

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Postbus 161
7400 AD Deventer
T +31 (0)570 666 222
goudappel@goudappel.nl

Den Haag
Anna van Buerenplein 46
2595 DA Den Haag

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

GEM Crailo B.V.

Onderzoek Park+Bike nabij Crailo

Kansen voor de toepassing van Park+Bike nabij Crailo en de afslag van de A1

Definitief Concept

Datum
Kenmerk
Auteur

20 maart 2019
003724.20190123.N1.01
Thomas Straatemeier

Aanleiding

Het voormalige defensie terrein Crailo wordt herontwikkeld, en wordt weer een open en toegankelijk gebied. De gemeente Gooise Meren, Laren en Hilversum gaan samen een gebiedsontwikkeling realiseren waarbij woningbouw, bedrijvigheid en natuurbeleving integraal samen gaan, met volop ruimte voor nieuwe ideeën en ambities.

Vanuit de politiek is de vraag opgekomen of de gebiedsontwikkeling bij Crailo ook kansen biedt voor de realisatie van een Park+Bike in de nabijheid van de afrit 8 (Blaricum) van de A1, zodat mensen daar hun auto parkeren en van daaruit verder met de fiets naar hun werk gaan in de omgeving of kunnen recreëren op de Gooise Heide. Vanuit Crailo loopt de Nieuwe Crailoseweg (ook wel: Gebed zonder End) een directe fietsroute richting de Gooise Heide en door naar het Mediapark in Hilversum. Het Mediapark heeft al langere tijd te kampen met bereikbaarheidsproblemen. Om vanaf de A1 bij het Mediapark te komen, moet het autoverkeer een groot stuk door de bebouwde kom van Hilversum heen rijden. Het verkeer loopt hier vaak vast en de bereikbaarheid van het Mediapark wordt als problematisch ervaren, ook staat de leefbaarheid hier onder druk. Mogelijk kan een Park+Bike bij de A1 automobilisten een aantrekkelijk alternatief bieden.

GEM Crailo B.V. heeft Goudappel Coffeng BV gevraagd een verkenning te doen. We onderzoeken wat de kansen, mogelijkheden en voorwaarden zijn, wat de beste plek is voor de realisatie van een Park + Bike nabij de afrit van de A1, wat de belemmeringen zijn en welke ruimte hiervoor globaal nodig is. Deze notitie beschrijft de uitkomsten hiervan.

1 Inventarisatie

Wat is Park+Bike

Park+Bike is een relatief jonge ontwikkeling in de ketenmobiliteit. In veel steden zijn de concepten Park+Ride en Park+Walk al wel bekend. Automobilisten die op deze parkeer-voorzieningen parkeren, vaak tegen gereduceerd tarief, vervolgen hun reis met het openbaar vervoer of lopend.

Het concept Park+Bike sluit hierop aan. De automobilist parkeert de auto op deze voorziening, en vervolgt de reis per (e-)fiets of (e-)scooter. Dit kan een eigen fiets zijn, maar ook een leenfiets (zoals bij concept OV-fiets). Park+Bike is kleinschalig op te zetten. Er is minder volume nodig om bijvoorbeeld, zoals bij P+R, het openbaar vervoer rendabel te maken en de voorzieningen zijn relatief kleinschalig. Eigenlijk bestaat Park+Bike informeel al; automobilisten die net buiten het gereguleerde gebied parkeren en een vouwfiets uit de kofferbak halen.

Ten opzichte van een P+R biedt Park+Bike de volgende voordelen:

- de fiets komt direct op de plaats van bestemming;
- geen dienstregeling van het openbaar vervoer en daarmee geen wachttijd;
- flexibiliteit; er kunnen bijvoorbeeld meerdere bestemmingen worden bezocht.

Een nadeel van Park+Bike zijn de weersomstandigheden in Nederland, althans de perceptie daarvan zeker bij automobilisten. Zo regent het gemiddeld minder dan 7% van de tijd. Een ander nadeel kan zijn dat het meenemen van veel spullen met de fiets lastiger is dan met de auto of het openbaar vervoer. Juist voor automobilisten zijn deze comfort-aspecten vaak belangrijk, waardoor zij minder snel dan OV-reizigers geneigd zijn de overstap te maken naar de fiets. De aantrekkelijkheid van het Park+Bike-concept is daarom erg belangrijk wil men de overstap maken. Dit hangt zowel af van pull-factoren (aantrekkelijkheid P+B-concept) als push-factoren (slechte bereikbaarheid met de auto van bestemming of hoge parkeerkosten).

Voor wie is Park+Bike

Park+Bike kan een rol vervullen voor elke automobilist. Redenen om niet de gehele reis met de auto af te leggen, maar het laatste deel bijvoorbeeld met de fiets, zijn:

- congestie; de reis met een ander vervoermiddel gaat in elk geval gevoelsmatig sneller (ook de overstap moet soepel verlopen);

- gebruikskosten; het parkeren bij de bestemming is duurder dan de kosten voor het gebruik van Park+Bike;
- parkeergelegenheid; het is onzeker of en waar een vrije parkeerplaats te vinden is in de buurt van de bestemming.

Uit verschillende onderzoeken¹ is af te leiden dat de fietsafstand ongeveer 2,5 kilometer (5 à 10 minuten) mag zijn om aantrekkelijk te zijn voor de autogebruiker. Die afstand kan groter zijn naarmate de congestie, de hoge parkeerkosten en/of de parkeerproblemen zwaarder wegen voor de automobilist. Ook bij gebruik van een e-fiets of (e-)scooter is deze afstand langer. Dit betekent dat Park+Bike-locaties niet te ver van bestemmingslocaties moeten liggen, maar uiteraard voor het punt waarop congestie optreedt. Voordeel van Park+Bike ten opzichte van openbaar vervoer is dat met de fiets makkelijker meerder bestemmingen zijn aan te doen en men veel flexibeler is in aankomst- en vertrektijdstip is.

