 5.3: Richtlijnen en toelichting verbinding parkeervoorziening en openbaar vervoer



RICHTLIJNEN	TOELICHTING
Zoveel mogelijk conflictvrij.	Geen gelijkvloerse kruisingen met drukke wegen, anders loopbrug. Conflicten tussen voetgangers en OV-transportmiddelen moeten zoveel mogelijk worden voorkomen.
Goede verlichting ten behoeve van sociale veiligheid.	
Duidelijke bewegwijzering voor voetgangers.	
Voetgangersroute bij voorkeur voorzien van droogloop.	
Maximale afstand loopafstand tussen verste parkeerplaats en de perronsperrons maximaal 250 meter of, in tijd uitgedrukt, 2'30".	



### 5.3.4 Verblijfsruimte

Het gehele proces in een transferium is er op gericht het verblijf op het transferium zo kort mogelijk te houden. Wachttijden zijn echter niet te voorkomen. De verblijfsruimten moeten daarom zo aangenaam mogelijk zijn, met voldoende zitplaatsen en een goede

informatievoorziening over het openbaar vervoer. Door additionele voorzieningen op te nemen, zoals verkooppunten van eetwaren en kranten of een kleine supermarkt, kunnen transferanten de wachttijd bovendien nuttig besteden.

Tabel 5.4: Richtlijnen en toelichting verblijfsruimte/in- en uitstappen openbaar vervoer

RICHTLIJNEN	TOELICHTING
De verblijfsruimte heeft een vloeroppervlak van 0,1 m2 bvo per parkeerplaats en is geklimatiseerd.	In het geval van aansluiting bij een bestaande voorziening (NS-station) checken of extra reizigers problemen opleveren t.a.v. deze eis.
De verblijfsruimte heeft zitplaatsen voor minimaal 1,5% van het aantal parkeerplaatsen.	In het geval van aansluiting bij een bestaande voorziening (NS-station) checken of extra reizigers problemen opleveren ten aanzien van deze eis.
De verblijfsruimte heeft een zichtrelatie met het perron, zoveel mogelijk transparant.	Als dit niet mogelijk is, dan informatie verschaffen over actuele vertrek- en aankomsttijden van het openbaar vervoer.
Voldoende informatie over de dienstregeling.	Goed verlicht en belicht.
De verblijfsruimte heeft in ieder geval de volgende additionele voorzieningen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Toiletten;</li> <li>• Telefoon.</li> </ul>	De toiletten kunnen eventueel 'gedeeld' worden met overige additionele voorzieningen (wegrestaurant).
Voor de verblijfsruimte kunnen de volgende additionele voorzieningen worden overwogen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stedelijk (of regionaal) informatiepunt (eventueel mogelijkheid tot maken van reserveringen van kaartjes en hotelkamers)</li> <li>• Stadsdistributie (artikelen kopen in het centrum, afhalen in het transferium).</li> <li>• Verkooppunten dranken en eetwaren, kranten en tijdschriften, etcetera.</li> <li>• Fietsverhuur.</li> <li>• Boodschappenservice: 's ochtends boodschappen bestellen, 's avonds afhalen.</li> </ul>	Dit zijn additionele voorzieningen die al naar gelang het gebruik, ligging, omvang en functie van het Transferium geplaatst kunnen worden. Er moet wel voor worden gewaakt dat hierdoor geen extra autoverkeer wordt gegeneerd.
Er moet informatie zijn over het gebruik van het transferium.	Informatie over kaartsoorten, kosten en openingstijden.

Verblijfsruimte op transferium 't Schouw/A44



### 5.3.5 In- en uitstappen openbaar vervoer

De perrons van het openbaar vervoer dienen zodanig te zijn ingericht dat het in- en uitstappen zo snel en comfortabel mogelijk kan plaatsvinden



Tabel 5.5: Richtlijnen en toelichting perrons

RICHTLIJNEN	TOELICHTING
Voor iedere hoofdbestemming een perronzijde.	
Bij voorkeur vaste vertrek- en aankomstperrons.	
Goede verlichting.	
Een aparte wachtruimte op de perrons, indien de perrons niet direct aan de verblijfsruimte liggen.	
Perrons zijn overkapt en bieden bescherming tegen de wind.	
Bij gescheiden perrons op NS-stations zijn de perrons bij voorkeur met elkaar verbonden door middel van bruggen of tunnels en waar mogelijk voorzien van roltrappen.	Roltrappen vooral afhankelijk van het aantal gebruikers.

Inrichting van perron op transferium



# 6 Uitwerking financieel plan

Er dient een sluitende regeling te worden getroffen voor de financiering en exploitatie van het transferium. In dit hoofdstuk worden de financiële aspecten die verbonden zijn met de realisatie en bedrijfsvoering van een transferium in kaart gebracht. Aandacht wordt besteed aan de volgende drie punten:

1. De kosten waarmee rekening moet worden gehouden, de mate waarin deze kunnen variëren en de beïnvloedingsfactoren.
2. De wijze waarop de kosten kunnen worden gedekt door baten.
3. Een voorbeeld van een exploitatieberekening.

## 6.1 Kosten

De kosten van een transferium zijn verdeeld in kosten voor de realisatie (investeringskosten) en kosten tijdens het gebruik (exploitatiekosten).

### 6.1.1 Investeringskosten

De investeringskosten zullen sterk variëren per transferium en worden met name bepaald door de grootte van het transferium en de locatie. Daarnaast is het gewenste voorzieningenniveau en de mate waarin kan worden aangesloten bij reeds bestaande voorzieningen van invloed. Dit kan bijvoorbeeld een bestaand parkeerterrein of een bestaande stationshal zijn.

De investeringskosten vallen globaal uiteen in:

1. Grondverwerving
2. Ontsluiting
3. (Gebouwde) parkeervoorziening inclusief verblijfsruimte

#### Grondverwerving

Vanzelfsprekend zullen de kosten van de grondverwerving afhangen van de locatie. Bij een bestemmingstransferium in de stedelijke invloedssfeer gelden er meestal hoge grondprijzen. In veel gevallen zal een transferiumlocatie ook een aantrekkelijke locatie vormen voor de vestiging van andere activiteiten, omdat deze locatie per definitie

goed bereikbaar is per weg en openbaar vervoer of dit in potentie is.

Het bestemmingsplan van het gebied speelt hierbij een belangrijke rol omdat hiermee door de betrokken overheden sturing kan worden gegeven aan de toekomstige bestemming. Daarnaast is het van belang dat slagvaardig kan worden onderhandeld. Tijdig inzicht in de financiële mogelijkheden is dan ook noodzakelijk.

#### Ontsluiting

In veel gevallen is de ontsluiting een grote kostenpost. Omdat wordt aangesloten op het bestaande (in veel gevallen zwaar belaste) wegennet dient de ontsluiting zodanig te worden aangepast dat er geen ongewenste effecten (congestie en verkeersonveiligheid) optreden voor het overige verkeer. Tevens moet een gebruiker het transferium op vlotte wijze kunnen bereiken en verlaten. Infrastructurele maatregelen zijn hierdoor vaak noodzakelijk. Gedacht kan worden aan de reconstructie van een kruispunt of verbindingsweg of het aanpassen van een verkeersregelininstallatie.

