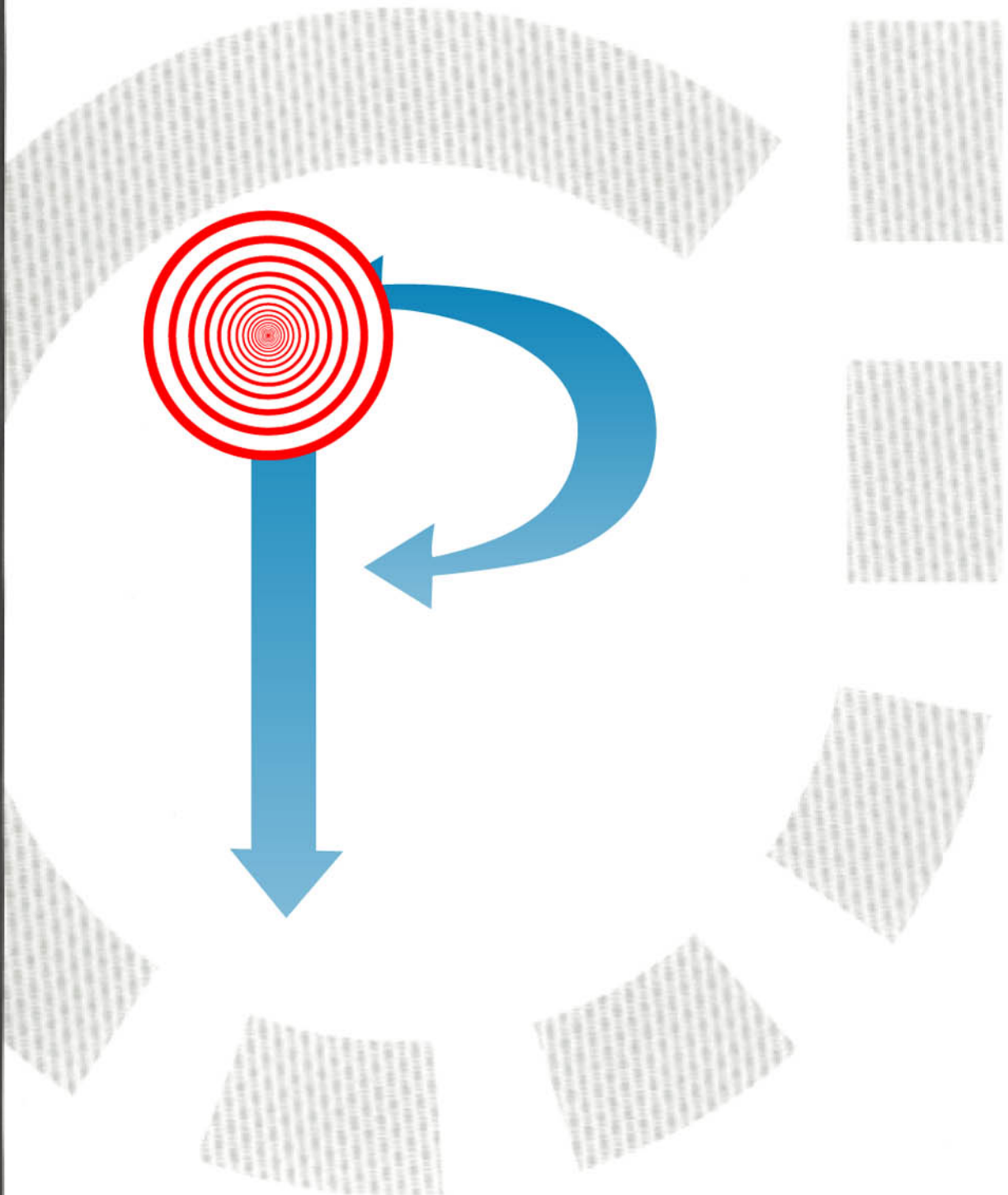


# Vorbereidingsfase evaluatie buitenlandse overstappunten eindrapport Quick scan



VOORBEREIDINGSFASE  
EVALUATIE BUITENLANDSE  
OVERSTAPPUNTEN  
Eindrapport Quick-scan

in opdracht van  
Adviesdienst Verkeer en Vervoer

29 februari 2000  
rapportnummer 2000.305/863



hoofdkantoor:  
noordeinde 30  
postbus 2873  
2601 cw delft  
tel. 015-2147899  
fax 015-2147902

regiokantoor noord:  
badhuiswal 3  
postbus 1149  
8001 bc zwolle  
tel. 038-4225780  
fax 038-4216870

regiokantoor zuid:  
boschdijk 383c  
postbus 495  
5600 al eindhoven  
tel. 040-2442949  
fax 040-2442589



## INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING.....	1
1.1 Aanleiding.....	1
1.2 Werkwijze.....	3
1.3 Opbouw van de rapportage.....	10
2. INTERESSANTE ASPECTEN.....	11
2.1 Inleiding.....	11
2.2 Aanknopingspunten.....	11
2.3 Beschrijving interessante aspecten.....	13
3. INFORMATIE BUITENLANDSE OVERSTAPPUNTEN.....	18
3.1 Inleiding.....	18
3.2 Australië.....	18
3.3 België.....	20
3.4 Canada.....	24
3.5 Denemarken.....	31
3.6 Duitsland.....	32
3.7 Frankrijk.....	39
3.8 Groot Brittannië.....	41
3.9 Japan.....	49
3.10 Luxemburg.....	51
3.11 Noorwegen.....	53
3.12 Oostenrijk.....	53
3.13 Singapore.....	56
3.14 Verenigde Staten.....	58
3.15 Zweden.....	64
3.16 Zwitserland.....	65
4. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN.....	69
4.1 Conclusies.....	69
4.2 Aanbevelingen.....	80

### Bijlagen:

1. Lijst steden waarvan een reactie is ontvangen
2. Overzicht interessante aspecten per stad
3. Interessante internet-adressen



## 1. INLEIDING

### 1.1 Aanleiding

De Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) is momenteel bezig met de voorbereidingsfase (fase I) van het project "Evaluatie Pilot Transferia". De looptijd van deze fase is van augustus 1999 tot en met januari 2000 gepland. De voorbereidingsfase dient inzicht geven in:

- de benodigde informatie voor de evaluatie;
- de reeds beschikbare informatie;
- de nog te verzamelen informatie.

Naast de overstappunten in Nederland wil AVV ook meer informatie verzamelen over overstappunten in het buitenland. Deze informatie moet zich richten op enerzijds de ontwikkeling en anderzijds het gebruik van buitenlandse overstappunten. Daarbij is met name behoefte aan 'interessante aspecten' van buitenlandse overstappunten.

Verkeersadviesburo Diepens en Okkema is gevraagd een onderzoek uit te voeren naar de 'interessante aspecten' in de ontwikkeling en het gebruik van overstappunten in het buitenland. De eerste stap in het onderzoek is het uitvoeren van een Quick-scan van landen en buitenlandse steden met overstappunten. Vervolgstappen kunnen bestaan uit het selecteren van zeer interessante overstappunten en het verzamelen en analyseren van aanvullende benodigde informatie.

#### Terminologie

Het begrip overstappunten is een in Nederland gebruikte verzamelnaam voor alle overstappunten tussen verschillende vervoerwijzen (keten-denken). Een individuele bushalte of parkeergarage is ook een overstappunt omdat het een overstapmogelijkheid tussen een verplaatsing te voet en een verplaatsing per bus of auto betreft. Overstappunten kunnen ook door meerdere modaliteiten worden ontsloten, waardoor meerdere overstapmogelijkheden ontstaan. In dit onderzoek is echter alleen gekeken naar overstappunten die een overstapmogelijkheid bieden tussen auto en openbaar vervoer.

Verder bestaan er meerdere verschijningsvormen van overstappunten op basis van aanbod- en gebruikerskenmerken. Zo spreekt men oorspronkelijk van P+R-terreinen als het gaat om een betere toegankelijkheid van bestaande NS- en metrostations in de vorm van onder meer een goede bewegwijzering en parkeer capaciteit. Men spreekt van Winkelpendels als het gaat om collectief busvervoer van parkeerterreinen aan de rand van steden naar winkelcentra in binnensteden. Men spreekt van Transferia als het gaat om strategisch gelegen, kwalitatief hoogwaardige overstappunten, gericht op een snelle overstap van de auto op een hoogwaardige kwaliteit openbaar vervoer.

In het vervolg van deze rapportage worden de termen overstappunten en P+R-locaties door elkaar gebruikt. In het buitenland worden overstappunten namelijk over het algemeen aangeduid als P+R-locaties. P+R-locaties zijn in het buitenland overstappunten van auto naar een vorm van openbaar vervoer (bus, trein, metro, sneltram, etc.).

## 1.2 Werkwijze

### Inleiding

Voor de uitvoering van het onderzoek zijn de volgende stappen ondernomen:

1. selectie landen met overstappunten;
2. bepalen voor Nederland interessante kenmerken van overstappunten;
3. bestuderen bestaande informatiebronnen;
4. benaderen nationale contactpersoon per land met algemene vragenlijst;
5. benaderen steden met overstappunten met uitgebreide vragenlijst;
6. beschrijven resultaten bovenstaande stappen.

### Selectie landen met overstappunten

Voorafgaand aan de start van het onderzoek zijn 15 landen geselecteerd waarvan het bekend is dat er zich overstappunten bevinden of waarvan het vermoeden bestaat dat er zich overstappunten bevinden. Deze landen zijn:

- Australië
- België
- Canada
- Denemarken
- Duitsland
- Frankrijk
- Groot-Brittannië
- Japan
- Luxemburg
- Noorwegen
- Oostenrijk
- Singapore
- Verenigde Staten
- Zweden
- Zwitserland

### Bepalen voor Nederland interessante aspecten van overstappunten

Aangezien in het verleden al een aantal onderzoeken naar buitenlandse overstappunten is uitgevoerd en verschillende studiereizen hebben plaatsgevonden, is er al een hoeveelheid kennis binnen Nederland aanwezig. Binnen de Begeleidingscommissie Evaluatie Pilot Transferia bestond geen behoefte aan het opnieuw onderzoeken van de reeds bekende steden met overstappunten. Wel bestond behoefte aan 'nieuwe' ervaringen voor wat betreft concept en invulling van overstappunten. Het onderzoek moest gericht zijn op 'interessante aspecten' van overstappunten.

Wat 'interessante aspecten' van overstappunten zijn, is binnen de Begeleidingscommissie Evaluatie Pilot Transferia besproken. In hoofdstuk 2 wordt hier nader op ingegaan.

Bestuderen bestaande informatiebronnen

Bestaande informatiebronnen zijn geraadpleegd om informatie te verzamelen met betrekking tot de 'interessante aspecten' van overstappunten. De volgende informatiebronnen zijn geraadpleegd:

- literatuur (onderzoeksrapporten, vakbladen, congresverslagen, studiereisverslagen etc.) zoals aanwezig in verschillende bibliotheken (CROW, Faculteit der Civiele Techniek van de TU-Delft, Verkeersadviesburo Diepens en Okkema);
- het internet;
- drie buitenlandse collegabureaus (The TAS Partnership Limited in Groot-Brittannië, Plan Lokal in Duitsland en Libost Groep NV in België).

Internet

Op het internet is voornamelijk gebruikersinformatie over overstappunten beschikbaar. Op deze sites (voornamelijk uit de Verenigde Staten) wordt informatie gegeven over lokatie, tarifiering en beschikbare voorzieningen. Beleidsinformatie met betrekking tot overstappunten is slechts in geringe mate voor handen. Informatie over beleid is beschikbaar via de site van het Ministerie van Transport van de Verenigde Staten en verder weinig tot niets. De zoektocht op internet heeft geleid tot de conclusie dat de meeste informatie over overstappunten op sites van het openbaar vervoer zijn te vinden. Een lijst met bezochte internet-adressen inclusief een korte omschrijving van de sites is weergegeven in bijlage 3. Tot slot dient opgemerkt te worden dat er via de terugontvangen vragenlijsten nog enkele adressen op het internet zijn verkregen. Het gaat hier om twee sites in Duitsland waar eveneens voornamelijk informatie is te vinden voor gebruikers van de overstappunten.

Benaderen landelijke contactpersoon per land met algemene vragenlijst

Landelijke contactpersonen

In eerste instantie wordt voor elk van de 15 landen een landelijk contactpersoon met betrekking tot overstappunten gezocht. Het verkrijgen van namen van de landelijke contactpersonen is op verschillende manieren ingestoken. Er is gebruik gemaakt van Nederlandse contactpersonen met contacten in het buitenland, internet, ambassades van desbetreffende landen in Nederland, algemene adressen en/of telefoonnummers van Ministeries van Transport in het buitenland en contacten van buitenlandse collegabureaus.

In Nederland zijn in eerste instantie zes personen benaderd die contacten hebben in het buitenland met betrekking tot overstappunten of daaraan gerelateerde verkeerskundige aspecten:

- Dhr. Riemens, projectleider Transferia Bouwdienst  
Rijkswaterstaat
- Dhr. de Wit, C.R.O.W
- Dhr. Bach; hoogleraar, Technische Universiteit Delft
- Dhr. van Binsbergen, Technische Universiteit Delft en Trail
- Dhr. Bexelius, AVV
- Dhr. Ligtermoet, Ligtermoet en Louwerse

In veel gevallen werd doorverwezen naar personen in binnen- of buitenland. Ook zijn door Verkeersadviesburo Diepens en Okkema verschillende instanties aangeschreven zoals overkoepelende organisaties van parkeerexploitanten en openbaar vervoerbedrijven. Verzocht is één of meerdere namen op te geven van contactpersonen met betrekking tot overstappunten.

Uiteindelijk heeft dit geresulteerd in het toezenden van de algemene vragenlijst aan 42 contactpersonen in de 15 landen.

#### Algemene vragenlijst

De landelijke contactpersonen hebben een brief met een algemene vragenlijst ontvangen met vragen met betrekking tot:

- landelijke beleidsdocumenten en literatuur ten aanzien van overstappunten;
- de steden waar zich overstappunten bevinden.

Ook is gevraagd namen van stedelijke contactpersonen aan te dragen.

Wat betreft de steden met overstappunten is bij de meeste landen gevraagd rond welke steden zich overstappunten bevinden of op dit moment overstappunten worden aangelegd. Bij enkele landen is een aantal specifieke kenmerken genoemd waaraan de overstappunten zouden moeten voldoen. Dit is gedaan om het aantal reacties te beperken tot de meest interessante steden met overstappunten. Drie specifieke kenmerken zijn toegevoegd aan de vragenlijsten voor Canada, Japan, Duitsland, Groot-Brittannië en de Verenigde Staten. Het gaat om de volgende kenmerken:

*Bij welke steden met overstappunten in uw land is sprake van minimaal één of meer van de volgende kenmerken:*

1. *Op de verkeersader langs het overstappunt wordt actuele informatie aan de automobilist gegeven door middel van dynamisch verkeersmanagement (bijvoorbeeld filemelding, routeverwijzing naar overstappunt, reistijd via overstappunt, prijs van het parkeren en/of reizen op het overstappunt).*
2. *Op de verkeersader langs het overstappunt wordt een vorm van 'road-pricing' toegepast (bijvoorbeeld betaalstroken of tolpoorten of iets dergelijks).*
3. *Er is sprake van een samenhangend netwerk van meerdere overstappunten rond de stad).*

In de vragenlijst voor de Verenigde Staten is het derde kenmerk niet opgenomen, vanwege de verwachting dat er voldoende steden met overstappunten zijn die voldoen aan één van de eerste twee kenmerken.

## Respons

Voor 10 landen zijn één of meer ingevulde vragenlijsten terug ontvangen. In totaal is op 18 van de 42 landelijke vragenlijsten gereageerd.