Voorbeelden uit Nederland

Het concept Park+Bike is al toegepast op verscheidene plekken in Nederland. Hierna bespreken we een aantal voorbeelden die ook toepasbaar kunnen zijn op de locatie nabij Crailo en de afslag van de A1.

Groningen Bereikbaar

Er zijn de komende jaren veel projecten met betrekking tot de infrastructuur in en rondom Groningen. Voorbeelden hiervan zijn de aanpak Ring-Zuid en Ring-West, Oosterhamrikzone en Groningen Spoorzone. Groningen Bereikbaar zet zich in om de stad bereikbaar te houden, en promoot het gebruik van een Park+Bike.



*Figuur 1.1: Een Park+Bike-locatie rondom Groningen
bron: Groningen Bereikbaar*

Tijdens de werkzaamheden aan de weg en het spoor in en om Groningen is gratis parkeren op een P+R en het laatste stuk fietsen voor veel mensen

¹ Fietzersbond, Fietsen in cijfers, 2011.
CROW, Handboek natransportmogelijkheden voor overstappunten, publicatie 276, 2009.
S. Krygsman, Activity and Travel Choice(s) in Multimodal Public Transport Systems, proefschrift Universiteit Utrecht, 2004.

sneller dan de autospits trotseren. De overdekte fietsenstallingen zijn beschikbaar op vijf P+R-locaties rondom de stad (Haren, Hoogkerk, Karding, Meerstad en Reitdiep), waar ook van de auto op het openbaar vervoer overgestapt kan worden. Een fietsparkeerstalling kost € 90,- per plek per jaar. De actie is onder andere bedoeld voor werkgevers om hun werknemers te stimuleren om het laatste deel van de reis de fiets naar werk te pakken. Voor werknemers is de belangrijkste reden, dat ze sneller op hun werk komen. Voor werkgevers kunnen er verschillende redenen zijn om mee te doen. Het verbeteren van de gezondheid van hun werknemers, het besparen op de reiskostenvergoeding of het leveren van een bijdrage aan het beter bereikbaar maken van hun werklocatie. De overheid stopt ook subsidie in deze slim reizen- trajecten wat het aantrekkelijker maakt voor bedrijven om mee te doen.

Leeuwarden: Werk Slim, Reis Slim

Werk Slim, Reis Slim (WSRS) is een initiatief om forenzen te stimuleren slimmer te werken en te reizen in en rondom Leeuwarden, om zodoende de overlast en drukte tijdens de spits te minimaliseren. Zeker gezien er de laatste decennia een veertigtal infrastructurele en mobiliteitsprojecten hebben plaatsgevonden, onder de naam Leeuwarden Vrij-Baan, was dit alternatief kansrijk. De gezamenlijke doelstelling was om 1.000 dagelijkse spitsmijdingen te realiseren. Dat komt neer op jaarlijks 5 miljoen minder autokilometers en 1.000 ton minder CO₂-uitstoot. Deze doelstelling is ruim gehaald. Op de locatie kan gebruik worden gemaakt van deelfietsen. Net als in Groningen draagt de overheid financieel bij aan de diverse projecten of dat ook geldt voor de exploitatie van de Park+Bike is niet bekend.



Figuur 1.2: Park+Bike-locatie Goutum, waar 47 fietskluizen staan

De Park+Bike is gerealiseerd op vijf plekken (Goutum, Wiarda, Hemriksein, Kalverdijkje en WTC) aan de rand van Leeuwarden, en is een succes. De parkeerplaatsen bij de Park+Bike worden ook gebruikt als carpoolplek en soms is er ook een halte voor de bus. Al 65 bedrijven hebben zich bij het initiatief aangesloten met in totaal ruim 20.000 werk-nemers. Ten minste 40 spitsmijdingen (20 in de ochtendspits en 20 in de avondspits) komen op het conto van de Park+Bike-locaties, spitsmijdingen door mensen die niet zijn aangesloten bij de bedrijven die meedoen zijn hier niet in meegenomen. In vergelijking met mobiliteitsmaatregelen bij werkgevers, zoals aanpassingen in de reiskosten-vergoeding ten gunste van fiets en OV (350 spitsmijdingen) of voorzieningen gericht op anders reizen (430 spitsmijdingen), zoals stimuleren van thuiswerken, minder parkeerplekken op het werk, pool met e-bike-fietsen of fietstimuleringsregelingen is Park+Bike wel minder effectief waar het gaat om spitsmijdingen. Combineren van Park+Bike met werkgeversmaatregelen bij bedrijven die gebruik van de fiets stimuleren vergroot de kansrijkheid van Park+Bike sterk.

Amsterdam Olympisch Stadion: Parkeerplaatsje Met

Bij het Olympisch Stadion in Amsterdam is reeds een Park+Bike concept uitgerold. Dit is in de markt gezet onder de naam 'Parkeerplaatsje Met'.