Andere kosten voor de ontsluiting worden bijvoorbeeld veroorzaakt door de noodzaak van doorstromingsmaatregelen voor weggebonden openbaar vervoer. Gedacht kan worden aan de aanleg van busbanen en/of prioritering bij een met verkeerslichten geregeld kruispunt.

Een derde kostenpost binnen de ontsluiting zijn kosten voor aanvullende verkeersmaatregelen:

- Aanpassen van de bewegwijzering.
- Circulatiemaatregelen om sluipverkeer te ontmoedigen.
- Verkeersveiligheidsmaatregelen.

#### (Gebouwde) Parkeervoorziening inclusief verblijfsruimte

Afhankelijk van de omgeving en met name de prijs van de grond is er sprake van een gebouwde voorziening of een parkeerterrein op maaiveld. De kosten voor een parkeerplaats kunnen hierdoor uiteenlopen van circa. f 3.000,— bij onverharde parkeerterreinen op maaiveld tot meer dan f 30.000,— bij een gebouwde voorziening. Hierbij is



ook de aankleding van het transferium van belang. Een transferium moet in eerste instantie functioneel en sober zijn. Een aantrekkelijke vormgeving en inpassing in de omgeving zijn uiteraard gewenst, maar mogen niet ten koste gaan van de rentabiliteit. Kostenverhogende eisen moeten dan ook in principe zoveel mogelijk door de eisende partij worden betaald.

## 6.1.2 Exploitatiekosten

De kosten voor de exploitatie bestaan uit:

- Kosten personeel (in verband met service en sociale veiligheid zeer belangrijk).
- Kosten nutsvoorzieningen.
- Beheer en onderhoud voorzieningen (kleine reparaties, preventief onderhoud, schoonmaken). Naast de parkeervoorziening zelf gaat het hierbij vaak ook om de groenvoorzieningen, bordjes en de haltevoorzieningen van het openbaar vervoer.
- Communicatie en marketing.

De hoogte van de exploitatiekosten zijn met name afhankelijk van:

- De omvang van het transferium waarvan het beheer en onderhoud een bepaald percentage bedraagt.
- Het voorzieningenniveau van het transferium.
- Bewaking.
- Ritfrequentie en haltevoorzieningen openbaar vervoer.
- Additionele voorzieningen.
- Aankleding van het transferium. Naast hogere investeringen dient ook rekening gehouden te worden met mogelijk hogere kosten voor beheer en onderhoud.

## 6.1.3 Exploitatierisico's

De financiering van een transferium brengt een bepaald financieel risico met zich mee. Dit is met name het gevolg van de onzekerheid over het daadwerkelijke gebruik en de vraag wat een aanvaardbare prijsstelling is voor het gebruik van een transferium. Dit risico kan als normaal commercieel risico worden bestempeld. Er is echter nog een aantal specifieke risico's die samenhangen met de prijs-tijd-

kwaliteit verhouding van de (concurrerende) alternatieven:

- Kostenverhouding tussen reizen met eigen auto en openbaar vervoer: benzineprijzen, tarieven openbaar vervoer, parkeertarieven.
- Reistijdverhouding tussen auto openbaar vervoer door bijvoorbeeld verbetering van het wegennet, aanleg busbanen of verandering van het aantal parkeerplaatsen in een bepaald gebied.
- Kwaliteitsverhouding tussen auto en openbaar vervoer. Deze is vooral afhankelijk van investeringen in kwaliteit (nieuw materieel) van de vervoersbedrijven.

Het is van belang dat de betrokken partijen deze risico's beperken door duidelijke afspraken te maken over onder meer het door de lokale overheid te voeren flankerend beleid. Bijvoorbeeld over toekomstige overige parkeervoorzieningen en bijbehorende tarieven en over de kwaliteit van het openbaar vervoer in de toekomst.

## 6.2 Baten

Op basis van de huidige ervaringen met transferia is het niet waarschijnlijk dat de totale kosten van een transferium gedekt kunnen worden door baten afkomstig van parkeertarieven. Met name bij transferia met een herkomstfunctie zal dit het geval zijn.

Aanvulling vanuit algemene (publieke) middelen is echter aanvaardbaar doordat er maatschappelijke baten zijn die niet in geld zijn uit te drukken, zoals:

- Bijdrage aan verminderen congestie.
- Vermindering milieubelasting (lucht, water bodem).
- Verhoging aantrekkelijkheid binnensteden en bepaalde gebieden.
- Minder energieverbruik.
- Verhoging verkeersveiligheid.
- Bijdrage aan samenhangend pakket van maatregelen om de automobiliteit te beperken (bijvoorbeeld rekeningrijden).

Bij de beslissing om al dan niet een transferium te realiseren, kan de verhouding tussen deze kwalitatieve baten en de nettokosten (totale kosten transferium minus de directe financiële baten)



vergeleken worden met de verhouding van andere maatregelen die een bijdrage kunnen leveren aan het bereiken van de doelstellingen van de betreffende overheid (verbetering van het openbaar vervoer, extra weginfrastructuur, etcetera).

Voor elk transferium dient echter wel een sluitende regeling te worden getroffen voor de financiering en exploitatie. Voor de baten van een transferium zijn er vijf potentiële bronnen:

1. Parkeertarieven
2. Begroting/bijdragen overheden
3. Inkomsten uit additionele voorzieningen
4. Particuliere gelden (PPS-contractie)
5. Parkeerfondsen/bereikbaarheidsfondsen

### 6.2.1 Parkeertarieven

Het is niet mogelijk om een indicatie te geven voor de te hanteren tarieven. Deze zijn in hoge mate afhankelijk van de lokale omstandigheden en de functie en doelgroep(en) van het transferium. Wel kunnen de volgende aanbevelingen worden gedaan:

- Bij transferia met een bestemmingsfunctie moet het tarief van de gehele verplaatsing in ieder geval lager zijn dan de kosten van de verplaatsing met de auto naar de bestemming, inclusief de parkeerkosten bij gemiddelde verblijfsduur.
- Bij transferia met een herkomstfunctie moet het parkeertarief voor transferanten lager zijn dan dat van de directe omgeving. Voor niet-transferanten moet het parkeertarief hoger zijn om oneigenlijk gebruik te voorkomen.
- Voor een marktgerichte benadering is het aan te raden om tarieven net na de opening van het transferium laag te houden en pas bij toenemende vraag te verhogen. Door het lage aanvangstarief is er een lage drempel om gebruik te maken van een transferium, waardoor potentiële transferanten kunnen kennismaken met het fenomeen transferium.
- Het kan aantrekkelijk zijn om verschillende kaartsoorten te introduceren die veelvuldig gebruik van het transferium aantrekkelijk maken door het financiële voordeel en toename van het gebruiksgemak. Naast maand- en jaarabonnementen is het bijvoorbeeld mogelijk een combikaart aan te bieden waarmee de

transferant gratis vervoer krijgt voor zijn medepassagiers.

