

Evaluatie Transferia (module I)

Eindrapport

Datum 11 november 2000
Kenmerk AVV024.012

MuConsult B.V.
Postbus 2054
3800 CB Amersfoort
Tel. 033 – 465 50 54
Fax 033 – 461 40 21
E-mail INFO@MUCONSULT.NL
Internet WWW.MUCONSULT.NL

Inhoudsopgave

| | |
|---|-----------|
| Samenvatting | I |
| 1. Inleiding | 1 |
| 1.1 Historisch perspectief | 1 |
| 1.2 Beleidskader | 1 |
| 1.3 Doel- en vraagstelling | 3 |
| 1.4 Gebruikte databronnen | 4 |
| 1.5 Leeswijzer | 7 |
| 2. Meten en verklaren succes transferia | 9 |
| 2.1 Kenmerken en voorzieningen transferia en P+ R-terreinen | 10 |
| 2.2 Waardering kenmerken en voorzieningen | 13 |
| 2.3 Effecten op het reisgedrag | 14 |
| 2.4 Externe factoren | 16 |
| 2.5 (Een verklaring voor) de bijdrage aan beleidsdoelstellingen | 16 |
| 2.6 Kosten en baten | 17 |
| 2.7 Tot slot | 18 |
| 3. Gebruik transferia en P+ R-terreinen | 19 |
| 3.1 Ontwikkeling gebruik | 19 |
| 3.2 Beschrijving gebruikers | 21 |
| 3.3 Niet-gebruikers | 36 |
| 3.4 Samenvattende opmerkingen | 37 |
| 4. Waardering transferia en P+ R-terreinen | 41 |
| 4.1 Locatiekenmerken | 41 |
| 4.2 OV-voorzieningen | 47 |
| 4.3 Kwaliteitskenmerken | 52 |
| 4.4 Samenvattende opmerkingen | 60 |
| 5. Bijdrage aan beleidsdoelstellingen | 63 |
| 5.1 Berekening bijdrage | 63 |
| 5.2 Verklaring verschillen | 67 |
| 6. Conclusies en aanbevelingen | 71 |
| 6.1 Het gebruik | 71 |
| 6.2 De waardering | 72 |
| 6.3 De bijdrage | 73 |
| 6.4 Aanbevelingen | 74 |

Literatuurlijst

Bijlagen

A. Selectie P + R-terreinen

B. Vragenlijst transferia

C. Vragenlijst P + R-terreinen

D. Respons enquête

E. Observatieformulier

Samenvatting

Eén van de strategische lijnen gericht op verbetering van de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid van met name stedelijke agglomeraties waarop in de jaren '80 is ingezet, is het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer, al dan niet in combinatie met de auto. In het SVV-II wordt het concept *Transferium* geïntroduceerd om de overstap van auto op openbaar vervoer te verbeteren. Het concept vloeit voort uit de gedachte dat bestaande P+R-terreinen onvoldoende kwaliteiten bezitten om de automobilist ertoe te bewegen een deel van zijn/haar verplaatsing met het openbaar vervoer af te gaan leggen. Dit stelt eisen aan:

- ▶ De bereikbaarheid van transferia (strategische ligging en goede bewegwijzering);
- ▶ De beschikbaarheid (voldoende parkeerplaatsen);
- ▶ Het voorzieningenniveau (adequate OV-verbindingen en –frequenties, en korte looproutes); en
- ▶ Het gebruiksgemak en de verblijfskwaliteit (extra aanbod van winkels, voorzieningen en diensten, veiligheid en dergelijke).

In 1995 is het eerste transferium ten noordoosten van Groningen (Noorddijk) in gebruik genomen. Sindsdien zijn op diverse plaatsen in Nederland transferia geopend.

Doel- en vraagstelling

Nu een aantal transferia is gerealiseerd, is de vraag in hoeverre deze transferia ook daadwerkelijk bijdragen aan de oplossing c.q. beperking van de in het SVV-II benoemde bereikbaarheids-, leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen. Daartoe heeft de Adviesdienst Verkeer en Vervoer het onderzoekstraject *Project Evaluatie Landelijke Pilot Transferia* opgezet dat uit drie modules bestaat. Dit rapport doet verslag van de uitkomsten van de eerste module, dat tot doel had:

- ▶ *De effectiviteit ofwel mate van succes van transferia vast te stellen, alsmede de redenen voor dat succes, gezien vanuit optiek van reizigers en in het licht van de doelstellingen zoals vastgelegd in het SVV-II en concept-NVVP;*
- ▶ *Een goede basis te geven voor verdere uitwerking van de tweede en derde module van de evaluatie.*

Om bovenstaande doelen te realiseren is tijdens het onderzoek een zevental stappen doorlopen met elk hun eigen vragen, te weten:

- I. Hoe kan de mate van succes van transferia gemeten en verklaard worden?
- II. In welke mate wordt gebruik gemaakt van transferia? Daarbij gaat het om de aantallen gebruikers en, voor zover mogelijk, niet-gebruikers, hun achtergronden, doelstellingen en motieven, alsmede het oneigenlijk gebruik.
- III. Hoe waarderen de diverse doelgroepen de kwaliteiten van transferia, met daarbij een onderscheid naar de verschillende voorzieningen?
- IV. Wat zijn de effecten van transferia op de mobiliteit, uit te drukken in een reductie van de autokilometrage en/of de parkeerdruk als gevolg van een verandering van de vervoerwijzekeuze en een generatie van nieuwe verplaatsingen?
- V. Wat is de bijdrage van transferia aan de doelstellingen van het SVV-II en het concept-NVVP, onder meer uit te drukken in de gevolgen voor bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid? En wat is de relatie tussen de diverse kenmerken van transferia en de bijdrage aan die doelstellingen?
- VI. Wat is de effectiviteit van transferia in relatie tot de investeringskosten?
- VII. Is het concept transferium als succesvol te beoordelen, en waarom?

De eerste vraag betreft een onderzoeksverantwoording en laten we binnen deze samenvatting van de resultaten van de evaluatie verder buiten beschouwing. Belangrijk is nog wel te melden dat de effecten die met de afzonderlijke transferia bereikt worden, niet alleen onderling worden vergeleken, maar tevens worden afgezet tegen de effecten die met P+ R-terreinen op vergelijkbare locaties bereikt worden.

Gebruikte databronnen

Bij de beantwoording van de hiervoor geformuleerde vragen is gebruik gemaakt van een verscheidenheid aan informatiebronnen, te weten:

- ▶ Bestaande literatuur transferia en P+ R-terreinen. Resultaten uit eerdere studies zijn met name gebruikt om de uitkomsten van deze evaluatie aan te vullen en in een breder perspectief te plaatsen.
- ▶ Gebruikscijfers transferia en P+ R-terreinen verkregen via de Bouwdienst Rijkswaterstaat en de gemeenten Rotterdam, Groningen en Utrecht.
- ▶ Enquête onder gebruikers transferia en P+ R-terreinen. Op doordeweekse dagen zijn aan 1.477 gebruikers van transferia en 1.500 gebruikers van P+ R-terreinen enquêtes uitgereikt, waarvan er respectievelijk 321 en 250 zijn geretourneerd. Vanwege het voor sommige locaties lage aantal respondenten is een aantal locaties bij de bespreking van de resultaten samengevoegd.
- ▶ Ruimtelijke observatie transferia en P+ R-terreinen, hetgeen heeft geresulteerd in een uniforme registratie van de op de locaties aanwezige voorzieningen.
- ▶ Bestaande literatuur niet-gebruikers, met name een studie naar de reacties van weggebruikers op de invoering van Rekeningrijden.

In het vervolg van deze samenvatting vatten we de resultaten met betrekking tot de vragen II t/m VII kort samen. Achtereenvolgens gaan we daarbij in op het gebruik van transferia en onderzochte P+ R-terreinen, de waardering van de gebruikers voor deze overstappunten, en de bijdrage van deze overstappunten aan beleidsdoelstellingen.

Het gebruik (vraag II)

Het gebruik van transferia en de onderzochte P+ R-terreinen varieert sterk per locatie. Transferia die relatief gezien intensief gebruikt worden zijn de transferia in Groningen, Amsterdam en Hoorn. Dit zijn transferia die al langer operationeel zijn of waarbij het om een voormalig P+ R-terrein gaat, hetgeen een bevestiging vormt voor het algemene beeld dat er enige tijd moet verstrijken voordat mensen hun gedrag aanpassen aan de nieuwe situatie. In een aantal gevallen wordt dit gewenningseffect versterkt door het feit dat het betreffende transferium op het moment van evaluatie nog niet is voltooid en/of aan de openstelling nog maar beperkt ruchtbaarheid is gegeven.

De gebruikers

De gebruikers van transferia verschillen sterk van de gebruikers van de onderzochte P+ R-terreinen. Zo maken meer mannen en jongeren gebruik van de transferia, wonen zij vaker nog alleen of samen met een partner, ligt hun opleidingsniveau gemiddeld genomen iets hoger, en zijn zij vaker (nog) werkzaam, hetgeen zich vertaalt in een hoger gemiddeld bruto gezinsinkomen. Verder zijn de auto's waarin gebruikers van transferia rijden gemiddeld genomen nieuwer en duurder dan de auto's van gebruikers van de onderzochte P+ R-terreinen, en gaat het hierbij relatief vaak om lease-auto's.

Opvallend daarbij zijn ook de grote verschillen tussen vergelijkbare transferia en P+ R-

terreinen; het gebruikersprofiel van deze overstappunten verschilt substantieel. Uitzondering zijn de overstappunten in Groningen, maar hier hanteert de gemeente sinds enige tijd een uniform P+ R/Citybus-beleid voor zowel transferium als P+ R-terrein, hetgeen mede heeft geleid tot een substantiële toename van het gebruik van het transferium Groningen Noorddijk.

Hun reis

De gebruikers van transferia komen veelal uit de wijde omgeving. Voor de onderzochte P+ R-terreinen geldt hetzelfde, met uitzondering van de P+ R-terreinen in Rotterdam. Veelal reizen de gebruikers door naar het centrum of een buitenwijk van de 'bestemmingsgemeente' van het overstappunt. Uitzonderingen zijn hier het transferium Amsterdam ArenA en de P+ R-terreinen Rotterdam Alexander, Rotterdam St. Franciscus en Utrecht Galgenwaard, waarvan veel bestemmingsparkeerders gebruik maken.

Het merendeel van de gebruikers arriveert tijdens de ochtendspits bij het overstappunt (uitzonderingen zijn Groningen Noorddijk en de P+ R-terreinen in Rotterdam). Hoe zij vanaf dit punt verder reizen varieert sterk per locatie. Wel ligt het aandeel van het openbaar vervoer voor transferia hoger dan voor de onderzochte P+ R-terreinen, hetgeen deels verklaard wordt door het hoge aandeel bestemmingsparkeerders op de P+ R-terreinen in Rotterdam en Utrecht.

Onder gebruikers van transferia bevinden zich meer vaste gebruikers dan onder gebruikers van de onderzochte P+ R-terreinen. Uitzondering hierop is het transferium Groningen Noorddijk, waar ook veel automobilisten incidenteel gebruik van maken. Dit zal deels samenhangen met het hoge aandeel winkelend publiek onder de gebruikers van dit transferium. Voor de overige transferia is woon-werk verreweg het belangrijkste motief. Hetzelfde geldt voor de onderzochte P+ R-terreinen, met uitzondering van de P+ R-terreinen in Rotterdam.

Hun motief voor gebruik van het overstappunt

Het overgrote deel van de gebruikers van zowel transferia als de onderzochte P+ R-terreinen maakt altijd of meestal gebruik van dit overstappunt, doet dit al langer dan een jaar, en heeft geen alternatief voorhanden. De helft van de gebruikers zou zonder dit overstappunt de gehele reis met de auto hebben gemaakt, en een zesde met het openbaar vervoer.

Belangrijke redenen om op de overstappunten te parkeren zijn de beperkte parkeergelegenheid en het hoge parkeertarief bij de bestemming. Verder noemen vooral gebruikers van transferia het omzeilen van files als motief. Daarmee verschillen de motieven voor het gebruik van transferia en onderzochte P+ R-terreinen niet van de motieven die in eerdere onderzoeken zijn gevonden.

Een groot deel van de gebruikers is via bekenden op de hoogte geraakt van het bestaan van het overstappunt. Daarmee wordt deze wijze van kennismaking vaker genoemd dan meer actieve vormen van promotie als publicaties in de media en informatieborden langs de toevoerwegen. Voor een benadering van potentiële gebruikers van overstappunten langs deze wegen, lijkt gebruik gemaakt te kunnen worden van bevindingen uit een eerder onderzoek naar de gedragsreacties van spitsrijders op de invoering van Rekeningrijden. De groep potentiële transferanten uit dat onderzoek blijkt op enkele

punten namelijk sterke overeenkomsten te vertonen met de huidige spitsgebruikers van transferia, maar vooral van de onderzochte P+ R-terreinen.

De waardering (vraag III)

De huidige gebruikers hechten vooral belang aan een goede beveiliging van de overstappunten, en dan vooral gebruikers die beschikken over de duurdere auto's. Dit geldt voor transferia in sterkere mate dan voor de onderzochte P+ R-terreinen, waarbij overigens aangetekend dient te worden dat de sociale veiligheid en de veiligheid van de auto op het eerste type overstappunt in de ogen van gebruikers beter is. Daarmee bevestigt dit onderzoek bevindingen uit eerdere onderzoeken met betrekking tot het belang dat door potentiële gebruikers aan veiligheid gehecht wordt.

Naast bewaking is ook de kwaliteit van het aansluitende openbaar vervoer een belangrijk kwaliteitsaspect. Het gaat daarbij zowel om snelheid, frequentie als comfort. Met uitzondering van comfort, is de helft van de gebruikers van de overstappunten te spreken over deze kwaliteitsaspecten. Wel is daarbij sprake van duidelijke verschillen tussen de overstappunten. Met name Groningen Noorddijk, de Amsterdam ArenA en Utrecht Galgenwaard vallen wat dit betreft in positieve zin op. Ook andere aspecten die met de kwaliteit van het openbaar vervoer samenhangen, te weten de informatievoorziening en de wachtruimte, worden door gebruikers van belang geacht, en de meeste overstappunten scoren op deze aspecten redelijk tot goed.

Alle transferia en de meeste P+ R-terreinen die zijn onderzocht, scoren goed waar het gaat om zaken als bereikbaarheid, beschikbaarheid en kwaliteit van parkeerplaatsen en het gehanteerde parkeertarief. Eerder onderzoek heeft uitgewezen dat dit noodzakelijke voorwaarden zijn voor het welslagen van een overstappunt. Opvallend daarbij is dat met uitzondering van de gebruikers van de overstappunten in de grote steden Amsterdam en Rotterdam, gebruikers weinig belang hechten aan het overdekt zijn van de parkeerplaatsen. Wel willen een deel van de gebruikers graag droog van en naar de OV-halte kunnen lopen en op het aansluitende openbaar vervoer kunnen wachten.

Tenslotte scoren de meeste overstappunten die zijn onderzocht redelijk tot slecht waar het gaat om de beschikbaarheid van aanvullende voorzieningen als een telefoon, een brievenbus, een geldautomaat, winkels (uitzondering zijn hier de P+ R-terreinen in Rotterdam) of horecagelegenheden. De meeste gebruikers hechten echter ook weinig waarde aan de aanwezigheid van deze voorzieningen. Een mogelijke verklaring zou kunnen zijn dat zij bij voorkeur zo weinig mogelijk tijd op het overstappunt doorbrengen en daardoor nauwelijks tijd hebben om van de verschillende vormen van dienstverlening gebruik te maken. Dit beeld wordt bevestigd door eerdere onderzoeken op dit terrein, waaruit blijkt dat aanvullende voorzieningen maar in zeer beperkte mate zullen bijdragen aan het gebruik van overstappunten.

De bijdrage aan beleidsdoelstellingen (vragen IV t/m VII)

Tot dusver wijzen de effecten die met de openstelling van transferia bereikt zijn, niet op een onverdeeld succes van het concept Transferia. Het gebruik, en daarmee de reductie in het aantal autokilometers, blijft in veel gevallen achter bij de verwachtingen. Daardoor zal de bijdrage van de meeste transferia aan zaken als bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid tot op heden minder zijn dan gehoopt.

Toch zijn er ook lichtpuntjes waarneembaar. Met name de transferia Groningen Noorddijk, Hoorn en de Amsterdam ArenA, transferia die al langere tijd operationeel zijn, worden relatief intensief gebruikt, hetgeen resulteert in een betere bereikbaarheid van en een verminderde parkeerdruk in de betreffende gemeenten. Hetzelfde geldt voor het transferium Renesse dat bij mooi weer in de zomermaanden intensief wordt gebruikt, waardoor in de periode 1996-1999 de parkeerdruk in de kern en langs de kust met respectievelijk 22% en 36% is afgenomen.

Ook steken de effecten van een aantal transferia op de reductie van de autokilometrage, en daarmee op de leefbaarheid en, in mindere mate, verkeersveiligheid, positief af tegen de effecten die met vergelijkbare P+R-terreinen gerealiseerd worden. In zijn algemeenheid valt de bijdrage van overstappunten die nabij de herkomstlocaties van gebruikers liggen (Hoorn en Zaltbommel) aan deze doelstellingen in positieve zin op. Verder scoren de transferia Groningen Noorddijk, Utrecht Westraven, Leiden 't Schouw, Ridderkerk en Arnhem Gelredome op dit punt beter dan vergelijkbare P+R-terreinen (Groningen Sontweg, Utrecht Galgenwaard en Rotterdam St. Franciscus).

Alleen het transferium Amsterdam ArenA springt er op dit punt negatief uit, omdat de openstelling van dit transferium tot een toename van het aantal autokilometers lijkt te hebben geleid. Weliswaar legt een groot deel van de gebruikers niet langer de gehele reis met de auto af, maar de besparing van het aantal autokilometers door deze groep gebruikers weegt niet op tegen de toename van het aantal afgelegde autokilometers door gebruikers die voor de openstelling de reis geheel met het openbaar vervoer of in het geheel niet maakten. Verder dient hierbij nog wel te worden opgemerkt dat de openstelling van dit transferium gepaard is gegaan met een verbetering van de bereikbaarheid van en een vermindering van de parkeerdruk in Amsterdam.

1. Inleiding

1.1 Historisch perspectief

Al in de eerste helft van de vorige eeuw was het mobiliteitsvraagstuk, waaronder de verkeersdrukte en parkeerdruk in binnensteden, een bron van zorg en werd er stevig gediscussieerd over mogelijke oplossingen. In zijn proefschrift *Verkeersvraagstukken voor de groote stad*, dat in 1932 (!) verscheen, propageert dr. Bernard Mees de voordelen van ketenmobiliteit, met name voor verplaatsingen naar en vanuit binnensteden. Hij schrijft:

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

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

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

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

Ook het aanbieden van extra voorzieningen en diensten, om zo het parkeren op bepaalde locaties aantrekkelijk te maken, is geen idee van recente datum. Mees schrijft hierover: *“Zoo’n garage is uiteraard een duur gebouw; toch moet de opbrengst niet gehaald worden uit hoge stalgeden, omdat het publiek in dat geval naar verder gelegen garages zal gaan, die op minder hoge lasten zitten. Veeleer zullen de verdiensten moeten komen door ‘service’, het onderhoud en reviseeren van auto’s van z.g. all-day parkers. Naar mijn meening zal dit zeer zeker in een behoefte voorzien.”*

1.2 Beleidskader

Het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer, al dan niet in combinatie met de auto, is ook één van de strategische lijnen waarop in de jaren '80 is ingezet om de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid te verbeteren. Het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II, deel a), dat in 1988 verscheen, schrijft hier onder andere over:

“Automobilisten moeten meer mogelijkheden krijgen de reis per auto te onderbreken en per openbaar vervoer verder te gaan. Op termijn dienen daarvoor rond de grote stadsgewesten uitwisselingspunten, transferia, te komen. Daar kunnen automobilisten de rijksweg verlaten en hun auto stallen in parkeertorens die als het ware “bovenop” een knooppunt van openbaar vervoer staan. Bij voorkeur daar waar het stadsgewestelijk en nationale openbaar vervoer samenkomen. Via dit systeem worden steden ontlast van geparkeerde auto’s, ontstaat er meer capaciteit op het hoofdwegennet en wordt het openbaar vervoer-gebruik bevorderd. Om het gebruik te stimuleren kunnen in deze parkeertorens auto’s worden gekeurd en hersteld.”

Het concept *Transferium* vloeit voort uit de gedachte dat bestaande P+ R-terreinen onvoldoende kwaliteiten bezitten om de automobilist ertoe te bewegen een deel van zijn/haar verplaatsing met het openbaar vervoer af te gaan leggen. Als verbeteringen ten opzichte van P+ R-terreinen dienden transferia zodanig te worden ingericht dat de automobilist naadloos kon overstappen op het openbaar vervoer. Dit stelde onder meer eisen aan:

- ▶ De bereikbaarheid van transferia (strategische ligging en goede bewegwijzering);
- ▶ De beschikbaarheid (voldoende parkeerplaatsen);
- ▶ Het voorzieningenniveau (adequate OV-verbindingen en –frequenties, en korte looproutes); en
- ▶ Het gebruiksgemak en de verblijfskwaliteit (extra aanbod van winkels, voorzieningen en diensten, veiligheid en dergelijke).

Een ander belangrijk verschil tussen transferia en P+ R-terreinen is dat de locatie van P+ R-terreinen veelal een afgeleide is van de systeemopbouw van het openbaar vervoer (i.e., P+ R-terreinen bij bestaande OV-haltes), terwijl de locatie van transferia bepaald wordt vanuit de leefwereld van de automobilist. Met andere woorden, bij een P+ R-terrein wordt de automobilist geacht naar het openbaar vervoersysteem te komen, terwijl bij een transferium het openbaar vervoer naar het autosysteem dient te komen.

Het idee hierbij is dat deze nieuwe comfortabele overstappunten voor de veeleisende automobilist een bijdrage kunnen en moeten leveren aan de doelen van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II) inzake bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid. Concreet dienden met de realisatie van transferia de volgende doelen te worden nagestreefd:

- ▶ Transferia dienen bij te dragen aan de oplossing van de bereikbaarheidsproblematiek van grote stedelijke concentraties; derhalve moet een reductie van auto-intensiteit in de steden en congestiegebieden worden nagestreefd.
- ▶ Transferia dienen bij te dragen aan de vermindering van de door het verkeer veroorzaakte aantasting van het leefmilieu en van de verkeersonveiligheid; derhalve moet een reductie van het totale kilometrage worden nagestreefd.

Voor de uitwerking van het concept en beleid transferia is in april 1992 een projectgroep ingesteld, met vertegenwoordigers van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en Rijkswaterstaat. De projectgroep had als taak aan de hand van haalbaarheidsonderzoek 5 à 10 pilotlocaties voor transferia te selecteren en voor de regionale directies een handleiding beschikbaar te stellen ten behoeve van de realisatie van deze transferia. In 1995 is het eerste transferium ten noordoosten van Groningen

(Noorddijk) in gebruik genomen. Sindsdien zijn op diverse plaatsen transferia geopend. Tabel 1.1 geeft een overzicht van de transferia die tot nu toe zijn gerealiseerd. Merk overigens op dat een aantal transferia pas recentelijk is opengesteld, waardoor de evaluatie feitelijk te vroeg komt. Dit geldt met name voor de transferia Utrecht Westraven, Ridderkerk en Hoorn, omdat aan deze voorzieningen nog weinig ruchtbaarheid is gegeven (Utrecht Westraven en Ridderkerk) of omdat de bouw en inrichting van deze transferia ten tijde van de evaluatie nog niet is afgerond (Ridderkerk en Hoorn).

Tabel 1.1: Overzicht transferia, inclusief datum van ingebruikname en doel

| Transferium | Ingebruikname | Doel |
|-----------------------------------|---------------|--|
| Groningen-Noorddijk | April 1995 | Minder autoverkeer in het centrum van de stad Groningen |
| Amsterdam ArenA | Augustus 1996 | Betere bereikbaarheid en minder autoverkeer binnenstad Amsterdam |
| Renesse | Juli 1997 | Minder auto-overlast in natuur- en duingebied, betere bereikbaarheid van stranden en centrum Renesse |
| Arnhem Gelredome | Oktober 1998 | Minder autoverkeer in de binnenstad van Arnhem |
| Hoorn NS-station | November 1998 | Minder auto's op de A7 richting Amsterdam en in Amsterdam-centrum |
| Leiden 't Schouw A44 | Juni 1999 | Minder autoverkeer op A44 naar Den Haag en in centra Den Haag en Leiden |
| Ridderkerk, wallocatie Fast-ferry | November 1999 | Minder autoverkeer op invalswegen (A16, A15) en centrum Rotterdam |
| Utrecht Westraven | Mei 2000 | Minder auto's vanaf de A12 naar centrum Utrecht, verbetering leefbaarheid en bereikbaarheid binnenstad |

Bron: Web-pagina's Bouwdienst Rijkswaterstaat (www.minvenw.nl/rws/bwd/transferium)

1.3 Doel- en vraagstelling

Nu een aantal transferia is gerealiseerd, leeft de wens om te bezien of, en zo ja, in hoeverre deze transferia bijdragen aan de oplossing c.q. beperking van de in het SVV-II benoemde bereikbaarheids-, leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen. Daartoe heeft de Adviesdienst Verkeer en Vervoer het onderzoekstraject *Project Evaluatie Landelijke Pilot Transferia* opgezet. Het project is gesplitst in drie modules, te weten:

- Module I (SVV-toets), waarin de effectiviteit van transferia in het licht van zowel het SVV-II als het in voorbereiding zijnde Nationaal Verkeer- en Vervoer Plan (NVVP) worden onderzocht;
- Module II (systeemanalyse), waarin de opgedane kennis en ervaring uit de landelijke pilot Transferia voor partijen worden vastgelegd, die daar lessen uit kunnen trekken bij de opzet en start van nieuwe transferia of overstappunten;
- Module III (visievorming), waarin een brede visie wordt ontwikkeld op transferia en overstappunten.

Dit rapport doet verslag van de uitkomsten van de eerste module binnen het *Project Evaluatie Landelijke Pilot Transferia*. Modules II en III worden respectievelijk door de B&A-groep en door de AVV zelf uitgevoerd.

Het onderzoek dat in het kader van module I door MuConsult is uitgevoerd en waarvan hier verslag wordt gedaan, heeft tot doel om:

- ▶ *De effectiviteit ofwel mate van succes van transferia vast te stellen, alsmede de redenen voor dat succes, bezien vanuit optiek van reizigers en in het licht van de doelstellingen zoals vastgelegd in het SVV-II en concept-NVVP;*
- ▶ *Een goede basis te geven voor verdere uitwerking van de tweede en derde module van de evaluatie.*

Om bovenstaande doelen te realiseren is tijdens het onderzoek een zevental stappen doorlopen met elk hun eigen vragen, te weten:

- I. Hoe kan de mate van succes van transferia gemeten en verklaard worden?
- II. In welke mate wordt gebruik gemaakt van transferia? Daarbij gaat het om de aantallen gebruikers en, voor zover mogelijk, niet-gebruikers, hun achtergronden, doelstellingen en motieven, alsmede het oneigenlijk gebruik.
- III. Hoe waarden de diverse doelgroepen de kwaliteiten van transferia, met daarbij een onderscheid naar de verschillende voorzieningen?
- IV. Wat zijn de effecten van transferia op de mobiliteit, uit te drukken in een reductie van de autokilometragede en/of de parkeerdruk als gevolg van een verandering van de vervoerwijzekeuze en een generatie van nieuwe verplaatsingen?
- V. Wat is de bijdrage van transferia aan de doelstellingen van het SVV-II en het concept-NVVP, onder meer uit te drukken in de gevolgen voor bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid? En wat is de relatie tussen de diverse kenmerken van transferia en de bijdrage aan die doelstellingen?
- VI. Wat is de effectiviteit van transferia in relatie tot de investeringskosten?
- VII. Is het concept transferium als succesvol te beoordelen, en waarom?

De antwoorden die tijdens elke stap verkregen zijn, vormen niet alleen de basis voor vervolgstappen, maar zijn tevens bruikbaar voor het uitvoeren van de modules II (systeemanalyse) en III (ontwikkeling toekomstvisie op overstappunten en transferia).

Belangrijk element binnen de evaluatie van het concept *Transferium* is dat de effecten die met de afzonderlijke transferia bereikt worden, niet alleen onderling worden vergeleken, maar tevens worden afgezet tegen de effecten die met P+ R-terreinen op vergelijkbare locaties bereikt worden. Hiertoe is een selectie van vijf P+ R-terreinen bij het onderzoek betrokken, te weten: Rotterdam Alexander, Rotterdam St. Franciscus, Utrecht Galgenwaard, Groningen Sontweg en Zaltbommel. Door een zorgvuldige keuze van deze P+ R-terreinen is het mogelijk de effecten van een transferium met de effecten van een min of meer vergelijkbaar P+ R-terrein te vergelijken, zodat een inschatting wordt verkregen van de 'meerwaarde' van het concept *Transferium* (zie bijlage A voor een onderbouwing van de keuze van specifieke P+ R-terreinen). Merk daarbij op dat de geselecteerde P+ R-terreinen net als de transferia niet allemaal nabij NS-stations zijn gelegen, hetgeen kenmerkend is voor de klassiek gedefinieerde P+ R-plaatsen.

1.4 Gebruikte databronnen

Bij de beantwoording van de zeven in de vorige paragraaf geformuleerde vragen is gebruik gemaakt van een verscheidenheid aan informatiebronnen. In deze paragraaf gaan we kort op de verschillende informatiebronnen in.

Bestaande literatuur transferia en P+ R-terreinen

Voor een aantal transferia en P+ R-terreinen is eerder een evaluatiestudie uitgevoerd. Door verschillen in de gevolgde methodiek zijn de resultaten van deze studies echter onderling moeilijk vergelijkbaar en kunnen deze resultaten niet veralgemeeniseerd worden naar alle overstappunten of transferia. Binnen dit project worden de resultaten van eerdere studies vooral gebruikt om de uitkomsten van het project aan te vullen en in een breder perspectief te plaatsen.

Gebruikscijfers transferia en P+ R-terreinen

De Bouwdienst Rijkswaterstaat heeft gegevens verstrekt die de ontwikkeling in het gebruik van zes transferia schetsen. Via de gemeente Groningen is soortgelijke informatie verkregen met betrekking tot het gebruik van zowel het transferium Noorddijk als het P+ R-terrein Sontweg. Tenslotte heeft de gemeente Rotterdam informatie verstrekt met betrekking tot het gebruik van de P+ R-terreinen Rotterdam Alexander en Rotterdam St. Franciscus, en de gemeente Utrecht voor het P+ R-terrein Galgenwaard. Voor het P+ R-terrein in Zaltbommel ontbreekt deze informatie.

Enquête onder gebruikers transferia en P+ R-terreinen

De resultaten die in dit rapport worden beschreven, zijn voor een belangrijk deel gebaseerd op een grootschalig onderzoek onder gebruikers van transferia en P+ R-terreinen. Hiertoe zijn door medewerkers van Datadesk enquêtes uitgezet op alle acht transferia en vijf geselecteerde P+ R-terreinen, zowel door enquêtes uit te reiken als door enquêtes onder de ruitenwisser te steken (voor de gebruikte vragenlijsten verwijzen we naar bijlage B en C). Aangezien de focus van de evaluatie was de effecten van transferia op met name het woon-werkverkeer in kaart te brengen, werden de enquêtes op werkdagen uitgereikt; en wel gedurende één doordeweekse dag per locatie. In totaal zijn aan 1.477 gebruikers van transferia en 1.500 gebruikers van P+ R-terreinen enquêtes uitgereikt (zie tabel 1.2).

Tabel 1.2: Overzicht respons per transferium en P+ R-terrein

| Locatie | Datum | Uitgedeelde enquêtes | | | Ontvangen enquêtes | |
|-----------------------|--------------|----------------------|------------|------------|--------------------|---------|
| | | Planning | Realisatie | Percentage | Aantal | Respons |
| <i>Transferia</i> | | | | | | |
| Ridderkerk | Ma 26 juni | 75 | 12 | 16,0% | 6 | 50,0% |
| Leiden 't Schouw | Ma 26 juni | 105 | 65 | 61,9% | 15 | 23,1% |
| A'dam ArenA | Di 27 juni | 315 | 540 | 171,4% | 89 | 16,5% |
| Utrecht Westraven | Wo 28 juni | 300 | 25 | 8,3% | 5 | 20,0% |
| Groningen Noorddijk | Wo 28 juni | 240 | 100 | 41,7% | 28 | 28,0% |
| Hoorn Station NS | Do 29 juni | 555 | 555 | 100,0% | 145 | 26,1% |
| Arhem Gelredome | Do 29 juni | 75 | 50 | 66,7% | 16 | 32,0% |
| Renesse ¹ | Wo 5 juli | 885 | 130 | 14,7% | 17 | 13,1% |
| Totaal | | 2.550 | 1.477 | 57,9% | 316 | 21,7% |
| <i>P+ R-terreinen</i> | | | | | | |
| R'dam Franciscus | Ma 26 juni | 200 | 200 | 100,0% | 15 | 7,5% |
| R'dam Alexander | Vrij 30 juni | 400 | 365 | 91,3% | 26 | 7,1% |
| Groningen Sontweg | Wo 28 juni | 300 | 400 | 133,3% | 107 | 26,8% |
| Utrecht Galgenwaard | Vrij 30 juni | 400 | 390 | 97,5% | 48 | 12,3% |
| Zaltbommel | Do 30 juni | 200 | 145 | 72,5% | 54 | 37,2% |
| Totaal | | 1.500 | 1.500 | 100,0% | 248 | 16,5% |

In de begeleidende brief werd gebruikers gevraagd de enquête ingevuld terug te sturen. Om de respons te maximaliseren is met een incentive gewerkt. Zij die de enquête terugstuurden, kwamen in aanmerking voor één van de tien dinerbonnen van f 250,00. Uiteindelijk hebben 321 gebruikers van transferia (respons 22%) en 250 gebruikers van P+ R-terreinen (respons 17%) de enquête ingevuld en teruggestuurd¹. De binnengekomen enquêtes zijn door Datadesk digitaal ingelezen.

Zoals op basis van tabel 1.2 kan worden geconstateerd varieert het aantal uitgedeelde en teruggestuurde enquêtes sterk tussen transferia en P+ R-terreinen. Hierdoor is het in een aantal gevallen niet mogelijk om voor afzonderlijke transferia of P+ R-terreinen betrouwbare uitspraken te doen. Om dit probleem te ondervangen is een aantal transferia (te weten Utrecht Westraven, Arnhem Gelredome, Leiden 't Schouw en Ridderkerk) en P+ R-terreinen (i.c. Rotterdam St- Franciscus en Rotterdam Alexander) samengevoegd (zie voor een onderbouwing bijlage D).

Tabel 1.3 geeft een overzicht van de (groepen) transferia en P+ R-terreinen die bij de bespreking van de resultaten van het gebruikersonderzoek zullen worden onderscheiden. De volgorde van de groepen is daarbij zodanig dat transferia en vergelijkbare P+ R-terreinen zich in dezelfde rij bevinden. Oftewel, bij een onderlinge vergelijking van de prestaties worden de prestaties van de P+ R-terreinen in Rotterdam afgezet tegen de prestaties van de Amsterdam ArenA, de prestaties van het transferium in Hoorn tegen het P+ R-terrein in Zaltbommel, etc.