De -ondanks de actieve nazorg- relatief lage respons kan verschillende oorzaken hebben:

- de overstappunten voldoen niet aan de in de brief genoemde criteria (overstapmogelijkheid auto-openbaar vervoer, minimaal 50 parkeerplaatsen beschikbaar, minimale frequentie van het openbaar vervoer van 2 keer per uur in de daluren, afstand tussen parkeerplaatsen en halte openbaar vervoer maximaal 250 meter); Het is niet waarschijnlijk dat om deze reden gedacht is dat er zich in het betreffende land geen overstappunten bevinden.
- onduidelijkheden in de vragenlijst; Bij de vertaling is grote zorg besteed aan de begrijpelijkheid voor de lezer. De vertaling van de brieven en vragenlijsten voor landelijke (en stedelijke) contactpersonen is uitgevoerd door tweetalige Nederlanders die meerdere jaren in Engels- en Duitstalige landen wonen. In de brief is aangegeven hoe men kan reageren als er onduidelijkheden zijn of als men een nadere toelichting wil. In geen enkel geval is om een nadere toelichting gevraagd.
- weinig tijd; In eerste instantie is bij de landelijke vragenlijst gevraagd om binnen 3 dagen tot een week te reageren. Bij de nazorg is aangegeven dat er nog een week tijd was om de landelijke vragenlijst in te vullen. De omvang van de vragenlijst is zeer beperkt zodat dit geen echt probleem kan zijn geweest.
- geen prioriteit; Het is mogelijk dat het beantwoorden van de vragenlijst geen prioriteit heeft. Mede gezien het feit dat in veel landen geen nationaal beleid betreffende overstappunten lijkt te bestaan, kan het zijn dat men denkt dat het geen nut heeft om aan een onderzoek mee te werken voor Nederland (waar men verder is op het gebied van overstappunten).

Benaderen steden met overstappunten met uitgebreide vragenlijst

Steden met overstappunten

Op basis van de reacties van de landelijke contactpersonen zijn steden met overstappunten benaderd. Omdat het aantal steden met overstappunten zoals aangedragen door landelijke contactpersonen relatief beperkt was, is het aantal steden aangevuld met steden die uit het bestuderen van bestaande informatiebronnen naar voren zijn gekomen. Het gaat dan niet alleen om steden waarvan het duidelijk is dat er zich overstappunten bevinden. Er zijn ook steden aangeschreven waarvan is gebleken dat er sprake is van 'interessante aspecten' (zie hoofdstuk 2) zonder dat er duidelijkheid is over de aanwezigheid van overstappunten.

Tevens zijn enkele steden aangeschreven die vanwege hun omvang wellicht over overstappunten en/of 'interessante aspecten' beschikken, maar waarvan dit uit het bestuderen van bestaande informatiebronnen of uit de reactie van de landelijke contactpersonen niet is gebleken. Dit is met name gedaan voor landen waarvoor in eerste instantie weinig of geen steden met overstappunten zijn gevonden. In totaal zijn 97 verschillende steden geselecteerd.

## Uitgebreide vragenlijst

Een uitgebreide vragenlijst is toegezonden aan de stedelijke contactpersonen die uit de voorgaande stappen naar voren zijn gekomen. In de gevallen waar geen stedelijke contactpersonen bekend zijn, is de vragenlijst toegezonden aan de afdeling verkeer en vervoer of ruimtelijke ordening van de stedelijke instantie. In sommige gevallen is ook het openbaar vervoerbedrijf aangeschreven. In totaal zijn 80 personen/instanties aangeschreven voor 83 verschillende steden.

De uitgebreide vragenlijst bevat vragen over 'interessante aspecten' met betrekking tot overstappunten. De vragenlijst is gebaseerd op de 'interessante aspecten' zoals binnen de Begeleidingscommissie Evaluatie Pilot Transferia is vastgesteld. In hoofdstuk 2 wordt nader ingegaan op de 'interessante aspecten'.

## Respons

Van 30 steden zijn één of meer ingevulde vragenlijsten terug ontvangen. In bijlage 1 is aangegeven voor welke steden de ingevulde vragenlijst is geretourneerd.

## Beschrijven bovenstaande stappen

De resultaten van de voorgaande stappen zijn beschreven in voorliggende rapportage. Het gaat dan met name om:

- resultaten met betrekking tot het bestuderen van de bestaande informatiebronnen;
- resultaten van de geretourneerde vragenlijsten.

## 1.3 Opbouw van de rapportage

In hoofdstuk 2 worden de onderzochte 'interessante aspecten' van buitenlandse overstappunten omschreven. Hierin is aangegeven waarom bepaalde aspecten interessant zijn en zijn deze aspecten uitgebreider toegelicht.

In hoofdstuk 3 wordt de gevonden informatie over buitenlandse overstappunten beschreven. Het gaat hierbij met name om de informatie met betrekking tot de interessante aspecten uit hoofdstuk 2.

In hoofdstuk 4 worden enkele conclusies getrokken op basis van dit onderzoek en worden aanbevelingen gedaan voor eventueel vervolgonderzoek.

## 2. INTERESSANTE ASPECTEN

### 2.1 Inleiding

Aangezien in het verleden al een aantal onderzoeken naar buitenlandse overstappunten is uitgevoerd en verschillende studiereizen hebben plaatsgevonden, is er al een hoeveelheid kennis binnen Nederland aanwezig. Binnen de Begeleidingscommissie Evaluatie Pilot Transferia bestond geen behoefte aan het opnieuw onderzoeken van de reeds bekende steden met overstappunten. Wel bestond behoefte aan 'nieuwe' ervaringen voor wat betreft het concept en de invulling van overstappunten. Het onderzoek moest gericht zijn op 'interessante aspecten' van overstappunten.

Wat 'interessante aspecten' van overstappunten zijn, is binnen de Begeleidingscommissie Evaluatie Pilot Transferia besproken. Bij de start van het project zijn enkele aanknopingspunten geformuleerd (zie paragraaf 2.2). Vervolgens is een lijst met aspecten opgesteld op basis van de benoemde aanknopingspunten. Een voorstel van een uitgebreide aspectenlijst is voorgelegd aan de Begeleidingscommissie Evaluatie Pilot Transferia. De definitieve lijst met interessante aspecten (zie paragraaf 2.3) is opgesteld aan de hand van correcties en aanvullingen van de leden van de begeleidingscommissie.

### 2.2 Aanknopingspunten

De volgende aanknopingspunten zijn door de Begeleidingscommissie Evaluatie Pilot Transferia aangedragen voor het opstellen van een lijst met interessante aspecten:

- verschillen in beleid ten opzichte van het Nederlandse beleid en de toepasbaarheid daarvan voor de Nederlandse situatie;
- innovativiteit van ontwikkelingen met betrekking tot overstappunten;
- beschikbaarheid van informatie over het functioneren van overstappunten.

De verschillende aanknopingspunten zijn hierna kort toegelicht.

Verschillen in beleid ten opzichte van het Nederlandse beleid en de toepasbaarheid daarvan voor de Nederlandse situatie

Aan de ene kant is het interessant om te weten of het beleid met betrekking tot overstappunten anders is dan in Nederland. Het kan zijn dat ander beleid zijn vruchten ook afwerpt. Daarnaast is het belangrijk om te kijken of dat andere beleid toepasbaar is in de Nederlandse situatie. Belangrijke daarbij is of dat andere beleid enigszins aansluit op het reeds

geformuleerde toekomstige Nederlandse beleid in het kader van  
het Nationaal Verkeers- en Vervoerplan.

Innovativiteit van ontwikkelingen met betrekking tot overstappunten

Bij innovativiteit gaat het per definitie om nieuwe dingen die in Nederland nog niet of slechts in beperkte mate worden toegepast. Omdat het moeilijk is nieuwe en nog onbekende ontwikkelingen te omschrijven is toch enigszins aangesloten op ontwikkelingen die al gaande zijn, maar die nog niet veel in de Nederlandse praktijk voorkomen.

Beschikbaarheid van informatie over het functioneren van overstappunten

Omdat er bij voorkeur een relatie gelegd moet kunnen worden tussen de kenmerken van overstappunten en het functioneren van de overstappunten is het van belang om te weten of er van overstappunten informatie beschikbaar is in de vorm van onderzoeksrapportages. Bij beschikbaarheid van onderzoeksrapportages kunnen wellicht relatief eenvoudig het gebruik, de effecten, de kostendekkendheid en succes- en faalfactoren worden achterhaald.

### 2.3 Beschrijving interessante aspecten

Onderstaand zijn de gekozen interessante aspecten per aanknopingspunt beschreven.

Beleid

Is het Park and Ride-beleid een onderdeel van een integraal verkeer- en vervoerbeleid in een stad/regio/land?

Zijn er alleen regionale/lokale overheden betrokken bij de ontwikkeling en exploitatie van de Park and Ride-voorzieningen?

Is er sprake van een samenhangend netwerk van Park and Ride-voorzieningen in de stad/regio?

Waar zijn Park and Ride-voorzieningen over het algemeen gesitueerd:

1. aan de rand van de stad (doel is beperking van het autoverkeer in de stad)?
2. op grotere afstand van stad (doel is reductie van emissies door autoverkeer)?
3. nabij filegevoelige trajecten van het hoofdwegennet (doel is betere benutting van infrastructuur)?
4. anders, namelijk ...

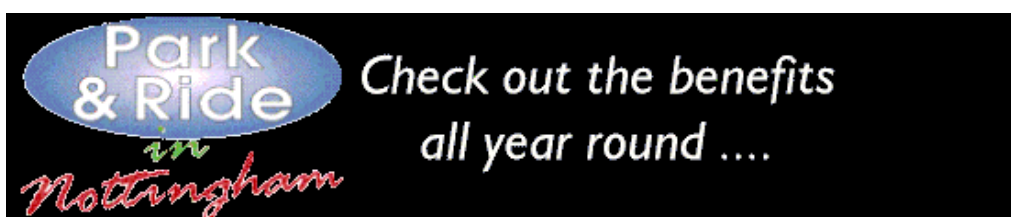
Is er sprake van 'Publiek Private Samenwerking' bij de ontwikkeling van Park and Ride-voorzieningen (bijvoorbeeld financiering van een deel van de Park and Ride-voorziening door het bedrijfsleven of door banken)?

Is er sprake van een volledig private financiering (geen overheidsgeld betrokken bij de ontwikkeling van Park and Ride-voorzieningen)?

Worden de exploitatiekosten van de Park and Ride-voorzieningen (meer dan) volledig gedekt door de opbrengsten (winstgevende Park and Ride-voorziening)?

Is er sprake van een kwaliteitslabel voor Park and Ride-voorzieningen zoals bijvoorbeeld:

- communicatie met gebruikers onder een symbool of naam binnen de gehele regio of het land;
- verschillende benamingen en kwaliteitseisen binnen een vastgestelde kwaliteitshiërarchie?



Figuur2.1: Communicatie met gebruikers onder een symbool

Wat is de realiseringstermijn van een Park and Ride-voorziening van planvorming<sup>1</sup> tot openstelling voor gebruik?

Innovativiteit

Is er actuele informatie met betrekking tot reizen via de Park and Ride-voorziening beschikbaar op het herkomstadres (bijvoorbeeld via telefoon, televisie, teletekst of internet) over bijvoorbeeld:

- de verkeerssituatie op de route naar de Park and Ride-voorziening;
- de bezetting van de parkeeraccommodatie bij de Park and Ride-voorziening;
- de dienstregeling van het openbaar vervoer vanaf de Park and Ride-voorziening.

Is er sprake van een vorm van 'road-pricing' op de auto-infrastructuur langs de Park and Ride voorziening zoals bijvoorbeeld:

- betaalstroken;
- tolpoorten?

Is er sprake van een vorm van 'dynamisch verkeersmanagement', met informatie voor de weggebruikers over:

---

<sup>1</sup> Onder de start van de planvorming wordt het tijdstip verstaan dat het opzetten/realiseren van een (concrete) Park and Ride-voorziening opgenomen wordt in een meerjarenbegroting.

1. de keuzemogelijkheid tussen een volledige autoverplaatsing en een verplaatsing via de Park and Ride-voorziening en het aansluitende openbaarvervoer-systeem?
2. het (actuele) reistijdverschil tussen de 2 hiervoor genoemde alternatieven?
3. bijvoorbeeld file-vertraging op de weg of de prijs van de Park and Ride-voorziening?

Is er sprake van een 'geavanceerd' betaalsysteem zoals met behulp van:

1. een (contactloze) chipkaart?
2. een credit-card?
3. magneet-kaart?
4. anders, namelijk .....

Is er bij de Park and Ride-voorziening sprake van gratis gebruik van:

1. de parkeergelegenheid?
2. reizen per openbaar vervoer?
3. de parkeergelegenheid en het reizen per openbaar vervoer?

Is er bij de Park and Ride-voorziening sprake van 'nieuwe' vervoertechnieken in het openbaar vervoer zoals bijvoorbeeld:

- light-rail;
- magneetbaan;
- people-mover;
- kabelbaan?

Is er sprake van bijzondere voorzieningen/activiteiten die gecombineerd zijn met de Park and Ride-voorziening zoals bijvoorbeeld:

- stadions;
- concertzalen;
- discotheken;
- theaters;
- casino's?

Is er een regeling voor specifieke doelgroepen/belanghebbenden in de vorm van:

1. gereserveerde parkeerplaatsen voor bedrijven?
2. gereserveerde parkeerplaatsen voor bewoners?
3. reserveringsmogelijkheden van parkeerplaatsen door gebruikers?
4. anders, namelijk ...

Is er sprake van specifieke maatregelen ter voorkoming van oneigenlijk gebruik<sup>2</sup>?

Is er sprake van intensief grondgebruik in de vorm van:

1. een ondergrondse Park and Ride-voorziening?
2. dubbel grondgebruik (gestapelde bebouwing)?
3. anders, namelijk ...

Is er sprake van een combinatie van een Park and Ride-voorziening met een stadsdistributie-centrum (overslagpunt voor goederenvervoer)?

Beschikbare informatie

Is er een rapportage van een evaluatie-onderzoek beschikbaar met daarin:

1. het gebruik of de bezetting van de Park and Ride-voorziening;
2. de financiële aspecten van de Park and Ride-voorziening (kostendekkendheid, exploitatievorm, subsidiebijdragen);

---

<sup>2</sup> Onder oneigenlijk gebruik wordt het gebruik van de Park and Ride-voorziening verstaan als carpoolplaats of als parkeergelegenheid zonder gebruik te maken van het openbaar vervoer.

3. een effectmeting of voor- en nameting van de Park and Ride-voorziening;
4. de relevante succes- en faalfactoren van de Park and Ride-voorziening.

Is er een rapportage van een gebruikersonderzoek beschikbaar?

Is er een rapportage met een communicatieplan beschikbaar?

Is er een rapportage met een marketingplan beschikbaar?

### 3. INFORMATIE BUITENLANDSE OVERSTAPPUNTEN

#### 3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk is per land een beschrijving gegeven van de gevonden informatie. Daarbij is op een aantal verschillende onderwerpen ingegaan.

Onder het kopje 'Landelijke gegevens' wordt kort ingegaan op landelijk beleid en landelijke literatuur. Dit betreft een samenvoeging van eventuele reacties op vragenlijsten en onderzoek onder beschikbare bronnen. De literatuur is in sommige gevallen beschikbaar en doorgenomen. In andere gevallen is door contactpersonen alleen melding gemaakt van titels en is de literatuur (nog) niet beschikbaar.

Daarnaast is onder het kopje 'Landelijke gegevens' aangegeven in welke steden zich met zekerheid overstappunten bevinden. Dit kan uit literatuur of uit de antwoorden op vragenlijsten blijken.

Onder het kopje 'Regionale/stedelijke gegevens' zijn de eventuele interessante aspecten weergegeven voor steden met overstappunten. Daarbij is aangegeven of de gegevens afkomstig zijn uit de beantwoorde vragenlijsten of dat de gegevens afkomstig zijn uit andere bronnen.

In bijlage 2 is een overzicht opgenomen met alle steden waarbij is aangegeven van welke interessante aspecten in de betreffende stad sprake is.