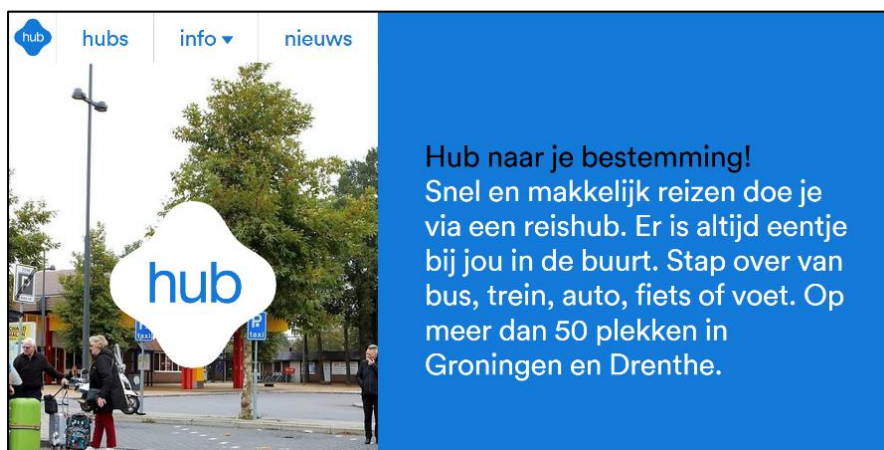
Figuur 1.3: Park+Bike bij het Olympisch Stadion te Amsterdam

De Park+Bike werkt volledig via een app. In deze app maakt de gebruiker een reservering voor het gebruik van een fiets. Het reserveren van de fiets kan alleen indien ook de parkeerkosten via de app worden betaald. Na het parkeren van de auto staat de fiets klaar bij de uitgang van de garage. Het slot kan geopend worden door de QR-code op de bagagedrager te scannen, om vervolgens het slot te openen via de app. Bij terugkomst in de garage sluit de gebruiker het slot en wordt de reservering beëindigd. Daarna kan je via de app de kosten voor het parkeren en het gebruik van de fiets betalen. Op vertoon van het betalingsbewijs ontvangt men vervolgens de uitrijkaart. De kosten voor deze service tot 4 uur zijn € 10,-. Tussen de 4 en 12 uur is het € 20,-. Dit zijn de kosten voor zowel het parkeren van de auto én het gebruik van de fiets. Ter vergelijking: 1 uur parkeren in de Amsterdamse binnenstad kost per april 2019 € 7,50 per uur.

OV-bureau Groningen-Drenthe: HUB naar je bestemming

Een voorbeeld van multimodale mobiliteit buiten de steden is te vinden in de provincies Groningen en Drenthe. Het OV-bureau Groningen-Drenthe realiseert hier HUB's. Op deze HUB komen modaliteiten, zoals bus, auto, trein, taxi, fiets of voet, samen. De nadruk bij deze HUB's ligt op gemak en beleving. Het is de ideale plek om verschillende voorzieningen samen te voegen en te koppelen.

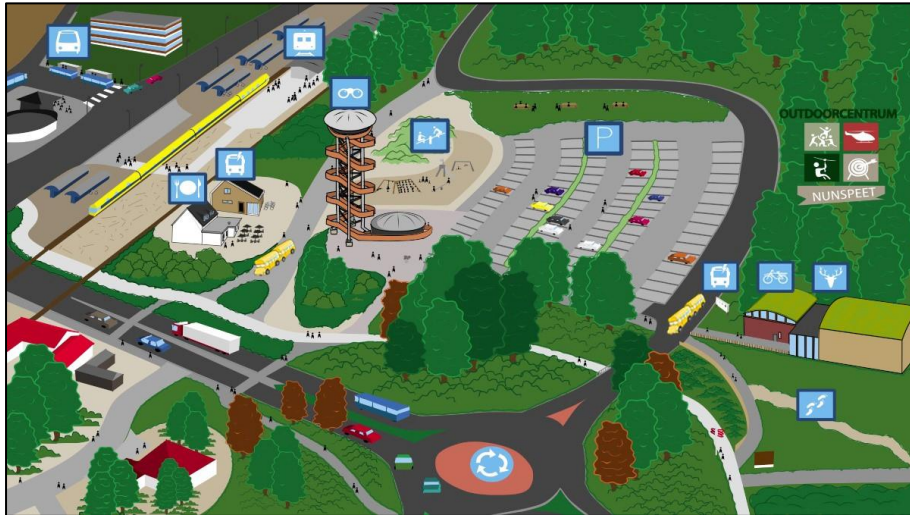
Deze HUB's zijn in Groningen en Drenthe gerealiseerd aangezien er steeds meer voorzieningen verdwijnen uit het landelijk gebied. Hierdoor moet men verder reizen om bij een voorziening te komen. Nu is dit minder van toepassing in het westen van het land, maar een bundeling van modaliteiten en voorzieningen, wat als het ware een overstappunt is, is hier net zo kansrijk. En een HUB maakt overstappen prettiger (Reisviahub.nl).



Figuur 1.4: Multimodale overstappunten. Bron: OV-bureau Groningen-Drenthe

Veluwetransferium

De provincie Gelderland wil de recreatieve mogelijkheden voor bezoekers van de Veluwe vergroten en verbeteren, en tegelijkertijd de negatieve effecten van het recreatief gebruik zo veel mogelijk beperken. Hiervoor zijn samen met een aantal partners de Veluwetransferia ontwikkeld. Dit zijn locaties waar meerdere faciliteiten en voorzieningen te vinden zijn, zoals parkeergelegenheid, horecagelegenheid, fietsverhuur, bezoekerscentrum en natuurbelevingsactiviteiten.



Figuur 1.5: Veluwetransferium Nunspeet

Het transferium naast het treinstation van Nunspeet en vlak bij de A28 is een voorbeeld waar deze voorzieningen en faciliteiten zijn gerealiseerd. Parkeren is er gratis, en er is een fietsverhuur aanwezig, hier zijn diverse soorten fietsen te huren (stadsfiets, e-bike, mountainbike).