Tabel 1.3: Indeling transferia en P+ R-terreinen in gebruikersonderzoek

| Transferia | | P+ R-terrein | |
|---------------------|--|---------------------|----------------------------|
| Groep | Locatie(s) | Groep | Locatie(s) |
| Amsterdam | ArenA | Rotterdam | St. Franciscus & Alexander |
| Hoorn | NS-station | Zaltbommel | NS-station |
| Groningen | Noorddijk | Groningen | Sontweg |
| Overig ¹ | Utrecht Westraven & Arnhem Gelredome & Leiden 't Schouw & Ridderkerk | Utrecht | Galgenwaard |

¹ Vanwege de lage respons en haar unieke karakter wordt Renesse bij de bespreking van de resultaten van de gebruikersenquête buiten beschouwing gelaten. Informatie met betrekking tot Renesse is ontleend aan eerdere evaluatiestudies.

Ruimtelijke observatie transferia en P+ R-terreinen

Gelijktijdig met het uitdelen van enquêtes onder gebruikers van de geselecteerde transferia en P+ R-terreinen, is door de enquêteurs en enquêtrices een ruimtelijke observatie van deze locaties uitgevoerd. Dit heeft geresulteerd in een uniforme registratie van de op de locaties aanwezige voorzieningen. Het observatieformulier dat daarbij gehanteerd is, is als bijlage E bij dit rapport gevoegd.

¹ Voor een mogelijke verklaring voor de verschillen in de responspercentages tussen locaties verwijzen we naar bijlage D.

Bestaande literatuur niet-gebruikers

Inzicht in de beweegredenen van gebruikers biedt beleidsmakers aanknopingspunten voor maatregelen die het gebruik van transferia verder stimuleren. Meer inzicht wordt verkregen wanneer ook de beweegredenen van niet-gebruikers bekend zijn. Op basis van eerder uitgevoerde onderzoeken, met name een studie naar de reacties van weggebruikers op de invoering van Rekeningrijden (AYIT Consultancy, 2000), wordt in dit rapport voor zover mogelijk een vergelijking gemaakt tussen gebruikers, potentiële gebruikers en niet-gebruikers van transferia.

1.5 Leeswijzer

In het vervolg van het rapport wordt per hoofdstuk antwoord gegeven op één of meer van de in paragraaf 1.3 geformuleerde vragen. Zo geeft hoofdstuk 2 antwoord op de vraag hoe de mate van succes van het concept *transferium* gemeten en verklaard kan worden (vraag I). Hoofdstuk 3 gaat vervolgens in op het gebruik van transferia en geselecteerde P+ R-terreinen (vraag II). De objectieve en subjectieve beoordeling van de kwaliteit van voorzieningen op beide typen overstappunten staat centraal in hoofdstuk 4 (vraag III). Hoofdstuk 5 geeft tenslotte antwoord op de vraag wat de effecten van transferia en geselecteerde P+ R-terreinen zijn op de mobiliteit en de bijdrage van beide typen overstappunten aan de doelstellingen van het SVV-II en het NVVP en geeft, waar mogelijk, een verklaring voor verschillen in effectiviteit (vragen IV t/m VII).

De belangrijkste bevindingen van het onderzoek worden samengevat in hoofdstuk 6. In dit hoofdstuk zullen ook aanbevelingen worden gedaan voor acties die ondernomen kunnen worden om het succes van het concept *Transferium* te vergroten.

2. Meten en verklaren succes transferia: Onderzoeksverantwoording

Om inzicht te krijgen in en een verklaring te kunnen geven voor de mate waarin de aanleg van transferia bijdraagt aan de realisatie van beleidsdoelstellingen verwoord in het SVV-II (en nu het concept-NVVP), is het noodzakelijk dat:

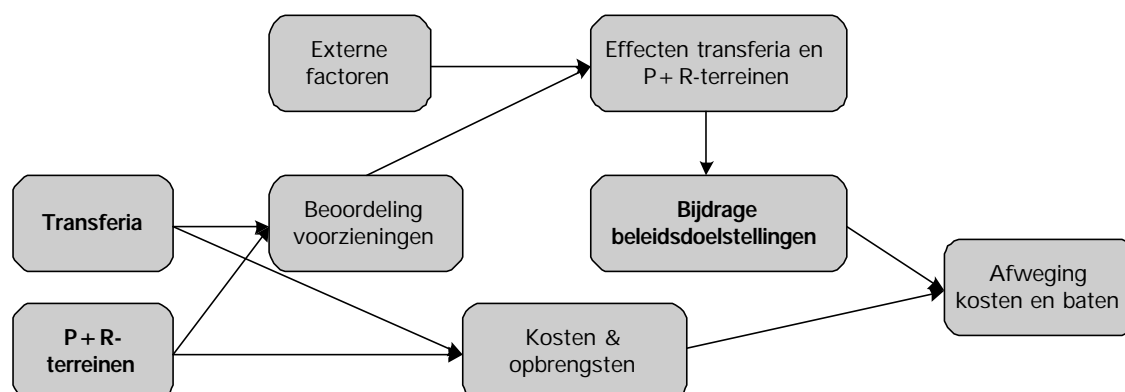
- ▶ Kenmerken van en voorzieningen op *transferia* en een selectie van *P+R-terreinen* worden beschreven;
- ▶ De *waardering* van de kenmerken en *voorzieningen* door gebruikers (= zij die op de onderzoeksdag hun auto bij het overstappunt parkeerden) en niet-gebruikers wordt geïventariseerd;
- ▶ De *effecten van transferia en P+R-terreinen* op de mobiliteit worden bepaald;
- ▶ Dat daarbij rekening wordt gehouden met de effecten van eventuele *externe factoren*; en
- ▶ De mate waarin deze effecten *bijdragen* aan de realisatie van de *beleidsdoelstellingen* wordt vastgesteld.

Om uiteindelijk een uitspraak te kunnen doen over de effectiviteit van de ingezette middelen is het daarnaast noodzakelijk dat:

- ▶ De *kosten en opbrengsten* van de transferia en P+R-terreinen in kaart worden gebracht.
- ▶ De bijdrage van de transferia aan de realisatie van de beleidsdoelstellingen wordt afgezet tegen de kosten, zodat *conclusies* met betrekking tot de *kosten en baten* van transferia kunnen worden getrokken (relatief ten opzichte van P+R-terreinen).

De onderlinge samenhang tussen de elementen van deze analyse wordt in figuur 2.1 weergegeven.

Figuur 2.1: Hoofdpijnen analyseschema



In het vervolg van dit hoofdstuk werken we voor de afzonderlijke elementen uit op welke wijze informatie is verzameld en verwerkt om uiteindelijk uitspraken te kunnen doen over de effectiviteit van transferia ten opzichte van P+R-terreinen. Daarbij gaan we achtereenvolgens in op:

- ▶ De beschrijving van kenmerken van en voorzieningen bij transferia en P+R-terreinen (paragraaf 2.1).

- ▶ De waardering van deze kenmerken door gebruikers en, voor zover mogelijk, niet-gebruikers van transferia en P+ R-terreinen (paragraaf 2.2).
- ▶ Effecten van transferia en P+ R-terreinen op het gedrag van reizigers (paragraaf 2.3).
- ▶ Externe factoren die de effecten van transferia en P+ R-terreinen kunnen beïnvloeden (paragraaf 2.4).
- ▶ (Een verklaring voor) de bijdrage van transferia aan de realisatie van de beleidsdoelstellingen (paragraaf 2.5).
- ▶ De kosten en baten van transferia in relatie tot hun bijdrage aan de beleidsdoelstellingen (paragraaf 2.6).

2.1 Kenmerken en voorzieningen transferia en P + R-terreinen

Een eerste stap tijdens de evaluatie van de effectiviteit van transferia in verhouding tot P+ R-terreinen, betreft een objectieve beschrijving en een vergelijking van de geselecteerde transferia en P+ R-terreinen. De dimensies en indicatoren die hierbij relevant zijn, zijn ontleend aan de eisen ten aanzien van transferia zoals gesteld in het SVV-II en de uitwerking daarvan in "Transferia: Uitwerking concept en beleid. Resultaten voorbereidingsfase" (Ministerie van Verkeer & Waterstaat, 1993).

Eisen transferia

Volgens de definitie in het SVV-II is een transferium "een comfortabel overstappunt voor de veeleisende automobilist dat:

- ▶ Logisch is gelegen in de route tussen herkomst en bestemming;
- ▶ Weinig tijdverlies oplevert bij het overstappen; en
- ▶ Voorzien is van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) tussen transferium en bestemming."

Bovendien kan het aantrekkelijk zijn dat er op transferia een aantal voorzieningen komt die het mogelijk maken de overstaptijd efficiënt te benutten dan wel de auto-/openbaarvervoerverplaatsing te combineren met een ander doel.

Verschil met P + R-terreinen

Hoewel de doelen in grote lijnen overeenkomen, zijn P+ R-terreinen niet per definitie transferia. P+ R-terreinen zijn vooral gebaseerd op het voorzien in een betere toegankelijkheid van bestaande NS- en metrostations door 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 in de route van de oorspronkelijke autoverplaatsing. Met andere woorden, het tijdverlies als gevolg van omrijden en wachten dient geminimaliseerd te worden.

Vertaling van eisen in toetsingscriteria²

De eisen die hierboven zijn geformuleerd, zijn indertijd vertaald in toetsingscriteria met behulp waarvan de haalbaarheid van nieuwe transferia kan worden beoordeeld. De toetsingscriteria zijn ingedeeld in vier categorieën:

- A. Criteria inzake de (ruimtelijke situering van de) locatie;
- B. Criteria inzake (de kwaliteit van) het openbaar vervoer;
- C. Criteria inzake (de kwaliteit van) het transferium; en
- D. Overige criteria (bestuurlijk, planologisch en financieel).

Ad A. Criteria inzake de locatie

De locatie van een transferium moet voor de potentiële gebruikers logisch gesitueerd zijn, op korte afstand van de autoverbinding liggen en gemakkelijk bereikbaar zijn. Daarnaast en/of daarmee is de keuze van de locatie bepalend voor het te verwachten gebruik, evenals voor eventueel te verwachten neveneffecten zoals het gebruik van transferia door voormalige OV-reizigers. Dit leidt tot de volgende criteria inzake de locatie van transferia:

1. De locatie moet liggen op de meest logische (auto)route tussen herkomst- en bestemmingsgebieden.
2. De locatie moet op korte afstand van de oorspronkelijke autoverbinding liggen (zo mogelijk op zichtafstand).
3. De locatie moet goed bereikbaar zijn met de auto.
4. De locatie moet een voldoende groot potentieel aan reizigers bedienen.
5. Het potentieel van 4 mag niet substantieel worden aangetast door andere voorzieningen (bijv. P+R-terreinen) of beleidsmaatregelen (bijv. Rekeningrijden waarbij de tolpoort voor het transferium staat) ter beperking van het autogebruik.
6. De locatie mag niet resulteren in toenemend gebruik van de auto tijdens het vervoer door de totale groep OV-reizigers (in individuele gevallen is een dergelijke substitutie wel acceptabel).

Ad B. Criteria inzake het openbaar vervoer

Het transferiumgebruik wordt – naast de locatiekeuze – voor een belangrijk deel bepaald door de kwaliteit van het openbaar vervoer tussen het transferium en de bestemmingsgebieden. Indertijd zijn ten aanzien van (de kwaliteit van) het openbaar vervoer de volgende criteria opgesteld:

7. De reistijd via het transferium moet in redelijke verhouding staan tot de reistijd van de autoverplaatsing.
8. De frequentie van het openbaar vervoer in aansluiting op het transferium dient het transferiumgebruik te stimuleren.
9. De verplaatsing moet met zo weinig mogelijk overstappen kunnen worden gemaakt.
10. Het openbaar vervoer van en naar het transferium moet betrouwbaar zijn.
11. Het openbaar vervoer van en naar het transferium moet door inzet van materieel en capaciteit het gewenste comfort bieden.

Aan dit lijstje kan in ieder geval de informatievoorziening rond het openbaar vervoer nog worden toegevoegd.

² Overgenomen uit "Transferia: Uitwerking concept en beleid. Resultaten voorbereidingsfase" onderdeel "Toetsingscriteria" (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1993).

Ad C. Criteria inzake het transferium

Wat betreft de inrichting van transferia is een drietal voorwaarden geformuleerd die het gebruik van een transferium moeten stimuleren:

12. Er moet voldoende parkeercapaciteit zijn.
13. De afstand tussen de parkeerplaats en het perron c.q. de halte moet zo klein mogelijk zijn.
14. De transferia moeten ook bereikbaar zijn voor andere vormen van vervoer.

Daarnaast is nog een aantal kenmerken te onderscheiden die (het gebruik van) een transferium aantrekkelijker kunnen maken, zoals de technische inrichting en uitrusting van het geheel; van toegangspoort tot en met perron, al dan niet aangevuld met nevenvoorzieningen om eventuele wachttijden zo aangenaam mogelijk te maken of de (geparkeerde) auto te onderhouden. Maar ook de (sociale) veiligheid op en rond het transferium zal van invloed zijn op het gebruik van deze voorziening.

Ad D. Overige criteria

Tenslotte is nog een aantal min of meer op zichzelf staande criteria geformuleerd die noodzakelijk worden geacht voor het welslagen van een transferium:

15. De prijs van het transferiumgebruik moet acceptabel zijn.
16. Er moet een adequaat flankerend beleid worden gevoerd.
17. Het oneigenlijk parkeren moet worden beperkt.
18. Er moet bestuurlijke / politieke bereidheid zijn voor het invoeren van het transferium.
19. Het transferium moet ruimtelijk inpasbaar zijn.
20. De gelden voor investering en exploitatie moeten verzekerd zijn.

Voor de laatste drie criteria geldt echter dat ze buiten de scope van deze module van de evaluatiestudie vallen. In het kader van module II wordt echter uitgebreid stilgestaan bij deze aspecten.

Operationalisatie van toetsingscriteria middels indicatoren

Ten behoeve van een beschrijving van de kenmerken van en voorzieningen bij transferia en P+R-terreinen zijn de hiervoor besproken criteria vertaald in een aantal indicatoren (zie tabel 2.1). Deze indicatoren zijn onderverdeeld in drie groepen, te weten:

- ▶ Locatiekenmerken: Hieronder vallen indicatoren die betrekking hebben op de ligging en (daarmee) het potentieel van een overstappunt.
- ▶ OV-voorzieningen: Hieronder vallen indicatoren die het aanbod aan, de kwaliteit van en de voorzieningen rond het openbaar vervoer beschrijven.
- ▶ Kwaliteitskenmerken: Hieronder vallen indicatoren die de kwaliteit van het verblijf van reiziger en auto op het transferium of P+R-terrein beschrijven.

Ten behoeve van de evaluatiestudie zijn voor elk van de in deze tabel genoemde indicatoren gegevens verzameld. De gegevens zijn grotendeels gebaseerd op ruimtelijke observatie van de transferia en geselecteerde P+R-terreinen. De informatie die niet op deze wijze verkregen kon worden is, voor zover mogelijk, bij de verantwoordelijke overheden/ beheerders opgevraagd of ontleend aan de gebruikersenquête.

Tabel 2.1: Indicatoren t.b.v. karakterisering transferia en P+R-terreinen

| Categorie | Criterium | Indicatoren |
|--|---|---|
| Locatiekenmerken | Type overstappunt | Herkomst-, weide- of bestemmingslocatie |
| | Ligging overstappunt | Geografische informatie |
| | Ligging t.o.v. oorspronkelijke autoverbinding | Autoroutes langs overstappunt Afstand van autoroute (in kilometers) |
| | Potentieel | Omvang verkeersintensiteiten op autoroutes per werkdag en in de spits in juni 2000 |
| | Bewegwijzering | Vraag enquête m.b.t. kwaliteit bewegwijzering |
| | Beschikbaarheid parkeerplaatsen | Aantal parkeerplaatsen Maximale bezetting op onderzoeksdag |
| | Tarieven | Parkeertarief, met een onderscheid tussen transferanten en niet-transferanten Beschikbaarheid speciaal OV-tarief |
| | Concurrerende voorzieningen | Alternatieve transferia, P+R-terreinen en carpoolvoorzieningen op (auto)route Openbare parkeerplaatsen in de buurt |
| | Parkeerbehoefte in omgeving | Aanwezigheid bedrijfspanden |
| | OV-voorzieningen | Aanbod OV |
| Frequentie | | Frequentie per lijn in spits en dal Vraag enquête m.b.t. beoordeling frequentie |
| Snelheid | | Vraag enquête m.b.t. beoordeling snelheid |
| Comfort | | Vraag enquête m.b.t. comfort |
| Informatievoorziening OV-halte | | Aanwezigheid van: lijnnetkaart, route-informatie, dienstregelingen, overstap-mogelijkheden, tarieven en dynamische reisinformatie |
| Informatievoorziening op andere plaatsen op het overstappunt | | Aanwezigheid van: lijnnetkaart, dienstregelingen en tarieven |
| Voorzieningen bij OV-halte | | Aanwezigheid van: Abri, wachtkamer, zitgelegenheid, verlichting, kaartverkoop-automaat en informatiepunt OV |
| Kwaliteits-kenmerken | Looproutes | Loopafstand tot OV-halte (in meters) Looproutes beschut? Looproutes afgescheiden van autoroutes? |
| | Sociale veiligheid | Bewaking Politie-surveillance Verlichting |
| | Voorzieningen op het overstappunt | Aanwezigheid van: telefooncel, geldautomaat, brievenbus, toilet, postkantoor, winkels, horeca en overige dienstverlening |
| | Zichtbare informatie | Routes naar OV-haltes, plattegrond locatie, parkeerroutes, uitrijroutes en openingstijden |

2.2 Waardering kenmerken en voorzieningen

Verwacht mag worden dat het gebruik van een transferium of P+R-terrein veel meer bepaald zal worden door het nut van en de waardering voor de kenmerken van en voorzieningen bij de overstappunten dan door de kenmerken en voorzieningen zelf. Dat wil zeggen, het feit dat op een transferium veel voorzieningen aanwezig zijn zal geen effect op het gebruik hebben wanneer potentiële transferanten hier geen nut aan

ontlenen. Om die reden zijn in de gebruikersenquête met betrekking tot een groot aantal kenmerken van en voorzieningen bij overstappunten één of meer van de volgende drie vragen³ opgenomen (zie ook bijlagen B en C):

- ▶ Zou u voor elk van de onderstaande onderdelen willen aangeven hoe goed of slecht u deze vindt?
- ▶ Zou u voor de volgende voorzieningen willen aangeven hoe belangrijk of onbelangrijk u het vindt dat bepaalde voorzieningen aanwezig zijn.
- ▶ Wilt u aangeven voor welke voorziening(en) u een verhoging van het parkeertarief met f 2,50 per dag acceptabel vindt.

De antwoorden op deze vragen geven een beeld van de waardering voor en het belang van de voorzieningen en zullen steeds in combinatie met een objectieve beschrijving van de transferia worden besproken.

2.3 Effecten op het reisgedrag

De realisatie van een transferium of P+ R-terrein heeft twee soorten effecten tot gevolg: effecten op micro niveau en effecten op macro niveau⁴. Op micro niveau veranderen de reistijd en reiskosten voor de individuele reiziger, hetgeen een gedragsreactie tot gevolg kan hebben. De individuele gedragsreacties samen kunnen vervolgens de kenmerken van het totale vervoersysteem in de (nabije) omgeving van het transferium of P+ R-terrein veranderen. Dit laatste wordt aangeduid als een effect op macro niveau.

Effecten op micro niveau

De beoogde gedragsreactie van een individuele automobilist na realisatie van een transferium is als volgt: de automobilist rijdt niet langer rechtstreeks van herkomst naar bestemming, maar rijdt nu naar het transferium, parkeert daar zijn/haar auto en stapt over op het openbaar vervoer. Dit is echter slechts één van de mogelijke reacties op de realisatie van het transferium (of P+ R-terrein). Tabel 2.2 geeft een overzicht van de afzonderlijke gedragsreacties die kunnen optreden (de veranderingen in het gedrag zijn gearceerd).

Twee van de in tabel 2.2 genoemde gedragsreactie moeten gezien worden als een ongewenste reactie van individuele reizigers op de realisatie van een transferium of P+ R-terrein. Het gaat daarbij om de volgende gedragsreacties:

1. Individuele reizigers die hun bestemming dicht bij het transferium of P+ R-terrein hebben en waarvoor het transferium of P+ R-terrein de rol van alternatieve parkeerplaats vervult (*oneigenlijk gebruik*).
2. Individuele reizigers die een OV-verplaatsing vervangen door een verplaatsing via een transferium of P+ R-terrein (*ongewenste verandering*). Immers, ook voor OV-reizigers kan de kwaliteit van de gecombineerde verplaatsing via het transferium of P+ R-terrein hoger zijn dan van de OV-verplaatsing zelf.

³ In de enquête was nog een vierde vraag opgenomen die betrekking had op het feitelijke gebruik van een groot aantal voorzieningen, maar uit de antwoorden bleek dat veel respondenten moeite hadden met het beantwoorden van deze vraag.

⁴ Ministerie van Verkeer en Waterstaat (1993) "Transferia: Uitwerking concept en beleid, Resultaten voorbereidingsfase" onderdeel "Evaluatieplan Transferia".

Tabel 2.2: Mogelijke gedragsreacties van reizigers op de realisatie van een transferium (of P+ R-terrein)

| Gedragsreactie | Herkomst → Transferium | | Transferium → bestemming | |
|------------------------|------------------------|-------|--------------------------|-------|
| | Was | Wordt | Was | Wordt |
| Ongewijzigd auto | Auto | Auto | Auto | Auto |
| Ongewijzigd OV | OV | OV | OV | OV |
| Gewenste verandering | Auto | Auto | Auto | OV |
| Ongewenste verandering | OV | Auto | OV | OV |
| Gegenereerd vervoer | Niet ¹ | Auto | Niet | OV |
| Oneigenlijk gebruik | Auto | Auto | Niet | Niet |
| Extra OV-gebruik | Niet | OV | Niet | Niet |
| Indirect effect | Niet | Auto | Niet | Auto |

¹ Niet betekent dat dit deel van de verplaatsing voor en/of na de realisatie van het overstappunt niet werd gemaakt.

Daarnaast zouden individuen die dicht bij het transferium wonen per auto in plaats van met de fiets of lopend naar het transferium of P+ R-terrein kunnen reizen.

Bij dit alles moet opgemerkt worden dat de individuele gedragsreacties per verplaatsingsmotief zullen verschillen. Immers, bij elk verplaatsingsmotief (woon-werk, zakelijk, school/studie, winkelen en sociaal-recreatief) horen andere afwegingen van reiskosten, reistijd en comfort.

Operationalisatie effecten op micro niveau

In het Evaluatieplan Transferia wordt een groot aantal vragen gesteld die aan de orde zouden moeten komen bij het evalueren van een transferium (of P+ R-terrein). Op basis van deze vragen zijn indicatoren ontwikkeld die in deze evaluatiestudie gebruikt zijn. Deze indicatoren zijn in tabel 2.3 weergegeven.

Tabel 2.3: Indicatoren t.b.v. de operationalisatie van individuele gedragsreacties

| Effect | Indicator |
|----------------------------------|---|
| Gebruik transferium/P+ R-terrein | Aantal gebruikers van een transferium / P+ R-terrein |
| Gewenste verandering | Percentage gebruikers dat nog steeds dezelfde verplaatsing maakt, maar dat in plaats van de gehele reis per auto af te leggen het OV gebruikt om van transferium/P+ R-terrein naar bestemming te reizen. |
| Ongewenste verandering | Percentage gebruikers dat nog steeds dezelfde verplaatsing maakt, maar dat in plaats van de gehele reis met het OV af te leggen de auto gebruikt om van herkomst naar het transferium/P+ R-terrein te reizen. |
| Gegenereerd vervoer | Percentage gebruikers dat via het transferium/P+ R-terrein reist en zonder deze voorziening de reis niet gemaakt zou hebben |
| Oneigenlijk gebruik | Percentage gebruikers dat het transferium/P+ R-terrein gebruikt als alternatieve parkeerplaats |

Door gegevens met betrekking tot bovenstaande indicatoren te verzamelen wordt een beeld verkregen van de individuele gedragsreacties die de realisatie van een transferium c.q. P+ R-terrein teweeg weet te brengen. Het hiervoor benodigde cijfermateriaal wordt ontleend aan de gebruikersenquête. Wanneer blijkt dat het type reactie sterk verschilt tussen transferia en/of P+ R-terreinen, wordt het enquêtemateriaal ook gebruikt om

deze verschillen te verklaren aan de hand van bijvoorbeeld verschillen in ervaringen over het functioneren van het transferium of P+ R-terrein.

Effecten op macro niveau

Het geheel aan micro-effecten is mede bepalend voor het succes van een transferium of P+ R-terrein. Als veel automobilisten overstappen van een verplaatsing per auto naar een verplaatsing via het transferium kunnen, zoals gezegd, de kenmerken van het totale vervoersysteem veranderen. Dit zijn effecten op macro niveau. Transferia en P+ R-terreinen kunnen bijvoorbeeld de congestie van verkeer op het hoofdwegennet verminderen, al kan dit effect weer worden verminderd of zelfs tenietgedaan door het aantrekken van extra verkeer vanwege de verminderde congestie. Dit laatste effect dat in het Evaluatieplan Transferia wordt aangeduid met de term *indirect effect*, wordt in deze evaluatiestudie buiten beschouwing gelaten.

Voor de operationalisatie van de effecten op macro niveau verwijzen we naar paragraaf 2.5, waarin een relatie wordt gelegd met de beleidsdoelstellingen rond de realisatie van transferia.

2.4 Externe factoren

Eventuele verschillen in de effecten van transferia en P+ R-terreinen op het reisgedrag zouden (deels) verklaard kunnen worden door externe factoren. Gelet op het feit dat de bevindingen in dit rapport voor een belangrijk deel gebaseerd zijn op een enquête onder gebruikers van de onderzochte overstappunten en gezien de specifieke selectiemethode, zijn in principe twee typen externe factoren te onderscheiden:

- ▶ Externe locatiefactoren, waaronder aspecten als flankerende beleidsmaatregelen in herkomst- maar met name bestemmingsgemeente, de plaatselijke verkeerssituatie en eventuele concurrerende voorzieningen; en
- ▶ Specifieke onderzoeksfactoren, zoals dag van de week, weersomstandigheden en eventuele onverwachte bijzondere evenementen.

Voor zover mogelijk en noodzakelijk zullen deze factoren bij de interpretatie van de resultaten in ogenschouw worden genomen. Daarbij geldt dat de flankerende beleidsmaatregelen in module II uitgebreid aan bod zullen komen.

2.5 (Een verklaring voor) de bijdrage aan beleidsdoelstellingen

Zoals eerder is gezegd is de realisatie van transferia één van de middelen die in het SVV-II genoemd wordt om de groei van de automobiliteit te geleiden (SVV-II, spoor 17). Transferia hebben een tweeledig doel, namelijk:

1. Transferia dienen bij te dragen aan de oplossing van de bereikbaarheidsproblematiek van grote stedelijke concentraties door een reductie van auto-intensiteiten in congestiegebieden.
2. Transferia dienen bij te dragen aan de vermindering van de door het verkeer veroorzaakte aantasting van het leefmilieu door de totale autokilometrage te verminderen.

Hierbij moet overigens worden opgemerkt dat het de bedoeling is transferia uit te voeren in combinatie met flankerend (parkeer)beleid in bestemmingsgebieden. Verder kan uit bovengenoemde doelstellingen een derde doelstelling worden afgeleid en geëxpliciteerd. Het betreft een doelstelling die in het concept-NVVP veel aandacht krijgt, te weten:

3. Transferia dienen bij te dragen aan de verbetering van de verkeersveiligheid in met name stedelijk gebied door een vermindering van de auto-intensiteiten en/of autokilometrage in binnensteden.

Doel van de huidige evaluatiestudie is de effecten van een transferium op de mobiliteit, de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de verkeersveiligheid te bepalen en deze af te zetten tegen de effecten die met de aanleg van P+ R-terreinen bereikt worden. Maar ook is aandacht besteed aan het functioneren van transferia, dit in relatie tot het functioneren van P+ R-terreinen.

Operationalisatie beleidsdoelstellingen

De mobiliteits-, bereikbaarheids-, leefbaarheids- en verkeersveiligheid doelstellingen worden in tabel 5.1 middels indicatoren geoperationaliseerd. Zoals uit deze tabel naar voren komt, kunnen de indicatoren die informatie geven over de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid rechtstreeks worden afgeleid uit het gebruik van de transferia en P+ R-terreinen en uit de afname van het aantal autoverplaatsingen en de autokilometrage. De voor deze omrekening benodigde kengetallen worden ontleend aan het rapport "Efficiënte prijzen voor het verkeer: Raming van maatschappelijke kosten van het gebruik van verschillende vervoermiddelen" (CE, 1999). Op basis van dit rapport kunnen deze effecten, desgewenst, ook financieel worden gewaardeerd.

Tabel 2.4: Indicatoren t.b.v. de operationalisatie van de beleidsdoelstellingen transferia

| Effect | Indicator |
|--------------------|---|
| Mobiliteit | Vermindering aantal autoverplaatsingen, onderverdeeld naar spits en dal Vermindering autokilometrage, onderverdeeld naar spits en dal |
| Bereikbaarheid | Procentuele vermindering aantal autoverplaatsingen (t.o.v. het totale aantal autoverplaatsingen op het betreffende wegvak), onderverdeeld naar spits en dal |
| Leefbaarheid | Parkeerdruk (gebaseerd op gebruik transferium/P+ R-terrein) Uitstoot schadelijke stoffen (gebaseerd op reductie autokilometrage) Geluidhinder (gebaseerd op reductie autokilometrage) |
| Verkeersveiligheid | Vermindering aantal verkeersdoden (gebaseerd op reductie autokilometrage) Vermindering aantal verkeersgewonden (gebaseerd op reductie autokilometrage) |

2.6 Kosten en baten

Een eendoordeel omtrent de bijdrage van transferia aan de beleidsdoelstellingen zoals opgenomen in het SVV-II kan niet worden gevormd zonder daarbij de kosten die met deze voorzieningen gemoeid zijn in beschouwing te nemen. Idealiter zouden daarbij de kosten en baten van transferia moeten worden afgezet tegen de kosten en baten van P+ R-terreinen. Helaas ontbreekt deze informatie voor P+ R-terreinen. De financiële evaluatie richt zich daarom uitsluitend op de transferia. Wat betreft de kosten is, voor zover mogelijk, aandacht besteed aan:

- ▶ Aanlegkosten van transferia (inclusief toegangswegen, bewegwijzering, VRI's etc.);
- ▶ Exploitatiekosten van transferia, waaronder kosten van onderhoud, bewaking en voorzieningen; en
- ▶ Eventuele investeringen in infrastructuur voor openbaar vervoer, waaronder busbanen en haltevoorzieningen.

Naast kosten zijn er ook baten die rechtstreeks aan transferia zijn toe te wijzen, waaronder:

- ▶ Opbrengsten van parkeergelden (daarbij rekening houdend met eventuele fondsvorming via hogere parkeertarieven op de bestemmingslocaties); en
- ▶ Opbrengsten van het verhuren van commerciële ruimten.

Om praktische redenen concentreren we ons in dit onderdeel van de evaluatie op de kosten die met de realisatie van transferia gemoeid zijn, en zetten deze kosten af tegen het gebruik van transferia ten tijde van de evaluatie.

2.7 Tot slot

Conform het analyseschema, zoals weergegeven in figuur 2.1, worden lopend van links naar rechts de elementen van de evaluatiestudie uitgewerkt. De verschillende elementen worden achtereenvolgens in hoofdstuk 3 t/m 5 besproken. Daarbij geldt dat hoofdstuk 5 niet alleen de bijdrage van transferia en P+R-terreinen aan de beleidsdoelstellingen uit het SVV-II en concept-NVVP beschrijft, maar dat in dit hoofdstuk tevens een verklaring wordt gegeven voor eventuele verschillen tussen de overstappunten. Met andere woorden, in dit hoofdstuk doorlopen we het analyseschema nogmaals, maar dan van rechts naar links.

3. Gebruik transferia en P + R-terreinen

In dit hoofdstuk gaan we in op de vraag "In welke mate gebruik wordt gemaakt van de transferia en de geselecteerde P+ R-terreinen. Voor zover mogelijk schetsen we een beeld van de ontwikkeling in het gebruik van de afzonderlijke transferia (paragraaf 3.1). Daarnaast gaan we in op de vraag welke mensen gebruik maken van de onderzochte overstappunten, wat hun reisdoel is en waarom zij van het overstappunt gebruik maken (paragraaf 3.2). Tenslotte gaan we in op de vraag in hoeverre de gebruikers van transferia en geselecteerde P+ R-terreinen, zoals waargenomen in dit onderzoek, verschilt van niet-gebruikers en potentiële gebruikers zoals die in eerder onderzoek beschreven zijn (paragraaf 3.3). Tenslotte worden in paragraaf 3.4 de belangrijkste conclusies samengevat.

3.1 Ontwikkeling gebruik

De beschikbare gebruikscijfers laten het lang niet altijd toe een beeld te schetsen van de ontwikkeling in het gebruik van de afzonderlijke transferia. In een aantal gevallen ontbreekt cijfermateriaal en daarnaast wordt het gebruik van transferia niet op een uniforme wijze gemeten. Verder verschilt de lengte van de periode die is verstreken sinds de openstelling per transferium, zijn nog niet alle transferia voltooid en is in een aantal gevallen de opstelling nog niet door een promotiecampagne begeleid.

Op basis van het cijfermateriaal dat beschikbaar is kan niettemin geconstateerd worden dat de ontwikkeling in gebruik verschilt tussen transferia (tabel 3.1). In positieve zin vallen met name de ontwikkelingen in gebruik van Groningen Noorddijk, Arnhem Gelredome en Renesse op. Het enige transferium waar sprake is van een daling in het gebruik is de Amsterdam ArenA.