#### 3.2 Australië

##### Landelijke gegevens

##### Beleid ten aanzien van overstappunten

Van het Department of Transport van de staat New South Wales te Australië is vernomen dat er tot op heden één beleidsdocument is waarin de aanleg van overstappunten is opgenomen in de beleidsdoelen. Het beleid ten aanzien van overstappunten is gericht op het soepel laten verlopen van overstappen gedurende verplaatsingen. Het beleid is gericht op het verminderen van de invloed van overstappen op de gehele reis en het creëren van een wijziging van de modal split ten behoeve van een veilige en milieuvriendelijk openbaar vervoersysteem. Het achterliggende doel is het verminderen van de geluidsoverlast en congestie van het gemotoriseerde verkeer en het verbeteren van de verkeersveiligheid.

#### Literatuur ten aanzien van overstappunten

Het beleidsdocument waarin het beleid ten aanzien van overstappunten is geformuleerd heet "Action for Transport 2010" en is opgesteld door het Department of Transport van de staat New South Wales.

De binnengekomen literatuur is gericht op de ontwikkeling van het Sydney cityrail-system (metro) en de toekomstige OV-structuur (Liverpool-Parramatta Transitway; summary Overview report, NSW). Het betreft hier spoorvervoer, light-rail en busvervoer. Bij de stations van deze verschillende soorten openbaar vervoer zijn (reeds op sommige plaatsen) parkeerplaatsen voor forenzen gesitueerd. In 1998 is besloten om voor de ontwikkeling van het busvervoer gericht op forenzen (Transitway-system) een aantal Park and Ride voorzieningen te creëren.

Uit de reactie op de landelijke vragenlijst blijkt dat de ontwikkeling van overstappunten zowel door overheid als (semi-)private instellingen geïnitieerd kan worden.

In welke steden zijn overstappunten gesitueerd

- Sydney (13 + 3 in ontwikkeling)

#### Regionale/stedelijke gegevens

Uit de literatuur blijkt dat er zeker 13 overstappunten reeds ontwikkeld zijn. Deze 13 overstappunten zijn ontwikkeld door de staat New South Wales en zijn voornamelijk bedoeld als forenzenparkeerplaatsen. Bij de overstappunten 1, 2, 6, 7, 8, 9, 11 en 13 is sprake van een parkeervoorziening met meer dan één verdieping. Overige informatie over deze overstappunten is niet voorhanden wegens het ontbreken van een reactie op de stedelijke vragenlijsten.

#### Overstappunten te Sydney:

1. Gordon (338 parkeerplaatsen)
2. Gosford (700 parkeerplaatsen)
3. Hornsby (410 parkeerplaatsen)
4. Minto (160 parkeerplaatsen)
5. Penrith (525 parkeerplaatsen)
6. Seven Hills (1046 parkeerplaatsen)
7. Springwood (316 parkeerplaatsen)
8. Sutherland (400 parkeerplaatsen)
9. Thornleigh (295 parkeerplaatsen)
10. Warwick Farm (421 parkeerplaatsen)
11. Woy Woy (786 parkeerplaatsen)
12. Merrylands (153 parkeerplaatsen)
13. Padstow (346 parkeerplaatsen)

### 3.3 België

#### Landelijke gegevens

##### Beleid ten aanzien van overstappunten

In België zijn overstappunten, ofwel randparkeerterreinen (beperkt) onderwerp van beleid. In de 'Bijdrage Vlaamse Administratie aan het regeerprogramma van de aantredende Vlaamse regering' wordt de uitbouw van intermodale overstappunten voorgesteld.

In het 'Voorontwerp van het Structuurplan Kustzone' zijn beleidsvoornemens weergegeven voor de realisatie van randparkings bij de Belgische badplaatsen.

In het Gewestelijk ontwikkelingsplan van het Brusselse hoofdstedelijke regering is een onderscheid gemaakt naar parkingbeleid ten aanzien van overstaplocaties en ten aanzien van transitlocaties. Het verschil zit in de vorm van het natransport per openbaar vervoer. Transitparkeerplaatsen bieden een overstap op het stadsvervoer aan terwijl de overstapparkeerplaatsen aansluiting bieden op het (gewestelijke) spoorwegennet. Openbaar vervoermaatschappijen zijn meestal de verantwoordelijke organisaties voor de overstappunten.

##### Literatuur ten aanzien van overstappunten

- Structuurplan Kustzone van de Provincie West-Vlaanderen; voorontwerp
- Gewestelijk ontwikkelingsplan van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering
- Parkeer en Reis in Antwerpen; een denkkader, Langzaam Verkeer, 1997
- Strategisch plan voor Vlaanderen, Ontwerp Doelstellingenrapport Toegankelijk Vlaanderen, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, 1997
- Visie en plannen van De Lijn voor het stads- en streekvervoer 2000-2004, De Lijn
- Bijdrage Vlaamse administratie aan het regeerprogramma van de aantredende Vlaamse regering; deel 1 subdomein Mobiliteit, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
- Beleidsbrief, Ruimtelijke structuur voor Vlaanderen; opties voor een duurzaam en leefbaar ruimtebeheer; beleidsprioriteiten 1995-1999, Vlaamse minister van Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Vervoer, 1995

In welke steden zijn overstappunten gesitueerd

Vooralsnog zijn er enkele klassieke overstappunten (grote parkeerplaats met buslijn naar het centrum) in de grotere steden in België (Antwerpen, Brussel, Hasselt, Brugge, Kortrijk). Daarnaast is er aan de kust minstens 1 overstappunt bij Adinkerke en 1 bij Oostende. In Brussel ligt de realisatie van 12 transitparkeerterreinen in het verschiet. In totaal moeten deze 12 terreinen plaats bieden aan circa 8.500 geparkeerde auto's.

## Regionale/stedelijke gegevens

### Hasselt

- 3 locaties: Grenslandhallen, Nation en Kievit
- aan de rand van de stad
- in de buurt van het NMBS-station (spoorvervoer)
- dienstregeling openbaar vervoer via telefoon beschikbaar
- dynamisch verkeersmanagement: aanduiding P+R Parking Grenslandhallen
- gratis openbaar vervoer en parkeren: Parking Grenslandhallen
- gratis parkeren: Parking Nation en Parking Kievit
- combinatie met bijzondere voorzieningen: Parking Grenslandhallen

### Oostende

- 1 locatie: M. Hendrikapark
- onderdeel van totaal verkeer- en vervoerbeleid
- alleen regionale/lokale overheid betrokken bij ontwikkeling en exploitatie
- aan de rand van de stad
- financiering door stadsbestuur en OV-bedrijf
- dienstregeling openbaar vervoer via telefoon beschikbaar
- gratis parkeren en gereduceerd tarief openbaar vervoer

### De Panne/Adinkerke

- 1 locatie: Adinkerke Station
- onderdeel van totaal verkeer- en vervoerbeleid
- alleen regionale/lokale overheid betrokken bij ontwikkeling en exploitatie
- aan de rand van de stad/op grotere afstand van de stad
- financiering door stadsbestuur en OV-bedrijf
- dienstregeling openbaar vervoer via telefoon beschikbaar
- gratis openbaar vervoer en gereduceerd tarief parkeren

### Brugge

- 1 locatie: Station
- onderdeel van totaal verkeer- en vervoerbeleid
- alleen regionale/lokale overheid betrokken bij ontwikkeling en exploitatie
- aan de rand van de stad
- financiering door stadsbestuur en OV-bedrijf
- dienstregeling openbaar vervoer via telefoon beschikbaar
- magneetkaart (protonkaart) voor het parkeren
- gratis openbaar vervoer en gereduceerd tarief parkeren
- gestapelde bebouwing

### Kortrijk

- 1 locatie : Kinopolis bioscoopcomplex
- onderdeel van totaal verkeer- en vervoerbeleid
- alleen regionale/lokale overheid betrokken bij ontwikkeling en exploitatie
- aan de rand van de stad
- op grotere afstand van de stad

- financiering door stadsbestuur en OV-bedrijf
- dienstregeling openbaar vervoer via telefoon beschikbaar
- gratis openbaar vervoer en gratis parkeren
- combinatie met bioscoopcomplex

Er bestaan evaluatiedocumenten, gebruikersonderzoeken, communicatie-plannen en marketingplannen; echter alleen voor intern gebruik bij het openbaar vervoerbedrijf De Lijn.

### 3.4 Canada

#### Landelijke gegevens

##### Beleid ten aanzien van overstappunten

In Canada is het beleid ten aanzien van overstappunten niet geregeld op landelijk (federaal) niveau. Elke provincie heeft zijn eigen verkeers- en vervoerbeleid en in sommige provincies zoals Yukon en Northwest Territories is er geen sprake van overstappunten(beleid). Beleidsdocumenten ten aanzien van de overstappunten zijn niet direct voorhanden. Een reden hiervoor is dat de opzet, de ontwikkeling en de uitvoering van overstappunten voornamelijk bij transit-organisaties (lees: openbaar vervoerbedrijven) is gelegd. Indirect volgt het overstappuntenbeleid wel uit het verkeersbeleid ten aanzien van parkeren in de grote steden. Concreet beleid ten aanzien van overstappunten op stedelijk niveau is wel opgesteld; de titels en inhoud van deze documenten zijn echter niet bekend. De aanleg van overstappunten wordt veelal beredeneerd vanuit het tegengaan van lang parkeren in het centrum van de stad, het tegengaan van congestie in stedelijke omgevingen en wijzigen van de modal-split in stadscentra.

##### Literatuur ten aanzien van overstappunten

Een belangrijk overzicht over de achtergrond van overstappunten, de aanwezige overstappunten en criteria voor het plannen van P+R-voorzieningen wordt gevormd door twee rapportages van Mr. J. Morrall van de Universiteit van Calgary.

##### Literatuur:

- Planning and design of Park-and-Ride Facilities for the Calgary Light Rail Transit System, Transportation research record 1361, D. Bolger, D. Colquhoun, J. Morrall, Washington D.C., 1992, pp.141-148.
- Planning Park-and-Ride Facilities in Canada, D. Bolger, MCIP, J. Morrall
- Calgary downtown parking and transit study summary report, PPS-No. 3-12-94, Calgary Goplan, 1994.
- Downtown parking and transit survey; parking and transit study series #1, City of Calgary, 1993.
- A comparative analysis of selected North-American cities; Calgary downtown parking and transit study series #2, City of Calgary, 1994.
- Park-and-Ride facilities in Canada; Calgary downtown parking and transit study series #3, City of Calgary, 1994.
- Transportation planning guidelines for Light Rail Transit Park-and-Ride Facilities, J. Morrall, Transportation Department, City of Calgary, 1987.
- Fuel savings and emissions attributed to a Park-and-Ride Facility; Environment changing our transportation priorities,

Institute of transportation engineers international conference proceedings, J. Morrall, D. Bolger, D. Colquhoun, 1994, pp. 176-179.

- The relationship between downtown parking supply and transit use, J. Morrall, D. Bolger, ITE Journal, february 1996.
- Park-and-Ride: Canada's most cost effective TDM Strategy, J. Morrall, D. Bolger, Paper of the Annual conference of the transportation association of Canada, 1996.

In welke steden zijn overstappunten gesitueerd

- Toronto
- Montreal
- Vancouver
- Ottawa
- Calgary
- Edmonton

Regionale/stedelijke gegevens

Er is geen reactie ontvangen op de stedelijke vragenlijst. Uit reeds bekende literatuur (Planning Park-and-Ride facilities in Canada) kan het volgende over de genoemde steden worden afgeleid.

#### Toronto

- onbekend aantal locaties met in totaal 40.000 parkeerplaatsen
- op grotere afstand van de stad
- bij treinstations en metrostations waar ruimte beschikbaar is
- gratis parkeren
- metro als natransport
- totale bezettingsgraad P+R-voorzieningen: ca. 75%

#### Montreal

- onbekend aantal locaties met in totaal ruim 9000 parkeerplaatsen
- bij metrostations en busstations
- gratis parkeren (niet op alle locaties)
- combinaties met winkelcentra
- metro als natransport
- totale bezettingsgraad P+R-voorzieningen: ca. 90%

#### Vancouver

- onbekend aantal locaties met in totaal ca. 4500 parkeerplaatsen
- aan de rand van de stad
- op grotere afstand van de stad (42 km)
- gratis parkeren
- totale bezettingsgraad P+R-voorzieningen: ca. 80%

#### Ottawa

- onbekend aantal locaties met in totaal ca. 750 parkeerplaatsen
- bij treinstations en metrostations waar ruimte beschikbaar is
- gratis parkeren
- totale bezettingsgraad P+R-voorzieningen: ca. 75%

#### Calgary

- onbekend aantal locaties met in totaal 7300 parkeerplaatsen
- op grotere afstand van de stad
- gratis parkeren
- light rail als natransport

- combinatie met bedrijventerrein
- totale bezettingsgraad P+R-voorzieningen: ca. 100%

### Edmonton

- onbekend aantal locaties met in totaal 2000 parkeerplaatsen
- op grotere afstand van de stad
- gratis parkeren
- light rail als natransport
- combinatie met winkelcentrum
- totale bezettingsgraad P+R-voorzieningen: ca. 70%

### Succes- en faalfactoren in Canada

Tot slot biedt de literatuur (Planning Park-and-Ride facilities in Canada) enig inzicht in de succes- en faalfactoren van Park-and-Ride voorzieningen in Canada. De navolgende tekst betreft een weergave van de in de literatuur opgenomen succes- en faalfactoren.

### Succesfactoren Canada

Voor de metro in Toronto zijn de volgende succesfactoren genoemd:

- goedkoop of gratis parkeren;
- korte loopafstanden van parkeerplaats naar opstappunten van het natransport;
- een veilige omgeving voor zowel reizigers als voertuigen.

Voor het GO-transit forenzensysteem (spoorvervoer) in Toronto worden de volgende belangrijke elementen onderkend voor de kans van slagen van een P+R-voorziening:

- gratis parkeren;
- beschikbaarheid van parkeerplaatsen;
- de attractiviteit van het natransport.

Voor Vancouver zijn de volgende aspecten genoemd als succesfactoren:

- de beschikbaarheid van hoogwaardig openbaar vervoer als natransport;
- een uitgebreid aanbod (in alle richtingen) van dit natransport.

In Ottawa worden de volgende aspecten als succesfactoren bestempeld:

- de kwaliteit van het openbaar vervoer;
- de zichtbaarheid van de voorzieningen vanuit de auto;
- het tijdsverschil van het gebruik van het overstappunt ten opzichte van het gebruiken van de auto voor de gehele verplaatsing.

In Calgary zijn dezelfde succesfactoren van toepassing als bij Toronto, Vancouver en Ottawa met als toevoegingen de locatie van de P+R-voorziening en de capaciteit van de voorziening.

Voor Edmonton zijn de volgende succesfactoren genoemd:

- het gratis parkeren;
- locaties bij congestiegevoelige punten in het verkeersnetwerk;
- de kwaliteit van de voorzieningen (verlichting etc.).

## Faalfactoren Canada

In Toronto worden de volgende faalfactoren genoemd:

- lage parkeertarieven in het stadshart;
- onveiligheid;
- grote loopafstanden.

Voor Vancouver zijn de volgende faalfactoren van toepassing:

- slecht locatiebeleid;
- onregelmatige frequentie van het natransport.

In Ottawa is de belangrijkste faalfactor dat er in werkgebieden veel gratis parkeren is.

In Calgary zijn evenals in Toronto lage parkeertarieven in het centrum en onveiligheid belangrijke faalfactoren.

Tot slot zijn in Edmonton de beperkte capaciteit en het beperkt invloedsgebied van P+R-voorzieningen belangrijke faalfactoren.

### 3.5 Denemarken

#### Landelijke gegevens

##### Beleid ten aanzien van overstappunten

Van de Danish Road Directorate divisie Transport is vernomen dat er geen beleidsdocumenten zijn ten aanzien van de ontwikkeling van (beleid van) overstappunten. Wel is er in 1988 een beleidsdocument opgesteld met een visie over het openbaar vervoer in Kopenhagen, waarin de ontwikkeling van overstappunten wordt gestimuleerd (titel onbekend).