Conclusies Nederlandse voorbeelden

Als we de verschillende concepten in Nederland langslopen dan valt een aantal zaken op:

- Vaak is er sprake van een combinatie van de mogelijkheid om eigen fietsen in een box te stallen of een fiets te huren van de exploitant.
- Het gaat vaak om relatief kleine locaties (20 tot 40 fietsboxen), met een beperkt aantal parkeerplekken.
- Alle voorbeelden bestaan uit meer dan een Park+Bike-locatie, vaak onder één paraplu c.q. marketingconcept. Dat vergroot de bekendheid onder gebruikers en verbetert de exploitatie.
- Meeste concepten richten zich op woon-werkverkeer als primaire doelgroep, vaak als antwoord op congestie of werkzaamheden op de weg. Voordeel van deze doelgroep is dat het een continu gebruik van de voorziening garandeert, naast woon-werk-verkeer richten Park+Bike zich op bezoekers van binnensteden en recreanten.
- Vaak bieden de locaties meerdere mogelijkheden, naast Park+Bike ook overstap op openbaar vervoer of de mogelijkheid om te carpoolen. Soms zijn er ook andere voorzieningen aan gekoppeld.
- Vaak wordt er vanuit de overheid via stimuleringsprogramma's ook bijgedragen aan de exploitatie van Park+Bike zeker in de beginfase.

2 Doelgroepen Park+Bike Crailo

Park+Ride is al op veel plekken in Nederland toegepast. Het concept Park+Bike is daar-entegen nog niet zo bekend, terwijl de overstap van OV naar fiets al wel vaak wordt toegepast (zie het concept van de OV-fiets). Het is daarom van belang om eerst te inventariseren wie voor een Park+Bike bij Crailo de doelgroepen zijn.

Werknemers (in het bijzonder van het Mediapark)

Een Park+Bike kan interessant zijn voor mensen die werken in de omgeving van Crailo, in het bijzonder de werknemers van het Mediapark te Hilversum. Dagelijks komen en gaan hier 6.000 werknemers naar toe (Mediapark.nl). In de toekomst groeit dit naar 9.000 per dag. Werknemers uit de omgeving Amsterdam, Almere, Naarden en in mindere mate Huizen komen vanuit het noorden, en komen zodoende langs de afrit bij Crailo. Uit cijfers voor de hele gemeente Hilversum weten we dat ongeveer een derde van het inkomende autoverkeer uit de hiervoor genoemde richtingen komt, maar of dit ook geldt voor het Mediapark vergt nader onderzoek. Ook weten we niet met welk vervoermiddel mensen nu naar hun werk komen. Voor mensen die in Laren en Bussum werken zou de Park+Bike ook een optie kunnen zijn, maar de bereikbaarheid met de auto van de centra van Bussum en Laren is minder problematisch (zie ook hoofdstuk 3). De Park+Bike is met name interessant voor woon-werkverkeer met de auto, om verschillende redenen:

- Het woon-werkverkeer vindt doorgaans plaats in de spits, de momenten waarop de bereikbaarheid van het Mediapark onder druk staat. Wanneer het woon-werkverkeer via een Park+Bike reist in plaats van alleen met de auto levert dat een directe bijdrage aan de stedelijke bereikbaarheid, aangezien zij meestal op de momenten reizen dat deze bereikbaarheid onder druk staat.
- Woon-werkers kunnen de exploitant een gebruiks zekerheid bieden vanwege het dagelijks terugkerende reispatroon, waarbij zij bijvoorbeeld door de afname van een abonnement zorgen voor basisinkomsten.
- Woon-werkers zijn een, via de werkgevers, benaderbare doelgroep; veel andere doelgroepen zijn veelal alleen individueel te benaderen.

Voor werknemers van het Mediapark en andere bedrijven die al met het openbaar vervoer komen is een Park+Bike minder interessant. Eenmaal in de bus of trein is de verwachting dat men niet gaat overstappen op de fiets. Zeker niet aangezien NS-station Hilversum Mediapark een rechtstreekse treinverbinding heeft met Amsterdam CS, Almere, Amersfoort, Utrecht CS, Hoofddorp en Schiphol Airport.

Nieuwe bedrijven in het gebied zijn de meest kansrijke doelgroep. De verhuizing naar een nieuwe locatie vormt voor hun werknemers een natuurlijk moment om hun woon-werkverkeer te heroverwegen. Dit biedt de grootste kans om een gedragsverandering ten behoeve van de Park+Bike te realiseren. Ervaring leert dat het wel belangrijk is om de verhuisde werknemers direct in week 1 met het concept kennis te laten maken eventueel tegen promotietarieven. Ook dient het aanbod van deelfietsen in de begin-maanden zodanig te zijn dat de kans dat mensen 'misgrijpen' beperkt is. Wanneer mensen in de beginfase één of twee keer misgrijpen, vervallen ze terug in hun oude mobiliteitsgedrag,

Werkgever

Ook vanuit het perspectief van de werkgever is een Park+Bike kansrijk. Park+Bike is voor de werkgever parkeeraanbod op afstand van de werklocatie. Dit betekent dat de werkgever kosten kan besparen doordat hij minder parkeerplaatsen hoeft te realiseren of te huren op de werklocatie. Wanneer een werkgever de werknemer een parkeerplaats op afstand aanbiedt, telt dit echter als loon in natura (werkkostenregeling), terwijl het parkeren bij het bedrijf niet is belast. Wanneer werknemers het laatste stukje fietsen, leidt dat tot meer vitale werknemers, hetgeen effect heeft op het ziekteverzuim. Onderzoek heeft aangetoond dat vitale werknemers tot 50% minder ziek zijn. Bij niet-sportieve werknemers die per dag een half uur minder fietsen daalt het ziekteverzuim met 10%². En hoewel het congestie-argument vooral voor de werknemer van belang is, speelt het zeker ook voor de werkgever een rol: komt een werknemer fit aan op het werk, gaat de reis de werknemer niet te veel tegen staan, kan een werknemer 'op tijd' komen en hoe betrouwbaar is zijn reistijd te voorspellen?