### 6.2.2 Begroting/bijdragen overheden

Overheden kunnen in hun begroting bijdragen opnemen voor investeringen in en voor het beheer en onderhoud van een transferium.

#### Rijksbijdrage

Voor de huidige pilotprojecten is nog een regeling van kracht, waarbij het Rijk bijdraagt in kosten voor de aanleg van de parkeervoorziening en het transferiumgebouw. Voor de realisatie van nieuwe transferia is deze regeling niet meer van kracht. Een nieuwe regeling is in ontwerp, maar kan nog enige jaren op zich laten wachten. Tot die tijd is financiering van de kant van het Rijk alleen mogelijk via de reguliere weg voor infrastructurele projecten. Meestal zal dit zijn in de vorm van een GDU (gebundelde doeluitkering). De verdeling van de GDU is in handen van een regio of provincie en wordt in veel gevallen doorgesluisd naar de gemeenten.

#### Provinciale gelden

Gelden ten behoeve van de exploitatie van openbaar vervoer worden door de provincies toegewezen als de betrokken gemeente niet zelf verantwoordelijk is voor de exploitatie van het openbaar vervoer.

#### Gemeente

Van een eventuele opname van een bijdrage in de begroting van een gemeente zal vanzelfsprekend alleen sprake zijn als de invloedssfeer van het transferium grotendeels binnen de gemeentegrenzen valt, bijvoorbeeld door de ontlasting van een binnenstad. Hiervan zal met name sprake zijn bij een transferium met een bestemmingsfunctie.

#### Stadsprovincies/regio's

Hiervoor is reeds kort de GDU-uitkering besproken.

### 6.2.3 Additionele voorzieningen

Er kunnen inkomsten ontleend worden aan de vestiging van additionele voorzieningen in het transferium (eetgelegenheid, fietsenverhuur, kiosken).



Dit kan in de vorm van:

- Aanlegvergoeding
- Pacht
- Grondverkoop
- Een bijdrage voor onderhoud van gezamenlijke voorzieningen (bijvoorbeeld verlichting)

Er is sprake van indirecte inkomsten als de beheerder van dergelijke additionele voorzieningen ook beheerder is van (een gedeelte van) het transferium.

## 6.2.4 Particuliere gelden

Een mogelijkheid om particuliere gelden voor een transferium aan te wenden, is bedrijven te interesseren die belang hebben bij de realisatie van een transferium (verbetering van hun bereikbaarheid). Een voorbeeld hiervan is een bijdrage van grote congres- en evenementencentra in de aanlegkosten van een transferium, zoals de bijdrage uit het bereikbaarheidsfonds Jaarbeurs voor transferium Westraven in Utrecht. Naast een directe financiële bijdrage in de aanlegkosten kunnen ook contracten worden afgesloten met een bedrijf voor het reserveren van een aantal parkeerplaatsen op het transferium. Dit kunnen zowel parkeerplaatsen voor bezoekers als voor werknemers zijn.

Om de benodigde financiële middelen te genereren, 'normale' exploitatierisico's af te dekken en/of meer marktwerking te creëren, kunnen particulieren (parkeerbedrijven) geïnteresseerd worden om risicodragend te investeren in een transferium in een PPS-constructie (publiek-private samenwerking). Voor toepassing van een PPS-constructie bij een transferium zijn in hoofdlijnen een aantal mogelijkheden denkbaar:

### PPS-constructies:

*Particulier is mede-investeerder en is vervolgens eigenaar:*

Een particulier draagt, eventueel voor een symbolisch bedrag, bij aan de investeringskosten van het transferium. Vervolgens zal deze particuliere partij het transferium exploiteren waarbij de inkomsten direct naar deze partij terugvloeien. De particuliere partij is eigenaar van het transferium.

*Particulier is mede-investeerder en is vervolgens exploitant voor een bepaalde Periode:*

Een particulier betaalt mee in de financieringskosten van het transferium. Vervolgens zal deze particuliere partij het transferium exploiteren, waarbij de inkomsten direct naar deze partij terugvloeien. Zowel de overheid als de particuliere partij zijn eigenaar van het transferium.

*Transferium wordt aan particulier verhuurd om te exploiteren:*

De overheid, meestal de gemeente, is eigenaar van het transferium en verhuurt deze aan een exploitant. In eerste instantie kan geen of een lage huur gevraagd worden, die stijgt naarmate het exploitatieresultaat groeit.

### Mogelijke voordelen van financiering en/of exploitatie door particulieren

- Het beheer en exploitatie van parkeervoorzieningen valt in veel gevallen niet onder de kerntaken van de overheid.
- Door inbreng van particuliere geldstromen kan meer worden geïnvesteerd, waardoor bepaalde technieken haalbaar zijn die de aantrekkelijkheid van een transferium verhogen.
- Meer mogelijkheden voor personele bezetting (service en bewaking) door flexibelere inzet van personen.
- Er zijn meer mogelijkheden voor een marktgerichte benadering bij commerciële partijen.

Wel moet worden beseft dat er vaak tegengestelde belangen zijn: de particuliere partij heeft vanzelfsprekend commerciële belangen, terwijl de overheid tot doel heeft zoveel mogelijk overstappers op het openbaar vervoer te bereiken. Hierover moeten goede afspraken worden gemaakt.

### Aanbevelingen/Aandachtspunten bij PPS-constructie

- Het aantal commerciële partners dient beperkt te zijn.
- Maak langdurige afspraken over flankerend beleid of in ieder geval afspraken over aanpassing van de overeenkomst mocht dit beleid wijzigen.



## 6.2.5 Parkeerfondsen/bereikbaarheidsfondsen

In sommige gevallen zijn er binnen bepaalde regio's of steden zogeheten parkeerfondsen of bereikbaarheidsfondsen. Uit deze fondsen kan men een bijdrage verkrijgen als de ingevoerde maatregel duidelijk een positieve bijdrage levert aan de parkeersituatie of bereikbaarheid van een bepaald gebied of voorziening.

## 6.3 Voorbeeld exploitatieberekening

In deze paragraaf is een voorbeeld opgenomen van een hypothetische (globale) exploitatieberekening met als doel inzicht te verschaffen in de factoren die hierin een rol spelen.

Uitgangspunten:

- Een bestemmingstransferium met 500 parkeerplaatsen.
- Doordeeweeks is de bezettingsgraad circa 80%, in het weekend 40%.
- De voorzieningen voor de ontsluiting van het transferium worden gedekt door een GDU-subsidie van de provincie.
- Men verwacht dat de maatschappelijke baten van het transferium zodanig hoog zijn (vermindering congestie, verbetering leefbaarheid binnenstad) dat de gemeentelijke overheid een bedrag van f 10.000.000,— in zijn begroting opneemt voor de financiering van het transferium.