##### Literatuur ten aanzien van overstappunten

Naast bovenstaande visie met betrekking tot het openbaar vervoer in Kopenhagen is tevens door het Road Directorate een strategie ontwikkeld voor het verbeteren van de huidige overstappunten in Kopenhagen en regio. Tevens is een recent beleidsdocument in het voorjaar van 1999 verschenen dat ingaat op verbeteringen ten aanzien van het intermodale personenvervoer (Intermodal trips - proposal for cooperation). In deze rapportage wordt gezocht naar mogelijkheden om de overstappunten te verbeteren door een samenwerking tussen overheid en private sector te creëren.

##### In welke steden zijn overstappunten gesitueerd

- Kopenhagen

#### Regionale/stedelijke gegevens

##### Kopenhagen

- onbekend aantal locaties
- bij treinstations en S-train stations (metro?)
- 1 locatie in ontwikkeling gefinancierd middels PPS
- logo van P+R voorzieningen wordt ontwikkeld voor de grotere P+R terreinen
- geschatte realiseringstermijn is 1 jaar
- implementatie van microchipcards is in ontwikkeling voor de grotere P+R terreinen
- gratis parkeren bij alle S-train -stations
- na realisatie van 8 tot 10 pilotprojecten in de nabije toekomst (2000-2001) wordt een evaluatiestudie gedaan

### 3.6 Duitsland

#### Landelijke gegevens

##### Beleid ten aanzien van overstappunten

In Duitsland wordt het beleid ten aanzien van overstappunten ontwikkeld op stedelijk niveau. Dat beleid maakt onderdeel uit van een integrale visie op verkeer en vervoer en kan alleen succesvol zijn indien voldoende push- en pull-maatregelen genomen worden. In ieder geval is een uitgangspunt dat de kans van slagen van een overstappunt groter wordt indien de kans om een (vrije) parkeerplaats te vinden in het centrum minimaal is. Het beleid is voornamelijk gericht op het verminderen van autoverkeer in de centra van de steden.

##### Literatuur ten aanzien van overstappunten

Er is voldoende literatuur over overstappunten in Duitsland. Een kleine selectie van interessante literatuur is hieronder aangegeven:

- P+R Leitfaden, SNV, 1992
- Leitfaden P+R-Anlagen
- P+R Konzept der Stadt Köln, 1992
- P+R-Anlagen in Verkehrsraum Rhein-Sieg, 1987
- Bewirtschaftung von P+R-Anlagen, VDV, 1997
- P+R in der Diskussion, VDV, 1995
- Konzeption, Planung und Betrieb von P+R, VDV
- Hinweise zu P+R in Klein- und Mittelstädten, 1998

##### In welke steden zijn overstappunten gesitueerd

In veel steden zijn traditionele overstappunten gerealiseerd. Het betreft hier een parkeerterrein aan de rand van de stad met verbindende buslijnen richting het centrum. Leuke voorbeelden van overstappunten in Duitsland zijn onder andere Köln, Freiburg, München, Hamburg, en Hannover. Om diverse redenen zijn de hiervoor genoemde overstappunten interessant (grootschaligheid, dynamisch verkeersmanagement etc.). Overige steden met overstappunten zijn:

- Aachen
- Berlijn
- Frankfurt
- Cuxhaven
- Eckernförde
- Kiel
- Rostock
- Wilhelmshaven
- Bremen
- Heidelberg

- Lübeck
- Oberstdorf
- Rügen
- Soest
- Wuppertal
- Bad Kissingen
- Bad Reichenhall
- Berchtesgaden
- Düren
- Erfurt
- Fulda
- Leverkusen
- Lindau
- Lippstadt
- Oldenburg
- Hildesheim
- Passau
- Saarbrücken
- Stuttgart
- Kassel
- Mannheim
- Düsseldorf
- Osnabrück
- Göttingen

#### Regionale/stedelijke gegevens

##### Freiburg

- minimaal 13 locatie variërend van 65 tot 1000 parkeerplaatsen
- onderdeel van totaal verkeer- en vervoerbeleid
- bij sommige: alleen regionale/lokale overheden betrokken bij ontwikkeling en exploitatie
- onderdeel van een samenhangend netwerk van P+R voorzieningen
- aan de rand van de stad
- communicatie met gebruikers onder een symbool
- de realiseringstermijn duurt over het algemeen enkele jaren
- gratis parkeren
- één ondergrondse P+R-voorziening

##### Hamburg

- minimaal 79 locaties met in totaal meer dan 13.000 parkeerplaatsen
- 1 grote locatie: Hamburg-Harberg ca. 1000 parkeerplaatsen direct aan de snelweg
- onderdeel van totaal verkeer- en vervoerbeleid
- alleen regionale/lokale overheden betrokken bij ontwikkeling en exploitatie
- onderdeel van een samenhangend netwerk van P+R voorzieningen
- aan de rand van de stad
- op grotere afstand van de stad
- een aantal P+R-voorzieningen zijn niet gericht op het stadscentrum maar op bedrijventerreinen

- communicatie met gebruikers onder een symbool (incl. bewegwijzering)
- de realiseringstermijn van de voorzieningen is zeer verschillend
- informatie over P+R is te vinden op internet: <http://www.hamburg.de>
- gratis parkeren
- reserveren van parkeerplaatsen bij P+R-voorzieningen is mogelijk bij de grotere voorzieningen voor 40-60 DM/maand
- toegangscontrole van de voorzieningen met behulp van een OV-kaartje
- één ondergrondse P+R-voorziening: Norderstadt Mitte
- 13 P+R voorzieningen met meer dan 1 verdieping
- evaluaties van het gebruik van de voorzieningen: Regelmäßige Zählungen der Auslastung
- gebruikersonderzoek: P+R in einem Gesamtverkehrskonzept (in bezit)

### Köln

- onbekend aantal locaties
- onderdeel van totaal verkeer- en vervoerbeleid
- alleen regionale/lokale overheden betrokken bij ontwikkeling en exploitatie
- onderdeel van een samenhangend netwerk van P+R voorzieningen
- aan de rand van de stad
- op grotere afstand van de stad
- de realiseringstermijn van de voorzieningen is gemiddeld 1 jaar
- informatie over P+R is te vinden op teletext en internet
- dynamisch verkeersmanagement:
  - wegwerkzaamheden in het centrum en mogelijke alternatieve routes
  - toegestane maximum-snelheid
  - bezettingsgraad parkeergarages in het centrum
  - activiteiten in het centrum
  - milieusituatie in het centrum (smogvorming)
  - weersomstandigheden (kans op ijzel)
  - verkeersprognoses komende dagen
  - verwijzingen naar P+R-terreinen en reistijden van P+R-terreinen naar het centrum in combinatie met filemelding voor route naar het centrum
  - filemelding voor het gehele verkeersnetwerk
- gratis parkeren
- uitgangscntrole van de voorzieningen met behulp van een OV-kaartje (boete 5 DM dag)

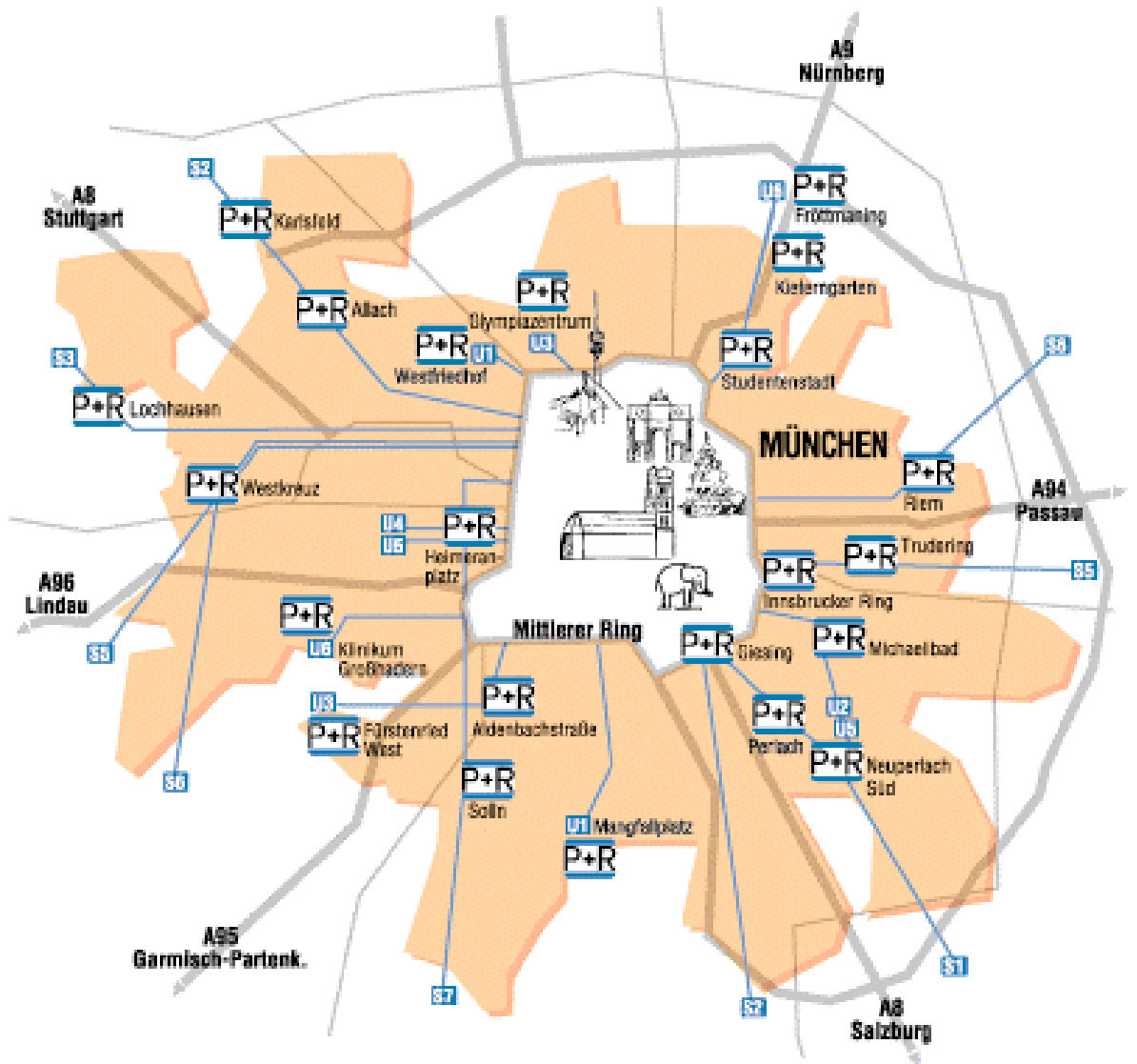
### Berlijn

- onbekend aantal locaties
- onderdeel van totaal verkeer- en vervoerbeleid
- alleen regionale/lokale overheden betrokken bij ontwikkeling en exploitatie
- locatie is afhankelijk van de beschikbaarheid van ruimte
- bij S-Bahn station Pankow is sprake van een pilot met PPS-constructie
- de realiseringstermijn van de voorzieningen is zeer verschillend
- dynamisch verkeersmanagement: aanduiding P+R bij S-Bahn station Pankow
- gratis parkeren
- één ondergrondse P+R-voorziening: bij Rathaus Stagliitz
- bij S-Bahn station Köperich is een parkeergebouw met meer verdiepingen gesitueerd
- gebruikersonderzoek: Verkehrsuntersuchungen von BMI und ....

### München

- 167 locaties waarvan 25 in de stad zelf
- onderdeel van totaal verkeers- en vervoerbeleid
- alleen regionale/lokale overheden betrokken bij ontwikkeling en exploitatie
- onderdeel van een samenhangend netwerk van P+R voorzieningen
- aan de rand van de stad

- op grotere afstand van de stad
- informatie over P+R is te vinden op internet: <https://www.bayerninfo.de> en [www.mobinet.de](http://www.mobinet.de)
- dynamisch verkeersmanagement: aanduiding P+R Fröffmaning op BAB A9
- gratis parkeren
- een proef met het reserveren van parkeerplaatsen bij P+R-voorzieningen wordt gestart
- uitgangscntrole van de voorzieningen met behulp van een OV-kaartje (boete 60 DM)
- vier ondergrondse P+R-voorziening: bij Fürstekried-West, Maugfallplatz, Vestfriedhof en Innsbrucker Riug
- drie P+R-voorzieningen met meer dan één verdieping: Aidenbachstraße, Kieferngarten, Fröffmaning
- gebruikersonderzoek: Verkehrsaufkommen S-Bahn und P+R, MVV GmbH
- rapportage met financiële aspecten: Bedarfsabschätzung für die P+R Auflage Rieme Ost, Intraplan
- effectmeting P+R-voorziening: P+R Kontrollfelduntersuchung in Rahmen von LLAMD/Munich COMFORT, Steierwald Schönharting und Partner



Figuur 3.1: Overzichtskaart P+R-voorzieningen München

Uit literatuur kan de volgende beperkte informatie over een aantal steden worden verzameld.

#### Aachen

- hoofdzakelijk gericht op woon-werkverkeer
- locaties bij spoornet
- totale capaciteit 10.000 parkeerplaatsen voor P+R
- dynamische bewegwijzering met locaties en aantal vrije parkeerplaatsen in het centrum
- ondersteunende push-maatregelen: belanghebbenden-parkeren, autoluwe inrichting centrum en omliggende wijken
- niet erg succesvol: autovrije binnenstad sinds 1997 opgeheven.
- aandeel P+R-gebruikers neemt af sinds 1994
- faalfactoren: achterwege blijven van verbetering openbaar vervoer (gehele verplaatsing) en ontbreken aanduiding vrije parkeerplaatsen via dynamische bewegwijzering

#### Hannover

- in het kader van EXPO2000 worden de P+R-faciliteiten uitgebreid en uitgebouwd (van 3000 naar 15000 tot 20000 parkeerplaatsen).
- dynamische bewegwijzering wordt ontwikkeld
- bedoeling om bezoekers van EXPO2000 zoveel mogelijk van P+R gebruik te laten maken
- op grote afstand van de stad (35 km)
- in combinatie met Messe-hallen

In München, Köln, Düsseldorf, Mannheim, Kassel, Osnabrück en Göttingen bestaat de mogelijkheid om parkeerplaatsen van te voren te reserveren bij de P+R voorziening.

### 3.7 Frankrijk

#### Landelijke gegevens

##### Beleid ten aanzien van overstappunten

Door de landelijke contactpersoon is aangegeven dat er geen landelijk beleid is ten aanzien van overstappunten in Frankrijk.

##### Literatuur ten aanzien van overstappunten

Er is geen lijst met relevante literatuur ten aanzien van overstappunten aangegeven door onze contactpersonen in Frankrijk.

Bij CERTU is meer informatie beschikbaar ook over overstappunten in Frankrijk. Helaas is geen reactie ontvangen op onze pogingen om in contact te komen met CERTU.

##### Literatuur:

- De betekenis van light rail voor stad & regio; rail-infrastructuur als stedenbouwkundig instrument, NIROV, augustus 1999.