Het aantal autokilometers terugdringen, en daarmee de CO₂-uitstoot, kan vanuit duurzaamheidsperspectief (maatschappelijk verantwoord ondernemen) een voordeel bieden voor de werkgever. Vanuit het perspectief van maatschappelijk verantwoord ondernemen kan het stimuleren van Park+Bike ook een reden zijn als werknemers bijvoorbeeld in de omgeving van het bedrijf gratis parkeren, maar daarbij overlast veroorzaken voor bewoners (imago). Vorenstaande aspecten benadrukken dat het belangrijk is om bij de realisatie van een Park+Bike nabij Crailo om tafel te gaan en afspraken te maken met bedrijven op het Mediapark en wellicht andere bedrijven in Hilversum. Tevens kan het interessant zijn voor de te vestigen bedrijven op de ontwikkellocatie Crailo.

² Bron: TNO, Regelmatig fietsen naar het werk leidt tot lager ziekteverzuim, 2009.

Recreanten en bezoekers

De andere doelgroep voor wie een Park+Bike interessant is, zijn recreanten. De ontwikkellocatie Crailo ligt vlak bij het Goois Natuurreservaat en de Wester- en Bussumerheide. Door middel van het ecoduct Laarderhoogt over de A1 is het tevens verbonden met de Blaricumerheide aan de oostzijde van de A1. Voor recreanten die het gebied gaan bezoeken, zelf geen fiets willen of kunnen meenemen met de auto maar toch willen fietsen, kan een Park+Bike uitkomst bieden. Voor deze doelgroep zijn echter wel een paar aandachtspunten:

- Seizoensgebonden: de recreatie per fiets door de natuur is weersafhankelijk en daar-mee relatief seizoengebonden. De meeste recreatie zal daarom plaatsvinden in het hoogseizoen, oftewel in het voorjaar en de zomermaanden.
- Aangezien de doelgroep recreatie welke potentieel gebruik zal maken van deze Park+Bike seizoengebonden is, is er geen gebruikszekerheid voor de exploitant. Wellicht is het eerder haalbaar om voor deze doelgroep een fietsverhuur bij een restaurant of café te situeren in het hoogseizoen.
- Gebruiksgemak is een belangrijke voorwaarde. Voor een recreant die naar de Park+Bike gaat om daar een fiets te lenen/huren om door de natuur te fietsen, moet het systeem wel gemakkelijk en gebruiksvriendelijk zijn. Ten eerste is het een vereiste dat via een app of website inzichtelijk is hoeveel fietsen er beschikbaar zijn. Ten tweede zou diezelfde app of website het mogelijk moeten maken om het gewenste aantal fietsen te huren. Zo kan de gebruiker ter plaatste nooit voor een lege fietskluis komen te staan. Door ook de betaling via de app te regelen wordt het gebruiksgemak nog verder vergroot.
- Het onder de aandacht brengen van de Park+Bike bij deze doelgroep is ook een aandachtspunt, aangezien de groep veel diverser van aard is. Aansluiting bij al bekende concepten (OV-fiets) kan het makkelijker maken om deze groep te benaderen.

Naast recreanten die komen voor het natuurschoon kan de Park+Bike voor de bezoekers van het Mediapark ook een interessante optie zijn. Gemiddeld heeft het Mediapark 1.000 bezoekers per dag, maar dit fluctueert sterk afhankelijk van activiteiten en uitzendingen. De Park+Bike moet dan wel financieel aantrekkelijker zijn dan het betaald parkeren voor bezoekers op het Mediapark.

Bewoners Crailo

Op de ontwikkellocatie in Crailo, direct aan de A1, worden circa 500 woningen gerealiseerd. Het ligt niet in de lijn der verwachting dat de toekomstige bewoners van deze locatie veel gebruik maken van een Park+Bike, aangezien de meeste mensen zelf een fiets hebben. Wel kan de Park+Bike voor incidenteel gebruik interessant zijn voor bewoners. Bijvoorbeeld bij de komst van familie of vrienden. Zij kunnen dan bij een fietstocht door de natuur een fiets lenen bij de Park+Bike. Het aantal gebruikers hiervan moet echter niet worden overschat. Ook biedt het de kans om bewoners kennis te laten maken met een e-fiets als ze deze zelf nog niet hebben.

3 Kenmerken van de routes en de locatie

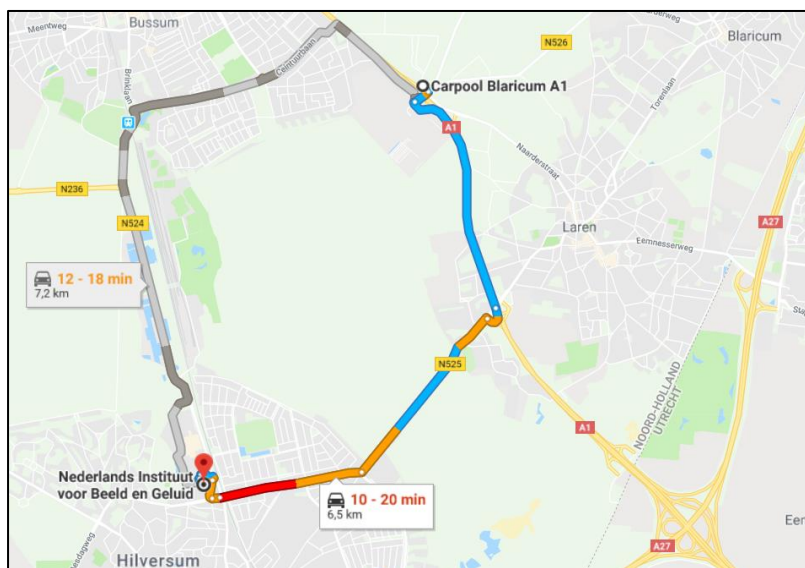
Reisafstand en reistijd per modaliteit

Ten eerste is gekeken naar de huidige reistijd per auto, vanaf de carpool bij afslag 8 te Crailo tot aan het Nederlands Instituut voor Beeld en Geluid op het Mediapark te Hilversum (figuur 3.1). We zoomen eerst in op het Mediapark, omdat werknemers van het Mediapark de belangrijke doelgroep zijn voor de Park+Bike. Vervolgens zoomen we ook in op andere locaties in de omgeving.