KOSTEN	BEDRAG IN GULDENS
Afschrijving en onderhoud	
Transferium over 10.000.000:	
• Afschrijving en rente 10%	1.000.000
• Onderhoud: 5%	500.000
Dagelijks beheer:	
• Personeelskosten	150.000
• Diverse lasten	200.000
Totaal	1.850.000

BATEN	BEDRAG IN GULDENS
Parkeeropbrengsten	
• 400 auto's x 250 dgn x f 7,50,—	750.000
• 200 auto's x 100 dgn x f 7,50,—	150.000
Particuliere gelden	50.000
Totaal	950.000

Dit voorbeeld van een exploitatieberekening laat zien dat het niet waarschijnlijk is dat de exploitatie van een transferium op bedrijfseconomische grondslag dekkend is. Doordat er echter maatschappelijke baten zijn die moeilijk in geld zijn uit te drukken (zie paragraaf 6.2), kan dit toch aanvaardbaar zijn. Het is daarom van belang dat een vergelijking wordt gemaakt met de kosten van andere maatregelen en hun maatschappelijke baten. Van de belangenbehartiger voor deze maatschappelijke baten (de overheden) kan dan eventueel een bijdrage worden gevraagd.



# 7 Marketing- en communicatieplan

Het transferiumconcept is nieuw. Daarom moeten de uitgangspunten en voordelen gecommuniceerd worden naar diverse doelgroepen. Omdat het gebruik van transferia een keuzealternatief is voor de automobilist, is er sprake van gedragsbeïnvloeding. Om die keuze bij potentiële gebruikers onder de aandacht te brengen en bewust en afweegbaar te kunnen maken, is meer nodig dan communicatie alleen.

Een transferium is dus ook een nieuw product. Om dit goed in de markt te zetten, is het nodig de ontwikkeling van het transferium te integreren in een marketingplan. Het communicatieplan kan pas tot stand komen als er een goed marketingplan is opgesteld. Dit hoofdstuk geeft daarom inzicht in de opzet van een marketingplan.

Voor het helder en structureel opzetten van een marketingplan voor een transferium, is het van belang de volgende twaalf stappen te doorlopen:

## 1. Kenmerken van de markt in kaart brengen

Er moet een goed beeld zijn van vraag en aanbod van collectieve vervoersdiensten in een bepaalde regio. Op basis hiervan kan een inschatting worden gemaakt van de sterke punten van het transferium en hun waarde voor bepaalde doelgroepen.

## 2. Kenmerken van de doelgroepen in kaart brengen

Op basis van de verkenning van de markt kunnen doelgroepen worden benoemd waarvoor het transferium een aantrekkelijk alternatief vormt. In het geval van een bestemmingstransferium is dit bijvoorbeeld woon-werkverkeer uit de omliggende gemeenten met als bestemming het centrum van de stad.

## 3. Formuleren doelstellingen marketingplan

De doelstellingen komen ten eerste voort uit de rijks/gemeentelijke verkeers- en vervoersdoelstellingen. Deze hebben betrekking op het terugdringen van het autogebruik om de leefbaarheid en bereikbaarheid van drukke gebieden te verbeteren. Andere doelstellingen hebben onder meer betrekking op de exploitatie, het gebruik en de tevredenheid.

4. Markt- en doelgroepositionering vaststellen (op basis van punten 1 en 2)

### a. Marktpositionering:

Selecteer de voor het transferium specifieke marktkenmerken. Deze kunnen bijvoorbeeld betrekking hebben op de bereikbaarheid van de binnenstad, het parkeertarief in de binnenstad, verkeersstromen naar de binnenstad, de herkomst van het woon-werkverkeer, belangrijke congestiebronnen, het reisgedrag van recreatieve bezoekers, etcetera.

### b. Doelgroepositionering:

Benoem alle doelgroepen en geef een prioritering aan. Bepaal vervolgens op welke doelgroepen het marketingplan zich met name gaat richten. Voorbeelden van doelgroepen zijn woon-werkverkeer, zakelijke bezoekers, recreatieve bezoekers en sociale (familie/vrienden) bezoekers.

## 5. Bepalen basis marketingplan

Bij dit onderdeel worden de hoofdsporen van het marketingplan bepaald. Die kunnen bestaan uit een algemene strategie voor alle segmenten en een beperkt aantal gerichte deelstrategieën voor de qua volume belangrijkste specifieke segmenten. Bij de algemene strategie kan worden bepaald of en in hoeverre er een accent op een bepaald segment wordt gelegd.

## 6. Vaststellen marktstrategie (op basis van stap 4a en 5)

De marktstrategie kan de volgende onderdelen omvatten:

### a. Marktontwikkeling in plaats van het bedienen van de bestaande markt:

Voor veel mensen is een transferium een onbekend product. De markt hiervoor moet nog ontwikkeld worden. Een uitgekende marktintroductie en actiemarketing zijn hiervoor cruciaal.

### b. Locatiegebonden marketing:

Gebied bepalen waarin de acties worden uitgevoerd.



*c. Boodschap:*

Bepalen van (confronterende) boodschap. Ook het moment van confrontatie moet worden bepaald.

*d. Vaste klantenbenadering:*

Voor een efficiënte marktwerking zijn grootverbruikers van essentieel belang. De afname van abonnementen door bijvoorbeeld werkgevers werkt aan twee kanten door. Aan de ene kant worden de exploitatieresultaten positief beïnvloed, aan de andere kant is de werkgever een efficiënt distributiekanaal naar de werknemers.

*e. Intermediairs:*

Het is belangrijk de distributiekanaalen volop te benutten. Hiertoe worden intermediairs geselecteerd. Voorbeelden van zakelijke intermediairs zijn bedrijven, Kamers van Koophandel en vakbonden. Voorbeelden van recreatieve intermediairs zijn winkeliers, VVV's en musea.

*f. Partnerkeuze:*

Wanneer er in de buurt van het te bouwen transferium een grote publiekstrekker is, kan deze als intermediaire marketingpartner zinvol zijn. Samenwerking kan voor beide partijen lonen.

## 7. Bepalen marketingstrategie

De marketingstrategie omvat negen sporen. Hieronder worden ze kort toegelicht.

*a. Bewustwording:*

Het transferium dient voorafgaand aan de opening, bekend te zijn bij het grote publiek. De doelgroepen dienen geïnformeerd te worden over het bestaan van het transferium, de functie ervan en de diensten. Het is belangrijk dat mensen geïnteresseerd raken in kennismaking met het product.

*b. Marktintroductie:*

Het introductieprogramma dient bij alle doelgroepen gericht te zijn op het stimuleren van een daadwerkelijke kennismaking met het transferium.

De marktintroductie kan als volgt zijn opgebouwd:

- Openingsweek ondersteund door een volledig programma, gericht op het zoveel mogelijk bekendheid geven aan het transferium.
- Openingsactie.
- Doelgroepgerichte sampling.

*c. Permanente aanwezigheid van promotionele uitingen:*

Op deze manier wordt de automobilist herhaaldelijk geconfronteerd met de boodschap.

*d. Actiemarketing:*

Hierbij kan gedacht worden aan special offers, arrangementenontwikkeling, toolkitactie, heavy-users voordelen, frequente (herhalings)acties en acties in samenwerking met eventuele partners.

*e. Ketenoptimalisatie:*

De vervoersketen moet optimaal zijn.