##### In welke steden zijn overstappunten gesitueerd

- Parijs
- Straatsburg
- Lille
- Lyon

#### Regionale/stedelijke gegevens

##### Lille

- onbekend aantal locaties
- onderdeel van totaal verkeer- en vervoerbeleid
- alleen regionale/lokale overheden betrokken bij ontwikkeling en exploitatie
- onderdeel van een samenhangend netwerk van P+R voorzieningen
- op grotere afstand van de stad
- nabij filegevoelige trajecten van het hoofdwegennet
- communicatie met gebruikers onder een symbool
- gratis parkeren
- het natransport is een automatisch onbemand metrosysteem: VAL
- ongeoorloofd gebruik van de parkeerplaatsen wordt tegengegaan
- overige informatie met betrekking tot gebruikersonderzoeken en succes en faalfactoren is beschikbaar in de volgende documenten:

Surveys in some P+R, Communicanté Urbain de Lille

Study for "Plan de Dépla Cements Urbains" , Communauté Urbain  
de Lille  
"Les Parcs Relais", CERTU

### 3.8 Groot Brittannië

#### Landelijke gegevens

##### Beleid ten aanzien van overstappunten

Het is onbekend of beleid ten aanzien van overstappunten vanuit rijksoverheidsniveau wordt ontwikkeld. In ieder geval wordt beleid ten aanzien van overstappunten wel op gemeentelijk niveau ontwikkeld. Het beleid richt zich voornamelijk op terugdringen en beperken van het autoverkeer in de centra van de steden.

##### Literatuur ten aanzien van overstappunten

Er is weinig literatuur bekend over het beleid ten aanzien van overstappunten. Een reisverslag van Dhr. de Wit van de stichting C.R.O.W is de meest relevante literatuur met betrekking tot het beleid ten aanzien van het parkeren in steden en overstappunten. Wel is er voldoende literatuur beschikbaar over de reeds operationele overstappunten. Een belangrijk document is een rapportage van een survey van The TAS Partnership Limited (Specialist consultants in Public Transport) getiteld 'Park & Ride in Great Britain'. In deze rapportage zijn redelijk gedetailleerde beschrijvingen van overstappunten in 32 Britse steden opgenomen.

In Verkeerskunde 6 van 1999 wordt in een artikel over entreeheffing in de stad gesproken over een proef van road-pricing in Leicester en Bristol. De reeds bestaande P+R voorzieningen worden als alternatief aangedragen voor de entreeheffing in de stad. Uit het onderzoek blijkt dat 20% van de bezoekers van Leicester de auto laat staan aan de rand van de stad en gebruik maakt van het P+R-systeem (bussysteem).

##### In welke steden zijn overstappunten gesitueerd

- Aberdeen
- Bath
- Bedford
- Brighton
- Bristol
- Cambridge
- Canterbury
- Cheltenham
- Chester
- Colchester
- Coventry
- Exeter
- Guildford
- Hemel Hempstead

- Leicester
- Leeds
- Maidstone
- Norwich
- Nottingham
- Oxford
- Plymouth
- Preston
- Shrewsbury
- Southport
- Stoke-on-Trent
- Winchester
- York

#### Regionale/stedelijke gegevens

##### Bath

- minimaal 4 locaties
- onderdeel van totaal verkeer- en vervoerbeleid<sup>3</sup>
- alleen regionale/lokale overheden betrokken bij ontwikkeling en exploitatie
- onderdeel van een samenhangend netwerk van P+R voorzieningen
- aan de rand van de stad
- op grotere afstand van de stad
- nabij filegevoelige trajecten van het hoofdwegennet
- de exploitatiekosten van de P+R-voorziening(en) worden (meer dan) volledig gedekt door de opbrengsten
- communicatie met gebruikers onder een symbool (bord P+R)
- de realiseringstermijn van de voorzieningen is gemiddeld 2 jaar
- gratis parkeren
- gebruikersonderzoek: verschillende Council-documenten en rapporten
- rapportage met financiële aspecten: verschillende Council-documenten
- rapportage met succes- en faalfactoren: verschillende Council-documenten

##### Chester

- minimaal 3 locaties
- onderdeel van totaal verkeer- en vervoerbeleid
- alleen regionale/lokale overheden betrokken bij ontwikkeling en exploitatie
- onderdeel van een samenhangend netwerk van P+R voorzieningen
- locaties op belangrijke invalswegen naar het centrum
- communicatie met gebruikers onder een symbool (bord P+R)
- de realiseringstermijn van de voorzieningen is gemiddeld 18 maanden
- gratis parkeren

---

<sup>3</sup> Bath beschikt over een autovrij centrum.

- gebruikersonderzoek: Park and Ride User Survey 1998 en Internal Survey of customer usage
- effectmeting P+R-voorziening: Cheshire County Council Reports

#### Leeds

- 1 locatie
- onderdeel van totaal verkeer- en vervoerbeleid
- alleen regionale/lokale overheden betrokken bij ontwikkeling en exploitatie
- op grotere afstand van de stad
- communicatie met gebruikers onder een symbool (bord P+R)
- dienstregelingen van het natransport zijn beschikbaar via telefoon en internet
- gratis parkeren
- er zijn parkeerplaatsen gereserveerd voor bedrijven
- om illegaal parkeren tegen te gaan is er een parkeerwachter op de locatie aanwezig
- gebruikersonderzoek: klein onderzoek naar gebruik van het natransport
- P+R is beginnend in Leeds en heeft slechts één buslijn die (toevallig) langs de P+R-voorziening komt (spontaan ontstane P+R locatie)

Van een aantal steden is geen reactie op de stedelijke vragenlijst ontvangen. Informatie over deze steden is beperkt beschikbaar uit een onderzoeksrapport van The TAS Partnership Limited, Park & Ride Great Britain; A Survey and Report.

#### Aberdeen

- 2 locaties
- onbekend waar locaties zijn gelegen
- volledig privaat gefinancierd en beheerd
- gratis openbaar vervoer met parkeerkaart

#### Bedford

- 3 locaties
- alleen regionale/lokale overheden betrokken bij ontwikkeling en exploitatie
- gratis parkeren
- combinatie met bioscoopcomplex/bowlingcentrum

#### Brighton

- 3 locaties
- alleen regionale/lokale overheden betrokken bij ontwikkeling en exploitatie
- gratis parkeren

#### Bristol

- 2 locaties
- alleen regionale/lokale overheden betrokken bij ontwikkeling en exploitatie
- gratis parkeren
- proef met road-pricing

#### Cambridge

- 2 locaties
- onbekend waar locaties zijn gelegen
- volledig privaat gefinancierd en beheerd
- gratis parkeren

#### Canterbury

- 3 locaties
- alleen regionale/lokale overheden betrokken bij ontwikkeling en exploitatie
- gratis openbaar vervoer met parkeerkaart
- gebruik van magneetkaart bij 2 locaties mogelijk

#### Cheltenham

- 1 locatie
- alleen regionale/lokale overheden betrokken bij ontwikkeling en exploitatie
- tarieven onbekend

#### Colchester

- 4 locaties
- alleen regionale/lokale overheden betrokken bij ontwikkeling en exploitatie
- gratis parkeren
- één P+R-voorziening met meer dan één verdieping

#### Coventry

- 1 locatie
- onbekend waar locatie is gelegen
- gratis parkeren
- gebruik van magneetkaart

#### Exeter

- 2 locaties
- onbekend waar locaties zijn gelegen
- volledig privaat gefinancierd en beheerd
- gratis parkeren
- ca. 60% bezetting van de parkeerplaatsen

#### Guildford

- 5 locatie
- onbekend waar locaties zijn gelegen
- alleen regionale/lokale overheden betrokken bij ontwikkeling en exploitatie
- over het algemeen gratis parkeren

#### Hemel Hempstead

- 1 locatie
- alleen regionale/lokale overheden betrokken bij ontwikkeling en exploitatie
- gratis parkeren en gratis openbaar vervoer

#### Leicester

- minimaal 1 locatie
- proef met road-pricing

- succesvol

#### Maidstone

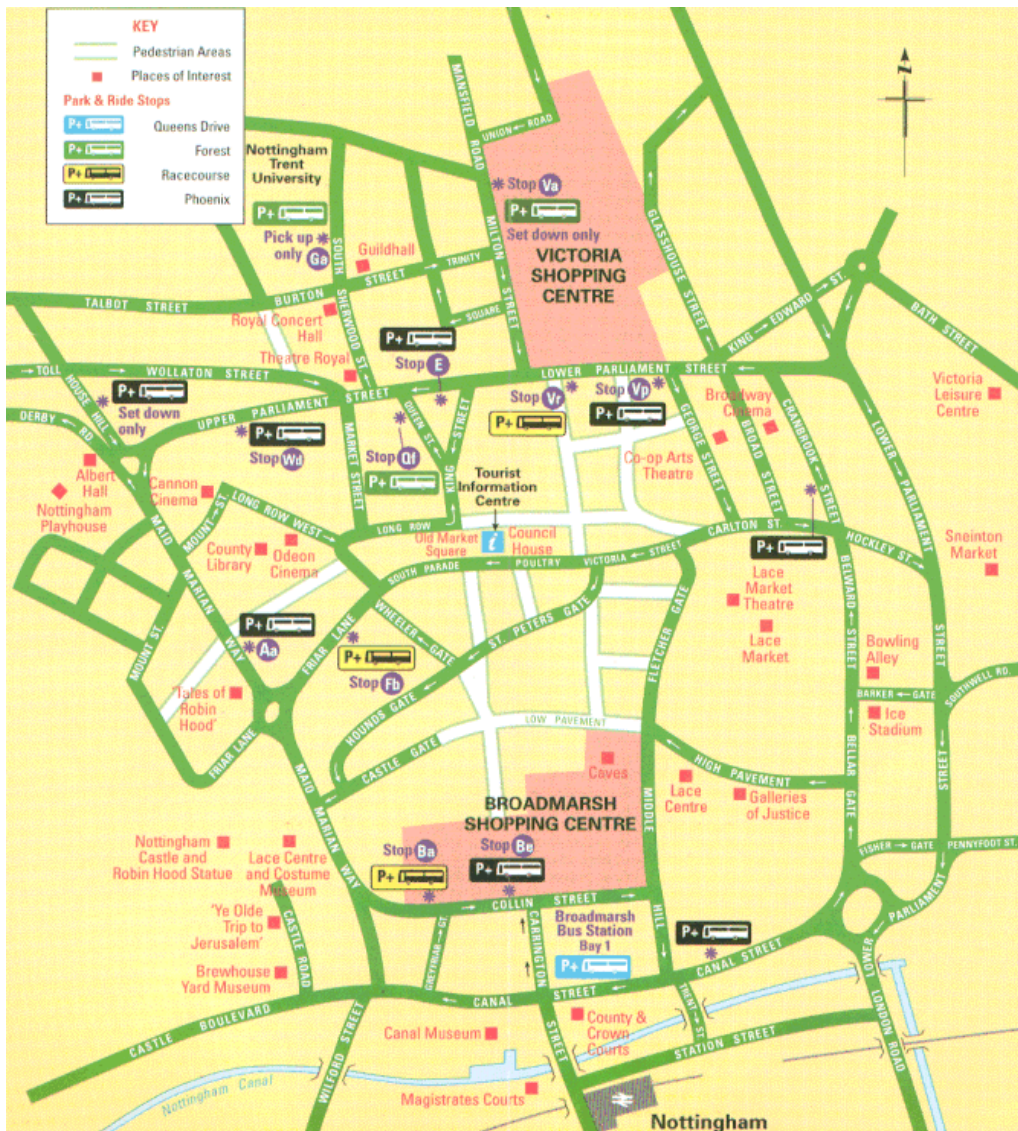
- 4 locaties
- onbekend waar locaties zijn gelegen
- alleen regionale/lokale overheden betrokken bij ontwikkeling en exploitatie
- gratis parkeren
- gebruik van magneetkaart

#### Norwich

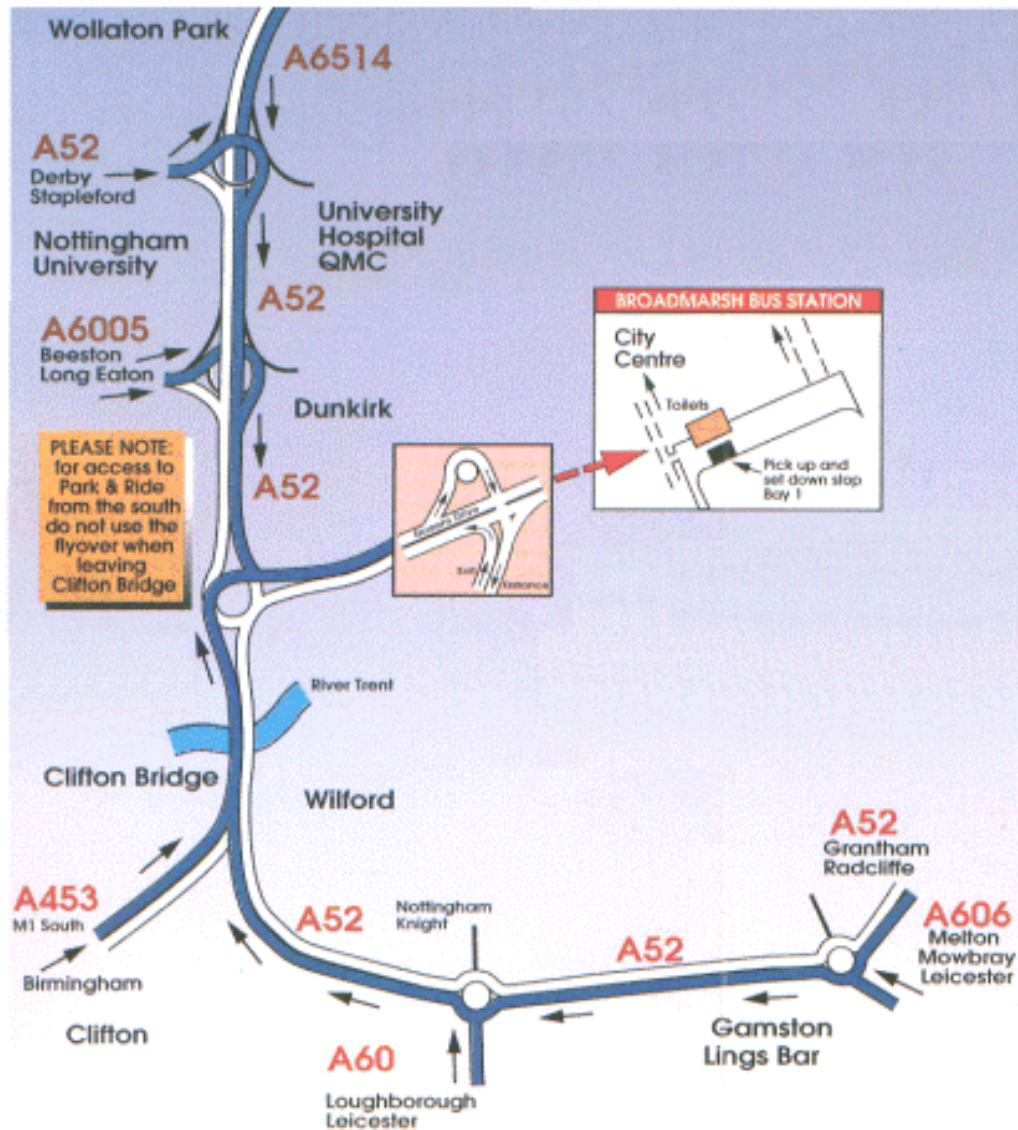
- 4 locaties
- onbekend waar locaties zijn gelegen
- alleen regionale/lokale overheden betrokken bij ontwikkeling en exploitatie
- gratis openbaar vervoer
- gebruik van magneetkaart

### Nottingham

- 15 locaties
- onbekend waar locaties zijn gelegen
- alleen regionale/lokale overheden betrokken bij ontwikkeling en exploitatie
- volledig privaat ontwikkelde en gefinancierd (2)
- gratis parkeren



Figuur 3.2: P+R-voorzieningen centrum Nottingham



Figuur 3.3: P+R-voorzieninge nabij snelweg te Nottingham

#### Oxford

- 4 locaties
- onbekend waar locaties zijn gelegen
- volledig privaat ontwikkeld en gefinancierd
- gratis parkeren en gratis openbaar vervoer
- gebruik van magneetkaart

#### Plymouth

- 2 locaties
- onbekend waar locaties zijn gelegen
- alleen regionale/lokale overheden betrokken bij ontwikkeling en exploitatie
- gratis parkeren
- gebruik van magneetkaart

#### Preston

- 1 locatie
- alleen regionale/lokale overheden betrokken bij ontwikkeling en exploitatie
- gratis parkeren

#### Shrewsbury

- 4 locaties
- onbekend waar locaties zijn gelegen
- alleen regionale/lokale overheden betrokken bij ontwikkeling en exploitatie
- gratis parkeren

#### Southport

- 2 locaties
- onbekend waar locaties zijn gelegen
- alleen regionale/lokale overheden betrokken bij ontwikkeling en exploitatie
- gratis openbaar vervoer

#### Stoke-on-Trent

- 1 locatie
- alleen regionale/lokale overheden betrokken bij ontwikkeling en exploitatie
- gratis openbaar vervoer

#### Winchester

- 2 locaties
- onbekend waar locaties zijn gelegen
- alleen regionale/lokale overheden betrokken bij ontwikkeling en exploitatie
- gratis openbaar vervoer

#### York

- 3 locaties
- onbekend waar locaties zijn gelegen
- alleen regionale/lokale overheden betrokken bij ontwikkeling en exploitatie
- gratis parkeren
- gebruik van smartcard



Figuur 3.4: Logo Park and Ride te York

### 3.9 Japan

#### Landelijke gegevens

##### Beleid ten aanzien van overstappunten

Het beleid ten aanzien van overstappunten in Japan is volgens het Ministerie van Transport in Japan vastgelegd in twee documenten:

- The Essentials of the Comprehensive Improvement of Urban Traffic, Transport Policy Bureau, Ministry of Transport, 1999.
- The Essentials of Subsidizing Measures Against Traffic Accidents, Road Transport Bureau, Ministry of Transport, 1980.