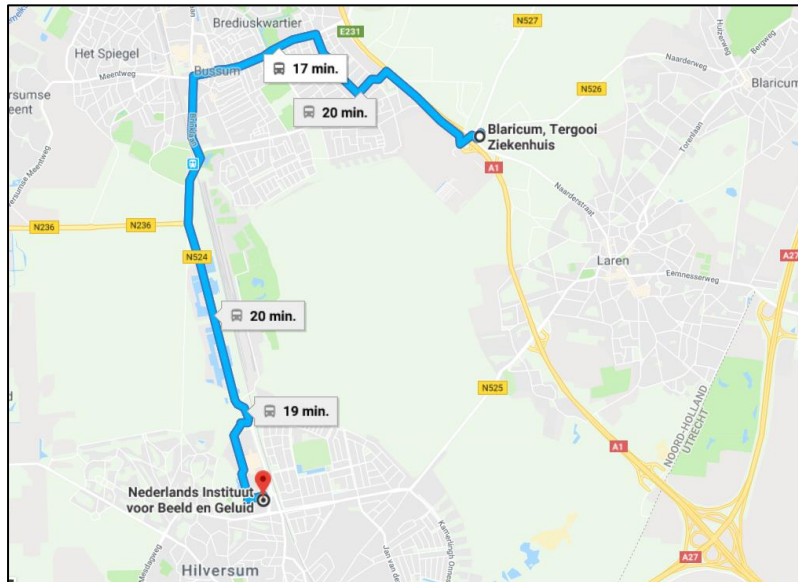
Figuur 3.1: Huidige situatie rondom Crailo en de A1, met in groen de mogelijke fietsroute (Gebed zonder End) richting het Mediapark

Om deze reistijd te berekenen is gekeken naar een gemiddelde werkdag (buiten de zomermaanden) om 08.00 uur, aangezien dit midden in de ochtendspits is. Hiervoor is gebruikt gemaakt van Google Maps. Google berekent de verwachte reistijd op basis van historische data over werkelijk gereden reistijden op dat traject in de ochtendspits. Uit de figuur blijkt dat de reis bij de kortste route tussen de 10 à 20 minuten in beslag neemt, de ruime marge geeft aan dat uit de historische data blijkt dat de reistijd erg kan variëren, de ene keer staat het helemaal vast de andere keer doet men er maar iets langer over dan buiten de spits. Vooral op het stuk bij de afslag van de A1 richting de N525 en verderop in Hilversum (Johannes Geradtsweg) is sprake van langzaam verkeer en oponthoud.



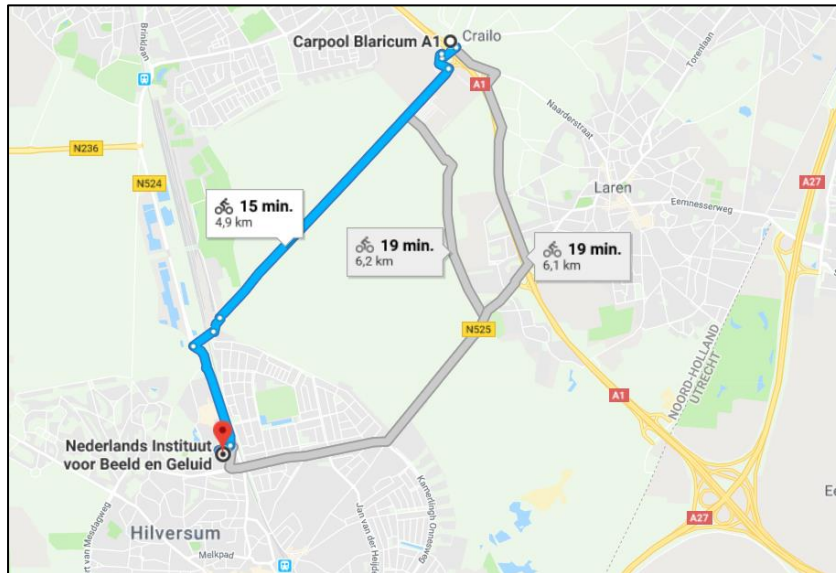
Figuur 3.2: Reistijd per auto (op een werkdag om 08.00 uur), bron: Google Maps

De rit met het openbaar vervoer vanaf de HOV-halte tegenover de carpoolplaats duurt tussen de 17 à 20 minuten, afhankelijk van de gekozen bus. Wachtijd zit hier echter niet bij inbegrepen. Zo vertrekt buslijn 107 naar het Mediapark via Bussum (figuur 3.3) elk half uur. Echter het ligt niet in de lijn der verwachting dat reizigers die in Huizen instappen in lijn 107, uitstappen bij Crailo om vanaf daar het laatste deel van de reis per fiets af te leggen, aangezien lijn 107 doorrijdt naar het Mediapark. Voor reizigers die bij Crailo moeten overstappen kan het wel een alternatief zijn, bijvoorbeeld als de wachtijd lang is, maar gezien de hoge frequentie van de bussen is dit niet heel waarschijnlijk.