Tabel 3.1: Ontwikkeling in gebruik transferia en geselecteerde P+ R-terreinen¹

| Overstappunt | Indicator | Periode | Trend |
|-----------------------------|------------------------------------|------------------------------|----------------------|
| Transferia | | | |
| Groningen Noorddijk | Gebruik Citybus | Januari 1998 – december 1999 | Stijging met 44,5% |
| Amsterdam ArenA | Aantal transferanten | Januari 1999 – juni 2000 | Daling met 5% |
| Renesse | Aantal vervoerde personen per week | Zomermaanden 1997 – 1999 | Stijging met 73% |
| Arnhem Gelredome | Aantal verkochte kaarten | November 1998 – juni 2000 | Stijging met 400% |
| Hoorn NS-station | Aantal transferanten | Februari 1999 – maart 2000 | Stijging met 7,5% |
| Leiden 't Schouw Ridderkerk | Niet beschikbaar | | |
| | Aantal reizigers Fast ferry | Week 1/2000 – week 34/2000 | Niet vast te stellen |
| Utrecht Westraven | Aantal gebruikers | Mei 2000 – juli 2000 | Niet vast te stellen |
| P+ R-terreinen | | | |
| R'dam Alexander | Aantal auto's | Juni – juli 2000 | Stabiel ² |
| R'dam St. Franciscus | Aantal auto's | Juni – juli 2000 | Stabiel ² |
| Groningen Sontweg | Gebruik Citybus | Januari 1998 – december 1999 | Stijging met 10,8% |
| Utrecht Galgenwaard | Verkoop Winklexpres | 1997-1999 | Stijging met 6,3% |
| Zaltbommel NS | | Geen gegevens beschikbaar | |

¹ Bron: Bouwdienst Rijkswaterstaat en de gemeenten Groningen, Rotterdam en Utrecht

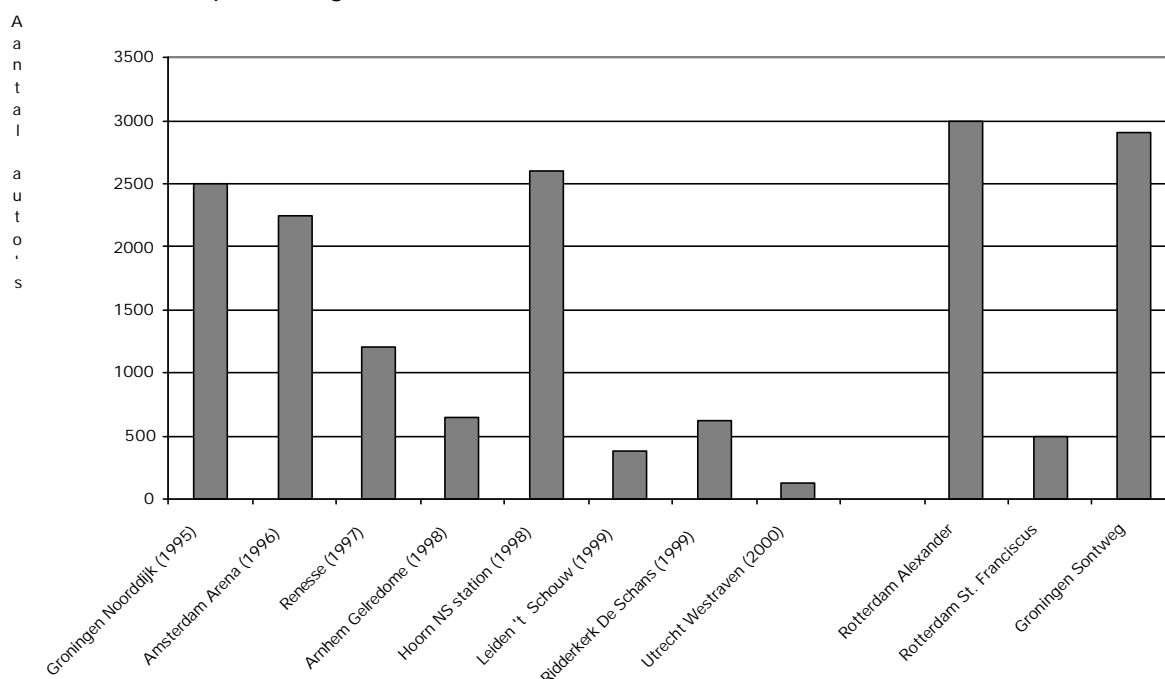
² Volgens mondelinge informatie verkregen van de gemeente Rotterdam.

Ook op twee van de vijf onderzochte P+R-terreinen, te weten in Groningen en Utrecht, is sprake van een stijging van het gebruik. Op de P+R-terreinen in Rotterdam heeft het gebruik zich al enkele jaren gestabiliseerd, maar voor deze locaties geldt dat zij al enkele decennia operationeel zijn. Voor het P+R-terrein in Zaltbommel ontbreekt cijfermateriaal op basis waarvan de ontwikkeling in het gebruik kan worden vastgesteld.

In zijn algemeenheid geldt dat het gebruik, gemeten als het aantal parkeringen (zowel transferanten als niet-transferanten), sterk varieert tussen transferia (figuur 3.1). In paragraaf 1.4 merkten we al op dat het gebruik van een aantal transferia op de onderzoeksdagen laag was. Wel moet daarbij worden aangetekend dat het gebruik van de transferia Ridderkerk, Arnhem Gelredome en Renesse op de onderzoeksdag onder het gemiddelde gebruik in de onderzoeksmaand (juni 2000) lag. Anderzijds maakte op de onderzoeksdag een meer dan gemiddeld aantal automobilisten van de Amsterdam Arena gebruik. Voor Westraven en Hoorn is het gebruik op de onderzoeksdag vergelijkbaar met het gemiddelde gebruik in de onderzoeksmaand. Hetzelfde geldt voor de onderzochte P+R-terreinen.

Een mogelijke verklaring voor de verschillen in gebruik, kan de periode zijn dat het transferium in gebruik is. Dit in verband met de periode die verstrijkt voordat mensen inspelen op de nieuw ontstane situatie. Het beschikbare cijfermateriaal laat helaas niet toe deze hypothese voor de afzonderlijke transferia te toetsen. Uit een onderlinge vergelijking van de gebruikscijfers komt echter naar voren dat transferia die al langer bestaan meer automobilisten trekken dan de transferia die nog niet zolang operationeel zijn (figuur 3.1). Uitzondering op deze regel vormt het transferium in Hoorn, maar hierbij gaat het om een voormalig P+R-terrein.

Figuur 3.1: Overzicht aantal parkeringen per week per transferium (met tussen haakjes het jaar van openstelling) en P+R-terrein



Bron: Internetpagina's Bouwdienst Rijkswaterstaat (www.minvenw.nl/rws/bwd/transferium) en de gemeenten Rotterdam en Groningen (voor Utrecht zijn alleen cijfers met betrekking tot het gebruik van de Winkelexpress beschikbaar)

3.2 Beschrijving gebruikers

In deze paragraaf gaan we in op de vraag welke automobilisten gebruik maken van transferia en P+ R-terreinen (voor een overzicht van de aantallen verwijzen we naar tabel 1.2). In het bijzonder wordt daarbij aandacht besteed aan een aantal demografische en sociaal-economische kenmerken, de reis die zij maken en de reden waarom zij voor deze reis gebruik maken van een transferium of P+ R-terrein.

De reiziger

In deze subparagraaf staan de gebruikers van de transferia en onderzochte P+ R-terreinen centraal. Inzicht in de samenstelling van de groep gebruikers van overstappunten is onder meer relevant met het oog op het benaderen van de potentiële doelgroep van bestaande en nieuwe overstappunten. Het maakt qua benadering bijvoorbeeld verschil of vooral vrouwen of mannen, of vooral jongeren of ouderen gebruik van deze voorzieningen zullen gaan maken. Deze en andere kenmerken van de gebruikers komen in deze subparagraaf aan bod.

Tabellen 3.2a en 3.2b tonen dat ongeveer 80% van de gebruikers tussen de 28 en 65 jaar is. Automobilisten die voor hun reis gebruik maken van de Amsterdam ArenA zijn gemiddeld genomen iets jonger dan de gebruikers van de overige transferia, terwijl in Groningen relatief veel ouderen van het transferium gebruik maken.

Wanneer de onderzochte P+ R-terreinen onderling worden vergeleken, valt op dat een relatief groot deel van de gebruikers van de P+ R-terreinen in Rotterdam ouder dan 65 jaar is. Ook de gebruikers van het P+ R-terrein te Zaltbommel zijn gemiddeld genomen iets ouder, terwijl de gebruikers van de Galgenwaard in Utrecht juist jonger zijn.

Tabel 3.2a: Leeftijd gebruikers transferia, in procenten

| Leeftijd | Amsterdam | Hoorn | Groningen | Overige | Totaal |
|--------------|-----------|-------|-----------|---------|--------|
| 18 – 27 jaar | 13 | 14 | 9 | 11 | 13 |
| 28 – 45 jaar | 59 | 44 | 52 | 46 | 51 |
| 46 – 65 jaar | 25 | 39 | 30 | 37 | 32 |
| > 65 jaar | 3 | 3 | 9 | 6 | 4 |

Tabel 3.2b: Leeftijd gebruikers P+ R-terreinen, in procenten

| Leeftijd | Rotterdam | Zaltbommel | Groningen | Utrecht | Totaal |
|--------------|-----------|------------|-----------|---------|--------|
| 18 – 27 jaar | 10 | 13 | 12 | 8 | 10 |
| 28 – 45 jaar | 37 | 38 | 46 | 62 | 46 |
| 46 – 65 jaar | 30 | 46 | 38 | 29 | 34 |
| > 65 jaar | 23 | 4 | 5 | 2 | 11 |

Met name mannen maken gebruik van de transferia (tabel 3.3a). Het percentage mannen ligt onder gebruikers van transferia beduidend hoger dan onder gebruikers van P+ R-terreinen waar mannen in de minderheid zijn (tabel 3.3b). Wel dient daarbij te worden opgemerkt dat ook onder gebruikers van Groningen Noorddijk en de groep Overige transferia vrouwen in de meerderheid zijn. Daarentegen maken van de Amsterdam ArenA relatief weinig vrouwen gebruik. Kijken we naar de P+ R-terreinen dan zien we dat van het P+ R-terrein in Groningen relatief weinig en van het P+ R-terrein in Zaltbommel relatief veel mannen gebruik maken.

Tabel 3.3a: Geslacht gebruikers transferia, in procenten

| Geslacht | Amsterdam | Hoorn | Groningen | Overige | Totaal |
|----------|-----------|-------|-----------|---------|--------|
| Man | 81 | 54 | 33 | 44 | 62 |
| Vrouw | 19 | 47 | 67 | 56 | 38 |

Tabel 3.3b: Geslacht gebruikers P+ R-terreinen, in procenten

| Geslacht | Rotterdam | Zaltbommel | Groningen | Utrecht | Totaal |
|----------|-----------|------------|-----------|---------|--------|
| Man | 42 | 65 | 30 | 57 | 45 |
| Vrouw | 58 | 35 | 70 | 43 | 55 |

Opleiding

Transferia worden gebruikt door middelbaar- maar vooral hoger opgeleiden (tabel 4.4a). Ongeveer een kwart van de gebruikers heeft een MBO-opleiding afgerond, en ruim de helft een HBO- of universitaire opleiding. Van de gebruikers van de Amsterdam Arena heeft zelfs bijna 70 procent aan een HBO-instelling of universiteit gestudeerd.

Tabel 3.4a: Opleidingsniveau gebruikers transferia, in procenten

| Opleidingsniveau | Amsterdam | Hoorn | Groningen | Overige | Totaal |
|--------------------|-----------|-------|-----------|---------|--------|
| Universiteit / HBO | 70 | 45 | 43 | 59 | 56 |
| MBO | 22 | 28 | 33 | 25 | 26 |
| MO | 4 | 23 | 24 | 16 | 15 |
| VBO | 3 | 2 | 0 | 0 | 2 |
| Anders | 1 | 2 | 0 | 0 | 1 |

Tabel 3.4b: Opleidingsniveau gebruikers P+ R-terreinen, in procenten

| Opleidingsniveau | Rotterdam | Zaltbommel | Groningen | Utrecht | Totaal |
|--------------------|-----------|------------|-----------|---------|--------|
| Universiteit / HBO | 44 | 67 | 42 | 60 | 50 |
| MBO | 32 | 21 | 38 | 24 | 30 |
| MO | 19 | 13 | 17 | 15 | 17 |
| VBO | 6 | 0 | 2 | 2 | 3 |
| Anders | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 |

Ook voor de onderzochte P+ R-terreinen geldt dat het merendeel van de gebruikers middelbaar of hoger opgeleid is. Met name de P+ R-terreinen in Zaltbommel en Utrecht worden gebruikt door hoger opgeleiden; respectievelijk tweederde en bijna 60 procent van de gebruikers heeft een HBO- of universitaire opleiding afgerond (tabel 3.4b).

Maatschappelijke participatie

Voor de transferia bij Hoorn, Amsterdam en de groep Overige transferia geldt dat ze overwegend gebruikt worden door werkende mensen; ongeveer 90 procent van de gebruikers geeft aan te werken (tabel 3.5a). Gebruikers van het transferium Groningen Noorddijk behoren voor tweederde tot de werkende klasse; de rest is huisman/-vrouw en/of met pensioen/VUT. Onder de automobilisten die gebruik maken van de transferia bevinden zich nagenoeg geen studenten.

Ook de onderzochte P+ R-terreinen worden hoofdzakelijk door werkenden gebruikt (tabel 3.5b). Dit geldt met name voor Utrecht Galgenwaard waar ruim 90 procent van de gebruikers werkt. Daarentegen is van de gebruikers van het P+ R-terrein in

Groningen en de P+ R-terreinen in Rotterdam respectievelijk 20 en 28 procent huisman/vrouw of met de VUT/pensioen. Ook hier zien we dat, met uitzondering van het P+ R-terrein in Zaltbommel, studenten nauwelijks gebruik maken van de onderzochte P+ R-terreinen.

Tabel 3.5a: Maatschappelijke participatie gebruikers transferia, in procenten

| Situatie | Amsterdam | Hoorn | Groningen | Overige | Totaal |
|---------------|-----------|-------|-----------|---------|--------|
| Werkend | 92 | 89 | 65 | 88 | 88 |
| Studerend | 1 | 3 | 4 | 3 | 2 |
| VUT/pensioen | 4 | 5 | 9 | 6 | 5 |
| Huisman/vrouw | 3 | 2 | 17 | 3 | 3 |
| WAO | 0 | 1 | 4 | 0 | 1 |
| Anders | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |

Tabel 3.5b: Maatschappelijke participatie gebruikers P+ R-terreinen, in procenten

| Situatie | Rotterdam | Zaltbommel | Groningen | Utrecht | Totaal |
|---------------|-----------|------------|-----------|---------|--------|
| Werkend | 65 | 79 | 77 | 92 | 76 |
| Studerend | 0 | 8 | 2 | 0 | 1 |
| VUT/pensioen | 15 | 4 | 11 | 5 | 10 |
| Huisman/vrouw | 13 | 4 | 9 | 2 | 8 |
| WAO | 5 | 4 | 2 | 2 | 3 |
| Anders | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 |

Van de gebruikers van transferia woont het overgrote deel samen, al dan niet met kinderen (tabel 3.6a). In Groningen zien we onder de gebruikers minder alleenstaanden dan gemiddeld; terwijl het percentage dat samenwoont en kinderen heeft juist hoger is.

Ten opzichte van de gebruikers van transferia wonen gebruikers van P+ R-terreinen vaker samen met partner en één of meerdere kinderen (tabel 3.6b). Wel bestaan er op dit punt verschillen tussen de P+ R-terreinen onderling. De P+ R-terreinen in Rotterdam worden relatief veel gebruikt door alleenstaanden en door mensen die samenwonen met kinderen. Het percentage gebruikers van het P+ R-terrein in Utrecht dat alleen woont is daarentegen bijzonder laag. Voor dit P+ R-terrein en het P+ R-terrein in Zaltbommel geldt dat een groot deel van de gebruikers samenwoont zonder kinderen.

Tabel 3.6a: Gezinssituatie gebruikers transferia, in procenten

| Gezinssituatie | Amsterdam | Hoorn | Groningen | Overige | Totaal |
|-----------------------------|-----------|-------|-----------|---------|--------|
| Alleenstaand | 21 | 24 | 9 | 15 | 21 |
| Samenwonend zonder kinderen | 33 | 36 | 36 | 46 | 36 |
| Samenwonend met kinderen | 46 | 40 | 55 | 39 | 43 |

Tabel 3.6b: Gezinssituatie gebruikers P+ R-terreinen, in procenten.

| Gezinssituatie | Rotterdam | Zaltbommel | Groningen | Utrecht | Totaal |
|-----------------------------|-----------|------------|-----------|---------|--------|
| Alleenstaand | 23 | 17 | 17 | 7 | 17 |
| Samenwonend zonder kinderen | 18 | 39 | 30 | 43 | 30 |
| Samenwonend met kinderen | 59 | 44 | 53 | 51 | 54 |

Inkomen

Gemiddeld genomen ligt het bruto gezinsinkomen van gebruikers van transferia hoger dan het bruto gezinsinkomen van gebruikers van P+ R-terreinen (tabellen 3.7a en 3.7b). Met name het gezinsinkomen van gebruikers van de Amsterdam Arena is hoog; één derde heeft een gezinsinkomen boven de f 125.000 en nog geen 5 procent een inkomen onder de f 50.000. Voor het transferium Groningen Noorddijk geldt juist dat nog geen 5 procent van de gebruikers een gezinsinkomen boven de f 125.000 heeft en bijna 23 procent onder de f 50.000 zit, hetgeen niet verklaard wordt door de omvang van het huishouden (slechts 9% van deze groep woont alleen).

Ook tussen de onderzochte P+ R-terreinen bestaan op dit punt verschillen (tabel 3.7b). Zo liggen de gezinsinkomens van gebruikers van het P+ R-terrein Utrecht Galgenwaard hoger dan de gezinsinkomens van gebruikers van de overige P+ R-terreinen, terwijl het bruto gezinsinkomen van gebruikers van het P+ R-terrein in Groningen gemiddeld genomen lager is.

Tabel 3.7a: Bruto gezinsinkomen gebruikers transferia, in procenten.

| Gezinsinkomen | Amsterdam | Hoorn | Groningen | Overige | Totaal |
|----------------------|------------------|--------------|------------------|----------------|---------------|
| < 50.000 | 4 | 19 | 23 | 15 | 13 |
| 50.000 – 75.000 | 23 | 30 | 36 | 29 | 27 |
| 75.000 – 125.000 | 40 | 29 | 36 | 35 | 35 |
| > 125.000 | 33 | 22 | 5 | 21 | 25 |

Tabel 3.7b: Bruto gezinsinkomen gebruikers P+ R-terreinen, in procenten.

| Gezinsinkomen | Rotterdam | Zaltbommel | Groningen | Utrecht | Totaal |
|----------------------|------------------|-------------------|------------------|----------------|---------------|
| < 50.000 | 21 | 18 | 15 | 7 | 16 |
| 50.000 – 75.000 | 38 | 23 | 39 | 21 | 32 |
| 75.000 – 125.000 | 41 | 46 | 35 | 47 | 42 |
| > 125.000 | 0 | 14 | 11 | 25 | 11 |

De auto

Uit eerder onderzoek is gebleken dat mensen die in nieuwe en dure auto's rijden minder snel genegen zijn hun auto op een transferium of P+ R-terrein achter te laten. Veiligheid zal hierbij een belangrijke factor zijn. Uit dit onderzoek blijkt dat op transferia gemiddeld genomen duurdere auto's geparkeerd staan dan op de onderzochte P+ R-terreinen (tabellen 3.8a en 3.8b). Kijken we naar de afzonderlijke transferia dan zien we dat, met uitzondering van de Amsterdam ArenA, 70 à 80 procent van de gebruikers van transferia een auto met een nieuwwaarde van f 40.000 of minder heeft (tabel 3.8a). Gebruikers van de Amsterdam ArenA hebben gemiddeld genomen een duurdere auto; voor bijna de helft van de gebruikers ligt de nieuwprijs tussen de f 40.000 en f 60.000 en één op de zeven gebruikers heeft een auto met een nieuwwaarde van meer dan f 60.000.

Tabel 3.8a: Nieuwwaarde auto van gebruikers transferia, in procenten.

| Nieuwwaarde | Amsterdam | Hoorn | Groningen | Overige | Totaal |
|--------------------|------------------|--------------|------------------|----------------|---------------|
| < 25.000 | 13 | 40 | 39 | 32 | 28 |
| 25.000 – 40.000 | 26 | 37 | 39 | 38 | 33 |
| 40.000 – 60.000 | 48 | 21 | 17 | 29 | 32 |
| > 60.000 | 14 | 3 | 4 | 0 | 7 |

Tabel 3.8b: Nieuwwaarde auto van gebruikers P+ R-terreinen, in procenten.

| Nieuwwaarde | Rotterdam | Zaltbommel | Groningen | Utrecht | Totaal |
|-----------------|-----------|------------|-----------|---------|--------|
| < 25.000 | 45 | 39 | 29 | 19 | 33 |
| 25.000 – 40.000 | 33 | 39 | 40 | 42 | 38 |
| 40.000 – 60.000 | 17 | 22 | 26 | 28 | 23 |
| > 60.000 | 5 | 0 | 5 | 11 | 6 |

Wanneer we de onderzochte P+ R-terreinen onderling vergelijken dan valt op dat ruim driekwart van de gebruikers van de P+ R-terreinen in Rotterdam en Zaltbommel een auto met een nieuwwaarde van minder dan f 40.000 heeft (tabel 3.8b). Gebruikers van de P+ R-terreinen in Groningen en Utrecht rijden met name in een auto met een nieuwwaarde tussen f 25.000 en f 60.000. Verder heeft ruim één op de tien auto's die bij de Galgenwaard in Utrecht geparkeerd staan een nieuwwaarde van meer dan f 60.000.

Op transferia staan gemiddeld genomen iets jongere auto's dan op de onderzochte P+ R-terreinen (tabellen 3.9a en 3.9b). Vooral bij de Amsterdam ArenA staan relatief veel jonge auto's, terwijl de gemiddelde leeftijd van auto's die op het transferium in Hoorn, en in iets mindere mate Groningen geparkeerd staan, hoger is dan gemiddeld.

Bij de onderzochte P+ R-terreinen zien we dat ruim 40 procent van de auto's die op het P+ R-terrein Utrecht Galgenwaard geparkeerd staan minder dan 2 jaar oud is (tabel 3.9b). De gebruikers van het P+ R-terrein in Zaltbommel hebben juist oudere auto's; ruim 45 procent heeft een auto die ouder is dan 8 jaar.

Tabel 3.9a: Leeftijd auto van gebruikers transferium, in procenten.

| Leeftijd | Amsterdam | Hoorn | Groningen | Overige | Totaal |
|------------|-----------|-------|-----------|---------|--------|
| < 2 jaar | 54 | 15 | 27 | 32 | 33 |
| 2 – 4 jaar | 21 | 25 | 18 | 24 | 23 |
| 4 – 8 jaar | 13 | 24 | 27 | 24 | 20 |
| > 8 jaar | 13 | 37 | 27 | 21 | 25 |

Tabel 3.9b: Leeftijd auto van gebruikers P+ R-terreinen, in procenten.

| Leeftijd | Rotterdam | Zaltbommel | Groningen | Utrecht | Totaal |
|------------|-----------|------------|-----------|---------|--------|
| < 2 jaar | 35 | 13 | 20 | 41 | 30 |
| 2 – 4 jaar | 13 | 17 | 24 | 23 | 19 |
| 4 – 8 jaar | 25 | 25 | 30 | 14 | 24 |
| > 8 jaar | 27 | 46 | 26 | 22 | 27 |

Het overgrote deel van de auto's die op transferia, maar vooral P+ R-terreinen geparkeerd staan is eigendom van de gebruikers zelf (tabellen 3.10a en 3.10b). Op transferia worden daarnaast relatief veel lease-auto's aangetroffen. Dit geldt met name voor de Amsterdam ArenA waar meer dan de helft van de geparkeerde auto's geleast is. Voor de overige transferia ligt het percentage lease-auto's onder de 10 procent. Verder valt nog op dat op het transferium in Groningen relatief veel geleende auto's staan; waarschijnlijk betreft het hier auto's die van ouders geleend zijn.

Ook tussen de onderzochte P+ R-terreinen onderling is een verschil in eigendom van geparkeerde auto's waarneembaar. Met name op de P+ R-terreinen in Groningen en Zaltbommel staan veel auto's die eigendom van de gebruiker zelf zijn (tabel 3.10b). Daarentegen beschikt een kwart van de gebruikers van het P+ R-terrein Utrecht Galgenwaard over een lease-auto; op de P+ R-terreinen in Rotterdam is dit 18 procent.

Tabel 3.10a: Eigendom auto van gebruikers transferium, in procenten.

| Beschikkingwijze | Amsterdam | Hoorn | Groningen | Overige | Totaal |
|---------------------|-----------|-------|-----------|---------|--------|
| Eigen vervoermiddel | 42 | 93 | 83 | 91 | 72 |
| Lease | 51 | 3 | 4 | 9 | 23 |
| Van de zaak | 6 | 0 | 4 | 0 | 3 |
| Huur / deel | 0 | 2 | 0 | 0 | 1 |
| Geleend | 1 | 2 | 9 | 0 | 2 |
| Fiets | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |

Tabel 3.10b: Eigendom auto van gebruikers P+ R-terreinen, in procenten.

| Beschikkingwijze | Rotterdam | Zaltbommel | Groningen | Utrecht | Totaal |
|---------------------|-----------|------------|-----------|---------|--------|
| Eigen vervoermiddel | 80 | 96 | 96 | 73 | 84 |
| Lease | 12 | 4 | 2 | 22 | 11 |
| Van de zaak | 6 | 0 | 2 | 5 | 4 |
| Huur / deel | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Geleend | 2 | 0 | 2 | 0 | 1 |
| Fiets | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Samenvattend

In tabel 3.11a zijn voor de transferia de belangrijkste verschillen in samenstelling van de gebruikersgroepen samengevat, terwijl tabel 3.11b de belangrijkste verschillen tussen P+ R-terreinen weergeeft.

Tabel 3.11a: Samenvatting gebruikersprofiel per transferium

| Amsterdam Arena | Hoorn Station NS | Groningen Noorddijk | Overig |
|----------------------|----------------------|----------------------|--------|
| Meer mannen | Meer goedkope auto's | Meer vrouwen | |
| Meer hoog opgeleiden | Meer oude auto's | Meer vut/huisman | |
| Hoger inkomen | | Minder alleen wonend | |
| Meer dure auto's | | Lager inkomen | |
| Meer nieuwe auto's | | Meer goedkope auto's | |
| Meer lease auto's | | | |

Tabel 3.11b: Samenvatting gebruikersprofiel per P+ R-terrein

| Rotterdam F & A | Zaltbommel Station NS | Groningen Sontweg | Utrecht Galgenwaard |
|--------------------|-----------------------|----------------------|---------------------|
| Meer vut/huisman | Meer hoog opgeleiden | Meer vrouwen | Meer hoog opgeleid |
| Meer alleen wonend | Meer oude auto's | Meer vut/huisman | Hoger inkomen |
| | | Meer goedkope auto's | Meer dure auto's |
| | | | Meer nieuwe auto's |
| | | | Meer lease auto's |

De reis

In deze subparagraaf gaan we in op (het motief van) de reis waarvoor automobilisten gebruik maken van een transferium of P+R-terrein. Achtereenvolgens staan we daarbij stil bij de herkomst en bestemming van de reis, het tijdstip waarop de heenreis gemaakt wordt, het vervoermiddel dat voor het transport van overstappunt naar eindbestemming gebruik wordt, de reisfrequentie en het reismotief, en het aantal medepassagiers.

Herkomst en bestemming

De herkomsten en bestemmingen van gebruikers van transferia zijn in tabel 3.12a weergegeven. Soortgelijke informatie, maar dan voor gebruikers van de onderzochte P+R-terreinen is terug te vinden in tabel 3.12b.

Voor de meeste transferia geldt dat de gebruikers uit de wijde omgeving rond het transferium komen, en naar het centrum of een buitenwijk van de 'bestemmings-gemeente' reizen. Wel valt op dat een groot deel van de gebruikers van het transferium Hoorn naar andere plaatsen binnen de provincie Noord-Holland reizen dan Amsterdam, de beoogde 'bestemmingsgemeente' (zie ook tabel 1.1). En bij de Amsterdam ArenA ligt de bestemming van een derde van de gebruikers in de nabijheid van dit overstappunt.

Tabel 3.12a: *Herkomsten en bestemming gebruikers transferia*

| Transferium | Herkomsten | Bestemmingen |
|--------------------------------|---|---|
| Amsterdam ArenA | Amsterdam (7%) en Breda (7%), de rest uit plaatsen als Haarlem, Amstelveen, Hoofddorp, maar ook Leiden, Almere, Alphen ad Rijn, Amersfoort, Dordrecht, Gouda en zelfs Groningen, Heerlen en Helmond | Amsterdam centrum (20%), Amsterdam Zuidoost (20%), nabijheid Amsterdam ArenA (35%) en overige wijken in Amsterdam (10%) |
| Hoorn NS-station | Hoorn (17%) en Zwaag (13%), de rest kom uit plaatsen als Amsterdam, Wognum, Spanbroek, Abbekerk en Hoogwoud. | Amsterdam en Schiphol (50%) en Hoorn (10%), de rest naar plaatsen als Zwaag, Middenmeer, Berkhout, Alkmaar, Enkhuizen, Haarlem en Zaandam |
| Groningen Noorddijk | Groningen (50%), de rest komt uit plaatsen als Assen, Sint Annen, Winsum en Meppel. | Centrum Groningen (75%), rest naar locaties als het AZG. |
| Utrecht Westraven ¹ | Wijde omgeving | Iedereen reist naar Utrecht |
| Leiden 't Schouw ¹ | Leiden (20%) en andere plaatsen uit de omgeving | Voornameijk Den Haag, enkelen naar Rijswijk |
| Ridderkerk ¹ | Met name Ridderkerk | Rotterdam |
| Arnhem Gelredome ¹ | Wijde omgeving | Arnhem centrum (ruim 50%) of rest van Arnhem |

¹ Door de kleine aantallen respondenten gaat het hierbij om indicaties

Bij de onderzochte P+R-terreinen valt op dat de P+R-terreinen in Rotterdam voor een belangrijk deel gebruikt worden door inwoners van de stad zelf, waarbij het Alexandrium of het St. Franciscus ziekenhuis een veel genoemde bestemming is. Verder valt op dat veel gebruikers van de Galgenwaard in Utrecht in de directe omgeving van dit overstappunt moeten zijn, en dus met name door bestemmingsparkeerders wordt gebruikt.

Tabel 3.12b: *Herkomsten en bestemming gebruikers P+ R-terreinen*

| Transferium | Herkomsten | Bestemmingen |
|---------------------------------------|--|---|
| Rotterdam Alexander en St. Franciscus | Rotterdam (50%) en Capelle aan de IJssel (13%), de rest uit plaatsen als Bergschenhoek, Berkel, Rodenrijs, Bleiswijk en Den Haag | Alexandrium en ziekenhuis St. Franciscus (samen 40%), Rotterdam centrum of overige wijken (40%), de rest naar plaatsen als Rijkwijk, Capelle aan de IJssel en Dordrecht |
| Zaltbommel NS-station | Zaltbommel (22%), maar ook uit Aalst, Kerkdriel en andere plaatsen in de omgeving | Utrecht centrum (22%) en overige wijken (15%), de rest naar plaatsen als Amsterdam, Den Haag, Voorburg, Houten, Den Bosch, Eindhoven en Zaltbommel |
| Groningen Sontweg | Uit diverse plaatsen uit de omgeving en Groningen (5%) | Groningen centrum (> 50%) en AZG (25%), de rest naar andere delen van Groningen en plaatsen als Stadskanaal, Siddeburen, Winschoten, Stedum en Wadeborgen |
| Utrecht Galgenwaard | Uit plaatsen als Amsterdam, Amersfoort, Huizen, Leersum, Nieuwegein, Vianen en Wijk bij Duurstede | Nabijheid Galgenwaard (50%), Utrecht centrum en overige wijken |

Tijdstip heenreis

Tweederde van de gebruikers van transferia arriveert tijdens de ochtendspits, dat wil zeggen tussen 6 en 9 uur 's ochtends, bij het transferium (tabel 3.13a). Uitzondering vormt het transferium Groningen Noorddijk waar slecht een kwart van de gebruikers tijdens de ochtendspits arriveert.

Ook voor de P+ R-terreinen in Utrecht en Zaltbommel geldt dat het merendeel van de gebruikers tijdens de ochtendspits arriveert (tabel 3.13b). In Groningen parkeert de helft van de gebruikers hun auto tussen 6 en 9 uur 's morgens, terwijl in Rotterdam dit slechts één derde van de gebruikers doet.

Tabel 3.13a: *Heenreis gebruikers transferia tijdens ochtendspits, in procenten.*

| | Amsterdam | Hoorn | Groningen | Overige | Totaal |
|-----|-----------|-------|-----------|---------|--------|
| Ja | 65 | 78 | 26 | 68 | 68 |
| Nee | 35 | 22 | 74 | 32 | 32 |

Tabel 3.13b: *Heenreis gebruikers P+ R-terreinen tijdens ochtendspits, in procenten.*

| | Rotterdam | Zaltbommel | Groningen | Utrecht | Totaal |
|-----|-----------|------------|-----------|---------|--------|
| Ja | 32 | 79 | 56 | 83 | 56 |
| Nee | 68 | 21 | 44 | 17 | 44 |

Vervoermiddel overstappunt – bestemming

In het algemeen vervolgt 60% van de gebruikers van transferia en 36% van de gebruikers van P+ R-terreinen hun reis met het openbaar vervoer. Het vervoermiddel dat gekozen wordt om van het transferium naar de eindbestemming te reizen varieert echter sterk per locatie (tabellen 3.14a en 3.14b). Zo stapt bij Groningen Noorddijk ruim driekwart van de gebruikers over van auto op bus. Hetzelfde geldt voor de groep Overige transferia.

Tabel 3.14a: Vervoermiddel respondent vanaf transferium naar eindbestemming, in procenten (meerdere antwoorden mogelijk).

| | Amsterdam | Hoorn | Groningen | Overige | Totaal |
|-----------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Bus / tram | 3 | 8 | 78 | 71 | 18 |
| Trein | 0 | 76 | 0 | 3 | 32 |
| Metro / sneltram | 33 | 20 | 0 | 6 | 22 |
| <i>OV-totaal</i> | <i>34</i> | <i>78</i> | <i>78</i> | <i>74</i> | <i>60</i> |
| Lopend | 70 | 18 | 9 | 9 | 37 |
| Auto / motor als bestuurder | 3 | 11 | 14 | 12 | 8 |
| Auto / motor als passagier | 1 | 1 | 0 | 6 | 1 |
| Bedrijfsvervoer | 3 | 1 | 0 | 3 | 2 |
| Ferryboot | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 |
| Fiets | 0 | 1 | 4 | 3 | 1 |

Tabel 3.14b: Vervoermiddel respondent vanaf P+ R-terrein naar eindbestemming, in procenten (meerdere antwoorden mogelijk).

| | Rotterdam | Zaltbommel | Groningen | Utrecht | Totaal |
|-----------------------------|-----------|------------|-----------|-----------|-----------|
| Bus / tram | 21 | 13 | 39 | 29 | 27 |
| Trein | 5 | 61 | 0 | 2 | 8 |
| Metro / sneltram | 10 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| <i>OV-totaal</i> | <i>31</i> | <i>63</i> | <i>39</i> | <i>29</i> | <i>36</i> |
| Lopend | 51 | 29 | 21 | 52 | 41 |
| Auto / motor als bestuurder | 17 | 13 | 2 | 6 | 10 |
| Auto / motor als passagier | 0 | 0 | 3 | 0 | 1 |
| Bedrijfsvervoer | 0 | 0 | 31 | 5 | 10 |
| Ferryboot | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Fiets | 0 | 4 | 16 | 6 | 6 |

In Hoorn stapt men weliswaar ook over van auto op OV, maar hier kiest men met name voor de trein (76%), eventueel gevolgd door de metro/sneltram. Tenslotte valt het hoge aandeel lopers bij de Amsterdam Arena op. Deels wordt dit verklaard door het feit dat ongeveer een derde van de gebruikers in de nabijheid van dit overstappunt moet zijn (zie ook tabel 3.12a). Daarnaast lijkt een deel van de gebruikers naar het metrostation te lopen in plaats van gebruik te maken van de speciale pendelbusjes.

Ook tussen de onderzochte P+ R-terreinen variëren de vervoermiddelen die gebruikt worden voor het vervolg van de reis. Zo vervolgt de helft van de gebruikers van de P+ R-terreinen in Rotterdam en Utrecht hun weg te voet (tabel 3.14b). Ook voor deze P+ R-terreinen constateerden we al eerder dat relatief veel gebruikers in de nabijheid van deze overstappunten moet zijn (zie ook tabel 3.12b). In Groningen stapt ruim een derde over op de bus. Nog eens een derde stapt over in busjes van de werkgever, en een even grote groep geeft aan een deel van het vervolgtraject te voet en/of met de fiets af te leggen. In Zaltbommel, tenslotte, parkeren vooral automobilisten die hun weg per trein vervolgen (60%). Zo'n 30 procent legt (een deel van) de vervolgreis te voet af.