In deze twee documenten zijn korte passages aan overstappunten gewijd in het kader van het tegengaan van de congestie in de stad.

##### Literatuur ten aanzien van overstappunten

Overige literatuur met betrekking tot overstappunten komt voornamelijk uit de hoek van het openbaar vervoer in Japan. Een wellicht interessante rapportage is in 1991 opgesteld door de Council for Transport Policy getiteld 'Coping with the Fundamental Issues of Transport Policy in the 90s'. De inhoud van deze rapportage is niet bekend. Overige literatuur waarvan de inhoud niet bekend is:

- A Survey of Smoothing Urban Traffic by Utilising Bus Transport, Foundation for Transportation, Ecology and Mobility, 1999.
- Annual Report on the Transport Economy, Council for Transport Policy, 1991.

##### In welke steden zijn overstappunten gesitueerd

In ieder geval zijn er overstappunten in de volgende steden:

- Kanazawa
- Tokyo
- Kobe

## Regionale/stedelijke gegevens

### Kobe

- onbekend aantal locaties
- onderdeel van totaal verkeer- en vervoerbeleid
- aan de rand van de stad
- op grotere afstand van de stad
- alle P+R-voorzieningen zijn ontwikkelen en worden beheerd door middel van PPS
- een deel van de exploitatiekosten van de P+R-voorzieningen wordt gedekt door de opbrengsten
- de realiseringstermijn van de voorzieningen is gemiddeld 2 tot 5 jaar
- er is sprake van road-pricing bij de site Minotani
- er wordt gebruik gemaakt van magneetkaarten op de sites Igawadani en Seishincyuu
- er is een combinatie met een stadion bij het Kobe Sports Park (metro)
- een ticket-systeem moet het illegaal parkeren op de sites tegengaan
- zes P+R-voorzieningen met meer dan één verdieping: Myohoji, Myodoni, Kobe Sports Park, Gakuentoshi, Seishinminami en Seishincyuu
- twee P+R-voorzieningen onder treinstations: Minotani en Myohoji
- vijf P+R-voorzieningen gecombineerd met parkeerterreinen van winkelgebieden: Myohoji, Myodoni, Seishin-minami, Seishincyuu en Okaba

### Kanazawa

- onbekend aantal locaties
- onderdeel van totaal verkeer- en vervoerbeleid
- alleen regionale/lokale overheden betrokken bij ontwikkeling en exploitatie
- onderdeel van een samenhangend netwerk van P+R voorzieningen
- op grotere afstand van de stad
- nabij filegevoelige trajecten van het hoofdwegennet
- één locatie is ontwikkeld en wordt beheerd door middel van PPS
- een deel van de exploitatiekosten van de P+R-voorzieningen wordt gedekt door de opbrengsten
- communicatie met gebruikers onder een symbool (K.Park)
- verschillende benamingen en kwaliteitseisen: travel wise en smart travel
- informatie over de P+R-voorzieningen is beschikbaar via telefoon, internet en radio
- gratis parkeren op één locatie
- er is een combinatie met een winkelcentrum
- er zijn evaluatiestudies beschikbaar allen in de Japanse taal

### 3.10 Luxemburg

#### Landelijke gegevens

##### Beleid ten aanzien van overstappunten

De aanleg van overstappunten is niet het gevolg van een beleidsdocument voor geheel Luxemburg.

##### Literatuur ten aanzien van overstappunten

Wat afgeleid kan worden uit het verslag van de studiereis 'Parkeren en Mobiliteit; ervaringen uit Duitsland, Luxemburg, Zwitserland en de Verenigde Staten (CROW, 1993)' is dat de ontwikkeling van de overstappunten voortkomt uit het feit dat de congestie in de binnensteden teruggedrongen dient te worden. Als literatuur kan de rapportage van de VDV getiteld 'Konzeption, Planung und Betrieb' uit 1991 worden aangedragen.

##### In welke steden zijn overstappunten gesitueerd

In Luxemburg stad zijn minimaal 5 overstappunten gelegen:

- Hollerich
- Sud/Howald
- Stade
- Kirchberg
- Beggen

Ook zijn er grotere parkeerterreinen bij treinstations gelegen.

#### Regionale/stedelijke gegevens

##### Luxemburg-stad

- minimaal 10 locaties
- onderdeel van totaal verkeer- en vervoerbeleid
- alleen regionale/lokale overheden betrokken bij ontwikkeling en exploitatie
- onderdeel van een samenhangend netwerk van P+R voorzieningen
- aan de rand van de stad
- op grotere afstand van de stad
- nabij filegevoelige trajecten van het hoofdwegennet
- de realiseringstermijn van de voorzieningen varieert van 1 tot 5 jaar
- gratis parkeren op 10 locaties
- in combinatie met 'Messehalle': P+R Kirchberg
- in combinatie met concertzaal: P+R Bouillon
- in combinatie met voetbalstadion: P+R Stade
- één P+R-voorzieningen met meer dan één verdieping: P+R Stade

- gebruikersonderzoek: P+R in Luxemburg Stad, Universität Trier  
Fachbereich IV Wirtschaftswissenschaft 1990

### 3.11 Noorwegen

#### Landelijke gegevens

##### Beleid ten aanzien van overstappunten

Het ontwikkelen van overstappunten in Noorwegen maakt onderdeel uit van beleid ten aanzien van de planning van nationaal transport (van goederen en personen).

##### Literatuur ten aanzien van overstappunten

Een apart beleidsdocument volledig gericht op overstappunten is er niet aldus het Ministerie van Transport en Communicatie.

In Verkeerskunde 6 van 1999 wordt in een artikel over entreeheffing in de stad gesproken over een road-pricing in Trondheim. Het is echter niet bekend of er in Trondheim ook P+R-voorzieningen zijn gesitueerd.

##### In welke steden zijn overstappunten gesitueerd

- Oslo
- Asker (regio Oslo)
- Lillestrom (regio Oslo)
- Strommen (regio Oslo)
- Lorinskog (regio Oslo)
- As (regio Oslo)

#### Regionale/stedelijke gegevens

Er zijn geen reacties ontvangen. Er is tevens, gezien de aanwezigheid van een road-pricing-systeem, een fax met vragen naar Trondheim verstuurd. Ook op deze fax is echter geen reactie binnen gekomen.

### 3.12 Oostenrijk

#### Landelijke gegevens

##### Beleid ten aanzien van overstappunten

geen informatie

##### Literatuur ten aanzien van overstappunten

geen informatie

In welke steden zijn overstappunten gesitueerd

- Innsbruck
- Salzburg
- Graz
- Linz

Regionale/stedelijke gegevens

#### Salzburg

- onbekend aantal locaties
- onderdeel van totaal verkeer- en vervoerbeleid
- alleen regionale/lokale overheden betrokken bij ontwikkeling en exploitatie
- onderdeel van een samenhangend netwerk van P+R voorzieningen
- aan de rand van de stad
- op grotere afstand van de stad
- nabij filegevoelige trajecten van het hoofdwegennet
- er is sprake van PPS constructies bij de ontwikkeling van P+R voorzieningen
- gratis parkeren

#### Innsbruck

- P+R-voorziening inmiddels opgeheven

#### Graz

- onbekend aantal locaties
- onderdeel van totaal verkeer- en vervoerbeleid
- alleen regionale/lokale overheden betrokken bij ontwikkeling en exploitatie
- aan de rand van de stad
- op grotere afstand van de stad
- nabij openbaar vervoerverbindingen
- realiseringstermijn is zeer verschillend
- gratis parkeren
- één nieuwe locatie is in aanbouw bij een sportstadion
- om illegaal parkeren tegen te gaan wordt gebruik gemaakt van een slagboom bij de in- en uitgang

#### Linz

- onbekend aantal locaties (minimaal 5)
- onderdeel van totaal verkeer- en vervoerbeleid
- op grotere afstand van de stad
- nabij filegevoelige trajecten van het hoofdwegennet
- communicatie met gebruikers onder een symbool
- zeer verschillende realiseringstermijn
- informatie over de P+R-voorzieningen is beschikbaar via moderne middelen
- er is sprake van road-pricing

- gratis parkeren bij alle treinstations indien gebruik gemaakt wordt van de trein en bij de locaties, Jahrmarktgelände, Stadionparkplatz, Stadtfriedhof St. Martin, Urnenfriedhof Urfahr.
- één combinatie met een sportstadion: Stadionparkplatz
- evaluatieonderzoek beschikbaar met informatie over het gebruik van de voorzieningen: Oberösterreich-ÖBB Stadt Linz 1992.

### 3.13 Singapore

#### Landelijke gegevens

##### Beleid ten aanzien van overstappunten

Beleid wat betreft overstappunten in Singapore wordt opgesteld door de overheid (Land Transportation Authority) in samenspraak met een uitvoerings-organisatie (TransitLink). Verdere informatie met betrekking tot de inhoud van dit beleid is niet bekend.

##### Literatuur ten aanzien van overstappunten

Er is geen relevante literatuur bekend. Wel is er een informatiefolder beschikbaar voor gebruikers met informatie over de werkwijze van het systeem en zaken als kosten voor de gebruiker etc.

##### In welke steden zijn overstappunten gesitueerd

In Singapore stad zijn meer dan 10 overstappunten. Interessant is dat een aantal van deze punten nabij wegen liggen waar sprake is van 'Road pricing'.

#### Regionale/stedelijke gegevens

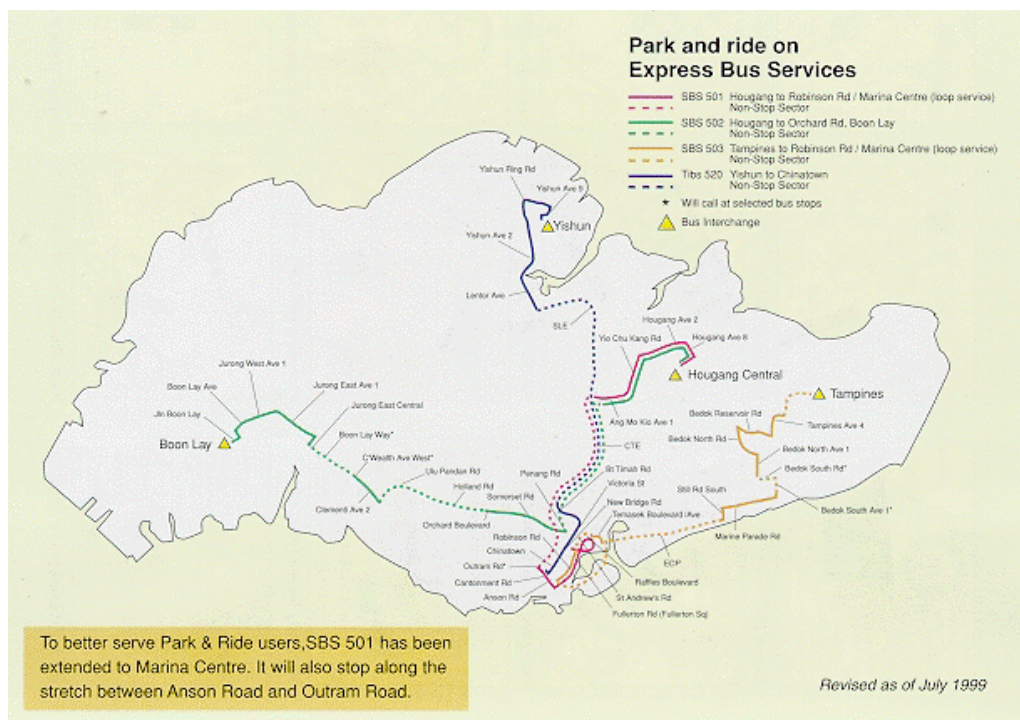
##### Singapore

- minimaal 10 locaties en voornamelijk in woongebieden
- onderdeel van totaal verkeer- en vervoerbeleid
- alleen regionale/lokale overheden betrokken bij ontwikkeling en exploitatie
- onderdeel van een samenhangend netwerk van P+R voorzieningen
- aan de rand van de stad
- op grotere afstand van de stad
- bij MRT (train) stations en overstappunten van buslijnen
- communicatie met gebruikers onder een symbool
- er is sprake van road-pricing
- dynamisch verkeersmanagement: aanduiding parkeerlocaties en aantal vrije plaatsen
- gebruik van magneetkaart als betaalmiddel in het openbaar vervoer (toekomst: microchip card)
- parkeren met korting (subsidie)
- combinaties met overige voorzieningen zijn er wel maar geen specifieke voorbeelden
- een parkeerkaart kan gekocht worden voor 1 maand (langer reserveren is niet mogelijk)
- illegaal parkeren wordt tegengegaan door samen met de parkeerkaart verplicht de openbaar vervoer kaart te kopen

- meer dan de helft van de P+R voorzieningen zijn meer dan één verdieping hoog



Figuur 3.5: Voorbeeld parkeerkaart en abonnement te Singapore



Figuur 3.6: Overzicht Park and Ride langs buslijnen te Singapore

### 3.14 Verenigde Staten

#### Landelijke gegevens

##### Beleid ten aanzien van overstappunten

Het ontstaan van Park and Ride voorzieningen is door de federale overheid geïnitieerd in de jaren 30 (Effective use of Park-and-Ride Facilities, 1995). In eerste instantie zijn de voorzieningen toen ontwikkeld door de openbaar vervoer bedrijven. In de jaren 60 zijn vervolgens veel openbaar vervoer bedrijven failliet gegaan waardoor de P+R voorzieningen leken te verdwijnen. De lokale en regionale overheden hebben toen echter ingegrepen en het beheer en management van de P+R voorzieningen en het natransport deels overgenomen. In de huidige situatie maakt P+R onderdeel uit van algeheel verkeer- en vervoerbeleid in de steden en worden nieuwe voorzieningen met behulp van subsidies ontwikkeld.

##### Literatuur ten aanzien van overstappunten

Belangrijke documenten met informatie over overstappunten of over de wijze waarop overstappunten ontwikkeld kunnen worden, wat de eisen zijn bij de ontwikkeling etc. zijn onder andere:

- Effective Use of Park and Ride Facilities, Transportation Research Board, 1995
- Transportation Management for Corridors and Activity Centers, U.S. Department of Transportation, 1986
- Implementing Effective Travel Demand Management Measures, U.S. Department of Transportation, 1993
- Suburban Parking and Policy, U.S. Department of Transportation, 1992
- Overview of Travel Demand Management Measures, U.S. Department of Transportation, 1994
- Evaluation of Intermodal Passenger Transfer Facilities, U.S. Department of Transportation, 1994
- Increasing the Productivity of the Nation's Urban Transportation Infrastructure, U.S. Department of Transportation, 1992
- Parkeren en Mobiliteit; ervaringen uit Duitsland, Luxemburg, Zwitserland en de Verenigde Staten, C.R.O.W, 1993.