Figuur 3.3: Reistijd met het OV, bron: Google Maps

De afstand van de carpoolplaats aan de A1 bij Crailo tot aan het Nederlands Instituut voor Beeld en Geluid op het Mediapark te Hilversum bedraagt ± 5 kilometer. Dit betekent ongeveer 15 minuten fietsen (figuur 3.4). Het begin van het Mediapark wordt al met ongeveer twaalf minuten fietsen bereikt en met een e-fiets zal dit nog 2 tot 3 minuten sneller zijn. Indien de Park+Bike aan de zuidkant van de A1 ligt zal de reistijd met de fiets nog 1 tot 2 minuten korter zijn. De reistijd met de fiets zit daarmee, afhankelijk waar men moet zijn op het Mediapark, op de rand van wat men acceptabel vindt. Echter, is dit ook afhankelijk van de mate van congestie, de beschikbaarheid en kosten van parkeren en de kwaliteit van de fietsroute. We weten dat mensen bereid zijn om verder te fietsen bij een aantrekkelijke route. Aan de andere kant is de tijd die het kost om vanuit de auto op de fiets te stappen niet meegenomen, dat kost toch ook gauw 2 tot 3 minuten.



Figuur 3.4: Reistijd per fiets, bron: Google Maps

Naast het instituut voor beeld en geluid zijn de reistijden ook bepaald voor een aantal andere locaties, waarbij steeds is gekeken naar de gemiddelde ochtendspits en zaterdag-middag (14.00 uur). Met kleurtjes is aangegeven voor welke autorelaties de fiets of de e-fiets mogelijk een alternatief kan zijn. Bij groen is de fiets (of e-fiets) erg interessant als alternatief bij geel zijn de reistijden ongeveer gelijk. Mensen zullen dan alleen om de reistijd niet snel overstappen, maar als andere aspecten mee gaan wegen (parkeer-kosten, mobiliteitsmanagement) dan kan het interessant worden. Bij rood is Park+Bike geen echt alternatief.

Vervoerwijze	Mediapark Noord (AVRO-TROS)	Mediapark Zuid (Beeld en Geluid)	Hilversum Centrum (Kerkbrink)	Bussum Centrum (gemeentehuis)	Laren Centrum (De Brink)
auto ochtendspits	12-22 min.	10-20 min.	12-24 min.	6-14 min.	4-6 min.
auto zaterdagmiddag	10-16 min.	9-14 min.	10-18 min.	7-9 min.	5-7 min.
fiets (20 km/h)	13 min.	15 min.	21 min.	11 min.	7 min.
e-bike (25 km/h)	11 min.	12 min.	17 min.	9 min.	6 min.

Tabel 3.1: Reistijden vanaf carpool Crailo naar diverse locaties

Groen = autoritten waarvoor Park+Bike qua reistijd sneller is

Geel = autoritten waarvoor Park+Bike qua reistijd vergelijkbaar is

Rood = autoritten waarmee Park+Bike niet kan concurreren qua reistijd.

De meeste kansen liggen op relaties met het Mediapark. In de ochtendspits zou Park+Bike qua reistijd zelfs nog een alternatief kunnen zijn richting het centrum van Hilversum en ook het centrum van Bussum, in de weekenden niet. Het inzetten op een Park+Bike met e-bikes is aan te bevelen om het aantrekkelijker te maken.

Het Gebed zonder End

Op het Gebed zonder End de directe fietsroute naar het Mediapark zijn nauwelijks obstakels. Het is een aantrekkelijke fietsroute die in zijn geheel door de natuur loopt. Het grootste gedeelte is een lange rechte weg over de heide (Gebed zonder End). Dit fietspad is onverhard, maar ligt wel op een stevige ondergrond. Alleen bij veel regenval kan het mogelijk wat



minder goed berijdbaar zijn. Indien er een Park+Bike ter hoogte van Crailo gerealiseerd wordt en succesvol is dan zou de kwaliteit van het fietspad verbeterd kunnen worden door er een schelpenpad van te maken. Voor een fietspad in twee richtingen voldoet het pad niet aan de ontwerp-richtlijnen van de CROW, daarvoor zou een breedte van 3 meter nodig zijn, maar

met de fietsintensiteiten die er nu zijn en de eventuele groei als gevolg van de Park+Bike kan prima met de huidige breedte worden volstaan.

Locatiekeuze

Voor een Park+Bike bij Crailo aan de A1 zijn twee mogelijke locaties in beeld. Dit is enerzijds aan de noordzijde van de A1, bij de carpoolplek. Voordeel van deze locatie is dat je hier snel kan beginnen, aangezien er al parkeerplekken zijn voor auto's. Vraag is wel of er nog genoeg vrije parkeerplekken zijn voor gebruikers van de Park+Bike, beeld op basis van twee keer observeren is dat de carpoolplek redelijk vol staat. Tevens is er een koppeling met het openbaar vervoer, gezien het busstation aan de overzijde van de weg bij het Tergooi-Blaricum ziekenhuis. Het nadeel van deze locatie is wel dat fietsers richting de heide en het Mediapark twee drukke kruispunten (op- en afrit A1) moeten oversteken. Eén van deze kruispunten is met een verkeerslicht geregeld, maar aan de zuidzijde zijn geen verkeerslichten, hebben de fietsers geen voorrang bij het oversteken en is de oversteek ook niet heel veilig ingericht. Anderzijds is er een realisatie van een Park+Bike mogelijk aan de zuidkant van de A1, op de ontwikkellocatie. Het pluspunt van deze locatie is dat je als fietser direct toegang hebt tot de aantrekkelijke fietsroute en je niet eerst twee kruispunten hoeft over te steken. Daarnaast is deze locatie daarnaast logischer voor het autoverkeer wat vanuit het noorden komt en richting het Mediapark moet, aangezien die al aan die zijde van de snelweg afkomen. Verkeer uit het zuiden neemt namelijk afslag 9 (Laren/Hilversum), als snelste route richting het Mediapark, en komt zodoende niet langs de Park+Bike.