Reisfrequentie en -motief

Het merendeel van de gebruikers van transferia maken hun reis minimaal 2 maal per week (tabel 3.15a). Van de gebruikers van de transferia in Hoorn en Amsterdam maakt bijna de helft deze reis zelfs 5 keer in de week of vaker. Alleen voor het transferium Groningen Noorddijk geldt dat dit transferium relatief vaak voor incidentele reizen wordt gebruikt.

Tabel 3.15a: Frequentie reis gebruikers transferia, in procenten.

| | Amsterdam | Hoorn | Groningen | Overige | Totaal |
|----------------------------|-----------|-------|-----------|---------|--------|
| 5 keer per week of vaker | 45 | 50 | 10 | 37 | 43 |
| 2 tot 4 keer per week | 28 | 33 | 24 | 34 | 31 |
| 2 tot 4 keer per maand | 3 | 8 | 57 | 3 | 9 |
| 1 keer per maand of minder | 24 | 9 | 10 | 26 | 17 |

Tabel 3.15b: Frequentie reis gebruikers P+ R-terreinen, in procenten.

| | Rotterdam | Zaltbommel | Groningen | Utrecht | Totaal |
|----------------------------|-----------|------------|-----------|---------|--------|
| 5 keer per week of vaker | 17 | 52 | 31 | 49 | 33 |
| 2 tot 4 keer per week | 27 | 28 | 28 | 29 | 28 |
| 2 tot 4 keer per maand | 30 | 8 | 16 | 11 | 19 |
| 1 keer per maand of minder | 27 | 12 | 24 | 11 | 21 |

De P+ R-terreinen in Rotterdam worden net als het P+ R-terrein Groningen Sontweg door zowel frequente (maken de rit 5 keer per week of vaker) als incidentele reizigers (1 keer per maand of minder) gebruikt. De P+ R-terreinen in Utrecht en Zaltbommel worden daarentegen vooral door frequente reizigers gebruikt; de helft van de gebruikers maakt de betreffende reis 5 keer per week of vaker. Daarnaast reist bijna 30 procent 2 tot 4 keer per week op deze route.

Woon-werkverkeer is verreweg het belangrijkste reismotief van gebruikers van transferia (tabel 3.16a). Daarnaast wordt ook 'winkelen of boodschappen doen' relatief vaak genoemd. Dit geldt met name voor het transferium Groningen Noorddijk, waar ruim de helft van de gebruikers aangeeft gewinkeld te hebben. Ook de groep Overige transferia wordt relatief vaak voor winkeldoelinden gebruikt. Voor deze transferia geldt echter net als voor de transferia in Hoorn en Amsterdam dat 'werk' het belangrijkste reismotief is. Opvallend is verder nog het relatief hoge percentage zakelijke reizigers bij het transferium Amsterdam ArenA.

Tabel 3.16a: Reismotief van gebruikers transferia, in procenten.

| | Amsterdam | Hoorn | Groningen | Overige | Totaal |
|-------------------------|-----------|-------|-----------|---------|--------|
| Woon-werk | 66 | 82 | 35 | 71 | 71 |
| Zakelijk | 12 | 6 | 4 | 6 | 9 |
| Familie-/vriendenbezoek | 1 | 2 | 4 | 0 | 1 |
| Winkelen / boodschappen | 7 | 9 | 57 | 21 | 13 |
| Uitgaan / evenement | 10 | 8 | 14 | 6 | 9 |
| Bezoek ziekenhuis | 1 | 3 | 9 | 0 | 2 |
| Studie / cursus | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Anders | 1 | 4 | 4 | 0 | 2 |

Tabel 3.16b: Reismotief van gebruikers P+ R-terreinen, in procenten.

| | Rotterdam | Zaltbommel | Groningen | Utrecht | Totaal |
|-------------------------|-----------|------------|-----------|---------|--------|
| Woon-werk | 42 | 75 | 61 | 82 | 60 |
| Zakelijk | 7 | 8 | 2 | 6 | 6 |
| Familie-/vriendenbezoek | 5 | 4 | 3 | 2 | 4 |
| Winkelen / boodschappen | 47 | 4 | 36 | 12 | 31 |
| Uitgaan / evenement | 4 | 4 | 2 | 2 | 3 |
| Bezoek ziekenhuis | 12 | 4 | 5 | 0 | 6 |
| Studie / cursus | 0 | 8 | 3 | 0 | 2 |
| Anders | 2 | 4 | 2 | 2 | 2 |

Ook de onderzochte P+R-terreinen worden voornamelijk gebruikt door automobilisten die naar hun werk reizen (tabel 3.16b), zij het in iets mindere mate dan bij transferia het geval is. De P+R-terreinen in Rotterdam en Groningen worden daarnaast door veel reizigers gebruikt om te gaan winkelen. Ook het bezoek van het ziekenhuis wordt relatief vaak door gebruikers van de P+R-terreinen in Rotterdam, en dan met name Rotterdam St. Franciscus, genoemd.

Aantal medepassagiers

Tenslotte blijkt uit tabellen 3.17a en 3.17b dat ongeveer driekwart van de gebruikers van transferia en P+R-terreinen alleen reist. Uitzondering is het transferium Groningen Noorddijk waar bijna 60 procent met één of meer medepassagiers in de auto zit. Voor wat betreft de onderzochte P+R-terreinen is de gemiddelde bezettingsgraad van de auto's in Rotterdam en Groningen hoger dan in Utrecht en Zaltbommel.

Tabel 3.17a: Aantal medereizigers bij gebruikers transferia, in procenten.

| | Amsterdam | Hoorn | Groningen | Overige | Totaal |
|-----------------------------|-----------|-------|-----------|---------|--------|
| Alleen | 81 | 82 | 41 | 79 | 78 |
| Met 1 medereiziger | 7 | 10 | 36 | 18 | 11 |
| Met 2 of meer medereizigers | 13 | 7 | 23 | 3 | 10 |

Tabel 3.17b: Aantal medereizigers bij gebruikers P+R-terreinen, in procenten.

| | Rotterdam | Zaltbommel | Groningen | Utrecht | Totaal |
|-----------------------------|-----------|------------|-----------|---------|--------|
| Alleen | 66 | 91 | 67 | 83 | 73 |
| Met 1 medereiziger | 17 | 9 | 9 | 11 | 13 |
| Met 2 of meer medereizigers | 17 | 0 | 24 | 6 | 15 |

Motief om van het overstappunt gebruik te maken

Zowel voor de transferia als voor de P+R-terreinen geldt dat de gebruikers trouwe klanten zijn; het merendeel zegt altijd, of 'meestal' van de betreffende parkeergelegenheid gebruik te maken (tabellen 3.18a en 3.18b). Vooral P+R-terrein Utrecht Galgenwaard kent een vast publiek van parkeerders.

Tabel 3.18a: Frequentie gebruik transferia, in procenten.

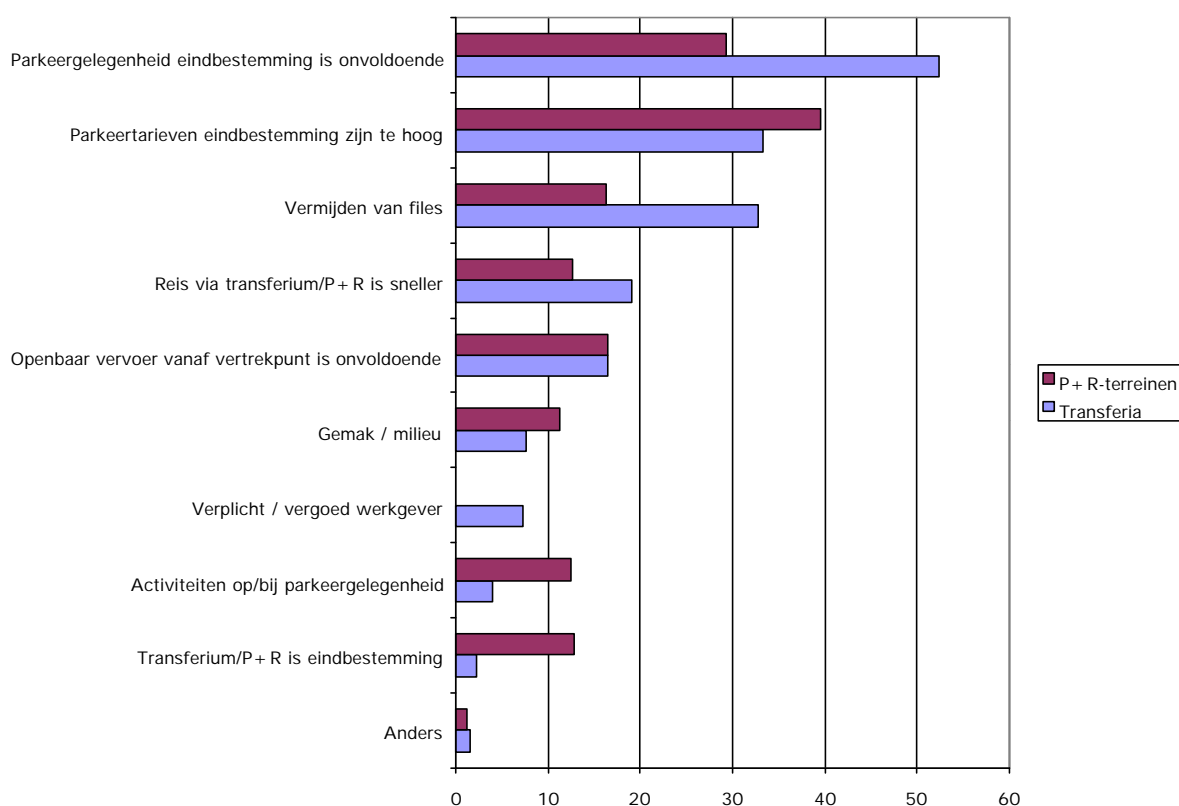
| | Amsterdam | Hoorn | Groningen | Overige | Totaal |
|-------------------------|-----------|-------|-----------|---------|--------|
| Altijd dit transferium | 63,4 | 68,3 | 50,0 | 40,0 | 61,8 |
| Meestal dit transferium | 17,1 | 19,0 | 27,3 | 20,0 | 19,0 |
| Af en toe | 8,1 | 10,3 | 13,6 | 8,6 | 9,5 |
| Dit is de eerste keer | 11,4 | 2,4 | 9,1 | 31,4 | 9,8 |

Tabel 3.18b: Frequentie gebruik P+R-terreinen, in procenten.

| | Rotterdam | Zaltbommel | Groningen | Utrecht | Totaal |
|-------------------------|-----------|------------|-----------|---------|--------|
| Altijd dit P+R-terrein | 61 | 74 | 56 | 88 | 68 |
| Meestal dit P+R-terrein | 25 | 22 | 30 | 11 | 22 |
| Af en toe | 13 | 4 | 6 | 2 | 7 |
| Dit is de eerste keer | 2 | 0 | 8 | 0 | 3 |

De belangrijkste reden om op een transferium te parkeren is dat de parkeergelegenheid bij de eindbestemming onvoldoende is (figuur 3.2). Meer dan de helft van de gebruikers van transferia geeft dit als reden op. Voor de gebruikers van de onderzochte P + R-terreinen is dit ook een belangrijke reden om van de parkeergelegenheden gebruik te maken, hoewel zij vooral de parkeertarieven op de eindbestemming te hoog vinden. Een derde van de gebruikers van transferia parkeert op deze overstappunten om files te omzeilen. Voor de gebruikers van P + R-terreinen is dit een minder belangrijke reden.

Figuur 3.2: Belangrijkste redenen van gebruik transferia en P + R-terreinen, in procenten. Meerdere antwoorden mogelijk.



De transferia Groningen Noorddijk en Hoorn NS-station werden door twee derde van de ondervraagde parkeerders al langer dan een jaar geleden voor het eerst gebruikt (tabel 3.19a). Hoewel het transferium in Amsterdam in 1996 geopend is, heeft slechts een derde van de parkeerders er langer dan een jaar geleden voor het eerst gebruik van gemaakt. Ook de overige transferia zijn meer recent voor het eerst gebruikt door de ondervraagde parkeerders. Dit is niet zo verwonderlijk gezien de recente oplevering van deze transferia.

Voor de onderzochte P + R-terreinen geldt dat een ruime meerderheid van de gebruikers hier meer dan een jaar geleden voor het eerst parkeerde. Alleen bij Groningen Sontweg lijkt nog sprake van een flinke aanwas; 40 procent van de parkeerders geeft aan het afgelopen half jaar voor het eerst gebruik te zijn gaan maken van dit P + R-terrein.

Tabel 3.19a: Eerste keer gebruikers transferia, in procenten.

| | Amsterdam | Hoorn | Groningen | Overige | Totaal |
|------------------------------|-----------|-------|-----------|---------|--------|
| Langer dan 1 jaar geleden | 31 | 68 | 65 | 6 | 46 |
| Langer dan 6 maanden geleden | 21 | 13 | 9 | 24 | 17 |
| Minder dan 6 maanden geleden | 37 | 18 | 22 | 41 | 28 |
| Dit is de eerste keer | 12 | 2 | 4 | 29 | 9 |

Tabel 3.19b: Eerste keer gebruikers P+ R-terreinen, in procenten.

| | Rotterdam | Zaltbommel | Groningen | Utrecht | Totaal |
|------------------------------|-----------|------------|-----------|---------|--------|
| Langer dan 1 jaar geleden | 79 | 91 | 46 | 81 | 72 |
| Langer dan 6 maanden geleden | 5 | 4 | 9 | 8 | 7 |
| Minder dan 6 maanden geleden | 13 | 4 | 41 | 11 | 19 |
| Dit is de eerste keer | 2 | 0 | 5 | 0 | 2 |

Transferia hebben hun bekendheid voor een groot deel te danken aan mond op mond reclame. Ruim een derde van alle gebruikers van transferia zegt te zijn geattendeerd op het bestaan ervan door bekenden (tabel 3.20a). Vooral in Groningen is dit een belangrijke informatiebron geweest: twee derde van de gebruikers van transferium Groningen Noorddijk heeft het bestaan ervan via bekenden vernomen. Bij de Amsterdam ArenA geldt dit voor de helft van de gebruikers.

Een andere veel genoemde informatiebron is de krant / radio / tv / flyers / folders. Een kwart van alle gebruikers heeft op deze manier van het bestaan van het transferium vernomen. In Groningen zegt zelfs de helft van de parkeerders op deze manier op het bestaan van het transferium geattendeerd te zijn. Tenslotte geeft ruim de helft van de gebruikers van de transferia Utrecht Westraven, Leiden 't Schouw, Ridderkerk en Gelredome Arnhem aan dat zij kennis hebben genomen van de transferia middels de routeinformatie en wegwijzers langs de weg.

Net als de transferia hebben de meeste onderzochte P+ R-terreinen hun bekendheid te danken aan mond op mond reclame (tabel 3.20b). De helft van de gebruikers van het P+ R-terrein Groningen Sontweg heeft op deze manier van dit overstappunt gehoord. Van de gebruikers van Rotterdam Alexander en Rotterdam Franciscus geeft 40 procent aan via bekenden van deze P+ R-terreinen te hebben gehoord. In Zaltbommel was het huidige P+ R-terrein voorheen ook een parkeerplaats. Veel gebruikers kennen de plaats daarom al langer als parkeerterrein.

Tabel 3.20a: Kennismaking aanwezigheid transferia, in procenten (meerdere antwoorden mogelijk)

| | Amsterdam | Hoorn | Groningen | Overige | Totaal |
|---|-----------|-------|-----------|---------|--------|
| Gehoord van bekenden | 49 | 26 | 68 | 21 | 38 |
| Zelf / gezien | 1 | 7 | 9 | 3 | 4 |
| Info / borden langs de weg | 15 | 14 | 22 | 56 | 20 |
| Via werk | 31 | 2 | 0 | 18 | 16 |
| Krant/radio/tv/flyers/folders | 21 | 25 | 50 | 27 | 25 |
| Was al een parkeerplaats / is algemeen bekend | 1 | 30 | 0 | 0 | 13 |
| Reis / routeplanner | 3 | 2 | 0 | 0 | 2 |
| Wegenkaart | 0 | 1 | 0 | 3 | 1 |
| Anders | 0 | 2 | 0 | 3 | 1 |

Tabel 3.20b: Kennismaking aanwezigheid P+ R-terreinen, in procenten (meerdere antwoorden mogelijk)

| | Rotterdam | Zaltbommel | Groningen | Utrecht | Totaal |
|---|-----------|------------|-----------|---------|--------|
| Gehoord van bekenden | 42 | 17 | 51 | 28 | 38 |
| Zelf / gezien | 22 | 25 | 6 | 14 | 16 |
| Info / borden langs de weg | 17 | 16 | 18 | 6 | 14 |
| Via werk | 2 | 0 | 13 | 34 | 13 |
| Krant/radio/tv/flyers/folders | 10 | 0 | 29 | 6 | 13 |
| Was al een parkeerplaats / is algemeen bekend | 15 | 29 | 3 | 5 | 10 |
| Reis / routeplanner | 2 | 0 | 2 | 0 | 1 |
| Wegenkaart | 0 | 0 | 0 | 5 | 1 |
| Anders | 0 | 0 | 3 | 0 | 1 |

De meeste gebruikers van transferia vinden dat er geen alternatief voor het door hun gebruikte transferium voorhanden is; bijna 80 procent van alle gebruikers geeft dit aan (tabel 3.21a). In Groningen ziet men meer alternatieven (40 procent). Als alternatief wordt voornamelijk het P+ R-terrein Groningen Sontweg genoemd. Degenen die wel alternatieven voor het transferium in Hoorn weten, noemen 'gewoon' parkeren bij het station in Hoorn en parkeren in andere plaatsen, zoals Zaandam en Purmerend als alternatief. De 20 procent die wel alternatieven voor de Amsterdam ArenA ziet, noemt geen andere transferia of P+ R-terreinen, maar vooral 'andere parkeergarages' als alternatief

Ruim driekwart van de gebruikers van de onderzochte P+ R-terreinen kent geen alternatief voor het parkeerterrein (tabel 3.21b). Degenen die wel een alternatief in Rotterdam weten, noemen andere plaatsen (Gouda, Delft) en het 'andere' P+ R-terrein. Degenen die in Groningen een alternatief weten, noemen de carpoolplaats, het transferium en een gewone parkeerplaats in Groningen. De gebruikers van P+ R-terrein Utrecht Galgenwaard denken aan het transferium Utrecht Westraven als vervanger voor het P+ R-terrein. In Zaltbommel zegt een kwart dat er een alternatief voorhanden is, maar men geeft niet aan wat dat alternatief is.

Tabel 3.21a: Alternatief transferium voorhanden, in procenten.

| | Amsterdam | Hoorn | Groningen | Overige | Totaal |
|------------------------------|-----------|-------|-----------|---------|--------|
| Nee, geen alternatief | 79 | 83 | 61 | 83 | 80 |
| Ja, een alternatief aanwezig | 21 | 17 | 39 | 17 | 20 |

Tabel 3.21b: Alternatief P+ R-terrein voorhanden, in procenten.

| | Rotterdam | Zaltbommel | Groningen | Utrecht | Totaal |
|------------------------------|-----------|------------|-----------|---------|--------|
| Nee, geen alternatief | 78 | 75 | 69 | 88 | 78 |
| Ja, een alternatief aanwezig | 22 | 25 | 31 | 13 | 22 |

Van degenen die aangeven dat zij over een alternatief voor het nu gebruikte transferium beschikken, is in tabel 3.22a weergegeven waarom toch van het betreffende transferium gebruik wordt gemaakt. De belangrijkste redenen om van deze transferia gebruik te maken, is dat zij 'makkelijker bereikbaar' zijn en dat de reistijd auto/openbaar vervoer korter is. Lagere kosten worden ook als argument aangedragen. Een kwart van

de gebruikers van het transferium Amsterdam Arena verkiest dit transferium boven het alternatief vanwege de voorzieningen hier.

De redenen om in geval van keuze van de onderzochte P+ R-terreinen gebruik te maken, zijn dezelfde redenen als door gebruikers van transferia worden aangedragen, namelijk: de betere bereikbaarheid, de kortere reistijd in combinatie met het openbaar vervoer en de lagere kosten (tabel 3.22b). De gebruikers van de P+ R-terreinen Rotterdam St. Franciscus en Rotterdam Alexander kiezen dit parkeerterrein ook vanwege de ligging ten opzichte van de begin- of eindbestemming, te weten het St. Franciscus ziekenhuis en de winkelboulevard Alexandrium.

Tabel 3.22a: Reden voorkeur dit transferium boven alternatief, in procenten (meerdere antwoorden mogelijk)

| | Amsterdam | Hoorn | Groningen | Overige | Totaal |
|----------------------------------|-----------|-------|-----------|---------|--------|
| Makkelijker bereikbaar | 15 | 23 | 56 | 50 | 27 |
| Kortere reistijd met combi OV | 15 | 27 | 44 | 50 | 27 |
| Vermijden van files | 4 | 13 | 11 | 20 | 9 |
| Betere aansluiting OV | 11 | 14 | 22 | 0 | 12 |
| Lagere kosten op dit transf. | 14 | 14 | 0 | 40 | 14 |
| Voorzieningen op dit transf. | 25 | 4 | 11 | 0 | 14 |
| Ligging (tov begin- en eindpunt) | 4 | 9 | 11 | 0 | 6 |
| Anders | 19 | 4 | 0 | 20 | 11 |

Tabel 3.22b: Reden voorkeur dit P+ R-terrein boven alternatief, in procenten (meerdere antwoorden mogelijk)

| | Rotterdam | Zaltbommel | Groningen | Utrecht | Totaal |
|-----------------------------------|-----------|------------|-----------|---------|--------|
| Makkelijker bereikbaar | 10 | 83 | 35 | 63 | 35 |
| Kortere reistijd met combi OV | 10 | 0 | 40 | 63 | 27 |
| Vermijden van files | 10 | 33 | 11 | 0 | 11 |
| Betere aansluiting OV | 0 | 20 | 5 | 38 | 9 |
| Lagere kosten op dit P+ R-terrein | 24 | 0 | 10 | 88 | 26 |
| Voorzieningen op dit P+ R-terrein | 0 | 0 | 5 | 0 | 2 |
| Ligging (tov begin- en eindpunt) | 33 | 0 | 20 | 0 | 20 |
| Anders | 10 | 0 | 10 | 13 | 9 |

Transferia halen de mensen (voor een stuk) uit de auto; ruim 60 procent van de gebruikers van de transferia Groningen Noorddijk, Amsterdam ArenA en de groep Overige transferia geeft aan dat als het transferium er niet geweest zou zijn, zij de reis in zijn geheel met de auto zou maken (tabel 3.23a). Nog geen vijfde zou voor een reis geheel met het openbaar vervoer kiezen. In Hoorn zien we een afwijkend beeld; een vijfde zou de hele reis met de auto maken, een kwart zou overstappen naar het openbaar vervoer, en nog eens een kwart zou een ander transferium of P+ R-terrein zoeken.

Bij de gebruikers van P+ R-terreinen zien we een zelfde beeld; het grootste deel van de gebruikers zou de hele reis met de auto maken (tabel 3.23b). Daarnaast zou bijna een kwart een ander P+ R-terrein of gewone parkeerplaats zoeken en ongeveer één op de zes gebruikers zou de hele reis met het openbaar vervoer maken wanneer het P+ R-terrein niet zou bestaan.

Tabel 3.23a: Alternatief reis indien afwezigheid transferium, in procenten.

| | Amsterdam | Hoorn | Groningen | Overige | Totaal |
|-----------------------------|-----------|-------|-----------|---------|--------|
| Geheel met de auto | 64 | 21 | 61 | 68 | 46 |
| Geheel met OV | 8 | 26 | 14 | 18 | 17 |
| Reis niet maken | 3 | 2 | 0 | 6 | 3 |
| Via een ander transf./ P+ R | 21 | 24 | 9 | 6 | 20 |
| Andere parkeerplaats zoeken | 3 | 14 | 0 | 3 | 7 |
| Fiets/te voet + auto/OV | 0 | 8 | 26 | 3 | 6 |
| Anders | 1 | 4 | 4 | 3 | 3 |

Tabel 3.23b: Alternatief reis indien afwezigheid P+ R-terrein, in procenten.

| | Rotterdam | Zaltbommel | Groningen | Utrecht | Totaal |
|-----------------------------|-----------|------------|-----------|---------|--------|
| Geheel met de auto | 44 | 25 | 57 | 54 | 48 |
| Geheel met OV | 15 | 13 | 16 | 22 | 17 |
| Reis niet maken | 10 | 0 | 3 | 2 | 5 |
| Via een ander transf./ P+ R | 13 | 29 | 21 | 6 | 15 |
| Andere parkeerplaats zoeken | 15 | 4 | 8 | 6 | 10 |
| Fiets/te voet + auto/OV | 5 | 13 | 5 | 5 | 6 |
| Anders | 5 | 13 | 3 | 8 | 6 |

3.3 Niet-gebruikers

Tot nu toe stonden in dit hoofdstuk de gebruikers van transferia en P+ R-terreinen centraal. We hebben beschreven wie deze gebruikers zijn, welke reis zij maakten, waarom zij van een overstappunt gebruik maken en wat zij van de (OV-)voorzieningen bij het overstappunt vinden. Wanneer het gaat om het stimuleren van het gebruik van een overstappunt is echter minstens zo belangrijk om te weten wat de redenen voor niet-gebruikers zijn om een transferium of P+ R-terrein links te laten liggen.

In het kader van deze module is geen onderzoek onder niet-gebruikers uitgevoerd. Gegevens met betrekking tot niet-gebruikers en potentiële gebruikers van overstappunten die in deze paragraaf worden gepresenteerd, zijn gebaseerd op secundaire analyses die zijn uitgevoerd op een eerder onderzoek naar te verwachten gedragsreacties van spitsrijders op de invoering van Rekeningrijden⁵. Het onderzoek is medio 1999 gehouden onder ca. 3.000 automobilisten die in de ochtendspits gebruik maken van de snelwegen rondom de vier grote steden in de Randstad. Daarmee zijn de resultaten van deze analyses maar in beperkte mate naar alle onderzochte overstappunten generaliseerbaar. Naast het feit dat in het huidige onderzoek ook overstappunten buiten de Randstad zijn meegenomen, is een ander belangrijk verschil dat dit onderzoek zich niet beperkt tot de ochtendspits. Om de resultaten toch zoveel mogelijk vergelijkbaar te maken, worden in deze paragraaf alleen die gebruikers meegenomen die tijdens de ochtendspits bij het transferium of P+ R-terrein arriveerden.

Onder de geënquêteerde spitsrijders bleek een relatief grote belangstelling te bestaan voor de mogelijkheid om hun auto net buiten de destijds geplande cordons bij een overstappunt te parkeren en vanaf daar met het openbaar vervoer verder te reizen. Circa 25% van de ondervraagde respondenten gaf aan een dergelijke optie serieus te

⁵ Bron: AYIT Consultancy 2000, *De potentiële gebruiker van overstappunten*.

overwegen. Deze groep wordt in het kader van dit onderzoek aangeduid als de potentiële gebruikers, de overige 75% als niet-gebruikers. De vraag die in deze paragraaf centraal staat is in hoeverre de samenstelling van beide groepen overeenkomt danwel verschilt van gebruikers van transferia en P+ R-terreinen.

De groep potentiële gebruikers uit het eerdere onderzoek lijkt in veel opzichten op de groep 'spitsgebruikers' van P+ R-terreinen uit dit onderzoek (tabel 3.24). Dit geldt zowel wat betreft de kenmerken van hun reis als enkele kenmerken van de auto die zij bezitten. Wel bevinden zich onder de 'spitsgebruikers' van P+ R-terreinen meer vrouwen.

De verschillen tussen de groep potentiële gebruikers en de groep 'spitsgebruikers' van transferia zijn groter, met name wat betreft de kenmerken van de auto die men bezit. Net als de groep niet-gebruikers, rijden de 'spitsgebruikers' van transferia gemiddeld genomen in een wat jongere auto, waarbij de auto relatief vaak niet hun eigendom is. Tenslotte is ook onder 'spitsgebruikers' van transferia het aandeel vrouwen groter dan binnen de groepen potentiële en niet-gebruikers.

Tabel 3.24: Vergelijking gebruikers, potentiële gebruikers en niet-gebruikers van overstappunten

| Kenmerk | Spitsgebruikers transferia | Spitsgebruikers P+ R-terreinen | Potentiële gebruikers | Niet-gebruikers |
|-------------------------|----------------------------|--------------------------------|-----------------------|-----------------|
| Gemiddelde leeftijd | 40,7 | 40,9 | 40,9 | 39,9 |
| Geslacht (% man) | 64% | 47% | 68% | 78% |
| Ritfrequentie | 3,9 | 3,9 | 4,0 | 4,2 |
| % dagelijkse reizigers | 57% | 56% | 52% | 60% |
| Reisafstand (km) | 57 | 37 | 37 | 41 |
| Reismotief (% werk) | 90% | 94% | 92% | 96% |
| Eigendom auto (% privé) | 68% | 83% | 82% | 61% |
| Bouwjaar | 1996,6 | 1995,3 | 1994,1 | 1995,1 |

Niettemin kan geconcludeerd worden dat op een aantal punten sprake is van duidelijke overeenkomsten tussen de groepen 'spitsgebruikers' van transferia en P+ R-terreinen in het huidige onderzoek en de groep potentiële gebruikers uit eerder onderzoek. Daarmee biedt dit eerdere onderzoek aanknopingspunten voor de benadering van potentiële transferanten en lijkt dit onderzoek tevens te suggereren dat het aantal transferanten substantieel kan toenemen mits de juiste push-maatregelen getroffen worden (zoals bijvoorbeeld invoering van Rekeningrijden).

3.4 Samenvattende opmerkingen

Uit dit hoofdstuk blijkt dat het gebruik per transferium varieert. Daarbij is sprake van een zeker gewinningseffect dat in een aantal gevallen versterkt wordt door het feit dat het betreffende transferium op het moment van evaluatie nog niet voltooid is en/of aan de openstelling nog maar beperkt ruchtbaarheid is gegeven.

Verder hebben we in dit hoofdstuk kunnen constateren dat de huidige gebruikers van transferia sterk verschillen van de huidige gebruikers van de onderzochte P+ R-terreinen. Zo maken meer mannen en jongeren gebruik van de transferia, wonen zij vaker nog alleen of samen met een partner, ligt hun opleidingsniveau gemiddeld genomen iets hoger, en zij zijn vaker (nog) werkzaam, hetgeen zich vertaalt in een hoger gemiddeld bruto gezinsinkomen. Verder zijn de auto's waarin gebruikers van transferia rijden gemiddeld genomen nieuwer en duurder dan de auto's van gebruikers van de onderzochte P+ R-terreinen, en gaat het hierbij relatief vaak om lease-auto's. Opvallend daarbij zijn ook de grote verschillen tussen vergelijkbare transferia en P+ R-terreinen; het gebruikersprofiel van deze overstappunten verschilt substantieel. Uitzondering zijn de overstappunten in Groningen, maar hier hanteert de gemeente sinds enige tijd een uniform P+ R/Citybus-tarief voor zowel transferium als P+ R-terrein en is de bewegwijzering naar het transferium verbeterd, hetgeen heeft geleid tot een substantiële toename van het gebruik van het transferium Groningen Noorddijk.

De gebruikers van transferia komen veelal uit de wijde omgeving. Voor de onderzochte P+ R-terreinen geldt hetzelfde, met uitzondering van de P+ R-terreinen in Rotterdam. Veelal reizen de gebruikers door naar het centrum of een buitenwijk van de 'bestemmingsgemeente' van het overstappunt. Uitzonderingen zijn hier het transferium Amsterdam ArenA en de P+ R-terreinen Rotterdam Alexander, Rotterdam St. Franciscus en Utrecht Galgenwaard, waarvan veel bestemmingsparkeerders gebruik maken.

Het merendeel van de gebruikers arriveert tijdens de ochtendspits bij het overstappunt (uitzonderingen zijn Groningen Noorddijk en de P+ R-terreinen in Rotterdam). Hoe zij vanaf dit punt verder reizen varieert sterk per locatie. Wel ligt het aandeel van het openbaar vervoer voor transferia hoger dan voor de onderzochte P+ R-terreinen, hetgeen deels verklaard wordt door het hoge aandeel bestemmingsparkeerders op de P+ R-terreinen in Rotterdam en Utrecht.

Onder gebruikers van transferia bevinden zich in het algemeen meer vaste gebruikers dan onder gebruikers van de onderzochte P+ R-terreinen. Uitzondering hierop is het transferium Groningen Noorddijk, waar ook veel automobilisten incidenteel gebruik van maken. Dit zal deels samenhangen met het hoge aandeel winkelend publiek onder de gebruikers van dit transferium. Voor de overige transferia is woon-werk verreweg het belangrijkste motief. Hetzelfde geldt voor de onderzochte P+ R-terreinen, met uitzondering van de P+ R-terreinen in Rotterdam.

Het overgrote deel van de gebruikers van zowel transferia als de onderzochte P+ R-terreinen maakt altijd of meestal gebruik van dit overstappunt, doet dit al langer dan een jaar, en heeft geen alternatief voorhanden. De helft van de gebruikers zou zonder dit overstappunt de gehele reis met de auto hebben gemaakt, en een zesde met het openbaar vervoer.

Belangrijke redenen om hier te parkeren zijn de beperkte parkeergelegenheid en het hoge parkeertarief bij de bestemming. Verder noemen vooral gebruikers van transferia het omzeilen van files als motief. Daarmee verschillen de motieven voor het gebruik van transferia en onderzochte P+ R-terreinen niet van de motieven die in eerdere onderzoeken zijn gevonden.

Een groot deel van de gebruikers is via bekenden op de hoogte geraakt van het bestaan van het overstappunt. Daarmee wordt deze wijze van kennismaking vaker genoemd dan meer actieve vormen van promotie als publicaties in de media en informatieborden langs de toevoerwegen. Voor een benadering van potentiële gebruikers van overstappunten langs deze wegen, lijkt gebruik gemaakt te kunnen worden bij bevindingen uit een eerder onderzoek naar de gedragsreacties van spitsrijders op de invoering van Rekeningrijden. De groep potentiële transferanten uit dat onderzoek blijkt op enkele punten namelijk sterke overeenkomsten te vertonen met de huidige spitsgebruikers van transferia, maar vooral van de onderzochte P+ R-terreinen.

Tot slot nog enkele opmerkingen met betrekking tot het transferium in Renesse dat tot dusver buiten de beschouwing is gelaten. Het gebruik van dit transferium is in de periode 1997 – 1999 flink toegenomen. De bestemming van de gebruikers is gelijkmatig verdeeld over de kust, de kern en andere locaties. De toename in het gebruik heeft geresulteerd in een afname van de parkeerdruk in zowel de kern van Renesse als langs de kust (langs de kust was in eerste instantie nog sprake van een toename van de parkeerdruk als gevolg van het openstellen van twee parkeerterreinen waar gratis kon worden geparkeerd).

4. Waardering transferia en P + R-terreinen

Na de beschrijving van het gebruik en de gebruikers van de transferia en onderzochte P + R-terreinen in het vorige hoofdstuk, staat in dit hoofdstuk de vraag centraal “Hoe deze gebruikers de kwaliteit van deze overstappunten waarderen.” Deze stap binnen de evaluatiestudie bestaat uit een inventarisatie en beoordeling van de kenmerken van en voorzieningen bij transferia. Deze informatie zal gebruikt worden bij de verklaring van eventuele verschillen in de effectiviteit van de transferia en onderzochte P + R-terreinen te kunnen verklaren, hetgeen het onderwerp van het volgende hoofdstuk is.