*f. Low pricing:*

Punten die hierbij aandacht verdienen zijn abonnementen (goedkoper dan 'losse' verkoop), prijsdifferentiatie, afhuren transferium (als delen veelvuldig niet worden gebruikt) en plaatsreservering.

*g. Ondersteuning:*

De marketingactiviteiten kunnen worden ondersteund door het houden van evenementen in het transferium, free publicity en naamgeving.

*h. Below the line:*

Below the line activiteiten dienen ter ondersteuning. De resultaten ervan zijn niet direct aanwijsbaar.

*i. Monitoring:*

Periodieke metingen zijn nodig om inzicht te krijgen in de bezoekersaantallen, het bezoekersprofiel en de effectiviteit van de marketingacties. Monitoring is de basis voor aanscherping en bijsturing.

## 8. Communicatiestrategie

Marketingcommunicatie, publiciteit en PR zijn belangrijke onderdelen van de marketingaanpak. Binnen het communicatietraject zijn diverse sporen te onderscheiden:

- *bewustwording;*  
(bij grote publiek, doelgroepen en zakelijke partners);
- *marketingcommunicatie;*  
Aandachtspunten voor de marketingcommunicatiestrategie zijn o.a. het zoveel mogelijk opnemen van push- and pull elementen, doelgroepspecifieke uitingen en gebruik Unique Selling Points.



Aandachtspunten voor het communicatieconcept zijn o.a.:

- de toonzetting (smart gedrag),
  - de inhoud van de boodschap verpakken in breder hoofddoel (b.v. evenementbezoek) i.p.v. rechtstreeks richten op transferiumgebruik en
  - niet de objectieve voordelen communiceren, maar verpakken in voor het individu interessante issues.
- *free publicity.*  
In aanvulling op “betaalde”publiciteit kunnen speciaal voor het bevorderen van publiciteit via de media activiteiten (planmatig) worden ontwikkeld (o.a. persbericht, artikel, interview)

Bij de aanpak van de communicatie rond projecten moeten in het algemeen de volgende stappen doorlopen worden:

- *Stap 1: Analyseren van de projectomgeving*  
In deze stap gaat het erom inzicht te krijgen in de omgeving waarbinnen het project speelt (betrokken partijen, actoren en hoe hun relatie tot het project is).
- *Stap 2: Bepalen van doelstellingen en strategie*  
Communicatiedoelstellingen leggen vast wat je per partij met communicatie nastreeft met betrekking tot verandering van kennis, houding en gedrag. In de strategie wordt vervolgens beschreven langs welke weg je die doelstellingen wilt bereiken. In essentie geeft de communicatiestrategie antwoord op vragen als: Wie communiceert? Waarover? Met welke middelen? In welke stijl? Met wie? Op welk moment?
- *Stap 3: Organiseren van de communicatie.*  
Organisatie is het scheppen van voorwaarden opdat de doelstellingen volgens de gekozen strategie kunnen worden gehaald. In deze stap draait het o.m. om effectieve en heldere verdeling van taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden tussen betrokkenen, de communicatiestijl, de orchestratie van effectieve en efficiënte communicatiemiddelen/-kanalen.
- *Stap 4: Realisatie van de communicatie.*  
Dit is het feitelijk realiseren van het

communicatieproces, te herleiden tot het klassieke model:

- productie van het communicatiemodel/-kanaal (bedenken boodschap en technische uitvoering);
- distributie van het middel (zenden);
- ontvangst en reactie van de ontvanger (verwerking en terugkoppeling).

### 9. Naamgeving

De naamgeving moet zo concreet mogelijk zijn en als het even kan een concurrerende en wervende uitstraling hebben. De naam moet zoveel mogelijk verwijzen naar het werkelijke aanbod dat de automobilist wordt gedaan (transferium als kwaliteitsoverstappunt). Daarbij is het belangrijk dat de naam van het overstappunt ook de term “transferium” bevat. De naamgeving moet goed te combineren zijn met een directe verwijzing en bewegwijzering. De naamgeving moet daarom ook eenduidig zijn en zoveel mogelijk geografische herkenbaarheid bevatten.

### 10. Samenstellen operationeel plan

Het operationele plan wordt voor een langere periode (bijvoorbeeld twee jaar) vastgesteld. Onderdelen van het operationele plan zijn de actie, het doel van de actie/fase (introductie/opening/free publicity/vervolg), de boodschap, toonzetting, vorm waarin de actie wordt uitgevoerd en een indicatie van de kosten.

### 11. Budgettering

Voor de acties en de middelen uit het operationele plan wordt een begroting opgesteld.

### 12. Marketingmanagement

Voor de opening van het transferium moet een projectleider worden aangewezen die verantwoordelijk is voor de uitvoering van het marketingplan. Na de opening dienen de taken van de projectleider over te worden gedragen aan de exploitant of aan een daarvoor aangestelde commercieel manager. Belangrijke taken van deze persoon moeten worden vastgesteld.



# 8 Evaluatieplan

## Doel evaluatie

Uit de ervaringen met de pilotprojecten blijkt dat met de realisatie van transferia veel kosten en inspanningen zijn gemoeid. Voor de direct betrokkenen is het dan ook belangrijk om te weten of deze kosten en inspanningen de moeite waard zijn geweest. Dit is mede afhankelijk van de doelstelling van de realisatie van het transferium en in hoeverre die wordt bereikt. Het helder vastleggen van het te bereiken doel is daarbij van groot belang. Transferia hebben in het algemeen tot doel het verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid van bepaalde gebieden en een reductie van het totaal aantal afgelegde autokilometers.

## Werkwijze

Om de effecten op de bovengenoemde aspecten te kunnen meten, is een evaluatie nodig. Deze evaluatie dient uit een voor- en nameting te bestaan. Voorafgaand aan de realisatie van een transferium dient een voormeting plaats te vinden. Deze voormeting, ook wel nulmeting genoemd, geeft inzicht in de situatie zoals deze is zonder transferium. Met behulp van een meting na de ingebruikname kunnen vervolgens de effecten van het transferium worden bepaald. Een nameting kan op verschillende momenten plaatsvinden.

## Onderzoeksvragen

Belangrijke vragen die kunnen worden gesteld bij de evaluatie van een transferium zijn:

- *Wat is het gebruik?*

Om te bepalen hoeveel reizigers daadwerkelijk gebruik maken van het transferium worden tellingen uitgevoerd.

- *Wat zijn de mobiliteits- en bereikbaarheids-effecten?*

Transferiumverplaatsingen resulteren in een reductie van het aantal autokilometers: het mobiliteitseffect. Daardoor kan de doorstroming op het hoofdwegennet verbeteren: het bereikbaarheidseffect. Effecten op de leefbaarheid, zoals vermindering van luchtverontreiniging, geluidshinder en verkeersonveiligheid, kunnen worden afgeleid van het mobiliteitseffect.

- *Treden er ongewenste effecten op?*

Een transferium kan naast substitutie van

autoverplaatsingen ook extra verplaatsingen genereren. Men kan het transferium als opstapplaats benutten voor verplaatsingen die men voorheen volledig met het openbaar vervoer maakte.