##### In welke steden zijn overstappunten gesitueerd

- Ann Arbor, Michigan
- Atlanta, Georgia
- Austin, Texas
- Buffalo, New York
- Connecticut, Connecticut
- Dallas, Texas
- Dayton, Ohio

- Denver, Colorado
- Des Moines, Iowa
- Duluth, Minnesota
- Houston, Texas
- Madison, Wisconsin
- Miami, Florida
- New Jersey, New Jersey
- Philadelphia, Pennsylvania
- Phoenix, Arizona
- Rochester, Pennsylvania
- Sacramento, California
- Salem, Oregon
- Seattle, Washington
- Snohomish County
- Toledo, Ohio
- Washington D.C.
- Los Angeles, California
- Boston, Massachusetts
- Memphis, Tennessee
- San Francisco, California
- Jacksonville, Florida
- Las Colinas, Texas
- San Diego, California
- etc.

Het is zeer waarschijnlijk dat de bovenstaande lijst niet uitputtend is.

#### Regionale/stedelijke gegevens

##### Philadelphia, Pennsylvania

- onbekend aantal locaties
- alleen regionale/lokale overheden betrokken bij ontwikkeling en exploitatie
- aan de rand van de stad
- op grotere afstand van de stad
- nabij filegevoelige trajecten van het hoofdwegennet
- voornamelijk bij regionale treinstations
- de exploitatiekosten van de P+R-voorziening(en) worden volledig gedekt door de opbrengsten
- communicatie met gebruikers onder een symbool
- de realiseringstermijn van de voorzieningen is gemiddeld 2-3 jaar
- op één locatie gratis parkeren
- één combinatie met een sportstadion
- voor de duur van een maand kan een parkeerplaats worden gereserveerd door gebruikers
- één P+R-voorziening is gepland met meer dan één verdieping
- gebruikersonderzoek: RRD/CTD Stations Inventory

##### Toledo, Ohio

- onbekend aantal locaties

- alleen regionale/lokale overheden betrokken bij ontwikkeling en exploitatie
- onderdeel van een samenhangend netwerk van P+R voorzieningen
- aan de rand van de stad
- op grotere afstand van de stad
- nabij filegevoelige trajecten van het hoofdwegenet
- alle locaties zijn in het bezit van private organisaties
- communicatie met gebruikers onder een symbool
- de realiseringstermijn van de voorzieningen is gemiddeld 3-6 maanden
- via internet is informatie beschikbaar over de dienstregeling van het openbaar vervoer
- gratis parkeren
- vijf combinaties met winkelcentra

Van een groot deel van de aangeschreven steden is geen reactie op de stedelijke vragenlijst ontvangen. Beperkte informatie over deze steden is beschikbaar vanuit de literatuur. In onderstaand overzicht wordt zover mogelijk per stad aangegeven of er aan één of meer van de interessante aspecten wordt voldaan. Van geen van de steden is bekend op welke locaties de voorzieningen zijn gelegen. In de Verenigde Staten is sprake van drie mogelijke locaties van P+R-voorzieningen:

- op grotere afstand van de stad (herkomstoverstappunten op >15 km).
- aan de rand van de stad
- in de periferie van de stad.

#### Ann Arbor, Michigan

- minimaal 6 locaties met in totaal 1200 parkeerplaatsen
- vijf combinaties met overige voorzieningen

#### Atlanta, Georgia

- minimaal 33 locaties met in totaal 23000 parkeerplaatsen
- onbekend aantal combinaties met overige voorzieningen
- metro als natransport
- gegevens zijn hoogstwaarschijnlijk achterhaald gezien de organisatie van de olympische spelen

#### Austin, Texas

- minimaal 11 locaties
- onbekend aantal combinaties met overige voorzieningen

#### Buffalo, New York

- minimaal 8 locaties met in totaal 1600 parkeerplaatsen
- vijf combinaties met overige voorzieningen
- light rail als natransport

#### Connecticut, Connecticut

- minimaal 226 locaties
- onderdeel van een samenhangend netwerk van P+R voorzieningen
- onbekend aantal combinaties met overige voorzieningen

#### Dallas, Texas

- minimaal 20 locaties met in totaal 9500 parkeerplaatsen
- onbekend aantal combinaties met overige voorzieningen
- light rail als natransport is in ontwikkeling (1995)

Dayton, Ohio

- minimaal 23 locaties met in totaal 1000 parkeerplaatsen
- onderdeel van een samenhangend netwerk van P+R voorzieningen

Denver, Colorado

- minimaal 50 locaties met in totaal 10000 parkeerplaatsen
- onbekend aantal combinaties met overige voorzieningen
- light rail als natransport is in ontwikkeling (1995)

Houston, Texas

- minimaal 40 locaties met in totaal 27000 parkeerplaatsen
- onderdeel van een samenhangend netwerk van P+R voorzieningen
- informatie vooraf beschikbaar via internet (Houston Smart Commuter)
- onbekend aantal combinaties met overige voorzieningen

Jacksonville, Florida

- in ieder geval is hier sprake van openbaar vervoer per people mover

Las Colinas, Texas

- in ieder geval is hier sprake van openbaar vervoer per people mover

Los Angeles, California

- groot aantal locaties



Figuur 3.7: Overzicht Park and Ride voorzieningen in Los Angeles en omgeving

Miami, Florida

- minimaal 25 locaties met in totaal 11500 parkeerplaatsen
- onderdeel van een samenhangend netwerk van P+R voorzieningen
- onbekend aantal combinaties met overige voorzieningen
- onbekend aantal voorzieningen met meer dan één verdieping
- metro en people mover als natransport

New Jersey, New Jersey

- minimaal 166 locaties met in totaal 50000 parkeerplaatsen
- onderdeel van een samenhangend netwerk van P+R voorzieningen
- onbekend aantal combinaties met overige voorzieningen

- ook park-and-sail (!) voorzieningen aanwezig

#### Phoenix, Arizona

- minimaal 64 locaties met in totaal 2500 parkeerplaatsen
- onbekend aantal combinaties met overige voorzieningen

#### Sacramento, California

- minimaal 15 locaties met in totaal 4000 parkeerplaatsen
- onderdeel van een samenhangend netwerk van P+R voorzieningen
- onbekend aantal combinaties met overige voorzieningen
- gratis parkeren
- light rail als natransport
- informatie beschikbaar over de P+R-voorzieningen via internet (Smart Traveler)

#### San Diego, California

- minimaal 14 locaties met ca.2400 parkeerplaatsen
- light rail als natransport

#### Seattle, Washington

- minimaal 160 locaties met in totaal 23000 parkeerplaatsen
- alleen regionale/lokale overheden betrokken bij ontwikkeling en exploitatie
- onderdeel van een samenhangend netwerk van P+R voorzieningen
- volledig privaat ontwikkelde en gefinancierd
- onbekend aantal combinaties met overige voorzieningen
- metro als natransport

#### Washington, D.C. Metropolitan Area

- minimaal 280 locaties met in totaal ca. 100000 parkeerplaatsen
- onderdeel van een samenhangend netwerk van P+R voorzieningen
- onbekend aantal combinaties met overige voorzieningen
- onbekend aantal voorzieningen met meer dan één verdieping
- metro en light rail als natransport
- gemiddelde bezettingsgraad ca. 75-100%

### 3.15 Zweden

#### Landelijke gegevens

Beleid ten aanzien van overstappunten

geen informatie

Literatuur ten aanzien van overstappunten

geen informatie

In welke steden zijn overstappunten gesitueerd

- Göteborg

#### Regionale/stedelijke gegevens

##### Göteborg

- onbekend aantal locaties
- onderdeel van totaal verkeer- en vervoerbeleid
- alleen regionale/lokale overheden betrokken bij ontwikkeling en exploitatie
- onderdeel van een samenhangend netwerk van P+R voorzieningen
- op grotere afstand van de stad
- nabij filegevoelige trajecten van het hoofdwegennet
- alle locaties zijn in het bezit van private organisaties
- alle locaties zijn bedoeld voor forenzen
- in Lerum/Asper wordt het reistijdverschil tussen auto en openbaar vervoer geduid via dynamisch verkeersmanagement
- gratis parkeren

### 3.16 Zwitserland

#### Landelijke gegevens

##### Beleid ten aanzien van overstappunten

Uit het reisverslag van de studiereis naar Duitsland, Luxemburg en Zwitserland blijkt dat in Zwitserland het beleid ten aanzien van parkeren (en indirect overstappunten) het gevolg is van milieu-eisen ten aanzien van het autogebruik. Om het kilometrage en de uitstoot (in omvang) van schadelijke stoffen te verminderen wordt in Zwitserland hard gewerkt aan het bevorderen van het openbaar vervoer en dus ook aan de ontwikkeling van de overstap van eigen vervoer naar openbaar vervoer. Van het Zwitserse Ministerie is geen reactie ontvangen ten aanzien van de vragenlijst gericht op landen. Er is derhalve geen informatie beschikbaar ten aanzien van landelijke beleidsdocumenten over overstappunten.

##### Literatuur ten aanzien van overstappunten

Uit het reisverslag van 'Parkeren en Mobiliteit; ervaringen uit Duitsland, Luxemburg, Zwitserland en de Verenigde Staten (CROW 1993)' en papers van het Tweede World Parking Congres is beperkt informatie beschikbaar over overstappunten in Bern en Genève.

##### In welke steden zijn overstappunten gesitueerd

- Zürich
- Bern
- Genève

#### Regionale/stedelijke gegevens

##### Zürich

- onbekend aantal locaties
- onderdeel van totaal verkeer- en vervoerbeleid
- alleen regionale/lokale overheden betrokken bij ontwikkeling en exploitatie
- aan de rand van de stad
- nabij filegevoelige trajecten van het hoofdwegennet
- er zijn voorbeelden van volledig privaat gefinancierde P+R voorzieningen
- de realiseringstermijn van de voorzieningen is gemiddeld 5-10 jaar
- actuele informatie op het huisadres is beschikbaar over de verkeerssituatie en de dienstregeling van het openbaar vervoer

- de filevertraging op de weg wordt via dynamisch verkeersmanagement aangeduid
- er is sprake van een geavanceerd betaalsysteem met behulp van een credit card
- er wordt een P+R voorziening ontwikkeld in combinatie met een sportstadion
- er is een mogelijkheid tot het reserveren van parkeerplaatsen door bedrijven
- er worden maatregelen genomen tegen illegaal parkeren op de locaties
- er is een gebruikersonderzoek beschikbaar (niet met name genoemd)

#### Bern

- minimaal 3 locaties met in totaal ca. 1000 parkeerplaatsen
- onderdeel van integraal verkeer- en vervoerbeleid
- alleen regionale/lokale overheden betrokken bij ontwikkeling en exploitatie
- onderdeel van een samenhangend netwerk van P+R voorzieningen
- aan de rand van de stad
- op grotere afstand van de stad
- er is een orgaan opgesteld "Park +Ride Region Bern AG" die de financiering van de P+R-voorzieningen op zich neemt. Er sprake van zowel volledig private financiering als van Publiek Private Samenwerking
- er is sprake van communicatie met gebruikers onder een symbool "P+R" en in Bern heeft men de European Standard Parking Award
- de realiseringstermijn van de voorzieningen is afhankelijk van de grootte van de voorziening 1 tot 6 jaar
- via dynamisch verkeersmanagement is er in Bern een parkeerverwijssysteem opgezet inclusief de bezettingsgraden van de verschillende parkeervoorzieningen
- er is bij P+R Neufeld sprake van een geavanceerd betaalsysteem met behulp van een credit card en een magneetkaart (alleen voor abonenthouders)
- gratis openbaar vervoer (P+R Neufeld)
- er is een P+R voorziening (Guisanplatz) ontwikkeld in combinatie met een sportstadion en een tentoonstellingsruimte. P+R Neufeld is eveneens gecombineerd met een sportstadion
- er zijn gereserveerde parkeerplaatsen voor vrouwen (P+R Neufeld)
- bij P+R Guisanplatz is het voor standhouders in de tentoonstellingsruimte mogelijk om plaatsen te reserveren
- er is één P+R-voorziening (Neufeld) waar sprake is van meer dan één verdieping
- er is een gebruikersonderzoek beschikbaar (niet met name genoemd)
- er is een evaluatie-onderzoek beschikbaar met informatie met betrekking tot het gebruik en de bezetting van de voorziening P+R Neufeld: P+R Neufeld: Parkieren in Bern mit System
- er is een evaluatie-onderzoek beschikbaar met informatie over de financiële aspecten van de P+R-voorzieningen: P+R Neufeld:

Jahresschlussrechnungen en P+R Guisanplatz: Untersuchungen bei Gebührenzüderungen

- er is een evaluatie-onderzoek beschikbaar met succes- en faalfactoren van de voorzieningen: Finanzrechnung

Van Genève is geen reactie ontvangen op de stedelijke vragenlijst maar is wel informatie beschikbaar uit literatuur. Niet alle aspecten komen aan de orde in de literatuur maar de relevante zaken worden hieronder opgesomd.

#### Genève

- onbekend aantal locaties (minimaal 9)
- onderdeel van totaal verkeer- en vervoerbeleid
- op grotere afstand van de stad
- combinatie met een vliegveld



## 4. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

### 4.1 Conclusies

In bijlage 2 is een overzicht opgenomen van de verschillende steden met overstappunten. Daarin is per stad met overstappunten aangegeven van welke interessante aspecten sprake is. Dit zegt overigens nog niets over de mogelijke combinatie van meerdere interessante aspecten op één overstappunt. In sommige gevallen is echter wel bekend dat zich meerdere interessante aspecten bij één overstappunt bevinden.

Onderstaand worden enkele globale conclusies getrokken uit de verzamelde gegevens. Tevens is getracht om op basis van de verzamelde gegevens aan te geven welke steden en/of overstappunten het meest interessant zijn om nader te onderzoeken.

#### Beleid

In totaal stelt 85% van de steden waarvan de vragenlijst is geretourneerd dat het Park and Ride beleid een onderdeel is van het totale verkeer- en vervoerbeleid van de stad of regio, terwijl er in veel van die landen waarin die steden liggen geen duidelijk landelijk beleid is. Alleen voor België, Japan, Noorwegen en Singapore is duidelijk geworden dat er sprake is van landelijk beleid met betrekking tot overstappunten.

Bij een groot deel van de steden met overstappunten waarvan de vragenlijst is geretourneerd (50%), wordt gesteld dat alleen regionale- en lokaal overheden betrokken zijn bij de ontwikkeling en exploitatie van de Park and Ride voorzieningen.

Bij 10 van de 27 steden met overstappunten waarvan de vragenlijst is geretourneerd, is aangegeven dat sprake is van Publiek Private Samenwerking en bij 11 steden/overstappunten is zelfs sprake van een volledig private financiering.

In Bath en Philadelphia is volgens de reacties op de vragenlijsten sprake van een situatie waarbij de exploitatiekosten van de Park and Ride voorziening (meer dan) volledig wordt gedekt door de opbrengsten. Er zou dus sprake zijn van een winstgevende Park and Ride voorziening.

In veel gevallen wordt gecommuniceerd met gebruikers door middel van een symbool of naam. Er is echter nergens sprake van verschillende benamingen of kwaliteitseisen binnen een vastgestelde kwaliteitshiërarchie (geen verschillende merknamen voor overstappunten binnen een stad).

De realisatietermijn varieert sterk. Meestal ligt deze tussen 1 en 5 jaar, maar er zijn ook meldingen van een

realisatietermijn van 3 tot 6 maanden (Toledo, Ohio) en van 5 tot 10 jaar (Zürich).