De inventarisatie is voornamelijk gebaseerd op een ruimtelijke observatie van de situatie rond de transferia en geselecteerde P + R-terreinen. Daarnaast is gebruik gemaakt van secundaire databronnen zoals eerdere evaluatiestudies en informatie die beschikbaar is gesteld door de voor de locaties verantwoordelijke overheden of beheerders.

De beoordeling van de kenmerken en voorzieningen is gebaseerd op een enquête onder gebruikers van de transferia en geselecteerde P + R-terreinen. Voor de specifieke vragen die met betrekking tot dit onderwerp zijn gesteld, verwijzen we naar bijlagen B en C, en dan met name onderdeel C.

Het hoofdstuk is verder als volgt opgebouwd. In paragraaf 4.1 gaan we in op de *locatiekenmerken* van de transferia en P + R-terreinen. Vervolgens worden in paragraaf 4.2 de *OV-voorzieningen* per locatie besproken. De aspecten die de kwaliteit van het transferium of P + R-terrein zelf zullen bepalen, de *kwaliteitskenmerken*, staan centraal in paragraaf 4.3. In paragraaf 4.4 worden de belangrijkste overeenkomsten en verschillen tussen transferia en P + R-terreinen samengevat.

4.1 Locatiekenmerken

Deze paragraaf beschrijft de transferia en geselecteerde P + R-terreinen aan de hand van een aantal locatiekenmerken. Achtereenvolgens gaan we in op de ligging, het potentieel en de beschikbaarheid van parkeerplaatsen, het tarief en concurrerende voorzieningen. De objectieve beschrijving wordt daar waar mogelijk afgezet tegenover het oordeel van gebruikers ten aanzien van deze elementen.

De ligging

Vier van de acht transferia kunnen worden gekarakteriseerd als bestemmingstransferia; dat wil zeggen, ze liggen in de nabijheid van de bestemming van de gebruikers (zie tabel 4.1a). Uitzonderingen zijn de transferia bij Hoorn (herkomst), Leiden (weide) en Ridderkerk (herkomst/weide). Tabel 4.1b laat zien dat ook voor vier van de vijf geselecteerde P + R-terreinen geldt dat zij in of in de nabijheid van de bestemmingsgemeente liggen.

Verder geldt voor zes van de acht transferia dat ze in de nabijheid van autosnelwegen liggen; uitzonderingen zijn hier de transferia bij Groningen en Renesse, waarbij dient te worden aangetekend dat Groningen Noorddijk aan een vierbaans-rondweg is gelegen. Voor de overige zes transferia varieert de afstand tot de autosnelweg van 0,1 kilometer (Westraven) tot 3,2 kilometer (Ridderkerk). De P + R-terreinen liggen gemiddeld zo'n 1,75 kilometer van de meest nabijgelegen autosnelweg af.

Tabel 4.1a: Locatiekenmerken van de acht transferia

| Indicator | Amsterdam | Hoorn | Groningen | Overig | | | | |
|---------------------------------------|--|---|---|-------------------------------|--|--------------------------|----------------|--------------------------------------|
| | ArenA | NS-station | Noorddijk | Ridderkerk | 't Schouw | Westraven | Gelredome | Renesse |
| Type overstappunt | Bestemming | Herkomst | Bestemming | Herkomst/ weide | Weide | Bestemming | Bestemming | Recreatie |
| Geografische informatie | Amsterdam Zuid, nabij NS-Bijlmer | Noordzijde NS-station, voormalig P+ R-terrein | Noordoosten van Groningen, bij Kardinge | Bij de wallocatie Slikkerveer | Voormalige carpoolplaats bij aansluiting N206 op A44 | Ten zuiden van Utrecht | Arnhem-Zuid | Aan oostzijde op route naar stranden |
| Autoroute | A2 (en A1, A9 en A10) | A7 | N28 (en N46, N360 en N36) | A15 | A44 en N206 | A12 | A325 | N57 en N59 |
| Afstand tot autoroute | 1,6 km | 1,5 km | 0,2 km | 3,2 km | 0,2 km | 0,1 km | 0,2 km | 4,5 km |
| Omvang reizigersstroom | | | | | | | | |
| ‣ Werkdag in juni | 130.710 | 66.353 | 33.186 | 105.785 | 55.495 | 201.102 | Niet bekend | 6.852 |
| ‣ Ochtendspits in juni | 24.117 | 12.671 | 5.853 | 23.468 | 11.064 | 39.521 | Niet bekend | 963 |
| Capaciteit | 500 plaatsen (max. 2000) | 550 plaatsen (max. 670) | 250 plaatsen (max. 1000) | 150 plaatsen | 210 plaatsen (max. 500) | 600 plaatsen (max. 2000) | 645 plaatsen | 600 plaatsen (max. 900) |
| Maximale bezetting ¹ | | | | | | | | |
| ‣ Aantal auto's | 510 auto's | 469 auto's | 57 auto's | 14 auto's | 43 auto's | 9 auto's | 33 auto's | 130 auto's |
| ‣ Bezettingsgraad | 25,5% | 85,3% | 22,8% | 9,3% | 20,5% | 1,5% | 5,1% | 21,7% |
| ‣ Tijdstip | 15.00 uur | 15.00 uur | 9.00 uur | 15.00 uur | 15.00 uur | 12.00 uur | 9.00 uur | 15.00 uur |
| Parkeertarief | f 12,50 p. dag (transf.) anders f 30,00 p. dag | f 1,00 p. dag (transf.) anders f 3,00 p. dag | Gratis | Gratis | Gratis | f 5,00 per dag | f 3,50 per dag | Gratis |
| Speciaal OV-tarief | Ja | Ja | Ja | Nee | Ja | Ja | Ja | Ja (gratis) |
| Alternatieve voorzieningen | | | | | | | | |
| ‣ P+ R-terreinen | 4 | 0 | 1 | 3 | 3 | 5 | 1 | 1 |
| ‣ Carpoolplaatsen | 6 | 4 | 3 | 5 | 1 | 1 | 2 | 0 |
| Aanwezigheid openbare parkeerplaatsen | Nee | Nee | Ja | Nee | Ja | Nee | Ja | Nee |
| Aanwezigheid bedrijfspanden | Veel (kantoren) | Veel (kantoren) | Veel (sportcentra) | Veel | Weinig (kantoor) | Veel (kantoren) | Veel (stadion) | Nee |

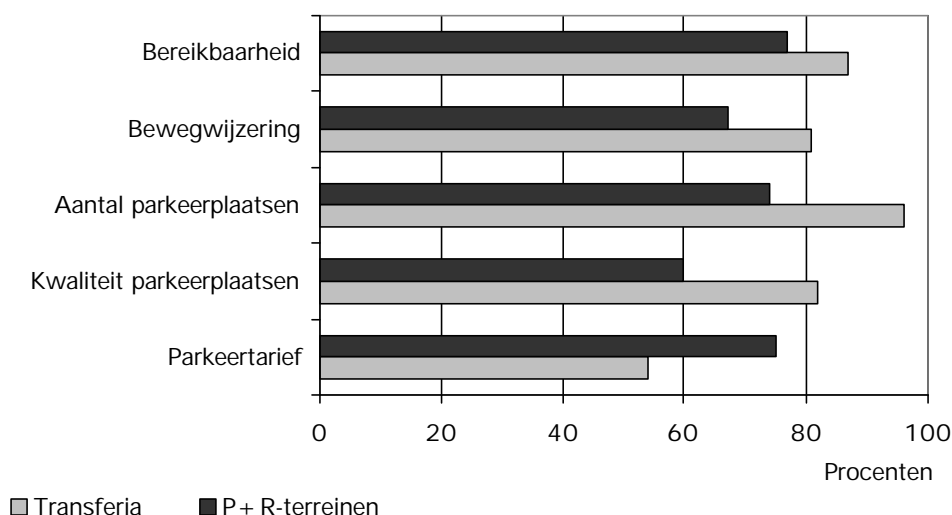
¹ Het maximum aantal geparkeerde auto's tijdens vier meetmomenten, te weten: 9.00 uur, 12.00 uur, 15.00 uur en 18.00 uur.

Tabel 4.1b: Locatiekenmerken van de vijf geselecteerde P+R-terreinen

| Indicator | Rotterdam | | Zaltbommel | Groningen | Utrecht |
|---------------------------------------|---|-------------------------------------|---------------------------|----------------------------|---------------------------------|
| | Alexander | St. Franciscus | NS-station | Sontweg | Galgenwaard |
| Type overstappunt | Bestemming | Bestemming | Herkomst | Bestemming | Bestemming |
| Geografische informatie | Oosten nabij NS-station | Nabij centrum en NS station Kleiweg | Buiten de stad | Oosten nabij IKEA | Zuidoosten, bij stadion |
| Autoroute | A16 en A20 | A20 en N209 | A2 | A7 en A28 | A27 en A28 |
| Afstand tot autoroute | 1,9 km | 2,1 km | 1,5 km | 1,3 km | 2 km |
| Omvang reizigersstroom | | | | | |
| ▶ Werkdag in juni | 117.305 | 181.497 | 99.036 | 38.668 | 18.412 |
| ▶ Ochtendspits in juni | 23.653 | 32.656 | 18.162 | 7.838 | 4.834 |
| Capaciteit | 487 plaatsen | 97 plaatsen | Onbekend | 470 plaatsen | 1000 plaatsen |
| Maximale bezetting ¹ | | | | | |
| ▶ Aantal auto's | 345 auto's | 97 auto's | 112 auto's | 294 auto's | Ca. 600 auto's |
| ▶ Bezettingsgraad | 70,8% | 100% | | 62,6% | ±60% |
| ▶ Tijdstip | 15.00 uur | 10.00 en 15.30 uur | 15.00 uur | 15.00 uur | 12.00 en 15.00 uur |
| Parkeertarief | f 1,50 p.u. (1 ^e uur f 1,00) f 10,00 à f 12,50 p.d. | Gratis | Gratis | Gratis | Gratis |
| Speciaal OV-tarief | Nee | Nee | Nee | Ja | Ja (koopavond en zaterdag) |
| Alternatieve voorzieningen | | | | | |
| ▶ Transferia | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| ▶ P+R-terreinen | 2 | 1 | 0 | 2 | 1 |
| ▶ Carpoolplaatsen | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 |
| Aanwezigheid openbare parkeerplaatsen | Ja | Nee | Nee | Nee | Nee |
| Aanwezigheid bedrijfspanden | Veel (kantoren/winkels) | Weinig (ziekenhuis) | Weinig (kanosportverhuur) | Veel (politie, IKEA, e.d.) | Veel (stadion, drukkerij, e.d.) |

¹ Het maximum aantal geparkeerde auto's tijdens vier meetmomenten, te weten: 9.00 uur, 12.00 uur, 15.00 uur en 18.00 uur.

Figuur 4.1: Beoordeling locatiekenmerken door gebruikers (percentage goed)



Gebruikers van beide typen overstappunten beoordelen de bereikbaarheid (met de auto) van de transferia c.q. P+ R-terreinen over het algemeen als goed (figuur 4.1). Dit geldt voor transferia (87%) in sterkere mate dan voor P+ R-terreinen (77%), waarbij opgemerkt moet worden dat tussen de P+ R-terreinen onderling op dit punt grote verschillen bestaan. De scores op bereikbaarheid zijn voor de P+ R-terreinen bij Groningen en Utrecht vergelijkbaar met de scores voor transferia, terwijl de onderzochte P+ R-terreinen in Rotterdam en Zaltbommel hier bij achter blijven (tabel 4.2b).

Tenslotte scoren de transferia wat betreft de duidelijkheid van de bewegwijzering in de ogen van gebruikers beter dan de P+ R-terreinen (81% vs. 67%). Met name de Amsterdam ArenA scoort op dit punt goed (tabel 4.2a). Ook wat betreft dit locatiekenmerk springen de P+ R-terreinen in Rotterdam en Zaltbommel er in negatieve zin uit (tabel 4.2b).

Tabel 4.2a: Oordeel gebruikers transferia ten aanzien van locatiekenmerken, in procenten

| Indicator | Oordeel | Amsterdam | Hoorn | Groningen | Overige | Totaal |
|---------------------------|----------|-----------|-------|-----------|---------|--------|
| Bereikbaarheid | Goed | 88 | 83 | 91 | 94 | 87 |
| | Redelijk | 12 | 17 | 10 | 6 | 13 |
| | Slecht | 1 | | | | 0 |
| Bewegwijzering | Goed | 89 | 74 | 76 | 79 | 81 |
| | Redelijk | 9 | 26 | 19 | 15 | 17 |
| | Slecht | 3 | 1 | 5 | 6 | 2 |
| Aantal Parkeerplaatsen | Goed | 98 | 94 | 100 | 97 | 96 |
| | Redelijk | 3 | 6 | | 3 | 4 |
| | Slecht | | | | | |
| Kwaliteit Parkeerplaatsen | Goed | 83 | 76 | 100 | 91 | 82 |
| | Redelijk | 15 | 21 | | 9 | 16 |
| | Slecht | 3 | 2 | | | 2 |
| Parkeertarief | Goed | 38 | 55 | 88 | 90 | 54 |
| | Redelijk | 35 | 39 | 13 | 7 | 32 |
| | Slecht | 27 | 6 | | 3 | 14 |

Tabel 4.2b: Oordeel gebruikers P+ R-terreinen ten aanzien van locatietekenen

| Indicator | Oordeel | Rotterdam | Zaltbommel | Groningen | Utrecht | Totaal |
|---------------------------|----------|-----------|------------|-----------|---------|--------|
| Aantal Parkeerplaatsen | Goed | 51 | 83 | 91 | 88 | 74 |
| | Redelijk | 32 | 17 | 9 | 11 | 19 |
| | Slecht | 17 | | | 2 | 7 |
| Kwaliteit Parkeerplaatsen | Goed | 53 | 71 | 65 | 60 | 60 |
| | Redelijk | 47 | 17 | 34 | 35 | 37 |
| | Slecht | | 13 | 2 | 5 | 3 |
| Parkeertarief | Goed | 46 | 100 | 90 | 98 | 75 |
| | Redelijk | 47 | | 8 | 2 | 22 |
| | Slecht | 6 | | 2 | | 3 |
| Bereikbaarheid | Goed | 60 | 68 | 92 | 89 | 77 |
| | Redelijk | 33 | 24 | 8 | 6 | 18 |
| | Slecht | 8 | 8 | | 5 | 5 |
| Bewegwijzering | Goed | 58 | 57 | 75 | 77 | 67 |
| | Redelijk | 24 | 44 | 24 | 18 | 24 |
| | Slecht | 19 | | 2 | 5 | 9 |

Potentieel en beschikbaarheid parkeerplaatsen

Zoals uit tabel 4.1a naar voren komt, verschillen de transferia onderling aanzienlijk wat betreft het aantal voor transferanten beschikbare parkeerplaatsen. Verreweg het grootste transferium is de Amsterdam ArenA, zij het dat bij het transferium Westraven de mogelijkheid bestaat om bij succes een transferium van gelijke omvang neer te zetten. Op dit moment zijn de transferia bij Ridderkerk (150 plaatsen) en Leiden (210 plaatsen) de kleinste transferia.

Tabel 4.1a toont verder dat het aantal beschikbare parkeerplaatsen op alle transferia toereikend was om gebruikers een parkeerplek te kunnen bieden. De maximale bezetting varieerde op de onderzoeksdag van 1,5% (Westraven) tot 85,3% (Hoorn), en gemiddeld was maximaal 23,1% van de parkeerplaatsen bezet.

In lijn met het voorgaande geven gebruikers van transferia aan over het algemeen tevreden te zijn over het beschikbare aantal parkeerplaatsen en de kwaliteit van deze parkeerplaatsen (figuur 4.1 en tabel 4.2a). Dit geldt niet voor alle onderzochte P+ R-terreinen; vooral de P+ R-terreinen in Rotterdam scoren op dit punt minder goed.

Wat betreft de kwaliteit van de parkeerplaatsen is sprake van meer variatie tussen de transferia. Met name Groningen-Noorddijk en de groep overige transferia scoren op dit punt goed, terwijl de Amsterdam ArenA gemiddeld en Hoorn minder dan gemiddeld scoren (tabel 4.2a). Maar ook de score voor Hoorn ligt hoger dan de scores voor de onderzochte P+ R-terreinen. Ook voor dit kwaliteitsaspect geldt dat de P+ R-terreinen in Rotterdam hierop minder goed scoren dan de overige onderzochte P+ R-terreinen.

Een mogelijke verbetering van de kwaliteit van de parkeerplaatsen zou een overkapping van het parkeerterrein kunnen zijn. Het enige transferium waar dit al het geval is, is de Amsterdam ArenA. Het is daarom opvallend, dat ondanks het belang dat gebruikers van dit transferium aan dit kwaliteitsaspect hechten, zij de kwaliteit zelf minder waarderen dan gebruikers van andere transferia. De huidige gebruikers van de andere transferia en de meeste onderzochte P+ R-terreinen hechten ook niet zoveel belang aan een dergelijke kwaliteitsverbetering (tabellen 4.3a en 4.3b). Uitzondering vormen de P+ R-terreinen in

Rotterdam, maar ook voor deze overstappunten geldt dat maar weinig gebruikers een tariefsverhoging met *f* 2,50 als gevolg van deze kwaliteitsverbetering accepteren.

Tabel 4.3a: Belang van overdekte parkeerplaatsen op transferia, in procenten

| Indicator | Oordeel | Amsterdam | Hoorn | Groningen | Overige | Totaal |
|-----------------|---------------------|-----------|-------|-----------|---------|--------|
| Overdekte | Belangrijk | 74 | 8 | 9 | 18 | 36 |
| Parkeerplaatsen | <i>f</i> 2,50 extra | 24 | 10 | 12 | 13 | 16 |

Tabel 4.3b: Belang van overdekte parkeerplaatsen op P+ R-terreinen, in procenten

| Indicator | Oordeel | Rotterdam | Zaltbommel | Groningen | Utrecht | Totaal |
|-----------------|---------------------|-----------|------------|-----------|---------|--------|
| Overdekte | Belangrijk | 44 | 5 | 5 | 5 | 20 |
| Parkeerplaatsen | <i>f</i> 2,50 extra | 22 | 11 | 12 | 16 | 17 |

Tarieven

Voor de helft van de transferia geldt dat gebruikers niet hoeven te betalen om hun auto te parkeren, en met uitzondering van het transferium Ridderkerk hanteren alle transferia een speciaal OV-tarief. De meningen van gebruikers van transferia wat betreft het gevraagde parkeertarief lopen sterk uiteen (tabel 4.2a). Gebruikers van de transferia in Hoorn en Amsterdam, waar voor het parkeren betaald moet worden, zijn ten aanzien van dit punt minder tevreden dan de gebruikers van de overige transferia. Dit ondanks het feit dat het parkeertarief voor transferanten in Hoorn slechts *f* 1,00 per dag bedraagt.

Ook op vier van de vijf P+ R-terreinen is het parkeren gratis en bijna alle gebruikers van deze P+ R-terreinen geven aan dit positief te waarderen (tabel 4.2b). Uitzondering is het P+ R-terrein bij Rotterdam Alexander waar voor het parkeren betaald moet worden en gebruikers dan ook minder te spreken zijn over het gehanteerde parkeertarief.

Concurrerende voorzieningen

Alle transferia hebben in meer of mindere mate te maken met 'concurrerende' voorzieningen als P+ R-terreinen en carpoolplaatsen (tabel 4.1a). Daarnaast ligt in de nabijheid van een drietal transferia ook nog een openbare parkeerplaats. Voor zover ook daadwerkelijk sprake is van concurrentie tussen deze locaties, lijken P+ R-terreinen hier minder mee te kampen te hebben. Langs de autoroutes naar de meeste P+ R-terreinen liggen namelijk beduidend minder alternatieve voorzieningen (tabel 4.1b). Wel dient bij dit alles de kanttekening te worden geplaatst dat het hier een inschatting op basis van een geografische informatie betreft, en geen indicatie van de huidige gebruikers.

Tenslotte zagen we in hoofdstuk 3 al dat niet alleen transferanten gebruik maken van de transferia. Tabel 4.1a toont dat in de directe omgeving van zes van de acht transferia sprake is van veel bedrijvigheid. Hetzelfde geldt overigens voor drie van de vijf P+ R-terreinen (tabel 4.1b). Uitzondering vormen de transferia bij Leiden en Renesse en de P+ R-terreinen Rotterdam St. Franciscus en Zaltbommel NS-station.

4.2 OV-voorzieningen

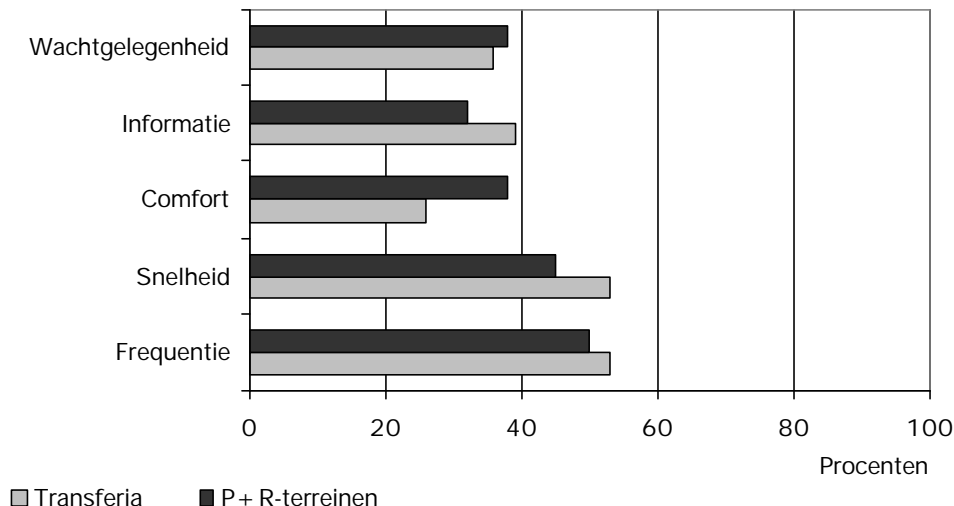
In deze paragraaf staan de OV-voorzieningen per locatie centraal. Achtereenvolgens gaan we daarbij in op het aanbod en de kwaliteit van het openbaar vervoer en de informatie- en overige voorzieningen.

Aanbod en kwaliteit van het openbaar vervoer

Voor de meeste transferia en P+R-terreinen geldt de bus één van de mogelijkheden voor het natransport is, en in vier gevallen is het ook de enige mogelijkheid. Het aantal lijnen waaruit men kan kiezen en de frequentie waarmee deze lijnen rijden varieert daarbij sterk per locatie. Omdat het transferium in Hoorn en het P+R-terrein in Zaltbommel nabij een NS-station liggen, kunnen gebruikers van deze overstappunten ook met de trein verder reizen. Maar hetzelfde geldt voor gebruikers van de Amsterdam ArenA. Zij kunnen, net als gebruikers van het P+R-terrein Rotterdam Alexander, hun reis ook per metro vervolgen. Tenslotte is Ridderkerk de enige locatie waar op een boot kan worden overgestapt, en Utrecht Westraven en Rotterdam St. Franciscus de enige locaties met een tramverbinding.

Het oordeel van gebruikers over de kwaliteit van het aansluitende openbaar vervoer varieert sterk tussen locaties. In het algemeen geldt dat het openbaar vervoer bij transferia beter scoort wat betreft frequentie en snelheid, en het openbaar vervoer bij P+R-terreinen beter wat betreft het comfort (figuur 4.2).

Figuur 4.2: Beoordeling OV-voorzieningen door gebruikers (percentage goed)



Maar vooral tussen de transferia en P+R-terreinen onderling is sprake van grote verschillen (tabellen 4.5a en 4.5b). Bij de transferia scoort met name het openbaar vervoer van en naar Groningen-Noorddijk relatief goed op de kwaliteitsaspecten frequentie en snelheid, terwijl het openbaar vervoer vanuit het transferium bij Hoorn zowel wat betreft frequentie, snelheid als comfort in de ogen van relatief veel gebruikers beneden de maat is.

Tabel 4.4a: OV-voorzieningen op de acht transferia

| Indicator | Amsterdam | Hoorn | Groningen | Overig | | | | |
|------------------------------------|---------------------|------------------------|------------------------|-----------------------|------------------|----------------|-----------------|---------------------------|
| | ArenA | NS-station | Noorddijk | Ridderkerk | 't Schouw | Westraven | Gelredome | Renesse |
| Typen OV | Trein, metro | Trein, bus | Bus | Boot, bus | Bus | Sneltram, bus | Bus | Bus, eco-bus, paardentram |
| Aantal buslijnen | — | 18 lijnen | 13 lijnen | 1 lijn | 6 lijnen | 5 lijnen | 2 lijnen | |
| Frequentie | Elke 10 minuten | Trein: Elke 15 minuten | Elke 5 minuten (spits) | Boot: Elke 40 minuten | 6 bussen per uur | Elke 7 minuten | Elke 10 minuten | Elke 10 minuten |
| Reisinformatie op OV-halte: | | | | | | | | |
| ‣ Lijnnetkaart | ✓ | ✓ | ✓ | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| ‣ Routeinformatie | ✓ | ✓ | ✓ | | ✓ | | ✓ | ✓ |
| ‣ Dienstregelingen | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| ‣ Overstapmogelijkheden | ✓ | ✓ | | | | | | ✓ |
| ‣ Tarieven e.d. | ✓ | | | | ✓ | | | ✓ |
| ‣ Dynamische reisinformatie | | ✓ | | | | | | ✓ |
| Reisinformatie op andere locaties: | | | | | | | | |
| ‣ Lijnnetkaart | | ✓ | | | ✓ | ✓ | ✓ | |
| ‣ Dienstregelingen | | ✓ | | | ✓ | ✓ | | |
| ‣ Tarieven e.d. | ✓ | ✓ | | | ✓ | | ✓ | |
| Voorzieningen op OV-halte: | | | | | | | | |
| ‣ Abri | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| ‣ Wachtkamer | ✓ | ✓ | ✓ (gesloten) | | ✓ | | | ✓ |
| ‣ Zitgelegenheid | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| ‣ Verlichting | ✓ | ✓ | ✓ (te weinig) | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| ‣ Kaartverkoopautomaat | ✓ | ✓ | | ✓ | | | ✓ | |
| ‣ Informatiepunt OV | ✓ | ✓ | | | ✓ | | ✓ | ✓ |
| Ingangsdatum dienstregeling | Geldig tot mei 1997 | 05-09-1999 | 28-05-2000 | 28-05-2000 | 30-05-1999 | 22-08-1999 | 28-05-2000 | 28-05-2000 |

Tabel 4.4b: OV-voorzieningen op de vijf geselecteerde P+ R-terreinen

| Indicator | Rotterdam | | Zaltbommel | Groningen | Utrecht |
|------------------------------------|------------|----------------|------------------|--------------------|--|
| | Alexander | St. Franciscus | NS-station | Sontweg | Galgenwaard |
| Typen OV | Bus, metro | Tram, bus | Trein, bus, taxi | Bus, Citybus, taxi | Bus, Winkelexpress |
| Aantal buslijnen | 3 lijnen | 1 buslijn | 3 lijnen | 5 lijnen | 8 lijnen |
| Frequentie | | | | | |
| Reisinformatie op OV-halte: | | | | | |
| ▶ Lijnnetkaart | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| ▶ Routeinformatie | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| ▶ Dienstregelingen | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| ▶ Overstapmogelijkheden | ✓ | | | ✓ | |
| ▶ Tarieven e.d. | ✓ | | | ✓ | |
| ▶ Dynamische reisinformatie | ✓ | | ✓ | | ✓ |
| Reisinformatie op andere locaties: | | | | | |
| ▶ Lijnnetkaart | | | | ✓ | |
| ▶ Dienstregelingen | | | | ✓ | |
| ▶ Tarieven e.d. | | | | | |
| Voorzieningen op OV-halte: | | | | | |
| ▶ Abri | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| ▶ Wachtkamer | ✓ | | ✓ | | |
| ▶ Zitgelegenheid | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| ▶ Verlichting | ✓ | ✓ | ✓ | | ✓ |
| ▶ Kaartverkoopautomaat | ✓ | | ✓ | | |
| ▶ Informatiepunt OV | ✓ | | ✓ | | |
| Ingangsdatum dienstregeling | 28-05-2000 | 29-05-2000 | 28-05-2000 | 28-05-2000 | 22-05-2000 28-05-2000 01-07-2000 |

Bij de P+R-terreinen springt met name Utrecht Galgenwaard er positief uit. De frequentie en snelheid van het openbaar vervoer vanuit deze locatie is beter dan vanuit de overige onderzochte P+R-terreinen. Wat betreft het comfort scoort het openbaar vervoer vanuit de locatie Groningen Sontweg echter beter.

Tabel 4.5a: Oordeel gebruikers transferia ten aanzien van kwaliteit OV, in procenten

| Indicator | Oordeel | Amsterdam | Hoorn | Groningen | Overige | Totaal |
|------------|----------|-----------|-------|-----------|---------|--------|
| Frequentie | Goed | 65 | 42 | 81 | 44 | 53 |
| | Redelijk | 32 | 43 | 19 | 41 | 37 |
| | Slecht | 3 | 15 | | 16 | 10 |
| Snelheid | Goed | 55 | 41 | 82 | 77 | 53 |
| | Redelijk | 31 | 48 | 14 | 20 | 36 |
| | Slecht | 14 | 11 | 5 | 3 | 11 |
| Comfort | Goed | 26 | 18 | 36 | 52 | 26 |
| | Redelijk | 57 | 48 | 59 | 42 | 51 |
| | Slecht | 17 | 35 | 5 | 7 | 23 |

Tabel 4.5b: Oordeel gebruikers P+R-terreinen ten aanzien van kwaliteit OV, in procenten

| Indicator | Oordeel | Rotterdam | Zaltbommel | Groningen | Utrecht | Totaal |
|------------|----------|-----------|------------|-----------|---------|--------|
| Frequentie | Goed | 42 | 12 | 53 | 75 | 50 |
| | Redelijk | 51 | 36 | 41 | 25 | 40 |
| | Slecht | 7 | 52 | 6 | | 10 |
| Snelheid | Goed | 36 | 18 | 55 | 60 | 45 |
| | Redelijk | 49 | 41 | 37 | 33 | 41 |
| | Slecht | 16 | 41 | 8 | 7 | 14 |
| Comfort | Goed | 33 | 33 | 49 | 39 | 38 |
| | Redelijk | 53 | 48 | 49 | 44 | 49 |
| | Slecht | 14 | 19 | 2 | 17 | 13 |

Frequentie, snelheid en comfort van het openbaar vervoer zullen ook daadwerkelijk een rol spelen bij het welslagen van een transferium en/of P+R-terrein. Meer dan de helft van de gebruikers van zowel transferia als P+R-terreinen geeft namelijk aan deze kwaliteitsaspecten belangrijk te vinden. Tabellen 4.6a en 4.6b tonen dat dit met name geldt voor locaties die op deze punten minder goed scoren, zoals Hoorn en Zaltbommel.

Uit beide tabellen komt echter ook naar voren dat nog geen zesde van de gebruikers bereid is voor een verbetering van deze kwaliteitsaspecten eventueel f 2,50 extra te betalen. Alleen voor Zaltbommel geldt dat deze bereidheid groter dan gemiddeld is.

Tabel 4.6a: Belang kwaliteit OV voor gebruikers transferia, in procenten

| Indicator | Oordeel | Amsterdam | Hoorn | Groningen | Overige | Totaal |
|------------|--------------|-----------|-------|-----------|---------|--------|
| Frequentie | Belangrijk | 41 | 67 | 48 | 70 | 55 |
| | f 2,50 extra | 23 | 15 | 13 | 20 | 18 |
| Snelheid | Belangrijk | 44 | 78 | 65 | 74 | 63 |
| | f 2,50 extra | 19 | 17 | 13 | 10 | 17 |
| Comfort | Belangrijk | 34 | 74 | 61 | 56 | 55 |
| | f 2,50 extra | 11 | 19 | 0 | 13 | 14 |

Tabel 4.6b: Belang kwaliteit OV voor gebruikers P+ R-terreinen, in procenten

| Indicator | Oordeel | Rotterdam | Zaltbommel | Groningen | Utrecht | Totaal |
|------------|--------------|-----------|------------|-----------|---------|--------|
| Frequentie | Belangrijk | 59 | 74 | 47 | 51 | 55 |
| | f 2,50 extra | 10 | 28 | 22 | 9 | 14 |
| Snelheid | Belangrijk | 55 | 78 | 54 | 66 | 60 |
| | f 2,50 extra | 11 | 29 | 14 | 7 | 12 |
| Comfort | Belangrijk | 59 | 74 | 42 | 48 | 53 |
| | f 2,50 extra | 11 | 24 | 12 | 7 | 11 |

Informatie- en overige voorzieningen

Wat betreft de typen reisinformatie die op de locaties aanwezig zijn bestaan grote verschillen tussen de overstappunten. Op vrijwel alle transferia en P+ R-terreinen is bij OV-haltes wel een lijnenkaart, routeinformatie en een dienstregeling aangetroffen (uitzondering is Ridderkerk waar alleen een dienstregeling hangt). Met uitzondering tot de Amsterdam ArenA (geldig tot mei 1997), betrof het ook steeds de lopende dienstregeling. Andere informatie met betrekking tot bijvoorbeeld de overstapmogelijkheden, de tarieven en dynamische reisinformatie wordt veel minder vaak verstrekt. Verder concentreert de informatievoorziening zich met name op of rond de OV-haltes en wordt op de rest van het terrein weinig tot geen reisinformatie aangeboden.

In de ogen van veel gebruikers laat de informatievoorziening op transferia en P+ R-terreinen op dit moment nog te wensen over (tabellen 4.7a en 4.7b). Met name de score van het transferium in Hoorn en de onderzochte P+ R-terreinen in Rotterdam schieten op dit punt te kort. Voor de overige transferia geldt dat ongeveer de helft van de gebruikers de informatievoorziening als goed beoordeeld; bij de overige P+ R-terreinen ligt dit percentage tussen de 39 en 48 procent.

Tabel 4.7a: Oordeel gebruikers transferia t.a.v. informatie- en overige voorzieningen, in procenten

| Indicator | Oordeel | Amsterdam | Hoorn | Groningen | Overige | Totaal |
|------------------|----------|-----------|-------|-----------|---------|--------|
| Informatie | Goed | 45 | 26 | 55 | 49 | 39 |
| | Redelijk | 37 | 47 | 30 | 36 | 40 |
| | Slecht | 18 | 26 | 15 | 15 | 21 |
| Wachtgelegenheid | Goed | 41 | 27 | 27 | 57 | 36 |
| | Redelijk | 46 | 47 | 46 | 33 | 45 |
| | Slecht | 13 | 26 | 27 | 10 | 19 |

Tabel 4.7b: Oordeel gebruikers P+ R-terreinen t.a.v. informatie- en overige voorzieningen, in procenten

| Indicator | Oordeel | Rotterdam | Zaltbommel | Groningen | Utrecht | Totaal |
|------------------|----------|-----------|------------|-----------|---------|--------|
| Informatie | Goed | 13 | 39 | 39 | 48 | 32 |
| | Redelijk | 48 | 30 | 48 | 33 | 42 |
| | Slecht | 39 | 30 | 14 | 19 | 26 |
| Wachtgelegenheid | Goed | 38 | 21 | 46 | 39 | 38 |
| | Redelijk | 44 | 42 | 47 | 23 | 39 |
| | Slecht | 18 | 38 | 7 | 39 | 23 |

Uit tabel 4.8a komt naar voren dat met name voor de transferia die op onderzoeksdagen minder intensief benut werden, te weten Groningen Noorddijk en de groep Overige

transferia, geldt dat hun gebruikers goede informatie belangrijk vinden. Ook tussen P+ R-terreinen varieert het belang dat aan dit kwaliteitsaspect toegekend wordt, zij het dat de onderlinge verschillen minder groot zijn dan onder transferia (tabel 4.8b). Met name gebruikers van de P+ R-terreinen in Groningen en Utrecht hechten veel belang aan een goede informatievoorziening. Hoewel een goede informatievoorziening door het merendeel van de gebruikers belangrijk wordt gevonden, vinden maar weinig gebruikers een tariefsverhoging met f 2,50 hiervoor acceptabel (tabellen 4.8a en 4.8b).