- *Hoe functioneert het transferium?*

Bij de evaluatie moet onder meer door bevraging bij de gebruikers worden nagegaan in hoeverre de criteria wat betreft het gewenste kwaliteits- en prijsniveau worden gehaald. Hieruit kan niet alleen worden afgeleid of het transferium verbetering behoeft, maar ook of de criteria voldoende aansluiten bij de praktijk.

## Onderzoeksitems

De bovenstaande onderzoeksvragen kunnen worden vertaald naar een vijftal onderzoeksitems:

- *Module 1, Meting gebruik*

Hierbij wordt onderzocht hoeveel reizigers gebruik maken van het transferium.

- *Module 2, Functioneren transferium*

Hierbij wordt gebruikers gevraagd naar het functioneren van het transferium.

- *Module 3, Van auto naar openbaar*

Hierbij wordt de substitutie van autoverplaatsingen door transferiumverplaatsingen vastgesteld.

- *Module 4, Wijziging openbaarvervoer-verplaatsingen*

Hierbij wordt de substitutie van openbaarvervoerplaatsingen naar transferiumverplaatsingen onderzocht.

- *Module 5, Flankerend beleid*

Hierbij wordt de invloed van het parkeerbeleid in de omgeving van het transferium nagegaan. Dit is vooral van belang voor transferia met een belangrijke bestemmingsfunctie.

Rekening houdend met de verschillende typen transferia, die elk hun eigen aanpak vragen en met mogelijke verschillen in de onderzoekeprioritering en -budgettering, kan een kernpakket voor de evaluatie worden samengesteld dat minimaal moet worden uitgevoerd. Omdat de effecten afhankelijk zijn van de omvang en de functie van het transferium, zijn niet voor alle typen transferia dezelfde modules van belang. Dit is weergegeven in tabel 8.1.



Tabel 8.1: Evaluatiemethoden naar functie en omvang transferium

Overwegend Herkomst	1	2	3	4	
Overwegend Bestemming	1	2	3	4	5
<b>Kernpakket:</b>					
1. Meting gebruik					
2. Functionering					
3. Van auto naar openbaar vervoer					
4. Wijziging openbaarvervoerverplaatsingen					
5. Flankerend beleid					

In bijlage 2 is voor elk onderzoeksitem aangegeven welke onderzoeksmethode gebruikt kan worden om te evalueren.



# Bijlage 1 Criteria toetsing locatie

In deze bijlage zijn de globale criteria voor de toetsing van de locatie, zoals vermeld in paragraaf 3.2, vertaald naar meer concrete criteria. Per criterium is

aangegeven hoe deze varieert afhankelijk van de functie. Daarnaast geeft deze bijlage een indruk van de fluctuaties als gevolg van de doelgroep.

## Ad 1. Afstand tot de weg

	<i>HERKOMSTFUNCTIE</i>	<i>WEIDEFUNCTIE</i>	<i>BESTEMMINGSFUNCTIE</i>
Meest logische (auto)route tussen herkomst- en bestemmingsgebied(en).	Aan stedelijke hoofdweg, richting bestemming.	Langs auto(snel)weg richting bestemming.	Aan de rand van de stads-agglomeratie (bestemming) of langs invalsweg van het te ontlasten gebied.
De locatie moet op korte afstand liggen van de meest logische autoroute.	Bereikbaar via lokale hoofdwegen max. 2 à 3 minuten extra reistijd.	Direct aan de auto(snel)weg, zo mogelijk met eigen aansluiting, max. 1 à 2 minuten extra per autoreistijd per auto.	Direct aan de auto(snel)weg, zo mogelijk met eigen aansluiting of direct aan invalsweg. Max 1 à 2 minuten extra reistijd per auto.
Vlotte doorstroming richting transferium.	Niet in doorgaans moeilijk bereikbare binnensteden.	Vóór knelpunten in het hoofdwegennet.	Voor knelpunten van stedelijk agglomeraties of druk bezochte gebieden.
De locatie mag niet resulteren in toenemend gebruik van de auto als vervoersmiddel door de huidige OV-reizigers.	Geen locaties die vanuit het herkomstgebied ook goed te bereiken zijn met OV; spitsfrequentie 3.	Geen locaties waar het grootste deel van de te bedienen herkomst-bediene HB-stemming-relaties ook volledig per OV kunnen worden bediend: frequentie > 2.	Geen locaties waar het grootste deel van de te bedienen herkomst-bediene HB-stemming-relaties ook volledig per OV kunnen worden bediend: frequentie > 2.

## Ad 2. Kwaliteit openbaar vervoer

	<i>HERKOMSTFUNCTIE</i>	<i>WEIDEFUNCTIE</i>	<i>BESTEMMINGSFUNCTIE</i>
De reistijd (van deur tot deur) via een transferium moet in redelijke verhouding staan met die van een autoverplaatsing.	VF-waarde* van de gecombineerde verplaatsing < 1,50.	VF-waarde* van de gecombineerde verplaatsing < 1,50.	VF-waarde* van de gecombineerde verplaatsing < 1,25.
De (mogelijke) frequentie van het openbaar vervoer dient zodanig te zijn dat deze het gebruik van het transferium stimuleert en is afgestemd op de doelgroepen.	Minimaal 4 x per uur in de spits en 2 x per uur buiten de spits.	Minimaal 4 x per uur in de spits en 2 x per uur buiten de spits.	In de spits minimaal elke 10 minuten naar de overheersende bestemming. Buiten de spits afhankelijk van motief.
De bestemmingen moeten vanaf het transferium met zo weinig mogelijk overstappen worden bediend.	Hooguit twee keer overstappen (indien afstand tot bestemming > 100 km.).	Hooguit een keer overstappen.	Overstap ongewenst.
Het openbaar vervoer moet voldoende capaciteit hebben.	Gegarandeerde zitplaats.	Gegarandeerde zitplaats.	Voor tenminste tweederde van de transferanten zitplaats.

\* VF-waarde is de verhouding tussen de reistijd via het transferium en de reistijd met de auto, waarbij rekening wordt gehouden met vertraging auto door congestie.



### Ad 3. Ruimtelijke inpassing

	<i>HERKOMSTFUNCTIE</i>	<i>WEIDEFUNCTIE</i>	<i>BESTEMMINGSFUNCTIE</i>
Er is voldoende ruimte om een minimale hoeveelheid parkeerplaatsen te situeren	Minimaal 100 parkeerplaatsen.	Minimaal 250 parkeerplaatsen.	Minimaal 500 parkeerplaatsen.
Op de toeleidende wegen naar het transferium ontstaat geen onaanvaardbare hinder (verkeersveiligheid, geluidhinder).	Route naar transferium niet door woonwijken.	Transferium zo dicht mogelijk bij de auto(snel)weg.	Transferium zo dicht mogelijk bij de auto(snel)weg of invalsweg.