## Innovativiteit

In veel gevallen is er een mogelijkheid om openbaar vervoer informatie over het overstappunt via de telefoon te krijgen. Voor Hamburg, München, Köln, Leeds, Kanazawa, Los Angeles is een internetsite beschikbaar.

Van een combinatie van overstappunten met road-pricing is sprake in Kobe (locatie Minotani), Singapore (diverse locaties). In de steden Linz, Leicester en Bristol zijn overstappunten aanwezig en is tevens sprake van road-pricing. In hoeverre overstappunten op specifieke locaties zijn gecombineerd met road-pricing is onbekend.

Ook een combinatie van een overstappunt met dynamisch verkeersmanagement komt beperkt voor. In de meeste gevallen is aangegeven dat het om verwijzingen naar de P+R locatie gaat. In de reactie van Singapore en Bern is aangegeven dat het ook om het aantal vrije parkeerplaatsen of de bezettingsgraad gaat. Van Keulen is bekend dat de keuzemogelijkheid (inclusief aanduiding filevorming op het wegennet en reistijd via P+R) wordt aangegeven.

In veel gevallen wordt melding gemaakt van de mogelijkheid om te betalen met een magneetcard of creditcard. In York wordt een smartcard gebruikt, waarvan niet duidelijk is of het een (contactloze) chipcard betreft. Kopenhagen en Singapore geven aan in de toekomst een chipcard in te willen voeren (termijn onbekend).

Gratis parkeren en/of openbaar vervoer komt voor in 60% van de steden. In sommige gevallen is alleen sprake van gratis parkeren bij aanschaf van een openbaar vervoerkaartje. In Brugge, Norwich, Soutport, Stoke-on-Trent en Winchester is sprake van gratis openbaar vervoer van en naar het overstappunt. In Aberdeen is gratis openbaar vervoer beschikbaar bij aanschaf van een parkeerkaart. In Hasselt (Grenslandhallen), Kortrijk (Kinopolis), Hemel Hempstead en Oxford is zowel het parkeren als het natransport per openbaar vervoer gratis.

In Canada en de VS zijn veel voorbeelden van overstappunten met bijzondere vervoerwijzen in de vorm van light-rail te vinden. In Jacksonville, Las Colinas en Miami worden peplemovers gebruikt voor natransport vanaf overstappunten. Lille beschikt over overstappunten waar het automatische onbemande metrosysteem (VAL) het natransport verzorgt. In New Jersey wordt gesproken over 'park and sail'. Of het hier daadwerkelijk om natransport per zeilboot gaat is niet duidelijk.

Combinaties van overstappunten met andere voorzieningen komen veel voor in de vorm van winkelcentra. In veel gevallen is wel aangegeven dat overstappunten gecombineerd zijn met andere voorzieningen, maar deze zijn niet nader aangeduid. In Genève is een overstappunt bij het vliegveld aanwezig.

Het reserveren van een parkeerplaats op een overstappunt is in enkele Duitse steden mogelijk. In Leeds en Zürich kunnen parkeerplaatsen worden gereserveerd voor bedrijven. In Singapore en Philadelphia kan voor 1 maand een parkeerkaart worden aangeschaft. In Singapore is dit tevens de maximale tijdsperiode.

Bijzondere maatregelen om oneigenlijk gebruik tegen te gaan zijn niet gevonden. In onder andere Hamburg, Keulen en Munchen vindt toegangs- of uitgangscntrole plaats aan de hand van het openbaar vervoerkaartje. In München wordt een boete van DM 60,- gehanteerd. In Singapore moet bij aanschaf van een parkeerkaart (abonnement) verplicht een openbaar vervoerkaart (abonnement) worden aangeschaft.

In diverse steden bevinden zich ondergrondse P+R voorzieningen als vorm van intensief grondgebruik. Het is onduidelijk in hoeverre het alleen gaat om de parkeergelegenheid of ook het openbaar vervoer. In Kobe bevinden zich twee locaties waar de P+R voorziening (parkeergelegenheid) onder het treinstation ligt.

#### Beschikbare informatie

Evaluatie onderzoeken zijn -voor zover bekend- alleen beschikbaar voor één of meer overstappunten in de steden Hamburg, München, Lille, Bath, Chester, Leeds, Kanazawa (alleen in Japans), Luxemburg, Linz, Philadelphia, Bern en Zürich.

Gebruikersonderzoeken zijn -voor zover bekend- beschikbaar voor één of meer overstappunten in de steden Berlijn, Hamburg, München, Lille, Bern en Bath.

Van de beschikbaarheid van communicatieplannen en marketingplannen is uit het onderzoek niets gebleken.

Er bestaan evaluatiedocumenten, gebruikersonderzoeken, communicatie-plannen en marketingplannen voor overstappunten in België; echter alleen voor intern gebruik bij het openbaar vervoerbedrijf De Lijn.

#### Interessante steden en overstappunten

Onderstaand is een aantal steden of overstappunten genoemd die om één of meerdere aspecten interessant kunnen zijn voor vervolgonderzoek. Onder de naam van de stad (en eventueel de locatie) zijn de betreffende aspecten weergegeven.

##### Sydney; locatie(s) onbekend

- voornamelijk bedoeld als forenzenparkeerplaatsen

##### Kortrijk; locatie Kinopolis

- gratis openbaar vervoer en gratis parkeren
- combinatie bioscoopcomplex

Toronto; locatie(s) onbekend

- de opzet, ontwikkeling en exploitatie ligt voornamelijk bij OV-bedrijven
- onbekend aantal locaties met in totaal 40.000 parkeerplaatsen
- totale bezettingsgraad P+R-voorzieningen: ca. 75%

Edmonton;locatie(s) onbekend

- de opzet, ontwikkeling en exploitatie ligt voornamelijk bij OV-bedrijven
- op grotere afstand van de stad
- light rail als natransport
- combinatie winkelcentrum

Kopenhagen; locatie(s) onbekend

- 1 locatie in ontwikkeling gefinancierd middels PPS
- implementatie van microchipcards is in ontwikkeling voor de grotere P+R terreinen
- na realisatie van 8 tot 10 pilotprojecten in de nabije toekomst (2000-2001) wordt een evaluatiestudie gedaan
- rapport visie openbaar vervoer inclusief overstappunten beschikbaar
- beleidsdocument intermodaal personenvervoer beschikbaar

Hamburg; locatie(s) onbekend

- informatie over P+R is te vinden op internet: <http://www.hamburg.de>
- evaluaties van het gebruik van de voorzieningen: Regelmäßige Zählungen der Auslastung
- gebruikersonderzoek: P+R in einem Gesamtverkehrskonzept (in bezit)

Koln; locatie(s) onbekend

- informatie over P+R is te vinden op teletext en internet
- dynamisch verkeersmanagement
- gratis parkeren
- uitgangscntrole van de voorzieningen met behulp van een kaartje (boete 5 DM per dag)

Berlijn, locatie Pankow

- bij S-Bahn station Pankow is sprake van een pilot met PPS-constructie
- dynamisch verkeersmanagement: aanduiding P+R bij S-Bahn station Pankow
- gebruikersonderzoek: Verkehrsuntersuchungen von BMW und ....

Munchen; locatie Fröffmaning

- informatie over P+R is te vinden op internet: <http://www.bayerninfo.de> en [www.mobinet.de](http://www.mobinet.de)
- dynamisch verkeersmanagement: aanduiding P+R Fröffmaning op BAB A9
- een proef met het reserveren van parkeerplaatsen bij P+R-voorzieningen wordt gestart
- uitgangscntrole van de voorzieningen met behulp van een kaartje (boete 60 DM)
- drie P+R-voorzieningen met meer dan één verdieping: Aidenbachstraße, Kieferngarten, Fröffmaning
- gebruikersonderzoek: Verkehrsaufkommen S-Bahn und P+R, MVV GmbH
- effectmeting P+R-voorziening: P+R Kontrollfelduntersuchung in Rahmen von LLAMD/Munich COMFORT, Steierwald Schönharting und Partner

Lille; locatie(s) onbekend

- het natransport is een automatisch metrosysteem: VAL
- overige informatie met betrekking tot gebruikersonderzoeken en succes en faalfactoren is beschikbaar in de volgende documenten:

Surveys in some P+R, Communauté Urbain de Lille  
Study for "Plan de Dépla Cements Urbains" , Communauté Urbain  
de Lille  
"Les Parcs Relais", CERTU

Bath; locatie(s) onbekend

- nabij filegevoelige trajecten van het hoofdwegennet
- de exploitatiekosten van de P+R-voorziening(en) worden (meer dan) volledig gedekt door de opbrengsten
- gratis parkeren
- gebruikersonderzoek: verschillende Council-documenten en rapporten
- rapportage met financiële aspecten: verschillende Council-documenten
- rapportage met succes- en faalfactoren: verschillende Council-documenten

Oxford;locaties(s) onbekend

- volledig privaat ontwikkeld en gefinancierd
- gratis parkeren en gratis openbaar vervoer

York; locatie(s) onbekend

- gebruik van smartcard

Kobe; locatie Minotani

- alle P+R-voorzieningen zijn ontwikkeld en worden beheerd door middel van PPS
- er is sprake van road-pricing bij de site Minotani
- twee P+R-voorzieningen onder treinstations: Minotani en Myohoji

Luxemburg; locatie(s) onbekend

- alleen regionale/lokale overheden betrokken bij ontwikkeling en exploitatie
- in combinatie met 'Messehalle': P+R Kirchberg
- in combinatie met concertzaal: P+R Bouillon
- in combinatie met voetbalstadion: P+R Stade
- gebruikersonderzoek: P+R in Luxemburg Stad, Universität Trier Fachbereich IV Wirtschaftswissenschaft 1990

Linz; locaties(s) onbekend

- er is sprake van road-pricing
- evaluatieonderzoek beschikbaar met informatie over het gebruik van de voorzieningen: Oberösterreich-ÖBB Stadt Linz 1992

Singapore; locatie(s) onbekend

- er is sprake van road-pricing
- dynamisch verkeersmanagement: aanduiding parkeerlocaties en aantal vrije plaatsen
- gebruik van magneetkaart als betaalmiddel in het openbaar vervoer (toekomst: microchip card)
- combinaties met overige voorzieningen zijn er wel maar geen specifieke voorbeelden

New Jersey; locatie(s) onbekend

- park and sail voorzieningen aanwezig

Goteborg (Lerum/Asper); locatie(s) onbekend

- op grotere afstand van de stad
- nabij filegevoelige trajecten van het hoofdwegennet
- alle locaties zijn in het bezit van private organisaties
- in Lerum/Asper wordt het reistijdverschil tussen auto en openbaar vervoer aangeduid via dynamisch verkeersmanagement

### Zürich

- er zijn voorbeelden van volledig privaat gefinancierde P+R voorzieningen
- de realiseringstermijn van de voorzieningen is gemiddeld 5-10 jaar
- actuele informatie op het huisadres is beschikbaar over de verkeerssituatie en de dienstregeling van het openbaar vervoer
- de filevertraging op de weg wordt via dynamisch verkeersmanagement aangeduid
- er is sprake van een geavanceerd betaalsysteem met behulp van een credit card

### Bern

- er is een orgaan opgesteld "Park +Ride Region Bern AG" die de financiering van de P+R-voorzieningen op zich neemt. Er sprake van zowel volledig private financiering als van Publiek Private Samenwerking
- er is een gebruikersonderzoek beschikbaar (niet met name genoemd)
- er is een evaluatie-onderzoek beschikbaar met informatie met betrekking tot het gebruik en de bezetting van de voorziening P+R Neufeld: P+R Neufeld: Parkieren in Bern mit System
- er is een evaluatie-onderzoek beschikbaar met informatie over de financiële aspecten van de P+R-voorzieningen: P+R Neufeld: Jahresschlussrechnungen en P+R Guisanplatz: Untersuchungen bei Gebührenzüberungen
- er is een evaluatie-onderzoek beschikbaar met succes- en faalfactoren van de voorzieningen: Finanzrechnung

### Genève; locatie vliegveld

- combinatie met een vliegveld

### Succes- en faalfactoren

In de literatuur van Canada is informatie gevonden over succes- en faalfactoren. De succesfactoren zijn de reeds bekende algemene kenmerken als goede ligging, gratis parkeren op het overstappunt etc. Voor Toronto worden lage parkeertarieven in het stadshart, onveiligheid en grote loopafstanden genoemd als faalfactoren. In Vancouver zijn slecht lokatiebeleid en onregelmatige frequentie van het natransport faalfactoren. In Ottawa is de belangrijkste faalfactor dat er in werkgebieden veel gratis parkeren is.

Voor Aachen worden het achter wege blijven van verbeteringen van het openbaar vervoer en het ontbreken van een aanduiding van het aantal vrije parkeerplaatsen via dynamische bewegwijzering als faalfactoren genoemd.

Voor de stad Lille en de stad Bern zouden nog twee rapporten beschikbaar zijn die onder andere informatie bevatten met betrekking tot succes en faalfactoren.

## Algemeen

In West-Europa bevinden zich getuige het voorgaande meer dan voldoende interessante voorbeelden van overstappunten. Niet altijd is even duidelijk van welke situatie er precies sprake is, maar er zijn voldoende steden aan te geven waar de kans groot is dat de situatie interessant en leerzaam is voor de Nederlandse situatie.

## 4.2 Aanbevelingen

Naar aanleiding van het uitgevoerde onderzoek en de conclusies in paragraaf 4.1 kunnen de volgende aanbevelingen worden geformuleerd:

1. Selecteren van welke steden de beschikbare informatie/literatuur moet worden aangevraagd. Een eerste voorselectie van interessante steden en overstappunten is weergegeven in paragraaf 4.1
2. Uitvoeren van een literatuuronderzoek naar betreffende steden/overstappunten op basis van de aan te vragen informatie. Welke rapporten beschikbaar zijn is op basis van het nu uitgevoerde onderzoek bekend.
3. Op basis van het literatuuronderzoek bezoeken van een aantal overstappunten voor een uitgebreider onderzoek ter plaatse. In het verleden is gebleken (onder andere CROW en Verkeersadviesburo Diepens en Okkema) dat in dergelijke gevallen meer relevante informatie beschikbaar komt dan uit vragenformulieren of literatuuronderzoek. In eerste instantie kan gekozen worden voor overstappunten op beperkte afstand (binnen West-Europa) omdat er een behoorlijk aantal steden of overstappunten met interessante aspecten aanwezig lijkt te zijn. Gedacht kan worden aan de volgende 11 steden:
  - Bath
  - Zurich
  - Keulen
  - Berlijn
  - München
  - Lille
  - Luxemburg
  - Linz
  - Bern
  - Genève
  - Goteborg

Bath is duidelijk de meest interessante stad, die zeker bezocht zou moeten worden. Daarnaast zouden de 7 interessante Duitstalige steden tegelijkertijd bezocht kunnen worden.

Over Lille is bij de openbaar-vervoerdeskundigen wellicht meer bekend vanwege eerdere bezoeken. Genève is met name interessant vanwege de combinatie van een overstappunt met een vliegveld. Goteborg is met name interessant vanwege dynamisch verkeersmanagement (de aanduiding van het reistijdverschil tussen auto en openbaar vervoer). Deze 3 steden vormen een tweede en iets minder interessante groep.

4. Voor een tweetal steden of overstappunten de toekomstige ontwikkelingen volgen en in een later stadium nieuwe literatuur opvragen of bezoeken. Bij een aantal steden is melding gemaakt van ontwikkelingen die gaande zijn of die op termijn gaan plaatsvinden. Interessant zijn:

- Kopenhagen
- Singapore



---

BIJLAGE 1 LIJST STEDEN WAARVAN EEN  
REACTIE IS ONTVANGEN

---



---

BIJLAGE 2 OVERZICHT INTERESSANTE  
ASPECTEN PER STAD

---



---

BIJLAGE 3 INTERESSANTE  
INTERNETADRESSEN

---