Tabel 4.8a: Belang informatie en overdekte wachtruimte voor gebruikers transferia, in procenten

| Indicator | Oordeel | Amsterdam | Hoorn | Groningen | Overige | Totaal |
|-----------------------|----------------|-----------|-------|-----------|---------|--------|
| Informatie | Belangrijk | 53 | 55 | 83 | 83 | 60 |
| | f 2,50 extra | 11 | 4 | 6 | 10 | 7 |
| Overdekte Wachtruimte | Belangrijk | 57 | 50 | 82 | 79 | 59 |
| | f 2,50 extra | 19 | 10 | 17 | 14 | 14 |

Tabel 4.8b: Belang informatie en overdekte wachtruimte voor gebruikers P+ R-terreinen, in procenten

| Indicator | Oordeel | Rotterdam | Zaltbommel | Groningen | Utrecht | Totaal |
|-----------------------|----------------|-----------|------------|-----------|---------|--------|
| Informatie | Belangrijk | 66 | 68 | 76 | 75 | 71 |
| | f 2,50 extra | 0 | 6 | 6 | 5 | 4 |
| Overdekte Wachtruimte | Belangrijk | 64 | 73 | 78 | 64 | 69 |
| | f 2,50 extra | 23 | 16 | 17 | 7 | 16 |

Tabellen 4.4a en 4.4b tonen tenslotte dat alle transferia en P+ R-terreinen wel voorzien zijn van een wachtruimte in de vorm van een Abri, wachtkamer of zitgelegenheid die in vrijwel alle gevallen verlicht is. In de ogen van veel gebruikers is op dit punt echter nog wel enige verbetering mogelijk; slechts een derde van alle gebruikers geeft aan de kwaliteit van de wachtruimte goed te vinden (tabellen 4.7a en 4.7b). Vooral gebruikers van de transferia Groningen Noorddijk (waar de wachtgelegenheid niet in gebruik is) en Hoorn en het P+ R-terrein in Zaltbommel laten zich over dit punt negatief uit. Ook hier geldt echter weer dat hoewel de aanwezigheid van een overdekte wachtruimte belangrijk wordt gevonden, wordt een tariefsverhoging met f 2,50 voor deze verbetering door maar weinig gebruikers geaccepteerd (tabellen 4.8a en 4.8b).

Tenslotte is uit de ruimtelijke observaties gebleken dat een aantal locaties niet voorzien is van een kaartverkoopautomaat en/of OV-informatiepunt. Eerder hebben we echter al opgemerkt dat nog niet alle onderzochte transferia voltooid zijn.

4.3 Kwaliteitskenmerken

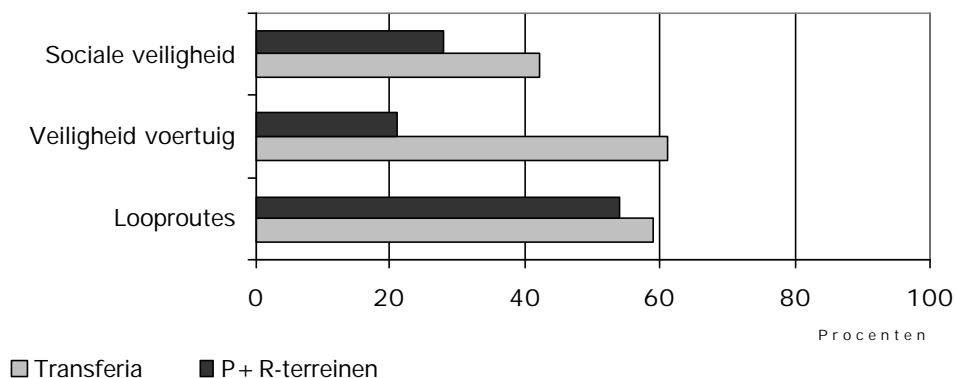
In de laatste paragraaf van dit hoofdstuk gaan we in op een aantal kwaliteitskenmerken van de transferia en P+ R-terreinen zelf. Achtereenvolgens staan we stil bij de looproute van de auto naar de OV-halte, de (sociale) veiligheid, en de vormen van dienstverlening en informatie die wel of niet op de overstappunten worden aangetroffen.

Looproute

De afstand die gebruikers gemiddeld te voet af moet leggen om bij de OV-halte te komen, varieert per overstappunt. Met name op de transferia in Groningen en Ridderkerk is de loopafstand beperkt, terwijl gebruikers van de transferia in Hoorn en Amsterdam en de P+ R-terreinen Rotterdam Alexander en Zaltbommel NS-station relatief ver moeten lopen (zie tabellen 4.9a en 4.9b), waarbij dient te worden aangetekend dat bij de Amsterdam ArenA ook gebruik gemaakt kan worden van een pendelbus.

De looproutes zijn in de meeste gevallen niet of nauwelijks beschermd, waarbij voor een aantal transferia geldt dat er wel plannen in deze richting zijn. Op de meeste transferia zijn de looproutes wel gescheiden van de autoroutes. Dit geldt echter niet voor de transferia Westraven en Gelredome, noch voor alle onderzochte P+ R-terreinen. Hoewel objectief gezien de looproutes op de transferia dus beter lijken dan die op de P+ R-terreinen, verschillen de meningen van gebruikers van beide typen overstappunten op dit punt nauwelijks van elkaar (figuur 4.3).

Figuur 4.3: Beoordeling looproute en veiligheid door gebruikers (percentage goed)



Tussen de transferia en P+ R-terreinen onderling zijn wel grote verschillen in beoordeling. Zo springen Groningen Noorddijk en de groep Overige transferia er bij de transferia in positieve zin uit, terwijl de Amsterdam ArenA wat betreft de kwaliteit van de looproutes relatief slecht scoort (tabel 4.10a). Onder de P+ R-terreinen scoort Groningen Sontweg op dit punt relatief goed, terwijl de onderzochte P+ R-terreinen in Rotterdam juist minder goed scoren dan de rest (tabel 4.10b).

Tabel 4.9a: Kwaliteitskenmerken van de acht transferia

| Indicator | Amsterdam | Hoorn | Groningen | Overig | | | | |
|---------------------------|-------------------|-----------------------------|-----------------------------|--------------------------|------------------|-------------------|-------------------|--------------------------|
| | ArenA | NS-station | Noorddijk | Ridderkerk | 't Schouw | Westraven | Gelredome | Renesse |
| Loopafstand tot OV-halte | 500 tot 600 meter | 250 tot 350 meter | 15 tot 60 meter | 2 tot 80 meter | 50 tot 250 meter | 200 tot 500 meter | 100 tot 250 meter | 15 tot 200 meter |
| Looproutes beschut | Ja | Niet/nauwelijks | Niet/nauwelijks | Niet/nauwelijks | Gedeeltelijk | Niet/nauwelijks | Gedeeltelijk | Niet/nauwelijks |
| Looproutes afgescheiden | Ja | Ja | Ja | Ja | Ja | Nee | Nee | Ja |
| Sociale veiligheid: | | | | | | | | |
| ‣ Bewaking | Ja | Ja | Ja | Nee | Ja | Ja | Ja | Ja |
| ‣ Politie-surveillance | Niet | 1 maal | Niet | Niet | 1 maal | Niet | Niet | Niet |
| ‣ Verlichting | Volledig | Volledig | Beperkt | Volledig | Volledig | Volledig | Volledig | Volledig |
| Aanwezige voorzieningen: | | | | | | | | |
| ‣ Telefooncel | 5 | 4 | 1 | | 1 | 1 | 2 | 2 |
| ‣ Brievenbus | | 1 | | | | | | 1 |
| ‣ Toilet | 2 | 1 | 2 | | 2 | 8 | 2 | 9 |
| ‣ Geldautomaat | | | | | | | | 1 |
| ‣ Postkantoor | | | | | | | | |
| ‣ Winkels | | Bloemenzaak, tijdschrift | | | | | | |
| ‣ Horeca | Restaurant | Kiosk | Café | Snackbar (sinds juli) | McDonalds | | McDonalds | |
| ‣ Overige dienstverlening | | | Bewaakte fietsenstalling | | | Drankautomaat | Fietsverhuur | Fietsverhuur, douches |
| Zichtbare informatie: | | | | | | | | |
| ‣ Routes naar OV-haltes | | ✓ | | | | ✓ | ✓ | ✓ |
| ‣ Plattegrond locatie | | | | | | | | ✓ |
| ‣ Parkeerroutes | ✓ | ✓ | ✓ | | | ✓ | ✓ | |
| ‣ Uitrijroutes | ✓ | ✓ | ✓ | | | ✓ | ✓ | |
| ‣ Openingstijden | ✓ | ✓ | | | | ✓ | | ✓ |

Tabel 4.9b: OV-voorzieningen op de vijf geselecteerde P+ R-terreinen

| Indicator | Rotterdam | | Zaltbommel | Groningen | Utrecht |
|---------------------------|--|--------------------|-------------------|--------------------|--------------------|
| | Alexander | St. Franciscus | NS-station | Sontweg | Galgenwaard |
| Loopafstand tot OV-halte | 400 tot 500 meter | 25 tot 115 meter | 150 tot 400 meter | 20 tot 110 meter | 10 tot 500 meter |
| Looproutes beschermt | Gedeeltelijk | Niet of nauwelijks | Gedeeltelijk | Niet of nauwelijks | Niet of nauwelijks |
| Looproutes afgescheiden | Nee | Nee | Nee | Nee | Nee |
| Sociale veiligheid: | | | | | |
| ‣ Bewaking | Nee | Nee | Nee | Nee | Nee |
| ‣ Politie-surveillance | 1 maal | 0 maal | 1 maal | 2 maal | 1 maal |
| ‣ Verlichting | Volledig | Beperkt | Beperkt | Volledig | Beperkt |
| Aanwezige voorzieningen: | | | | | |
| ‣ Telefooncel | 1 | 1 | 1 | | |
| ‣ Brievenbus | 1 | | 1 | | |
| ‣ Toilet | 1 | | 1 | | |
| ‣ Geldautomaat | 2 | | | | 2 |
| ‣ Postkantoor | | | | | |
| ‣ Winkels | Meubelboulevard | | | IKEA | |
| ‣ Horeca | Kiosk, Restaurant | | | McDonalds | De Kapiteinshut |
| ‣ Overige dienstverlening | Pasfotohokje, Snoep- en frisdrankautomaten | | | Hulpverlening | |
| Zichtbare informatie: | | | | | |
| ‣ Routes naar OV-haltes | ✓ | | | | |
| ‣ Plattegrond locatie | | | | | |
| ‣ Parkeerroutes | ✓ | | | ✓ | |
| ‣ Uitrijroutes | ✓ | | | | |
| ‣ Openingstijden | ✓ | | | ✓ | |

Tabel 4.10a: Oordeel gebruikers transferia over looproute en veiligheid

| Indicator | Oordeel | Amsterdam | Hoorn | Groningen | Overige | Totaal |
|---------------------|----------|-----------|-------|-----------|---------|--------|
| Looproutes | Goed | 49 | 63 | 71 | 70 | 59 |
| | Redelijk | 38 | 24 | 29 | 24 | 30 |
| | Slecht | 13 | 13 | | 6 | 12 |
| Veiligheid voertuig | Goed | 62 | 58 | 40 | 80 | 61 |
| | Redelijk | 34 | 39 | 50 | 20 | 36 |
| | Slecht | 4 | 3 | 10 | | 4 |
| Sociale veiligheid | Goed | 31 | 46 | 29 | 75 | 42 |
| | Redelijk | 59 | 49 | 62 | 25 | 51 |
| | Slecht | 9 | 6 | 10 | | 7 |

Tabel 4.10b: Oordeel gebruikers P+R-terreinen over looproute en veiligheid

| Indicator | Oordeel | Rotterdam | Zaltbommel | Groningen | Utrecht | Totaal |
|---------------------|----------|-----------|------------|-----------|---------|--------|
| Looproutes | Goed | 44 | 50 | 64 | 59 | 54 |
| | Redelijk | 42 | 32 | 29 | 32 | 35 |
| | Slecht | 14 | 18 | 7 | 9 | 11 |
| Veiligheid voertuig | Goed | 26 | 4 | 29 | 14 | 21 |
| | Redelijk | 44 | 17 | 54 | 63 | 49 |
| | Slecht | 30 | 79 | 17 | 24 | 30 |
| Sociale veiligheid | Goed | 21 | 13 | 42 | 31 | 28 |
| | Redelijk | 55 | 54 | 49 | 60 | 55 |
| | Slecht | 24 | 33 | 9 | 9 | 17 |

De aanwezigheid van overdekte looproutes wordt door gebruikers van transferia belangrijker gevonden dan door gebruikers van P+R-terreinen (tabellen 4.11a en 4.11b). Uitzondering is het transferium Groningen Noorddijk waarvan maar weinig gebruikers belang hechten aan de aanwezigheid van overdekte looproutes. Omgekeerd hechten juist relatief veel gebruikers van de P+R-terreinen in Rotterdam belang aan overdekte looproutes. Voor beide typen overstappunten geldt dat de bereidheid om voor een dergelijke kwaliteitsverbetering extra te betalen onder gebruikers beperkt is.

Tabel 4.11a: Belang overdekte looproute en bewaking voor gebruikers transferia

| Indicator | Oordeel | Amsterdam | Hoorn | Groningen | Overige | Totaal |
|------------|--------------|-----------|-------|-----------|---------|--------|
| Overdekte | Belangrijk | 46 | 41 | 9 | 41 | 41 |
| Looproutes | f 2,50 extra | 14 | 15 | 13 | 14 | 15 |
| Bewaking | Belangrijk | 92 | 91 | 57 | 61 | 86 |
| | f 2,50 extra | 58 | 46 | 26 | 47 | 49 |

Tabel 4.11b: Belang overdekte looproute en bewaking voor gebruikers P+R-terreinen

| Indicator | Oordeel | Rotterdam | Zaltbommel | Groningen | Utrecht | Totaal |
|------------|--------------|-----------|------------|-----------|---------|--------|
| Overdekte | Belangrijk | 38 | 23 | 7 | 5 | 20 |
| looproutes | f 2,50 extra | 16 | 16 | 8 | 12 | 13 |
| Bewaking | Belangrijk | 82 | 86 | 53 | 58 | 68 |
| | f 2,50 extra | 53 | 53 | 37 | 53 | 49 |

(Sociale) veiligheid

Op vrijwel alle transferia is sprake van permanente bewaking (tabel 4.9a). Uitzondering is het transferium bij Ridderkerk, maar voor dit transferium geldt dat personeel van de in juli 2000 geopende snackbar toezicht houdt (dit laatste geldt ook voor het transferium

bij Leiden). Dit geldt niet voor de P+R-terreinen; op geen van de onderzochte P+R-terreinen is sprake van permanente bewaking (tabel 4.9b). Weliswaar werd op de onderzoeksdagen op P+R-terreinen vaker door de politie gesurveilleerd dan op transferia, maar met één surveillance in acht uur tijd is van een geregelde surveillance geen sprake. Tenslotte is de verlichting op transferia in het algemeen beter verzorgd dan op P+R-terreinen.

Het ontbreken van permanente bewaking lijkt zijn effect te hebben op het gevoel van veiligheid zoals die door gebruikers wordt ervaren. Figuur 4.3 toont aan dat transferia zowel wat betreft de sociale veiligheid, maar met name waar het gaat om de veiligheid van het voertuig beduidend beter scoren dan de onderzochte P+R-terreinen.

Onder de transferia scoort Groningen Noorddijk op beide punten slechter dan de overige transferia (tabel 4.10a). Dit laatste is opvallend gelet op het feit dat hier wel sprake is van permanente bewaking, i.c. de beheerder van de fietsenstalling⁶. Overigens hechten gebruikers van dit transferium ook minder belang aan permanente bewaking van het parkeerterrein dan de gebruikers van de overige transferia (tabel 4.11a). In zijn algemeenheid kan echter gesteld worden dat gebruikers van zowel transferia als P+R-terreinen bewaking van het overstappunt als zeer belangrijk ervaren, en bijna de helft van de gebruikers is ook bereid hier eventueel f 2,50 extra voor te betalen.

Dienstverlening

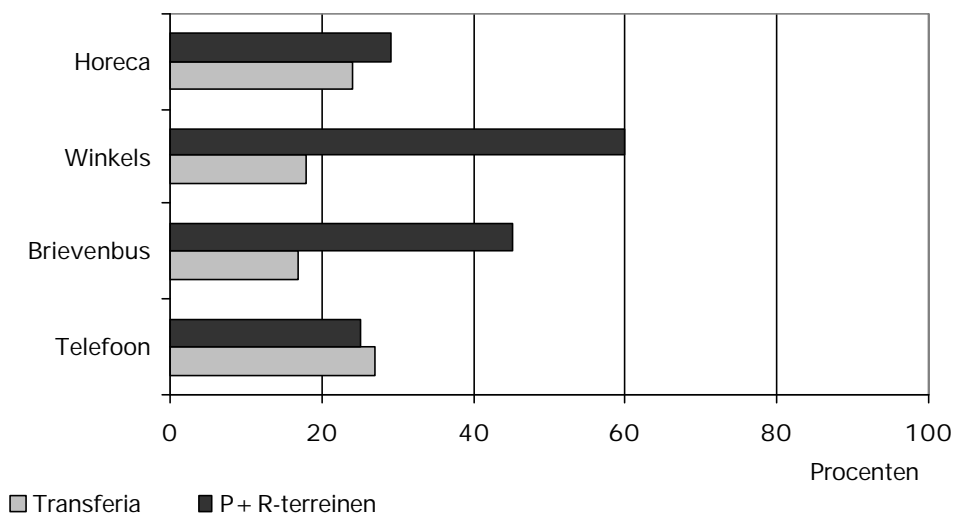
Wat betreft de dienstverlening op transferia en P+R-terreinen zou een onderscheid gemaakt kunnen worden tussen 'elementaire' dienstverlening (telefoon, brievenbus en toiletten) en de meer uitgebreide dienstverlening (geldautomaat, postkantoor, winkels en horeca). Tabellen 4.9a en 4.9b tonen wat betreft de aanwezigheid van beide typen dienstverlening grote verschillen tussen de afzonderlijke transferia en P+R-terreinen.

Bijna alle transferia zijn uitgerust met een telefooncel en toilet. Een geldautomaat is echter alleen op het transferium bij Renesse aanwezig en de transferia bij Hoorn en Renesse zijn de enige die over een brievenbus beschikken. De elementaire dienstverlening op de onderzochte P+R-terreinen is, met uitzondering van Rotterdam Alexander en Zaltbommel NS-station, beperkter dan op de transferia.

Het ontbreken van vele vormen van 'elementaire dienstverlening' verklaart waarom slechts een zeer beperkt deel van de gebruikers aangeeft tevreden te zijn wat betreft dit type dienstverlening (figuur 4.4). Het oordeel van gebruikers wat betreft de elementaire dienstverlening varieert per transferium en P+R-terrein. Met name de groep Overige transferia (tabel 4.12a) en het P+R-terrein te Zaltbommel (tabel 4.12b) scoren wat betreft de aanwezigheid van telefoon en brievenbus beter dan de overige overstappunten.

⁶ De beheerder geeft echter aan dat de geplaatste camera's lang niet altijd werken en dat hij niet beschikt over een telefoon om in geval van calamiteiten om assistentie te vragen.

Figuur 4.4: Beoordeling aangeboden diensten door gebruikers van locaties waar deze vormen van dienstverlening aanwezig zijn (percentage goed)



Bij dit alles dient echter te worden opgemerkt dat de aanwezigheid van deze vormen van elementaire dienstverlening door de gebruikers ook niet echt als zijnde belangrijk wordt ervaren (tabellen 4.13a en 4.13b). En een tariefsverhoging omwille van deze vormen van dienstverlening wordt door maar weinig gebruikers acceptabel gevonden.

Wat betreft de meer uitgebreide vormen van dienstverlening kan uit de tabellen 4.9a en 4.9b worden opgemaakt dat het aanbod aan winkels, horeca en andere vormen van dienstverlening op transferia en P+R-terreinen sterk wisselend en in zijn algemeenheid beperkt is. Met uitzondering van de onderzochte P+R-terreinen in Rotterdam scoort dan ook geen van de overstappunten goed op dit punt (tabellen 4.12a en 4.12b).

Tabel 4.12a: Oordeel gebruikers transferia over aangeboden diensten¹

| Indicator | Oordeel | Amsterdam | Hoorn | Groningen | Overige | Totaal |
|------------|----------|-----------|-------|-----------|---------|--------|
| Telefoon | Goed | 24 | 22 | 31 | 60 | 27 |
| | Redelijk | 54 | 37 | 15 | 20 | 39 |
| | Slecht | 22 | 41 | 54 | 20 | 34 |
| Brievenbus | Goed | 10 | 19 | – | 33 | 17 |
| | Redelijk | 32 | 34 | – | 8 | 31 |
| | Slecht | 58 | 47 | – | 58 | 52 |
| Winkels | Goed | 14 | 21 | – | – | 18 |
| | Redelijk | 39 | 37 | – | – | 37 |
| | Slecht | 47 | 43 | – | – | 44 |
| Horeca | Goed | 15 | 26 | – | 37 | 24 |
| | Redelijk | 35 | 35 | – | 37 | 35 |
| | Slecht | 50 | 40 | – | 26 | 41 |

¹ Het oordeel betreft alleen die diensten die ook daadwerkelijk op een transferium worden aangeboden.

Tabel 4.12b: Oordeel gebruikers P+ R-terreinen over aangeboden diensten¹

| Indicator | Oordeel | Rotterdam | Zaltbommel | Groningen | Utrecht | Totaal |
|------------|----------|-----------|------------|-----------|---------|--------|
| Telefoon | Goed | 26 | 41 | – | 16 | 25 |
| | Redelijk | 38 | 36 | – | 27 | 34 |
| | Slecht | 36 | 23 | – | 58 | 42 |
| Brievenbus | Goed | 34 | 73 | – | – | 45 |
| | Redelijk | 25 | 18 | – | – | 23 |
| | Slecht | 41 | 9 | – | – | 32 |
| Winkels | Goed | 78 | – | 15 | – | 60 |
| | Redelijk | 3 | – | 15 | – | 6 |
| | Slecht | 19 | – | 70 | – | 33 |
| Horeca | Goed | 47 | – | 8 | 12 | 29 |
| | Redelijk | 25 | – | 8 | 22 | 21 |
| | Slecht | 28 | – | 84 | 66 | 51 |

¹ Het oordeel betreft alleen die diensten die ook daadwerkelijk op een transferium worden aangeboden.

Gebruikers lijken het ontbreken van uitgebreide vormen van dienstverlening ook niet als een gemis te ervaren en zij zijn zeker niet bereid extra voor deze uitgebreide vorm van dienstverlening te betalen. Ook hier vormen de P+ R-terreinen in Rotterdam, en dan met name Rotterdam Alexander, een uitzondering. Relatief veel gebruikers van deze P+ R-terrein vinden het belangrijk dat in de directe omgeving winkels aanwezig zijn (tabel 4.13b). De aanwezigheid van deze winkels op dit moment verklaart waarom ook zij niet bereid zijn hier extra voor te betalen.

Tabel 4.13a: Belang aangeboden diensten voor gebruikers transferia

| Indicator | Oordeel | Amsterdam | Hoorn | Groningen | Overige | Totaal |
|---------------------|--------------|-----------|-------|-----------|---------|--------|
| Telefoon | Belangrijk | 18 | 43 | 38 | 47 | 33 |
| | f 2,50 extra | 4 | 5 | 12 | 7 | 5 |
| Brievenbus | Belangrijk | 20 | 36 | 24 | 14 | 26 |
| | f 2,50 extra | 1 | 3 | 6 | 0 | 2 |
| Geldautomaat | Belangrijk | 40 | 53 | 29 | 24 | 42 |
| | f 2,50 extra | 7 | 3 | 13 | 0 | 5 |
| Postkantoor | Belangrijk | 12 | 16 | 5 | 6 | 12 |
| | f 2,50 extra | 0 | 2 | 7 | 3 | 2 |
| Winkels | Belangrijk | 16 | 20 | 5 | 9 | 16 |
| | f 2,50 extra | 4 | 2 | | 3 | 3 |
| Boodschappen-Dienst | Belangrijk | 4 | 5 | 5 | 0 | 4 |
| | f 2,50 extra | 5 | 3 | 9 | 0 | 4 |
| Wasserette | Belangrijk | 3 | 3 | 0 | 0 | 2 |
| | f 2,50 extra | 5 | 2 | 0 | 0 | 3 |
| Benzinestation | Belangrijk | 14 | 13 | 11 | 15 | 13 |
| | f 2,50 extra | 7 | 1 | 9 | 0 | 4 |
| Horeca | Belangrijk | 12 | 16 | 20 | 24 | 16 |
| | f 2,50 extra | 7 | 1 | 10 | 0 | 4 |

Tabel 4.13b: Belang aangeboden diensten voor gebruikers P+ R-terreinen

| Indicator | Oordeel | Rotterdam | Zaltbommel | Groningen | Utrecht | Totaal |
|---------------------|--------------|-----------|------------|-----------|---------|--------|
| Telefoon | Belangrijk | 48 | 59 | 43 | 45 | 47 |
| | f 2,50 extra | 8 | 11 | 4 | 2 | 6 |
| Brievenbus | Belangrijk | 35 | 52 | 12 | 5 | 23 |
| | f 2,50 extra | 8 | 11 | 2 | 0 | 4 |
| Geldautomaat | Belangrijk | 49 | 48 | 15 | 31 | 35 |
| | f 2,50 extra | 10 | 6 | 2 | 2 | 5 |
| Postkantoor | Belangrijk | 32 | 10 | 4 | 5 | 16 |
| | f 2,50 extra | 10 | 13 | 4 | 0 | 6 |
| Winkels | Belangrijk | 44 | 15 | 7 | 16 | 24 |
| | f 2,50 extra | 10 | 19 | 4 | 9 | 9 |
| Boodschappen-Dienst | Belangrijk | 8 | 0 | 4 | 0 | 4 |
| | f 2,50 extra | 10 | 6 | 7 | 0 | 6 |
| Wasserette | Belangrijk | 11 | 0 | 2 | 2 | 5 |
| | f 2,50 extra | 10 | 0 | 2 | 0 | 4 |
| Benzinestation | Belangrijk | 25 | 5 | 19 | 26 | 22 |
| | f 2,50 extra | 10 | 6 | 9 | 2 | 7 |
| Horeca | Belangrijk | 29 | 19 | 7 | 7 | 17 |
| | f 2,50 extra | 10 | 13 | 2 | 2 | 6 |

4.4 Samenvattende opmerkingen

Op grond van dit hoofdstuk kan geconcludeerd worden dat de huidige gebruikers vooral belang hechten aan een goede beveiliging van de overstappunten, en dan vooral gebruikers die beschikken over de duurdere auto's. Dit geldt voor transferia in sterkere mate dan voor de onderzochte P+ R-terreinen, waarbij overigens aangetekend dient te worden dat de sociale veiligheid en de veiligheid van de auto op het eerste type overstappunt in de ogen van gebruikers beter is. Daarmee bevestigt dit onderzoek bevindingen uit eerdere onderzoeken met betrekking tot het belang dat door potentiële gebruikers aan veiligheid gehecht wordt.

Naast bewaking is ook de kwaliteit van het aansluitende openbaar vervoer een belangrijk kwaliteitsaspect. Het gaat daarbij zowel om snelheid, frequentie als comfort. Met uitzondering van comfort, is de helft van de gebruikers van de overstappunten te spreken over deze kwaliteitsaspecten. Wel is daarbij sprake van duidelijke verschillen tussen de overstappunten. Met name Groningen Noorddijk, de Amsterdam ArenA en Utrecht Galgenwaard vallen wat dit betreft in positieve zin op. Ook andere aspecten die met de kwaliteit van het openbaar vervoer samenhangen, te weten de informatievoorziening en de wachtruimte, worden door gebruikers van belang geacht, en de meeste overstappunten scoren op deze aspecten redelijk tot goed.

Alle transferia en de meeste P+ R-terreinen die zijn onderzocht, scoren goed waar het gaat om zaken als bereikbaarheid, beschikbaarheid en kwaliteit van parkeerplaatsen en het gehanteerde parkeertarief. Eerder onderzoek heeft uitgewezen dat dit noodzakelijke voorwaarden zijn voor het welslagen van een overstappunt. Opvallend daarbij is dat met uitzondering van de gebruikers van de overstappunten in de grote steden Amsterdam en Rotterdam, gebruikers weinig belang hechten aan het overdekt zijn van de parkeerplaatsen. Wel wil een deel van de gebruikers graag droog van en naar de OV-halte kunnen lopen en op het aansluitende openbaar vervoer kunnen wachten.

Tenslotte scoren de meeste overstappunten die zijn onderzocht redelijk tot slecht waar het gaat om de beschikbaarheid van aanvullende voorzieningen als een telefoon, een brievenbus, een geldautomaat, winkels (uitzondering zijn hier de P+ R-terreinen in Rotterdam) of horecagelegenheden. De meeste gebruikers hechten echter ook weinig waarde aan de aanwezigheid van deze voorzieningen. Blijkbaar brengen zij het liefst zo weinig mogelijk tijd op het overstappunt door, waardoor van dergelijke voorzieningen ook geen gebruik kan worden gemaakt. Dit beeld wordt bevestigd door eerdere onderzoeken op dit terrein, waaruit blijkt dat aanvullende voorzieningen maar in zeer beperkte mate zullen bijdragen aan het gebruik van overstappunten. Dit geldt niet alleen voor de overstappunten die in dit hoofdstuk zijn besproken, maar ook voor bijvoorbeeld het transferium bij Renesse.

5. Bijdrage aan beleidsdoelstellingen

Nu we een beeld hebben welke typen automobilisten gebruik maken van de onderzochte overstappunten en wat zij van de kwaliteit van deze overstappunten vinden, is het tijd om terug te keren naar de kernvraag van deze evaluatie, te weten "In hoeverre dragen de overstappunten, en in het bijzonder de transferia, bij aan het realiseren van de doelstellingen zoals vastgelegd in het SVV-II en het concept-NVVP. Het gaat daarbij om de volgende doelstellingen:

- ▶ Transferia dienen bij te dragen aan de oplossing van de bereikbaarheidsproblematiek van grote stedelijke concentraties; derhalve moet een reductie van auto-intensiteit in de steden en congestiegebieden worden nagestreefd.
- ▶ Transferia dienen bij te dragen aan de vermindering van de door het verkeer veroorzaakte aantasting van het leefmilieu en van de verkeersonveiligheid; derhalve moet een reductie van het totale kilometrage worden nagestreefd.

Dit alles onder de randvoorwaarde dat transferia geen verkeersaantrekkende werking hebben en niet concurreren met vergelijkbare voorzieningen (zie Projectgroep Transferia, 1994).

In dit hoofdstuk berekenen we allereerst de bijdrage van de transferia aan de doelstellingen uit het SVV-II, en zetten dit af tegen de bijdrage die door de onderzochte P+R-terreinen wordt geleverd en tegen de bedragen die het ministerie van Verkeer en Waterstaat geïnvesteerd heeft in de realisatie van de transferia (paragraaf 5.1). Vervolgens gaan we na waarom de resultaten zijn zoals ze zijn en waardoor mogelijke verschillen in effectiviteit bepaald zouden kunnen worden (paragraaf 5.2).

5.1 Berekening bijdrage

Aan de hand van de in paragraaf 2.5 gepresenteerde indicatoren gaan we in dit hoofdstuk na in welke mate de transferia en de onderzochte P+R-terreinen op dit moment een bijdrage leveren aan de doelstellingen in zake bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid.

Bereikbaarheid

Om de bereikbaarheid van de grote stedelijke agglomeraties daadwerkelijk te verbeteren, zal de aanleg van transferia en andere typen overstappunten moeten resulteren in een vermindering van de auto-intensiteiten op de nabijgelegen autosnelwegen. Tabel 5.1 toont dat sprake is van flinke verschillen in de berekende bijdrage per transferium en onderzocht P+R-terrein. Dit geldt zowel voor de reductie van de verkeersintensiteit op een gemiddelde werkdag in juni als voor de reductie van de verkeersintensiteit tijdens de ochtendspits. De meeste transferia weten de verkeersintensiteiten tot op heden slechts in beperkte mate te reduceren. Uitzonderingen hierop zijn de transferia die al langere tijd operationeel zijn, te weten Groningen Noorddijk, de Amsterdam ArenA en Hoorn (een voormalig P+R-terrein). Maar ook voor deze transferia geldt dat hun bijdrage kleiner is dan het percentage waarmee de verkeersintensiteiten jaarlijks stijgen.

Tabel 5.1: Bijdrage transferia en onderzochte P+ R-terreinen aan bereikbaarheid

| Overstappunt | Werkdag in juni (totaal etmaal) | | | Ochtendspits (totaal tussen 6 en 9) | | |
|-------------------------------|---------------------------------|--------------------|---------------------|-------------------------------------|--------------------|---------------------|
| | Verkeers-intensiteit | Geparkeerde auto's | Afname ¹ | Verkeers-intensiteit | Geparkeerde auto's | Afname ² |
| <i>Transferium</i> | | | | | | |
| Amsterdam ArenA | 130.710 | 540 | 0,5% | 24.117 | 430 | 1,2% |
| Hoorn | 66.353 | 555 | 1,7% | 12.671 | 388 | 3,1% |
| Groningen Noorddijk | 33.186 | 100 | 0,6% | 5.853 | 57 | 1,0% |
| Ridderkerk | 105.785 | 12 | 0,0% | 23.468 | 6 | 0,0% |
| Leiden 't Schouw | 55.495 | 65 | 0,2% | 11.064 | 37 | 0,3% |
| Utrecht Westraven | 201.102 | 25 | 0,0% | 39.521 | 4 | 0,0% |
| Arnhem Gelredome ³ | 66.800 | 50 | 0,1% | ? | 16 | ? |
| Renesse | 6.852 | 130 | 3,8% | 963 | 30 | 3,1% |
| <i>P+ R-terreinen</i> | | | | | | |
| Rotterdam Alexander | 117.305 | 365 | 0,4% | 23.653 | 300 | 0,8% |
| Rotterdam St. Franciscus | 181.497 | 200 | 0,1% | 32.656 | 97 | 0,2% |
| Zaltbommel | 99.036 | 145 | 0,3% | 18.162 | 90 | 0,5% |
| Groningen Sontweg | 38.668 | 400 | 2,1% | 7.838 | 240 | 3,1% |
| Utrecht Galgenwaard | 18.412 | 390 | 2,1% | 4.834 | ? | ? |

- ¹ Bij de bepaling van de afname per werkdag is het aantal geparkeerde auto's met twee vermenigvuldigd, zodat zowel heen- als terugreis in de berekening worden meegenomen. Verder is voor de Amsterdam ArenA, Rotterdam Alexander, Rotterdam St. Franciscus en Utrecht Galgenwaard het aantal geparkeerde auto's gecorrigeerd voor het oneigenlijk gebruik (bestemmingsparkeerders).
- ² Gegeven de capaciteit van de beschouwde wegen, geven de waargenomen verkeersintensiteiten in combinatie met het aantal geparkeerde auto's geen aanleiding te veronderstellen dat de afname van de verkeersintensiteit in de onderzoeksperiode gepaard is gegaan met een vermindering van de filekans.
- ³ In tegenstelling tot de overige cijfers betreft het bij Arnhem Gelredome de verkeersintensiteit op een gemiddelde werkdag in 1999.