## Bijlage 2 Leidraad voor het evaluatieplan

ONDERZOEKSITEM	GROOTHEDEN	ONDERZOEKSMETHODE	ANALYSE (RESULTATEN EN METHODEN)
1. Gebruik transferium	Aantal transferanten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kaartverkoop indien dit afzonderlijk is geregeld.</li> <li>• OV-tellingen voor en na transferium en referentietelling (op vergelijkbare lijnen).</li> <li>• OV-tellingen tussen transferium en bestemming of tellen instappers (bij een overzichtelijk transferium).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemiddeld aantal transferanten per dag, zo mogelijk inclusief uurverdeling.</li> <li>• Verschillen met referentielijnen toetsen (t-toets):</li> <li>• Afname voor transferium = indicatie oneigenlijk gebruik.</li> <li>• Toename na transferium = indicatie gebruik.</li> </ul>
	Gebruik parkeer- en stallings-faciliteiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Registratie parkeerders/stallers naar bestemming (en volgende vervoerwijze): steekproef bij uitgangen.</li> <li>• Tellen aantal geparkeerde voertuigen/gestalde (brom)fietsen en de parkeer- en stallingscapaciteit.</li> <li>• Parkeerduurmeting (auto's).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verdeling parkeerders/stallers naar bestemming en vervoerwijzen.</li> <li>• Gemiddelde bezettingsgraad.</li> <li>• Verdeling parkeerders/stallers naar aankomsttijd en verblijfsduur (motiefgroepen).</li> </ul>
2. Functioneren transferium	Kenmerken transferanten	<p>Vragen aan instappers/reizigers (d.m.v. uit te reiken –enen eventueel tegen beloning in te leveren enquête):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Herkomst en bestemming</li> <li>• Reismotief</li> <li>• Reisfrequentie</li> </ul> <p>Voor- en natransport</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Herkomst en bestemming.</li> <li>• Reismotief.</li> <li>• Reisfrequentie.</li> <li>• Voor- en natransport.</li> <li>• Motivatie gebruik: snelheid, kosten, comfort (nader uit te werken).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verdeling transferiumgebruikers naar herkomst en bestemming.</li> <li>• Verdeling transferiumgebruikers naar motief.</li> <li>• Verplaatsingsfrequentie uit te splitsen naar herkomst, bestemming en voortransport (combineren met 'voormalig reisgedrag').</li> <li>• Verdeling transferiumgebruikers naar: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wijze van voortransport.</li> <li>• Wijze van natransport.</li> </ul> </li> <li>• Kwaliteitsaspecten transferium/openbaar vervoer versus auto/parkeren.</li> </ul>
	Gebruiks-waardering transferium	<p>Enquêtevragen aan transferanten over de kwaliteit van het transferium en de transferiumverplaatsing:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bereikbaarheid/toegankelijkheid van het transferium (per modaliteit).</li> <li>• Capaciteit en kwaliteit van de parkeer- en stallingsvoorzieningen.</li> <li>• Sociale veiligheid in het transferium.</li> <li>• Comfort transferium (beschutting, informatie, koffie-, boodschappendienst).</li> <li>• Totale reisduur transferiumverplaatsing (van deur tot deur).</li> <li>• Aantal overstappers openbaar vervoer.</li> <li>• Capaciteit en comfort openbaar vervoer.</li> <li>• Frequentie en betrouwbaarheid openbaar vervoer.</li> <li>• Prijs transferiumverplaatsing: hoger of lager dan autoverplaatsing.</li> </ul>	<p>Frequentieverdelingsstabellen per item, uitgesplitst naar leeftijd, geslacht, reismotief, voortransport, voormalig reisgedrag, herkomst en bestemming.</p>



ONDERZOEKSITEM	GROOTHEDEN	ONDERZOEKSMETHODE	ANALYSE (RESULTATEN EN METHODEN)
3. Van auto naar openbaar vervoer	Substitutie autoverplaatsingen door transferium-verplaatsingen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Intensiteitstellingen tussen transferium en bestemming &amp; referentietellingen op vergelijkbare locaties.</li> <li>• Intensiteitstellingen tussen herkomst en transferium &amp; referentietellingen op vergelijkbare locaties.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verschillen met referentietellingen statistisch toetsen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Afname = indicatie gewenste mobiliteitseffect.</li> </ul> </li> <li>• Verschillen met referentietellingen statistisch toetsen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Toename = indicatie negatieve mobiliteitseffecten.</li> </ul> </li> </ul>
4. Wijzigingen openbaar-vervoerverplaatsingen	Voormalig reisgedrag transferanten	<p>Retrospectieve enquêtevragen aan transferanten over voormalige vervoerwijzen en frequentie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Auto.</li> <li>• Meerijden, openbaar vervoer of fiets.</li> <li>• Niet.</li> <li>• N.v.t.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Berekenen kilometerreductie per dag en jaar.</li> <li>• Combineren met herkomst, bestemming en huidig reisgedrag.</li> <li>• Berekenen toename autokilometers.</li> <li>• Berekenen toename autokilometers.</li> <li>• Nieuwe verplaatsing.</li> </ul>
4. Wijzigingen openbaar vervoer verplaatsingen	Voormalig reisgedrag transferanten	<p>Retrospectieve enquêtevragen aan transferanten over voormalige vervoerwijzen en frequentie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Auto;</li> <li>• Meerijden, openbaar vervoer of fiets;</li> <li>• Niet;</li> <li>• N.v.t.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Berekenen kilometerreductie per dag en jaar</li> <li>• Combineren met herkomst, bestemming en huidig reisgedrag</li> <li>• Berekenen toename autokilometers</li> <li>• Berekenen toename autokilometers</li> <li>• Nieuwe verplaatsing</li> </ul>
5. Flankerend beleid	Invloed overig beleid op transferium	<p>Desk Research &amp; Iresearch &amp; interviews betrokkenen (retrospectief);</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Parkeerbeleid;</li> <li>• Doorstromingsmaatregelen openbaar vervoer;</li> <li>• Carpoolvoorzieningen;</li> <li>• P+R voorzieningen;</li> <li>• Parkeerbeleid.</li> <li>• Doorstromingsmaatregelen openbaar vervoer.</li> <li>• Carpoolvoorzieningen.</li> <li>• P+R –voorzieningen.</li> <li>• (Bedrijfs)vervoerplannen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Overzicht van maatregelen die het transferiumgebruik positief dan wel negatief kunnen beïnvloeden.</li> </ul>



# Bijlage 3 Checklist overeenkomsten

De volgende items dienen (indien van toepassing) te worden opgenomen in een overeenkomst voor de realisatie van een transferium en het beheer gedurende een bepaalde periode. Per item is globaal aangegeven wat moet worden vastgelegd en wat eventueel er aan toegevoegd kan worden. Deze lijst moet worden gezien als een checklist met aandachtspunten en niet als een standaard overeenkomst. De lokale omstandigheden zullen uiteindelijk bepalend zijn voor de inhoud van de overeenkomst.