Zetten we de bijdrage van de transferia aan de vermindering van de verkeersintensiteiten en daarmee een verbetering van de bereikbaarheid, af tegen de bijdrage van vergelijkbare P+ R-terreinen, dan resulteert een wisselend beeld. Hoorn en de Amsterdam ArenA scoren op dit punt beter dan de P+ R-terreinen in Zaltbommel en Rotterdam Alexander, P+ R-terreinen die wat betreft ligging en OV-voorzieningen vergelijkbaar zijn. Voor de overige transferia geldt dat de bijdrage van vergelijkbare P+ R-terreinen minimaal beter even groot is.

Leefbaarheid en verkeersveiligheid

Voor de verbetering van leefbaarheid en verkeersveiligheid is, zoals aan het begin van dit hoofdstuk is aangegeven, een afname van de autokilometrage een vereiste. In deze subparagraaf berekenen we allereerst de gemiddelde afname van het aantal autokilometers per gebruiker. Op basis daarvan berekenen we de totale afname van de autokilometrage gegeven het huidige gebruik van het overstappunt op de onderzoeksdag. Tenslotte bepalen we de mate waarmee de uitstoot van schadelijke stoffen (i.c. CO₂ en SO₂), en het aantal verkeersdoden en –gewonden afnemen als gevolg van de vermindering van de autokilometrage.

Gemiddelde afname autokilometers

Zoals in paragraaf 2.3 is aangegeven kan de realisatie van een transferium of ander overstappunt verschillende gedragsreacties ontlokken, waaronder een substitutie van auto naar OV voor de rit vanaf het transferium (gewenste verandering), een substitutie van OV naar auto voor de rit naar het transferium (ongewenste verandering), en een

generatie van nieuwe verplaatsingen. Elk van deze gedragsreacties resulteert in een toe- of afname van de autokilometrage in de nieuwe situatie. In tabel 5.2a is weergegeven in welke mate elk van deze reacties optreden, en wat hiervan de consequenties zijn voor de gemiddelde verandering in het aantal afgelegde autokilometers per gebruiker van een transferium. Soortgelijke informatie is ook opgenomen in tabel 5.2b, maar dan voor de onderzochte P + R-terreinen.

Tabel 5.2a: Gemiddelde verandering in autokilometrage per gebruiker van een transferium

| | Amsterdam | Hoorn | Groningen | Overig |
|---|-----------|-------|-----------|--------|
| Overstap auto → OV | | | | |
| ▶ Percentage | 64% | 21% | 61% | 68% |
| ▶ Totale gem. reisafstand | 69,7 | 66,7 | 28,4 | 39,9 |
| ▶ Gem. afname autokilometers ¹ | -4,5 | -45,9 | -7,4 | -10,5 |
| Overstap OV → auto | | | | |
| ▶ Percentage | 8% | 26% | 14% | 18% |
| ▶ Totale gem. reisafstand | 87,6 | 56,4 | 13,3 | 27,7 |
| ▶ Gem. toename autokilometers | 66,3 | 9,1 | 6,0 | 15,5 |
| Generatie verplaatsingen | | | | |
| ▶ Percentage | 3% | 2% | 0% | 6% |
| ▶ Totale gem. reisafstand | 44,0 | 71,5 | – | 28,9 |
| ▶ Gem. toename autokilometers | 44,0 | 18,3 | – | 12,9 |
| Gemiddelde verandering (in km's) | + 9,5 | -6,9 | -3,7 | -3,6 |

¹ Exclusief een eventuele afname van het aantal autokilometers als gevolg van een vermindering van het omrijverkeer.

Tabel 5.2b: Gemiddelde verandering in autokilometrage per gebruiker van een P + R-terrein

| | Rotterdam | Zaltbommel | Groningen | Utrecht |
|---|-----------|------------|-----------|---------|
| Overstap auto → OV | | | | |
| ▶ Percentage | 44% | 25% | 57% | 54% |
| ▶ Totale gem. reisafstand | 18,0 | 53,3 | 39,5 | 36,6 |
| ▶ Gem. afname autokilometers ¹ | -5,1 | 40,1 | 4,8 | 3,1 |
| Overstap OV → auto | | | | |
| ▶ Percentage | 15% | 13% | 16% | 22% |
| ▶ Totale gem. reisafstand | 51,2 | 65,0 | 35,6 | 17,6 |
| ▶ Gem. toename autokilometers | 6,8 | 7,5 | 32,9 | 16,1 |
| Generatie verplaatsingen | | | | |
| ▶ Percentage | 10% | 0% | 3% | 2% |
| ▶ Totale gem. reisafstand | 9,8 | – | 27,3 | 30,0 |
| ▶ Gem. toename autokilometers | 7,0 | – | 25,0 | 30,0 |
| Gemiddelde verandering (in km's) | -0,5 | -9,1 | + 3,3 | + 2,5 |

¹ Exclusief een eventuele afname van het aantal autokilometers als gevolg van een vermindering van het omrijverkeer.

In lijn met de verwachtingen kan op grond van beide tabellen geconcludeerd worden dat overstappunten die dicht bij de woonlocaties van gebruikers liggen tot een sterkere afname van het aantal autokilometers leiden dan overstappunten die dicht bij de bestemmingslocaties gesitueerd zijn. Daarbij komt dat de betreffende overstappunten, Hoorn en Zaltbommel, tevens nabij NS-stations liggen, en de trein dus gebruikt kan worden voor het langere vervolgtraject.

Verder valt uit tabellen 5.2a en 5.2b op te maken dat het gebruik van Groningen Noorddijk en van de groep Overige transferia gemiddeld genomen leidt tot een afname

van het aantal autokilometers, terwijl het gebruik van vergelijkbare P+ R-terreinen leidt tot een toename van het aantal autokilometers. Voor deze laatste overstappunten geldt blijkbaar dat de overstap van auto naar OV tijdens het vervolgtraject niet het aantal extra autokilometers compenseert dat gereden wordt door gebruikers die anders de hele reis met het openbaar vervoer zouden hebben afgelegd of de reis zelfs helemaal niet gemaakt zouden hebben.

Tenslotte valt nog op dat door de gebruikers van de Amsterdam ArenA gemiddeld genomen nu 9,5 extra kilometers met de auto afgelegd worden dan in een situatie waarin dit transferium niet beschikbaar zou zijn geweest. Zoals uit het vervolg van deze subparagraaf zal blijken, betekent dit afwijkende resultaat dat een diffuus beeld ontstaat ten aanzien van de bijdrage van het concept Transferia aan de doelstellingen inzake leefbaarheid en verkeersveiligheid.

Bijdrage aan leefbaarheid en verkeersveiligheid

Om de bijdrage van de transferia en de onderzochte P+ R-terreinen aan een verbetering van de leefbaarheid en de verkeersveiligheid te bepalen, is het allereerst noodzakelijk dat de gemiddelde verandering in het aantal afgelegde autokilometers per gebruiker te vermenigvuldigen met het totale aantal gebruikers. Op die manier wordt de verandering in de totale autokilometrage verkregen. Deze informatie is in de tabellen 5.3a en 5.3b weergegeven en vervolgens vertaald naar de verandering in de uitstoot van schadelijke stoffen. In principe kan een zelfde exercitie ook uitgevoerd worden voor het aantal verkeersdoden en –gewonden, maar de reductie van het aantal autokilometers is zodanig dat slechts een zeer gering effect op de verkeersveiligheid te verwachten valt.

Tabel 5.3a: Bijdrage transferia aan leefbaarheid en verkeersveiligheid per werkdag

| | Amsterdam | Hoorn | Groningen | Overig |
|---|------------------|------------------|------------------|--------------------------------|
| <i>Verandering aantal autokilometers</i> | | | | |
| Gemiddelde verandering per gebruiker | + 9,5 | -6,9 | -3,7 | -3,6 |
| Totale verandering (in km's) | + 5130 | -3830 | -370 | -547 |
| <i>Uitstoot schadelijke stoffen⁷</i> | | | | |
| ▶ CO ₂ | + 1276 kg | -953 kg | -92 kg | -136 kg |
| ▶ SO ₂ | + 82 gram | -61 gram | -6 gram | -8 gram |
| <i>Verkeersveiligheid</i> | Nihil | Nihil | Nihil | Nihil |
| <i>Rijksbijdrage¹</i> | <i>f</i> 8,2 mln | <i>f</i> 2,7 mln | <i>f</i> 0,8 mln | <i>f</i> 14,3 mln ² |

¹ Bron: Bouwdienst Rijkswaterstaat.

² Arnhem Gelredome *f* 3,2 mln; Leiden 't Schouw *f* 5,6 mln; Utrecht Westraven max. *f* 4,5 mln; en Ridderkerk *f* 1,0 mln (niet meegenomen: Renesse *f* 3,7 mln).

Tabel 5.3b: Bijdrage P+ R-terrein aan leefbaarheid en verkeersveiligheid per werkdag¹

| | Rotterdam | Zaltbommel | Groningen | Utrecht |
|---|-----------|------------|-----------|-----------|
| <i>Verandering aantal autokilometers</i> | | | | |
| Gemiddelde verandering per gebruiker | -0,5 | -9,1 | + 3,3 | + 2,5 |
| Totale verandering (in km's) | -283 | -1320 | + 1320 | + 975 |
| <i>Uitstoot schadelijke stoffen⁶</i> | | | | |
| ▶ CO ₂ | -92 kg | -328 kg | + 328 kg | + 243 kg |
| ▶ SO ₂ | -5 gram | -21 gram | + 21 gram | + 16 gram |
| <i>Verkeersveiligheid</i> | Nihil | Nihil | Nihil | Nihil |

¹ Informatie met betrekking tot de Rijksbijdrage ontbreekt voor P+ R-terreinen.

⁷ Ontleend aan: Centrum voor Energiebesparing en schone technologie (1999), *Efficiënte prijzen voor het verkeer: Raming van maatschappelijke kosten van het gebruik van verschillende vervoermiddelen.*

Uit bovenstaande tabellen blijkt dat met name bij de herkomstlocaties Hoorn en Zaltbommel de reductie van het aantal autokilometers en daarmee de impact op de leefbaarheid groot is. En met uitzondering van de Amsterdam ArenA leveren ook de overige transferia een positieve bijdrage aan de leefbaarheid van hun omgeving, en dan in het bijzonder de betreffende stedelijke agglomeratie. De bijdrage van de onderzochte P+R-terreinen op leefbaarheid is veel minder groot, en in enkele gevallen (Groningen en Utrecht) zelfs negatief.

Het effect van een transferium op de leefbaarheid van de stedelijke agglomeratie wordt versterkt door het feit dat als gevolg van de openstelling van dit overstappunt de parkeerdruk in binnensteden en op andere locaties af is genomen (met name de openstelling van het transferium Renesse heeft een substantiële reductie in de parkeerdruk tot gevolg gehad: 22% in de kern en 36% langs de kust⁸). Immers, automobilisten die hun auto bij het transferium parkeren, hoeven niet langer een parkeerplaats in de binnenstad te zoeken. Overigens geldt dit niet voor alle automobilisten die gebruik maken van een transferium. Eerder zagen we al dat een deel van deze automobilisten bestempeld kan worden als bestemmingsparkeerders; zij moeten in de nabijheid van het transferium zijn.

Tenslotte dient te worden opgemerkt dat de resultaten die met de transferia bereikt worden de investeringen niet in alle gevallen lijken te rechtvaardigen. Uit tabel 5.3a blijkt bijvoorbeeld dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat met name fors heeft bijgedragen in de realisatie van de Amsterdam ArenA, terwijl het gelet op de toename van het aantal autokilometers de vraag is of dit transferium vanuit het oogpunt van leefbaarheid en verkeersveiligheid wel juist gelokaliseerd is.

5.2 Verklaring verschillen

Tot dusver wijzen de effecten die met de openstelling van transferia bereikt zijn, niet op een onverdeeld succes van het concept *Transferia*. Het gebruik, en daarmee de reductie in het aantal autokilometers, blijft in veel gevallen achter bij de verwachtingen. Daardoor zal de bijdrage van de meeste transferia aan zaken als bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid tot op heden minder zijn dan gehoopt.

Toch zijn er ook lichtpuntjes waarneembaar, met name bij transferia die al langer operationeel zijn. Ook steken de resultaten van een aantal transferia positief af tegen de resultaten die met vergelijkbare P+R-terreinen bereikt worden. Een belangrijke vraag is daarom waardoor deze verschillen in effectiviteit worden veroorzaakt.

Een eerste factor hebben we al eerder genoemd. Transferia zullen, net als andere overstappunten, na de openstelling een gewenningsperiode moeten doorlopen. De lengte van deze periode is onder meer afhankelijk van de voorgeschiedenis van het transferium en van de flankerende maatregelen die getroffen worden. Zo maken vanaf de start al relatief veel mensen gebruik van het transferium Hoorn, een voormalig P+R-terrein, al is ook bij dit transferium nog steeds sprake van een toename van het gebruik.

⁸ Ontleend aan: Adviesgroep voor Verkeer en Vervoer (1999), *Monitoring 1999 en trendmeting 1996-1999 Recreatietransferium Renesse: Hoofdrapport*.

Daarentegen heeft het bij het transferium Groningen Noorddijk, mede door de negatieve publiciteit in de beginperiode, enkele jaren geduurd voordat het gebruik van dit transferium begon toe te nemen.

De impact van de gewenningsperiode wordt versterkt door het feit dat bij veel transferia een nieuwe situatie is gecreëerd vanuit de filosofie dat het openbaar vervoer zich aan het autosysteem moet aanpassen. Voor P+ R-terreinen geldt daarentegen dat zij veelal gelokaliseerd zijn op plekken waar al een vraag naar parkeerruimte bestond. Het gevolg is dat P+ R-terreinen in tegenstelling tot veel transferia geen nieuwe markt hoefden te creëren. Uitzondering in deze is, zoals hiervoor al is aangegeven, het transferium in Hoorn, dat een voormalig P+ R-terrein betreft.

Het gebruik van een transferium wordt gestimuleerd door het doorvoeren van flankerend parkeerbeleid in de bestemmingsgemeente. Zo is de toename van het gebruik van het transferium Groningen Noorddijk mede te danken aan de instelling van parkeerschillen in en rond het centrum van Groningen, en een betere bewegwijzering naar het transferium.

Ook bij het transferium Renesse valt te constateren dat het doorvoeren van flankerende beleidsmaatregelen van wezenlijk belang is geweest voor het welslagen van dit transferium. Eerder merkten we al op dat de openstelling van dit transferium uiteindelijk heeft geresulteerd in een afname van de parkeerdruk in de kern en langs de kuststrook, maar in het eerste jaar na openstelling was als gevolg van de openstelling van twee gratis parkeerterreinen nog sprake van hogere parkeerdruk langs de kust.

Verder blijkt uit het onderzoek naar de gedragsreacties van spitsrijders dat doorvoering van een maatregel als Rekeningrijden tot een substantiële toename van het gebruik van transferia zou kunnen leiden. Daarbij is de groep potentiële gebruikers vergelijkbaar met vooral de spitsgebruikers van P+ R-terreinen.

Een derde factor is de communicatie rond de openstelling van het transferium. In een eerder stadium merkten we al op dat de openstelling van de transferia in Utrecht en Ridderkerk op het moment van het onderzoek nog niet gepaard was gegaan met een grootschalige publiciteitscampagne. Daarnaast zagen we in hoofdstuk 3 dat een derde van de gebruikers via mond-op-mond-reclame kennis heeft genomen van het bestaan van de transferia. Op die manier blijft de potentiële groep gebruikers van transferia beperkt. Overigens verschilt de wijze waarop gebruikers op de hoogte geraken van het bestaan van transferia niet wezenlijk van die van de onderzochte P+ R-terreinen. Niettemin is het met het oog op het voorkomen van negatieve publiciteit wenselijk dat vanaf de start een goed functionerend transferium op de juiste manier in de markt gezet wordt, omdat er anders jaren overheen kunnen gaan voordat de impact van de negatieve publiciteit is weggeëbd.

Een vierde succesbepalende factor is de locatie van het transferium. Met name de onderzochte overstappunten nabij NS-stations hebben tot op heden geresulteerd in een substantiële reductie van het aantal autokilometers en daarmee, in principe, in een verbetering van leefbaarheid en verkeersveiligheid. Daarentegen lijkt op grond van dit criterium ten aanzien van de Amsterdam ArenA geconcludeerd te moeten worden dat dit transferium verkeerd gelokaliseerd is. Overigens dient daarbij wel te worden aangetekend dat dit transferium een substantiële bijdrage kan leveren aan de

verbetering van de bereikbaarheid van en een vermindering van de parkeerdruk in Amsterdam. Zeker wanneer het transferium gunstig is gelegen ten opzichte van de tolpoorten die bij de invoering van Rekeningrijden rond Amsterdam verrijzen.

Het succes van transferia wordt slechts in zeer beperkte mate bepaald door de voorzieningen die op deze overstappunten worden aangetroffen. Uit eerder onderzoek is al gebleken dat (potentiële) gebruikers het met name van belang vinden dat zij met de overstap op het openbaar vervoer weinig tijd verspelen en dat zowel zichzelf als hun auto veilig op het overstappunt kunnen verblijven. Het huidige onderzoek bevestigt dit beeld en toont dat met name aan veiligheid veel belang wordt gehecht. Transferia scoren op dit punt in het algemeen beter dan de onderzochte P+R-terreinen.

Wat wel een positieve bijdrage lijkt te leveren aan het gebruik van een overstappunt is de beschikbaarheid van een aantrekkelijk combinatietarief voor parkeren en openbaar vervoer. Met name voor de P+R-terreinen Groningen Sontweg en Utrecht Galgenwaard geldt dat gebruikers met een bestemming in de binnenstad tegen een zeer aantrekkelijk tarief hun auto kunnen parkeren en met het openbaar vervoer verder kunnen reizen. Dergelijke stimuleringsmaatregelen zullen zeker hebben bijgedragen aan het gebruik van deze overstappunten. Overigens heeft de gemeente Utrecht kortgeleden besloten het combinatietarief tot f 5,00 te verhogen, en ook de gemeente Groningen heeft soortgelijke plannen.

Tenslotte dient bij bovenstaande redeneringen de kanttekening te worden geplaatst dat zij grotendeels zijn gebaseerd op een onderzoek onder de huidige gebruikers. Hoewel de groepen spitsgebruikers van transferia en P+R-terreinen duidelijke overeenkomsten vertonen met de groep potentiële gebruikers onder spitsrijders, zal een (grootschalig) onderzoek onder weggebruikers van de nabijgelegen autosnelwegen bovenstaande redeneringen moeten bevestigen.

6. Conclusies en aanbevelingen

In dit laatste hoofdstuk vatten we de belangrijkste bevindingen nogmaals samen. Achtereenvolgens gaan we daarbij in op het gebruik van transferia en onderzochte P+ R-terreinen (paragraaf 6.1), de waardering van de gebruikers voor deze overstappunten (paragraaf 6.2), en de bijdrage van deze overstappunten aan de doelstellingen van het SVV-II en het NVVP (paragraaf 6.3). Aan de hand van deze conclusies formuleren we tenslotte een aantal aanbevelingen die wellicht bij kunnen dragen aan het welslagen van het concept Transferium (paragraaf 6.4).

6.1 Het gebruik

Het gebruik van transferia en de onderzochte P+ R-terreinen varieert sterk per locatie. Transferia die relatief gezien intensief gebruikt worden zijn de transferia in Groningen, Amsterdam en Hoorn. Dit zijn transferia die al langer operationeel zijn of waarbij het om een voormalig P+ R-terrein gaat, hetgeen een bevestiging vormt voor het algemene beeld dat er enige tijd moet verstrijken voordat mensen hun gedrag aanpassen aan de nieuwe situatie. In een aantal gevallen wordt dit gewinningseffect versterkt door het feit dat het betreffende transferium op het moment van evaluatie nog niet is voltooid en/of aan de openstelling nog maar beperkt ruchtbaarheid is gegeven.

De gebruikers

De gebruikers van transferia verschillen sterk van de gebruikers van de onderzochte P+ R-terreinen. Zo maken meer mannen en jongeren gebruik van de transferia, wonen zij vaker nog alleen of samen met een partner, ligt hun opleidingsniveau gemiddeld genomen iets hoger, en zijn zij vaker (nog) werkzaam, hetgeen zich vertaalt in een hoger gemiddeld bruto gezinsinkomen. Verder zijn de auto's waarin gebruikers van transferia rijden gemiddeld genomen nieuwer en duurder dan de auto's van gebruikers van de onderzochte P+ R-terreinen, en gaat het hierbij relatief vaak om lease-auto's.

Opvallend daarbij zijn ook de grote verschillen tussen vergelijkbare transferia en P+ R-terreinen; het gebruikersprofiel van deze overstappunten verschilt substantieel. Uitzondering zijn de overstappunten in Groningen, maar hier hanteert de gemeente sinds enige tijd een uniform P+ R/Citybus-beleid voor zowel transferium als P+ R-terrein, hetgeen mede heeft geleid tot een substantiële toename van het gebruik van het transferium Groningen Noorddijk.

Hun reis

De gebruikers van transferia komen veelal uit de wijde omgeving. Voor de onderzochte P+ R-terreinen geldt hetzelfde, met uitzondering van de P+ R-terreinen in Rotterdam. Veelal reizen de gebruikers door naar het centrum of een buitenwijk van de 'bestemmingsgemeente' van het overstappunt. Uitzonderingen zijn hier het transferium Amsterdam ArenA en de P+ R-terreinen Rotterdam Alexander, Rotterdam St. Franciscus en Utrecht Galgenwaard, waarvan veel bestemmingsparkeerders gebruik maken.

Het merendeel van de gebruikers arriveert tijdens de ochtendspits bij het overstappunt (uitzonderingen zijn Groningen Noorddijk en de P+ R-terreinen in Rotterdam). Hoe zij vanaf dit punt verder reizen varieert sterk per locatie. Wel ligt het aandeel van het openbaar vervoer voor transferia hoger dan voor de onderzochte P+ R-terreinen, hetgeen deels verklaard wordt door het hoge aandeel bestemmingsparkeerders op de

P+ R-terreinen in Rotterdam en Utrecht.

Onder gebruikers van transferia bevinden zich meer vaste gebruikers dan onder gebruikers van de onderzochte P+ R-terreinen. Uitzondering hierop is het transferium Groningen Noorddijk, waar ook veel automobilisten incidenteel gebruik van maken. Dit zal deels samenhangen met het hoge aandeel winkelend publiek onder de gebruikers van dit transferium. Voor de overige transferia is woon-werk verreweg het belangrijkste motief. Hetzelfde geldt voor de onderzochte P+ R-terreinen, met uitzondering van de P+ R-terreinen in Rotterdam.

Hun motief voor gebruik van het overstappunt

Het overgrote deel van de gebruikers van zowel transferia als de onderzochte P+ R-terreinen maakt altijd of meestal gebruik van dit overstappunt, doet dit al langer dan een jaar, en heeft geen alternatief voorhanden. De helft van de gebruikers zou zonder dit overstappunt de gehele reis met de auto hebben gemaakt, en een zesde met het openbaar vervoer.

Belangrijke redenen om op de overstappunten te parkeren zijn de beperkte parkeergelegenheid en het hoge parkeertarief bij de bestemming. Verder noemen vooral gebruikers van transferia het omzeilen van files als motief. Daarmee verschillen de motieven voor het gebruik van transferia en onderzochte P+ R-terreinen niet van de motieven die in eerdere onderzoeken zijn gevonden.

Een groot deel van de gebruikers is via bekenden op de hoogte geraakt van het bestaan van het overstappunt. Daarmee wordt deze wijze van kennismaking vaker genoemd dan meer actieve vormen van promotie als publicaties in de media en informatieborden langs de toevoerwegen. Voor een benadering van potentiële gebruikers van overstappunten langs deze wegen, lijkt gebruik gemaakt te kunnen worden van bevindingen uit een eerder onderzoek naar de gedragsreacties van spitsrijders op de invoering van Rekeningrijden. De groep potentiële transferanten uit dat onderzoek blijkt op enkele punten namelijk sterke overeenkomsten te vertonen met de huidige spitsgebruikers van transferia, maar vooral van de onderzochte P+ R-terreinen.

6.2 De waardering

De huidige gebruikers hechten vooral belang aan een goede beveiliging van de overstappunten, en dan vooral gebruikers die beschikken over de duurdere auto's. Dit geldt voor transferia in sterkere mate dan voor de onderzochte P+ R-terreinen, waarbij overigens aangetekend dient te worden dat de sociale veiligheid en de veiligheid van de auto op het eerste type overstappunt in de ogen van gebruikers beter is. Daarmee bevestigt dit onderzoek bevindingen uit eerdere onderzoeken met betrekking tot het belang dat door potentiële gebruikers aan veiligheid gehecht wordt.

Naast bewaking is ook de kwaliteit van het aansluitende openbaar vervoer een belangrijk kwaliteitsaspect. Het gaat daarbij zowel om snelheid, frequentie als comfort. Met uitzondering van comfort, is de helft van de gebruikers van de overstappunten te spreken over deze kwaliteitsaspecten. Wel is daarbij sprake van duidelijke verschillen tussen de overstappunten. Met name Groningen Noorddijk, de Amsterdam ArenA en

Utrecht Galgenwaard vallen wat dit betreft in positieve zin op. Ook andere aspecten die met de kwaliteit van het openbaar vervoer samenhangen, te weten de informatievoorziening en de wachtruimte, worden door gebruikers van belang geacht, en de meeste overstappunten scoren op deze aspecten redelijk tot goed.

Alle transferia en de meeste P+ R-terreinen die zijn onderzocht, scoren goed waar het gaat om zaken als bereikbaarheid, beschikbaarheid en kwaliteit van parkeerplaatsen en het gehanteerde parkeertarief. Eerder onderzoek heeft uitgewezen dat dit noodzakelijke voorwaarden zijn voor het welslagen van een overstappunt. Opvallend daarbij is dat met uitzondering van de gebruikers van de overstappunten in de grote steden Amsterdam en Rotterdam, gebruikers weinig belang hechten aan het overdekt zijn van de parkeerplaatsen. Wel willen een deel van de gebruikers graag droog van en naar de OV-halte kunnen lopen en op het aansluitende openbaar vervoer kunnen wachten.

Tenslotte scoren de meeste overstappunten die zijn onderzocht redelijk tot slecht waar het gaat om de beschikbaarheid van aanvullende voorzieningen als een telefoon, een brievenbus, een geldautomaat, winkels (uitzondering zijn hier de P+ R-terreinen in Rotterdam) of horecagelegenheden. De meeste gebruikers hechten echter ook weinig waarde aan de aanwezigheid van deze voorzieningen. Een mogelijke verklaring zou kunnen zijn dat zij bij voorkeur zo weinig mogelijk tijd op het overstappunt doorbrengen en daardoor nauwelijks tijd hebben om van de verschillende vormen van dienstverlening gebruik te maken. Dit beeld wordt bevestigd door eerdere onderzoeken op dit terrein, waaruit blijkt dat aanvullende voorzieningen maar in zeer beperkte mate zullen bijdragen aan het gebruik van overstappunten.

Echter, om de feitelijke bijdrage van de verschillende vormen van aanvullende dienstverlening aan de aantrekkingskracht van de onderzochte overstappunten te kunnen bepalen, hadden ook niet-gebruikers in het onderzoek moeten worden betrokken. Door hun reacties te peilen kunnen uitspraken worden gedaan over de punten die verbeterd moeten worden om de potentiële gebruikers onder deze groep automobilisten ertoe te bewegen om van de onderzochte overstappunten gebruik te gaan maken.

6.3 De bijdrage

Tot dusver wijzen de effecten die met de openstelling van transferia bereikt zijn, niet op een onverdeeld succes van het concept Transferia. Het gebruik, en daarmee de reductie in het aantal autokilometers, blijft in veel gevallen achter bij de verwachtingen. Daardoor zal de bijdrage van de meeste transferia aan zaken als bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid tot op heden minder zijn dan gehoopt.

Toch zijn er ook lichtpuntjes waarneembaar. Met name de transferia Groningen Noorddijk, Hoorn en de Amsterdam ArenA, transferia die al langere tijd operationeel zijn, worden relatief intensief gebruikt, hetgeen resulteert in een betere bereikbaarheid van en een verminderde parkeerdruk in de betreffende gemeenten. Hetzelfde geldt voor het transferium Renesse dat bij mooi weer in de zomermaanden intensief wordt gebruikt, waardoor in de periode 1996-1999 de parkeerdruk in de kern en langs de kust met respectievelijk 22% en 36% is afgenomen.

Ook steken de effecten van een aantal transferia op de reductie van de autokilometrage, en daarmee op de leefbaarheid en, in mindere mate, verkeersveiligheid, positief af tegen de effecten die met vergelijkbare P + R-terreinen gerealiseerd worden. In zijn algemeenheid valt de bijdrage van overstappunten die nabij de herkomstlocaties van gebruikers liggen (Hoorn en Zaltbommel) aan deze doelstellingen in positieve zin op. Verder scoren de transferia Groningen Noorddijk, Utrecht Westraven, Leiden 't Schouw, Ridderkerk en Arnhem Gelredome op dit punt beter dan vergelijkbare P + R-terreinen (Groningen Sontweg, Utrecht Galgenwaard en Rotterdam St. Franciscus).

Alleen het transferium Amsterdam ArenA springt er op dit punt negatief uit, omdat de openstelling van dit transferium tot een toename van het aantal autokilometers lijkt te hebben geleid. Weliswaar legt een groot deel van de gebruikers niet langer de gehele reis met de auto af, maar de besparing van het aantal autokilometers door deze groep gebruikers weegt niet op tegen de toename van het aantal afgelegde autokilometers door gebruikers die voor de openstelling de reis geheel met het openbaar vervoer of in het geheel niet maakten. Verder dient hierbij nog wel te worden opgemerkt dat de openstelling van dit transferium gepaard is gegaan met een verbetering van de bereikbaarheid van en een vermindering van de parkeerdruk in Amsterdam.

6.4 Aanbevelingen

Ter stimulering van het gebruik van de bestaande en nieuw te ontwikkelen transferia kan op grond van het huidige onderzoek een aantal aanbevelingen worden geformuleerd. Maatregelen die in dit kader in overweging genomen kunnen worden, zijn:

1. Ontwikkel parallel aan de bouw van een transferium een pakket van push-maatregelen, zoals parkeerbeleid, tarievenbeleid en bijvoorbeeld Rekeningrijden, zodat automobilisten een extra prikkel krijgen om van het overstappunt gebruik te maken.
2. Zorg ervoor dat een transferium vanaf de opening ondersteund wordt door positieve publiciteit. Van belang daarbij is dat het transferium vanaf het begin kan functioneren zoals beoogd, zodat alle mogelijke bronnen voor negatieve publiciteit zoveel mogelijk worden vermeden. Ook is er in een aantal gevallen een vrij lange periode verstreken tussen de feitelijk opening en de start van een communicatie-campagne.
3. Houd bij de plaatsbepaling van een nieuw transferium ook rekening met de effecten van ongewenste reacties. Uit de evaluatie blijkt namelijk dat de toename van het aantal autokilometers door gebruikers die voor de openstelling de reis geheel met het openbaar vervoer of in het geheel niet maakten, het effect van een overstap van auto naar OV gedeeltelijk of zelfs geheel teniet kunnen doen. Dit betekent dat een onderzoek naar de potentie van een bepaalde locatie zich niet tot de huidige weggebruikers zou moeten beperken.
4. Zorg voor een goede, zichtbare bewaking van transferia. Het gevoel van veiligheid voor zowel automobilist als zijn/haar auto is een bepalende factor voor het gebruik van transferia.
5. Zorg voor kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer vanaf het transferium. Gebruikers willen met de overstap zo min mogelijk tijd verliezen. Daardoor zullen zij ook weinig gebruik maken van de diensten die op het transferium geboden worden, hetgeen de geringe behoefte aan diverse vormen van dienstverlening verklaart.

6. Het gebruik van een transferium of ander overstappunt lijkt verder gestimuleerd te worden door het voeren van een aantrekkelijk combinatietarief voor parkeren en openbaar vervoer.

Tenslotte dient bij bovenstaande aanbevelingen te worden opgemerkt dat zij vooral zijn afgeleid van de uitkomsten van een onderzoek onder de huidige gebruikers van transferia en enkele P+R-terreinen. Of deze maatregelen ook potentiële gebruikers over de streep zullen trekken, zal bij voorkeur vastgesteld moeten worden op basis van een onderzoek onder deze groep weggebruikers zelf.

Literatuurlijst

Adviesdienst Verkeer en Vervoer (1997), *Gedrag op Maat-II Nieuwe gedragswetenschappelijke adviezen voor de beleidspraktijk*.

Adviesgroep voor Verkeer en Vervoer (1996), *Nulmeting Recreatie Transferium Renesse*.

Adviesgroep voor Verkeer en Vervoer (1997), *Tussenmeting Recreatie Transferium Renesse: Hoofdrapport*.

Adviesgroep voor Verkeer en Vervoer (1998), *Monitormeting 1998 Recreatietransferium Renesse: Hoofdrapport*.

Adviesgroep voor Verkeer en Vervoer (1998), *Nulmeting Transferium Hoorn*.

Adviesgroep voor Verkeer en Vervoer (1999), *Monitoring 1999 en trendmeting 1996-1999 Recreatietransferium Renesse: Hoofdrapport*.

Adviesgroep voor Verkeer en Vervoer (1997), *Functioneren van Overstappunten*.

ANWB/NS Reizigers (2000), *Het Nieuwe P+R-plan: In het teken van de keten*.

Arends & Samhoud (1998), *Programma van Eisen Transferium Westraven en STIP: Concept Eindrapportage*.

AYIT Consultancy (1999), *De gebruiker in beeld: Gedragsreacties op de invoering van Rekeningrijden*.

AYIT Consultancy (2000), *De potentiële gebruiker van overstappunten*.

Boersma en Van Dinteren (1999), *Onderzoek transferia/P+R-terreinen aan de zuid-, zuidwest- en zuidoost kant van Groningen*.

Bouwdienst Rijkswaterstaat (1992), *Projectplan Transferia: Uitwerking concept en beleid*.

Bouwdienst Rijkswaterstaat (1999), *Transferia: Een handreiking bij voorbereiding en realisatie*.

Centrum voor Energiebesparing en schone technologie (1999), *Efficiënte prijzen voor het verkeer: Raming van maatschappelijke kosten van het gebruik van verschillende vervoermiddelen*.

Diepens en Okkema (1998), *Succes en faalfactoren P+R voor recreatieverkeer*.

Diepens en Okkema (1998), *Evaluatie Transferium Noorddijk*.

Diepens en Okkema (1999), *Transferium Breukelen Voorzet op planstudie, concept-eindrapport*.

Diepens en Okkema (2000), *Vorbereidingsfase evaluatie buitenlandse overstappunten: Eindrapport Quick scan.*

Diepens en Okkema (2000), *Planstudie Transferium Geldermalsen: Concept-rapport.*
Goudappel Coffeng/Universiteit Twente (1999), *Gebruik te prognostiseren? Stageverslag.*

Grontmij/MuConsult (1993), *Evaluatieplan Transferia: Evalueren is leren.*

Intomart (1998), *Transferium Leiden/A44: Een kwalitatief onderzoek onder potentiële gebruikers van het Transferium Leiden/A44 naar hun informatiebehoefte.*

Marketresponse (1994), *Kwalitatief onderzoek inzake concept transferia.*

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (1993), *Transferia: Uitwerking concept en beleid, Resultaten voorbereidingsfase.*

MuConsult (1997), *Multimodaal vervoer: Kwantificering potenties.*

Oranjewoud Adviesgroep Verkeer & Vervoer (1998), *Gebruikersonderzoek Transferium Heerhugowaard.*

Projectgroep Transferia (1994), *Vorbereiding Pilots: Selectie en richtlijnen.*

Smit Communicatie Arnhem (1998), *Imago-onderzoek Transferium Gelredome.*

Stienstra (1997), *Parkeren in Groningen Huidige en toekomstige parkeerbalans.*

TU Delft (1990), *Transferia.*

TU Delft (1992), *Transferia: Locatiekeuze en raming van gebruik: Hoofdrapport en uitwerkingenrapport.*

Twijnstra Gudde (1996), *Resultaten gebruikersonderzoek Transferium Renesse.*

Twijnstra Gudde (1996), *Resultaten gebruikersonderzoek Transferium Amsterdam Zuidoost.*

Werkgroep Communicatie Transferia (1998), *Gemotiveerd gebruik van Transferia Wat motiveert automobilisten om gebruik te maken van een transferium?*

Bijlagen

A. Selectie P + R-terreinen

De enquête op P + R-terreinen is bedoeld om de bijdrage van transferia aan de beleidsdoelstellingen af te kunnen zetten tegen de bijdrage die met andersoortige overstappunten gerealiseerd wordt. In het kader van dit onderzoek is het daarbij wenselijk noch mogelijk om op alle P + R-terreinen enquêtes uit te reiken. Om die reden is een vijftal P + R-terreinen geselecteerd die wat betreft een aantal criteria vergelijkbaar zijn met de acht in dit onderzoek betrokken transferia. De criteria die daarbij in ogenschouw zijn genomen, zijn:

- ▶ Ligging ten opzichte van het wegennetwerk;
- ▶ Ligging ten opzichte van het OV-netwerk;
- ▶ Ligging ten opzichte van de eindbestemming;
- ▶ Voorzieningenniveau en vervoertechniek van het aansluitende OV-systeem;
- ▶ Functie van het overstappunt.

Tijdens de inventarisatie van P + R-terreinen die in potentie in aanmerking kwamen om deel uit te maken van deze studie, bleek dat er geen P + R-terreinen in Nederland zijn die wat betreft bovenstaande criteria vergelijkbaar zijn met de transferia in Ridderkerk en Renesse. In Ridderkerk is sprake van een overstappunt van en naar de "Fast ferry", die met een onregelmatige dienstregeling vaart tussen Rotterdam en Dordrecht, met een tussenstop in Ridderkerk. De snelle OV-verbindingen over water die op dit moment in Nederland verzorgd worden, kennen geen P + R-terreinen in de omgeving van steigers. Wel wordt in Velsen veel gebruik gemaakt van parkeerterreinen in de omgeving van de aanlegplaats, waaronder het parkeerterrein bij het stadion van Telstar, maar deze locaties bieden onvoldoende vergelijkingsmogelijkheden met het transferium in Ridderkerk.

Ook het transferium bij Renesse heeft een uniek karakter. Dit transferium richt zich met name op strandbezoekers. Daarmee is ook dit overstappunt enig in zijn soort. In Nederland zijn geen P + R-terreinen aanwijsbaar die een vergelijkbare functie vervullen. Wel wordt vanaf een aantal locaties, waaronder het NS-station in Voorschoten, bij "strandweer" een busverbinding aangeboden, maar deze busverbindingen richten zich primair op mensen die de gehele reis met het openbaar vervoer afleggen. Kortom, ook voor het transferium Renesse is geen vergelijkbaar P + R-terrein aanwijsbaar.

De overeenkomsten tussen de overige transferia en de vijf geselecteerde P + R-terreinen zijn in tabel A1 weergegeven.

Tabel A1: *Vergelijking transferia en geselecteerde P + R-terreinen*

| Transferium | P + R-terrein | Soort overstappunt | Wegennet | OV-net |
|---|--|--|---|--|
| Amsterdam ArenA | Rotterdam Alexander | Bestemming, gericht op het stadscentrum | Vrijwel direct gelegen aan autosnelweg | Metro- en trein naar diverse centrumlocaties |
| Hoorn NS-station | Zaltbommel NS-station | Herkomst, gericht op grote stad | Korte afstand tot autosnelweg met congestieproblemen | Stoptrein naar stad (elke 30 min, reistijd 40 min) |
| Arnhem Gelredome Groningen Noorddijk Leiden 't Schouw | Groningen Sontweg Utrecht Galgenwaard | Bestemming, gericht op middelgrote stad/steden | Korte tot zeer korte afstand tot autosnelweg of rondweg | Busverbindingen met centra, reistijd 10-15 min |
| Utrecht Westraven | Rotterdam St. Franciscus | Bestemming, gericht op grote stad | Nabij autosnelweg, gelegen "na de file" | (Snel)tram naar centrum (elke 10 min, reistijd 15 min) |

B. Vragenlijst transferia

1482203583

Onderzoek onder gebruikers van Transferia

Dit formulier wordt automatisch verwerkt. Wij vragen u daarom het formulier duidelijk in te vullen. In de meeste gevallen maakt u uw keuze door het hokje behorend bij uw keuze aan te vinken of zwart te maken. Daar waar er sprake is van open tekstantwoorden graag schrijven in **losse BLOKLETTERS** binnen de aangegeven ruimte. Vragen die voor u niet van toepassing zijn graag open laten, niet doorhalen. Hartelijk bedankt voor uw medewerking!

Uw huidige reis.....

De onderstaande vragen gaan over de reis die u maakte op de dag dat u dit enquêteformulier kreeg uitgereikt of onder uw ruitenwisser vond. Het gaat daarbij om de reis naar het Transferium en het eventuele vervolg van die reis vanaf het Transferium naar uw uiteindelijke bestemming.

A1 Op welk Transferium kreeg u deze enquête uitgereikt?

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Westraven (Utrecht) | <input type="checkbox"/> Renesse |
| <input type="checkbox"/> 't Schouw (Leiden) | <input type="checkbox"/> Ridderkerk |
| <input type="checkbox"/> Noorddijk (Groningen) | <input type="checkbox"/> Gelredome (Arnhem) |
| <input type="checkbox"/> Hoorn | <input type="checkbox"/> ArenA (Amsterdam) |

A2 Wat was het vertrekpunt van uw reis?

(graag invullen met losse blokletters)

straat:

postcode: -

plaats:

A3 Op welk tijdstip bent u vanaf het bovenstaande adres vertrokken?

invulvoorbeeld: 7 uur in de morgen = :

7 uur in de avond = :

Ik ben vertrokken om: : uur

A4 Met hoeveel personen maakt u deze reis?

- Alleen
- Met 1 medereiziger
- Met 2 of meer medereizigers

A5 Hoe laat arriveerde u op het Transferium?

Ik kwam op het Transferium aan om: :

A6 Wat is de eindbestemming van uw reis?

(graag invullen met losse blokletters)

straat:

postcode: -

plaats:

Indien u het adres niet weet, kunt u ook een omschrijving van uw bestemming invullen, bijvoorbeeld "centrum" of "ziekenhuis". Vult u s.v.p. in iedergeval de plaats in.

A7 Met welk vervoermiddel gaat u vanaf het Transferium naar uw bestemming?

(meerdere antwoorden mogelijk)

- Bus/Tram Lopend
- Trein auto/motor als bestuurder
- Metro/Sneltram auto/motor als passagier
- anders, nl..

A8 Hoe laat arriveert u waarschijnlijk op uw eindbestemming?

Ik kom waarschijnlijk aan om: :

A9 Hoe vaak maakt u de hierboven beschreven reis?

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

A10 Wat is de reden dat u deze reis maakt?

(meerdere antwoorden mogelijk)

- Woon-werkverkeer Winkelen
- Zakelijke reis Uitgaan/evenementen
- Familiebezoek Anders, nl:.....

Motivatie en gebruik transferium...

B1 Maakt u bij de eerder beschreven reis altijd gebruik van *dit* Transferium?

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

B2 Wat is voor u de belangrijkste reden om dit Transferium te gebruiken?

(meerdere antwoorden mogelijk)

- Vermijden van files
 Reis via Transferium is sneller
 Parkeertarieven eindbestemming te hoog
 Parkeergelegenheid eindbestemming onvoldoende
 Activiteiten op/bij Transferium
 Openbaar vervoer vanaf vertrekpunt onvoldoende
 Anders, namelijk:.... (graag in BLOKLETTERS)

B3 Wanneer maakte u voor het eerst gebruik van dit Transferium?

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

B4 Op welke manier bent u op het bestaan van dit Transferium geattendeerd?

(meerdere antwoorden mogelijk)

- Krant, radio, TV
 Reisplanner/Routeplanner/0900-9292
 Wegenkaart
 Routeinformatie langs de weg / wegwijzers
 Gehoord van bekenden
 Anders, namelijk... (graag in BLOKLETTERS)

B5 Had u voor deze reis ook van een ander Transferium of P+R-terrein gebruik kunnen maken?

- Nee
 Ja, namelijk.. (graag in BLOKLETTERS)

B6 Als u bij vraag B 5 "ja" hebt ingevuld, wat was dan de belangrijkste reden om voor dit Transferium te kiezen?

(meerdere antwoorden mogelijk)

- Makkelijker bereikbaar met de auto/motor
 Kortere reistijd met combinatie auto/openbaar vervoer
 Vermijden van files
 Betere aansluitingen openbaar vervoer (OV)
 Lagere kosten bij dit Transferium
 Voorzieningen op dit Transferium
 Anders, namelijk (graag in BLOKLETTERS)

B7 Hoe zou u deze reis gemaakt hebben als dit Transferium niet bestond?

- Geheel met de auto/motor
 Geheel met openbaar vervoer
 Ik zou deze reis dan niet maken
 Via ander P+R-terrein of Transferium, nl...

- Anders, namelijk:

Waardering transferium...

C1 Zou u voor elk van de onderstaande onderdelen willen aangeven hoe goed of slecht u deze vindt? Wanneer bepaalde onderdelen niet aanwezig zijn, kunt u de desbetreffende hokjes gewoon open laten.

| | goed / redelijk / slecht | | |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Bewegwijzering route naar Transferium | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Bereikbaarheid van het Transferium | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Aantal parkeerplaatsen op Transferium | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Kwaliteit parkeerplaatsen op Transferium | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Veiligheid auto /motor (inbraak / diefstal / beschadiging) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Parkeertarief Transferium | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Looproutes op het Transferium | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Informatie over openbaar vervoer | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

vervolg zie ommezijde

(vervolg vraag C1)

9913203580

| goed / redelijk / slecht | | | goed / redelijk / slecht | | | | |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Kwaliteit wachtgelegenheid | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Telefoon | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Frequentie openbaar vervoer | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Brievenbus | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Snelheid openbaar vervoer ten opzichte van auto/motor | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Geldautomaat | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Comfort openbaar vervoer | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Winkels | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Sociale veiligheid Transferium (voor uzelf) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Horeca | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

C2 In de onderstaande tabel leggen we u 17 verschillende voorzieningen voor die u zou kunnen aantreffen op een Transferium. We willen graag van u weten hoe belangrijk of onbelangrijk u het vindt dat bepaalde voorzieningen op een Transferium aanwezig zijn. Geef in de linker kolom uw mening per voorziening. In de middelste kolom kunt u aangeven of u wel eens gebruik heeft gemaakt van de voorziening op het transferium (alleen indien aanwezig invullen!). In de meest rechter kolom zouden we graag van u willen weten voor welke voorziening(en) u een verhoging van het parkeertarief met fl 2,50 per dag acceptabel vindt. We zouden graag willen dat u per voorziening dus 3 vragen beantwoord, elk in een eigen kolom.

| Mogelijk aanwezige voorzieningen op Transferia: | Hoe belangrijk is de aanwezigheid van deze voorziening? | | | Ooit gebruik gemaakt van voorziening? | | Indien voorziening verhoging parkeertarief acceptabel? | |
|---|---|--------------------------|--------------------------|---------------------------------------|--------------------------|--|--------------------------|
| | belangrijk / neutraal / onbelangrijk | | | ja | nee | ja | nee |
| Overdekte parkeerplaats | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Overdekte looproutte | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Overdekte wachtruimte | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Bewaking op parkeerplaats | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Informatie over openbaar vervoer | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Hogere frequentie openbaar vervoer | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Snelheid van openbaar vervoer | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Comfort van het openbaar vervoer | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Telefooncel | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Brievenbus | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Geldautomaat | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Postkantoor | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Winkels | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Boodschappenbezorgdienst | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Wasserette | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Benzinestation | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Horeca | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Anders, nl... <input type="text"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

C3 Wat is uw waardering voor het Transferium als geheel :
(in rapportcijfer tussen 0 en 10)

C4 Wat is uw waardering voor het systeem van parkeren op het Transferium, en verder reizen met openbaar vervoer:
(in rapportcijfer tussen 0 en 10)

Persoonlijke achtergrond...

D1 Wat is de huidige nieuwwaarde van uw auto/motor?

- Minder dan f 25.000
 Tussen f 25.000 en f 40.000
 Tussen f 40.000 en f 60.000
 Meer dan f 60.000

D2 Hoe oud is uw auto/motor?

- Jonger dan 2 jaar
 Tussen 2 en 4 jaar
 Tussen 4 en 8 jaar
 Ouder dan 8 jaar

D3 Op welke wijze beschikt u over uw auto/motor?

- Eigen auto/motor
 Lease-auto/motor
 Auto/motor van de zaak
 Huur- of deelauto/motor
 Auto/motor geleend
 Anders, nl:..... *(graag in BLOKLETTERS)*

D4 Wat is uw leeftijd en geslacht ?

- 18 tot 27 jaar Man
 28 tot 45 jaar Vrouw
 45 tot 65 jaar
 65 jaar of ouder

D5 Wat is de hoogste opleiding die u heeft voltooid?

- Universitair/HBO
 Middelbaar beroepsonderwijs
 Middelbaar onderwijs
 Voorbereidend Beroepsonderwijs
 Anders, namelijk: *(graag in BLOKLETTERS)*

D6 Welke van de onderstaande situaties is op u van toepassing?

- Werkend
 Studerend
 VUT/Gepensioneerd
 Huisvrouw/-man
 WAO/arbeidsongeschikt
 Anders, nl... *(graag in BLOKLETTERS)*

D7 Wat is uw gezinssituatie?

- Alleenwonend
 Samenwonend/gehuwd zonder kinderen
 Samenwonend/gehuwd met kinderen

D8 Welke krant(en) leest u?

(meerdere antwoorden mogelijk)

- Telegraaf
 Algemeen Dagblad
 Volkskrant
 Trouw
 NRC/Handelsblad
 Spits / Metro
 Regionale krant(en)
 Anders, namelijk... *(graag in BLOKLETTERS)*

D9 Hoe hoog is uw bruto gezinsinkomen per jaar ?

- Minder dan f 50.000 per jaar
 Tussen f 50.000 en f 75.000 per jaar
 Tussen f 75.000 en f 125.000 per jaar
 Meer dan f 125.000 per jaar

Hartelijk dank voor uw medewerking !!

C. Vragenlijst P + R-terreinen

4498281365

Onderzoek onder gebruikers van P+R-terreinen

Dit formulier wordt automatisch verwerkt. Wij vragen u daarom het formulier duidelijk in te vullen. In de meeste gevallen maakt u uw keuze door het hokje behorend bij uw keuze aan te vinken of zwart te maken. Daar waar er sprake is van open tekstantwoorden graag schrijven in **losse BLOKLETTERS** binnen de aangegeven ruimte. Vragen die voor u niet van toepassing zijn graag open laten, niet doorhalen. Hartelijk bedankt voor uw medewerking!

Uw huidige reis.....

De onderstaande vragen gaan over de reis die u maakte op de dag dat u dit enquêteformulier kreeg uitgereikt of onder uw ruitenwisser vond. Het gaat daarbij om de reis naar dit P+R-terrein en het eventuele vervolg van die reis vanaf dit P+R-terrein naar uw uiteindelijke bestemming.

A1 Op welk P+R-terrein kreeg u deze enquête uitgereikt?

- | | |
|--------------------------|--------------------------|
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

A2 Wat was het vertrekpunt van uw reis? (graag invullen met losse blokletters)

straat:

postcode: -

plaats:

A3 Op welk tijdstip bent u vanaf het bovenstaande adres vertrokken?

invulvoorbeeld: 7 uur in de morgen = :

7 uur in de avond = :

Ik ben vertrokken om: : uur

A4 Met hoeveel personen maakt u deze reis?

- Alleen
- Met 1 medereiziger
- Met 2 of meer medereizigers

A5 Hoe laat arriveerde u op het P+R-terrein?

Ik kwam op het P+R-terrein aan om: :

A6 Wat is de eindbestemming van uw reis? (graag invullen met losse blokletters)

straat:

postcode: -

plaats:

Indien u het adres niet weet, kunt u ook een omschrijving van uw bestemming invullen, bijvoorbeeld "centrum" of "ziekenhuis". Vult u s.v.p. in iedergeval de plaats in.

A7 Met welk vervoermiddel gaat u vanaf het P+R-terrein naar uw bestemming? (meerdere antwoorden mogelijk)

- Bus/Tram Lopend
- Trein auto/motor als bestuurder
- Metro/Sneltram auto/motor als passagier
- anders, nl..

A8 Hoe laat arriveert u waarschijnlijk op uw eindbestemming?

Ik kom waarschijnlijk aan om: :

A9 Hoe vaak maakt u de hierboven beschreven reis?

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

A10 Wat is de reden dat u deze reis maakt? (meerdere antwoorden mogelijk)

- Woon-werkverkeer Winkelen
- Zakelijke reis Uitgaan/evenementen
- Familiebezoek Anders, nl:.....

Motivatie en gebruik P+R-terreinen...

B1 Maakt u bij de eerder beschreven reis altijd gebruik van *dit* P+R-terrein?

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

B2 Wat is voor u de belangrijkste reden om dit P+R-terrein te gebruiken?

(meerdere antwoorden mogelijk)

- Vermijden van files
 Reis via P+R-terrein is sneller
 Parkeertarieven eindbestemming te hoog
 Parkeergelegenheid eindbestemming onvoldoende
 Activiteiten op/bij P+R-terrein
 Openbaar vervoer vanaf vertrekpunt onvoldoende
 Anders, namelijk:.... (graag in BLOKLETTERS)

B3 Wanneer maakte u voor het eerst gebruik van dit P+R-terrein?

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

B4 Op welke manier bent u op het bestaan van dit P+R-terrein geattendeerd?

(meerdere antwoorden mogelijk)

- Krant, radio, TV
 Reisplanner/Routeplanner/0900-9292
 Wegenkaart
 Routeinformatie langs de weg / wegwijzers
 Gehoord van bekenden
 Anders, namelijk... (graag in BLOKLETTERS)

B5 Had u voor deze reis ook van een ander P+R-terrein of Transferium gebruik kunnen maken?

- Nee
 Ja, namelijk.. (graag in BLOKLETTERS)

B6 Als u bij vraag B 5 "ja" hebt ingevuld, wat was dan de belangrijkste reden om voor dit P+R-terrein te kiezen?

(meerdere antwoorden mogelijk)

- Makkelijker bereikbaar met de auto/motor
 Kortere reistijd met combinatie auto/openbaar vervoer
 Vermijden van files
 Betere aansluitingen openbaar vervoer (OV)
 Lagere kosten bij dit P+R-terrein
 Voorzieningen op dit P+R-terrein
 Anders, namelijk (graag in BLOKLETTERS)

B7 Hoe zou u deze reis gemaakt hebben als dit P+R-terrein niet bestond?

- Geheel met de auto/motor
 Geheel met openbaar vervoer
 Ik zou deze reis dan niet maken
 Via ander P+R-terrein of Transferium, nl...

- Anders, namelijk:

Waardering P+R-terrein...

C1 Zou u voor elk van de onderstaande onderdelen willen aangeven hoe goed of slecht u deze vindt? Wanneer bepaalde onderdelen niet aanwezig zijn, kunt u de desbetreffende hokjes gewoon open laten.

| | goed / redelijk / slecht | | |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Bewegwijzering route naar P+R-terrein | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Bereikbaarheid van het P+R-terrein | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Aantal parkeerplaatsen op P+R-terrein | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Kwaliteit parkeerplaatsen op P+R-terrein | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Veiligheid auto/motor (inbraak / diefstal / beschadiging) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Parkeertarief P+R-terrein | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Looproutes op het P+R-terrein | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Informatie over openbaar vervoer | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

vervolg zie ommezijde

(vervolg vraag C1)

5229281368

| goed / redelijk / slecht | | | goed / redelijk / slecht | | | | |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Kwaliteit wachtgelegenheid | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Telefoon | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Frequentie openbaar vervoer | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Brievenbus | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Snelheid openbaar vervoer ten opzichte van auto/motor | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Geldautomaat | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Comfort openbaar vervoer | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Winkels | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Sociale veiligheid P+R-terrein (voor uzelf) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Horeca | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

C2 In de onderstaande tabel leggen we u 17 verschillende voorzieningen voor die u zou kunnen aantreffen op een P+R-terrein. We willen graag van u weten hoe belangrijk of onbelangrijk u het vindt dat bepaalde voorzieningen op een P+R-terrein aanwezig zijn. Geef in de linker kolom uw mening per voorziening. In de middelste kolom kunt u aangeven of u wel eens gebruik heeft gemaakt van de voorziening op het P+R-terrein (alleen indien aanwezig invullen!). In de meest rechter kolom zouden we graag van u willen weten voor welke voorziening(en) u een verhoging van het parkeertarief met fl 2,50 per dag acceptabel vindt. We zouden graag willen dat u per voorziening dus 3 vragen beantwoord, elk in een eigen kolom.

| Mogelijk aanwezige voorzieningen op een P+R-terrein: | Hoe belangrijk is de aanwezigheid van deze voorziening? | | | Ooit gebruik gemaakt van voorziening? | | Indien voorziening verhoging parkeertarief acceptabel? | |
|--|---|--------------------------|--------------------------|---------------------------------------|--------------------------|--|--------------------------|
| | belangrijk | neutraal | onbelangrijk | ja | nee | ja | nee |
| Overdekte parkeerplaats | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Overdekte looproute | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Overdekte wachtruimte | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Bewaking op parkeerplaats | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Informatie over openbaar vervoer | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Hogere frequentie openbaar vervoer | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Snelheid van openbaar vervoer | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Comfort van het openbaar vervoer | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Telefooncel | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Brievenbus | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Geldautomaat | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Postkantoor | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Winkels | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Boodschappenbezorgdienst | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Wasserette | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Benzinestation | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Horeca | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Anders, nl..... <input type="text"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

C3 Wat is uw waardering voor het P+R-terrein als geheel :
(in rapportcijfer tussen 0 en 10)

C4 Wat is uw waardering voor het systeem van parkeren op het P+R-terrein, en verder reizen met openbaar vervoer:
(in rapportcijfer tussen 0 en 10)

Persoonlijke achtergrond...

D1 Wat is de huidige nieuwwaarde van uw auto/motor?

- Minder dan f 25.000
 Tussen f 25.000 en f 40.000
 Tussen f 40.000 en f 60.000
 Meer dan f 60.000

D2 Hoe oud is uw auto/motor?

- Jonger dan 2 jaar
 Tussen 2 en 4 jaar
 Tussen 4 en 8 jaar
 Ouder dan 8 jaar

D3 Op welke wijze beschikt u over uw auto/motor?

- Eigen auto/motor
 Lease-auto/motor
 Auto/motor van de zaak
 Huur- of deelauto/motor
 Auto/motor geleend
 Anders, nl:..... (graag in BLOKLETTERS)

D4 Wat is uw leeftijd en geslacht ?

- 18 tot 27 jaar Man
 28 tot 45 jaar Vrouw
 45 tot 65 jaar
 65 jaar of ouder

D5 Wat is de hoogste opleiding die u heeft voltooid?

- Universitair/HBO
 Middelbaar beroepsonderwijs
 Middelbaar onderwijs
 Voorbereidend Beroepsonderwijs
 Anders, namelijk: (graag in BLOKLETTERS)

D6 Welke van de onderstaande situaties is op u van toepassing?

- Werkend
 Studerend
 VUT/Gepensioneerd
 Huisvrouw/-man
 WAO/arbeidsongeschikt
 Anders, namelijk... (graag in BLOKLETTERS)

D7 Wat is uw gezinssituatie?

- Alleenwonend
 Samenwonend/gehuwd zonder kinderen
 Samenwonend/gehuwd met kinderen

D8 Welke krant(en) leest u?

(meerdere antwoorden mogelijk)

- Telegraaf
 Algemeen Dagblad
 Volkskrant
 Trouw
 NRC/Handelsblad
 Spits / Metro
 Regionale krant(en)
 Anders, namelijk... (graag in BLOKLETTERS)

D9 Hoe hoog is uw bruto gezinsinkomen per jaar ?

- Minder dan f 50.000 per jaar
 Tussen f 50.000 en f 75.000 per jaar
 Tussen f 75.000 en f 125.000 per jaar
 Meer dan f 125.000 per jaar

Hartelijk dank voor Uw medewerking !!

D. Respons enquête

Het aantal enquêtes dat op transferia kon worden uitgedeeld, bleef in een aantal gevallen (ver) bij de op voorhand ingeschatte aantallen achter. Dit in tegenstelling tot de P+ R-terreinen, waar het uitdeelpercentage in alle gevallen boven de 70% ligt. Tabellen B1 en B2 geven voor respectievelijk de transferia en geselecteerde P+ R-terreinen, een overzicht van het aantal uitgedeelde enquêtes, het aantal enquêtes dat is teruggestuurd en het responspercentage.

Tabel D1: Overzicht respons Transferia

| Transferium | Uitgedeelde enquêtes | | | Ontvangen enquêtes | |
|----------------------|----------------------|--------------|--------------|--------------------|--------------|
| | Planning | Realisatie | Percentage | Aantal | Respons |
| Ridderkerk | 75 | 12 | 16,0% | 6 | 50,0% |
| Leiden 't Schouw | 105 | 65 | 61,9% | 15 | 23,1% |
| A'dam ArenA | 315 | 540 | 171,4% | 89 | 16,5% |
| Utrecht Westraven | 300 | 25 | 8,3% | 5 | 20,0% |
| Groningen Noorddijk | 240 | 100 | 41,7% | 28 | 28,0% |
| Hoorn Station NS | 555 | 555 | 100,0% | 145 | 26,1% |
| Arhem Gelredome | 75 | 50 | 66,7% | 16 | 32,0% |
| Renesse ¹ | 885 | 130 | 14,7% | 17 | 13,1% |
| Totaal | 2.550 | 1.477 | 57,9% | 316 | 21,7% |

Tabel D2: Overzicht respons P+ R-terreinen

| Transferium | Uitgedeelde enquêtes | | | Ontvangen enquêtes | |
|---------------------|----------------------|--------------|---------------|--------------------|--------------|
| | Planning | Realisatie | Percentage | Aantal | Respons |
| R'dam Franciscus | 200 | 200 | 100,0% | 15 | 7,5% |
| R'dam Alexander | 400 | 365 | 91,3% | 26 | 7,1% |
| Groningen Sontweg | 300 | 400 | 133,3% | 107 | 26,8% |
| Utrecht Galgenwaard | 400 | 390 | 97,5% | 48 | 12,3% |
| Zaltbommel | 200 | 145 | 72,5% | 54 | 37,2% |
| Totaal | 1.500 | 1.500 | 100,0% | 248 | 16,5% |

Als mogelijke redenen voor het geringe gebruik van enkele transferia zouden wellicht genoemd kunnen worden: de (naderende) vakantieperiode, weersomstandigheden (m.n. Renesse), de recente openstelling van enkele transferia, en de Europese kampioenschappen voetbal.

Het responspercentage ligt ondanks de vakantieperiode in lijn met de verwachtingen. Wel is onduidelijk waarom het responspercentage voor de P+ R-terreinen in Rotterdam substantieel lager ligt dan voor de overige onderzochte locaties. Misschien dat reismotief en/of reisfrequentie hierbij een rol spelen, in de zin dat winkelend publiek en/of infrequente gebruikers minder gemotiveerd waren om de enquête terug te sturen. De gehanteerde onderzoeksmethodiek staat echter niet toe om een goede non-responsanalyse uit te voeren.

Consequenties voor het detailniveau

Het beperkte aantal enquêtes dat voor verscheidene transferia en P+ R-terreinen is ontvangen, is het niet mogelijk om voor alle onderzochte overstappunten individueel uitspraken te doen. Als vuistregel kan gehanteerd worden dat per transferium of P+ R-terrein tenminste 25 geretourneerde enquêtes beschikbaar moet zijn om op dit detailniveau met enige betrouwbaarheid uitspraken te kunnen doen.

Wat betreft de transferia wordt dit aantal alleen bij de Amsterdam ArenA, Groningen Noorddijk en Hoorn Station NS gehaald. De enquêtes die betrekking hebben op de locaties Ridderkerk, Leiden 't Schouw, Utrecht Westraven en Arnhem Gelredome zijn samengevoegd, en de analyses zijn op deze groep Transferia uitgevoerd. De enquêtes die betrekking hebben op Renesse nemen zijn in verband met het specifieke karakter van dit transferium niet bij deze groep gevoegd.

Voor drie van de vijf geselecteerde P+ R-terreinen geldt dat de uiteindelijke steekproefomvang voldoende groot is om voor de individuele locaties uitspraken te kunnen doen. Hetzelfde geldt in principe ook voor het P+ R-terrein Rotterdam Alexander, maar hier is gekozen om de enquêtes die betrekking hebben op dit P+ R-terrein samen te voegen met de enquêtes die betrekking hebben op het P+ R-terrein Rotterdam St. Franciscus.

Eindige-populatie-correctie of eindigheidscorrectie

Na de hierboven beschreven samenvoegingen is de steekproefomvang voldoende groot om voor (groepen) overstappunten indicatieve uitspraken te kunnen doen. Wel resteert nog een tweede aandachtspunt. Voor de meeste (groepen) overstappunten ligt het responspercentage namelijk boven de 10%. Omdat aan alle automobilisten die op de onderzoeksdag gebruik maakten van het betreffende transferium of P+ R-terrein een enquête is uitgedeeld, betekent dit dat de steekproef de populatie nadert. Dit heeft als plezierig gevolg dat met grotere betrouwbaarheid uitspraken op het niveau van (groepen) overstappunten kunnen worden gedaan.

Reden is dat de betrouwbaarheid van uitkomsten toeneemt wanneer de steekproef de populatie nadert. Hiertoe dient de standaardformule voor de variantie voor het steekproefgemiddelde te worden gecorrigeerd met een factor die gelijk is aan het aantal niet geënquêteerde automobilisten ($N-n$) gedeeld door het totale aantal automobilisten minus 1 ($N-1$). De factor $(N-n)/(N-1)$ wordt de eindige-populatie-correctiefactor genoemd.

Om een indruk te geven van de grootte van deze factor: bij een responspercentage van 25% is sprake van een reductie van de variantie met 33%; en bij een responspercentage van 50% is de reductie 50%.

E. Observatieformulier

I. ALGEMEEN.

- 1 Naam en plaats _____
- 2 Soort locatie Transferium
 P+ R-terrein
- 3 Datum en dag van de week _____
- 4 Bijzondere omstandigheden Koopavond
 Evenement, namelijk: _____
 Anders, namelijk: _____
- 5 Weersomstandigheden Zonnig
 Bewolkt
 Regenachtig
 Zware regenval

II. FYSIEKE KENMERKEN LOCATIE.

- 6 Moet worden betaald voor het gebruik van de locatie, en zo ja, welke tarieven worden gehanteerd ? Nee, parkeren is gratis
 Ja, f _____ per uur
 Ja, f _____ per dag
 Ja, combinatietarief met OV-gebruik (zie 20)
- 7 Zijn er binnen ca. 250 meter afstand van de ingang van de locatie openbare parkeerplaatsen aanwezig die niet tot de locatie behoren ? Ja
 Nee
- 8 Zijn binnen ca. 250 meter afstand van de locatie bedrijfspanden (kantoren, fabrieken) aanwezig? Veel, voornamelijk: _____
 Weinig, voornamelijk: _____
 Nee
- 9 Is een taxistandplaats aanwezig ? Nee
 Ja, aantal plaatsen: _____
- 10 Hoe groot zijn de loopafstanden in meters en minuten van de OV-haltes/-perrons en:
- de dichtstbijzijnde parkeerplek Ongeveer _____ meter resp. _____ minuten
- de verst gelegen parkeerplek Ongeveer _____ meter resp. _____ minuten
- 11 In hoeverre zijn de looproutes van parkeerplaats c.q. fietsenstalling naar OV beschermt ? Volledig
 Gedeeltelijk
 Niet of nauwelijks
- 12 Zijn de looproutes (fysiek) afgescheiden van de autoroutes ? Ja, overwegend voetpaden aanwezig
 Nee, looproute (grotendeels) over parkeerterrein

III. AANBOD EN KWALITEIT OPENBAAR VERVOER.

- 13 Welke buslijnen stoppen op de direct bij de locatie gelegen haltes? Lijnnummers: _____

- 14 Zijn er binnen 250 meter afstand van de locaties nog andere OV-haltes? Nee
 Ja, namelijk: _____
- 15 Welke vormen van reisinformatie zijn **op de OV-haltes** aanwezig? Lijnnetkaart
 Routeinformatie met tussenhaltes per lijn
 Dienstregelingen
 Informatie over overstapmogelijkheden
 Informatie over tarieven en dergelijke
 Aanduiding actuele vertrektijden/vertragingen
 Anders, namelijk: _____
- 16 Welke vormen van reisinformatie zijn **op andere plaatsen dan de OV-haltes** aanwezig? Lijnnetkaart
 Dienstregelingen
 Informatie over tarieven en dergelijke
 Anders, namelijk: _____
- 17 Welke vormen van reisinformatie zijn **op de OV-haltes** aanwezig? Lijnnetkaart
 Routeinformatie met tussenhaltes per lijn
 Dienstregelingen
 Informatie over overstapmogelijkheden
 Informatie over tarieven en dergelijke
 Aanduiding actuele vertrektijden/vertragingen
 Anders, namelijk: _____
- 18 Welke voorzieningen zijn aanwezig **op de OV-haltes**? Abri (overdekte open wachtruimte)
 Wachtkamer
 Zitgelegenheid
 Verlichting
 Kaartverkoopautomaat
 Informatiepunt OV
 Anders, namelijk: _____
- 19 Op welke datum is de aanwezige dienstregeling in gegaan (staat op vertrektijdentabel halte)? _____
- 20 Zijn er speciale tarieven voor OV en of parkeren + OV, en zo ja, welke? Nee
 Ja, apart OV-kaartje kost f _____
 Ja, kaartje voor parkeren + OV kost f _____

V. GEBRUIK VAN DE LOCATIE.

- 27 Onderstaand s.v.p. per genoemd tijdstip het aantal geparkeerde auto's en fietsen vermelden
- 09.00 (tellen tussen 08.45 en 09.15) auto's: _____
 - 12.00 (tellen tussen 11.45 en 12.15) auto's: _____
 - 15.00 (tellen tussen 14.45 en 15.15) auto's: _____
 - 18.00 (tellen tussen 17.45 en 18.15) auto's: _____
- 28 Graag op de achterzijde van dit formulier een schets maken van de locatie, waarop items als parkeerplaatsen, op- en afritten, OV-haltes en voorzieningen zijn ingetekend.
- 29 Zijn er verder nog zaken die gedurende de werkzaamheden opgevallen zijn ?
- 30 S.v.p. naam / namen van enquêteurs _____
vermelden (i.v.m. eventuele vragen n.a.v. _____
dit formulier)

VEEL SUCCES !!

(PLATTEGROND OP ACHTERZIJDE TEKENEN)