## 1. Noemen relevante beleidsstukken

Het gaat hier om rapportages/publicaties van beleidsstukken die als basis hebben gediend voor de planvorming. Eventuele wijzigingen moeten dus wel binnen deze filosofie passen. Voorbeelden van relevante beleidsstukken:

- Gemeentelijke mobiliteitsplannen
- Regionale verkeers- en vervoerplannen
- Parkeernota's

## 2. Vastleggen doel van de overeenkomst

Meestal is het doel het vastleggen van wederzijdse financiële en uitvoeringsverplichtingen ten aanzien van de realisatie van het transferium.

## 3. Algemene bepalingen

- Benoemen transferium op locatie x als 'het project'.
- Vastleggen tijdsduur samenwerking.
- Eventueel vastleggen dat partijen voor het einde van deze periode overleg voeren omtrent voortzetting van de samenwerking en de overeenkomst waarin deze verdergaande samenwerking wordt geregeld.

## 4. Bestuurlijk en ambtelijk overleg/bestuurlijke organisatie en projectstructuur:

- Vastleggen dat partijen een bestuurlijk overleg vormen.
- Vastleggen wanneer er bestuurlijk overleg plaatsvindt: aantal keer per jaar of bijvoorbeeld op voorstel van een der partijen.
- Vastleggen vertegenwoordiging van elke partij in bestuurlijk overleg/projectgroep.

- Vastleggen wie de voorzitter van het overleg/de projectgroep levert.
- Vastleggen wat de taak is van het overleg/de projectgroep.

## 5. Projectrealisatie/aanleg

- Wie is verantwoordelijk voor de feitelijke aanleg?
- Opnemen: de gemeente zal de staat vrijwaren voor mogelijke aanspraken van derden voortvloeiende uit de realisatie van het transferium.
- Vaststellen wat het bedrag is voor de realisatie van het transferium.
- Vaststellen wat de verschillende bijdragen zijn van eventuele medefinancierders met eventueel een betalingsregeling (fasering).
- Wie is verantwoordelijk voor overschrijding van de totale kosten?
- Opnemen: het transferium zal worden ingericht en vormgegeven op basis van het programma van eisen van de projectgroep Transferia en/of een aanvullend programma van eisen vastgelegd in rapport x van bureau y. Het transferium heeft ... plaatsen met een eventuele uitbreiding naar ... plaatsen.

## 6. Exploitatie en beheer van het project

- Wie is verantwoordelijk voor het feitelijk en het financieel beheer?
- Is de beheerder gerechtigd om (in overleg) het beheer en exploitatie onder te brengen bij derden?
- Richtlijnen voor administratie van het financiële beheer.
- De beheerder zal voorzieningen in goede en functionele staat houden.
- Toepassing huisstijl vastleggen.
- Het gebruik van het transferium voor potentiële gebruikers moet gegarandeerd zijn, behoudens uitzonderlijke incidentele gevallen (maximaal .. keer per jaar).

## 7. Collectief vervoer t.b.v. het transferium

- Vastleggen wie zorg draagt voor een speciaal op het transferium gerichte openbaarvervoervoorziening gedurende de looptijd van de overeenkomst.
- Bij de bediening van het transferium door het



openbaar vervoer is voorzien in een frequentie van .. maal per uur in de spitsuren een bus naar en van .....

### 8. Parkeren en flankerend beleid

- Vastleggen parkeerbeleid gemeente, dit dient als uitgangspunt: bv. het tarief voor binnenstadsparkeren is minimaal 2x zo hoog als het tarief voor het transferium.
- Eventueel bepalingen opnemen ten aanzien van het flexibele gebruik van de parkeervoorziening.
- Er moeten tijdens werkdagen minimaal .. plaatsen beschikbaar zijn voor transferanten.
- Er kunnen uitzonderingen zijn op bovengenoemde regel. Er moet vastgelegd worden dat dan naar een alternatief wordt gezocht.
- Eventueel opnemen bepalingen over goedkopere tarieven voor week- en maandkaarten en dat er een tarief wordt vastgesteld met een 'wervend' karakter.

### 9. Marketing- en communicatieplan

- Vastleggen dat er een marketing- en communicatieplan wordt opgesteld en dat dit ook gebruikt zal worden.
- Wie draagt de kosten voor het opstellen van dit plan?
- Welke kosten voor de communicatie vallen onder de realisatiekosten en welke onder de exploitatiekosten?

### 10. Evaluatie

- Vastleggen welke partij initiatief neemt tot een evaluatie naar de inzet van push- en pullmaatregelen en de reactie van de transferiumgebruiker hierop.
- Vastleggen welke partij evaluatie financiert.
- Vastleggen wanneer een evaluatie wordt gehouden en volgens welke richtlijnen dit gebeurt.

### 11. Toepasselijk recht/bevoegde rechter

- Op de overeenkomst is het Nederlandse recht van toepassing.
- Vastleggen hoe geschillen kenbaar gemaakt kunnen worden.
- Vastleggen wie geschillen beslecht.

### Raamwerk

Het raamwerk kan als volgt worden samengesteld:

#### 1) Voorstellen van de ondergetekenden

- 1 De desbetreffende gemeente
- 2 Het ministerie van Verkeer en Waterstaat
- 3 Eventueel particuliere partijen

#### 2) De uitgangspunten (in aanmerking nemende dat)

- 1 Vigerend rijksbeleid (SVV II ( NVVP)
- 2 Lokaal beleid ten aanzien van parkeren
- 3 Daadwerkelijke uitvoering
- 4 (eventueel: pilotstatus)

#### 3) De artikelen

- 1 Definities en algemene bepalingen
- 2 Organisatie en overlegstructuur
- 3 Projectrealisatie
- 4 Exploitatie en beheer
- 5 Collectief vervoer
- 6 Parkeren: gemeentelijk flankerend beleid`
- 7 Marketing- en communicatieplan
- 8 Monitoring en evaluatie
- 9 Slotbepalingen



## COLOFON



### **Uitgave**

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Bouwdienst Rijkswaterstaat

### **Projectleider Transferia**

Piet Riemens  
Postbus 20.000  
3502LA Utrecht  
tel. 030-2857782

### **Tekst en redactie**

ARCADIS Heidemij Advies  
Jan Mulder

### **Eindredactie en informatie**

Werkgroep Communicatie Transferia  
Ben Wildenberg  
tel. 055-5776252  
fax 055-5776299  
e-mail: b.l.j.wildenberg@bwd.rws.minvenw.nl

### **Fotografie**

H. Straub, IJsselstein  
P. Honhof  
Meetkundige Dienst Rijkswaterstaat  
Bouwdienst Rijkswaterstaat  
*Mainvisual omslag:*  
Rijkswaterstaat, Meetkundige Dienst, afdeling Multimedia

### **Vormgeving en lay-out**

Reprografisch Centrum Westervoort





## TransFerium

Deze 'handreiking voorbereiding en realisatie' voor transferia bevat richtlijnen voor zowel het totstandkomingsproces van projecten als voor de technische invulling van het transferiumconcept. De handreiking is dan ook bedoeld voor allen die bij de voorbereiding en realisatie van transferia betrokken zijn. Maar ook voor degenen die zich willen oriënteren op de vorm en inhoud van het transferiumconcept.