Hier zullen nog wel parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden. Mogelijk is het denkbaar deze te combineren met het bewoners- en bezoekersparkeren dat deel uitmaakt van de gebiedsontwikkeling. Het ruimtebeslag voor de realisatie van een Park+Bike is goed te overzien. Andere Park+Bike-locaties nemen ongeveer 20 bij 20 meter in exclusief de parkeerplaatsen voor de auto. Op een locatie van die grootte kunnen tussen de 40 à 50 fietskluizen gesitueerd worden. Het aantal parkeerplekken zal minimaal overeen moeten komen met het aantal fietskluizen, er kunnen immers meerdere gebruikers in één auto zitten. Ruimtebeslag van 50 parkeerplaatsen inclusief in- en uitrijden is ongeveer 1.500-2.000 m². Het advies is om kleinschalig te beginnen, en dan eventueel uit te breiden, indien de vraag groter is dan het aanbod.

4 Conclusies en aanbevelingen

Crailo wordt herontwikkeld, en wordt weer een open en toegankelijk gebied. De gemeenten Gooise Meren, Laren en Hilversum gaan samen een gebiedsontwikkeling realiseren waarbij woningbouw, bedrijvigheid en natuurbeleving integraal samengaan, met volop ruimte voor ideeën en ambities. Aangezien Crailo gelegen is aan de A1, en via een aantrekkelijk fietsroute de Gooise Heide en het Mediapark te Hilversum bereikt kan worden waar de bereikbaarheid met de auto een groot aandachtspunt is, biedt dit mogelijk kansen voor de realisatie van een Park+Bike.

Kansen voor P+B mits aan een aantal voorwaarden wordt voldaan

Op de locatie in de nabijheid van de ontwikkellocatie Crailo en de afrit 8 (Blaricum) van de A1 liggen zeker kansen voor een Park+Bike. Voornaamste doelgroep zijn de mensen die op het Mediapark werken (er werken ruim 6.000 mensen) en het park trekt ook veel bezoekers. Er is sprake van een bereikbaarheidsprobleem met de auto waarvoor de fiets een alternatief kan zijn. Ondanks dat de afstand relatief lang is voor een Park+Bike, is de route heel direct naar het Mediapark en gaat het door een aantrekkelijk gebied. De Park+Bike kan ook een rol spelen voor recreanten van de Gooise Heide. Ook voor werkenden in de centra van Bussum en Hilversum kan de locatie een optie zijn. Om een succesvol Park+Bike-concept neer te zetten moet wel aan een aantal voorwaarden worden voldaan.

1. Belangrijkste is dat bedrijven op het Mediapark actief hun werknemers benaderen om gebruik te maken van het concept. Wellicht ook gekoppeld aan stimuleringsregelingen of wijzigingen in de reiskostenvergoeding.
2. Zet een herkenbaar concept neer met een duidelijke marketing, liefst op meerdere plekken in de regio of sluit aan bij al bestaande concepten (OV-fiets, HUB's in Groningen), zodat er een gezonde exploitatie mogelijk is. Zorg dat het openen van fietskluizen en betalen zo gemakkelijk mogelijk gaat.
3. Zorg dat de route over de Gooise Heide in alle weersomstandigheden goed begaanbaar is (bijvoorbeeld door er een schelpenpad van te maken).
4. Kies voor een combinatie van fietskluizen voor eigen fietsen, deelfietsen en deel e-fietsen om verschillende doelgroepen aan te spreken. De afstand leent zich goed voor de e-fiets dan is de winst ten opzichte van de auto ook groter.
5. Het minder aantrekkelijk maken om de auto te pakken naar het Mediapark kan Park+Bike nog een extra zetje geven, dat past wellicht in een strategie waarbij het concept op meerdere plekken wordt toegepast en ook de bereikbaarheid per OV wordt verbeterd.

6. Aanpassen van de fietsoversteek (fietsers in de voorrang) aan de zuidzijde van de A1 als gekozen wordt voor een locatie aan de noordzijde van de A1.

Effect op de bereikbaarheid van het Mediapark bescheiden

Ondanks de hiervoor geschetste kansen voor Park+Bike moeten de effecten op de bereikbaarheid van het Mediapark niet overschat worden. Vijf Park+Bike-locaties in Leeuwarden zijn samen goed voor enkele tientallen spitsmijdingen met de auto. Afgezet tegen de verkeersintensiteit op de Johannes Gerardtsweg die rond de 2.000 tot 3.000 liggen in de drukste richting tussen 07.00 en 09.00 uur is enkele tientallen spitsmijdingen een heel bescheiden effect. Combinatie met mobiliteitsmanagement bij bedrijven kan het effect wel verhogen. Park+Bike wordt dan een onderdeel van een pakket van maat-regelen om mensen te verleiden op een andere manier te reizen dan met de auto.

Locatiekeuze: beide kanten van de A1 hebben voor- en nadelen

De realisatie van een Park+Bike kan op twee locaties nabij de ontwikkellocatie. In de volgende tabel, zijn de belangrijkste voor- en nadelen nog even op een rij gezet. Enerzijds is dit aan de noordzijde van de A1, bij de carpool. Hier is al parkeergelegenheid aanwezig. Tevens is er een bushalte bij het Tergooi-Blaricum ziekenhuis. Hierdoor kan men snel beginnen met de P+B tegen relatief geringe kosten. Wel moet de fietser twee drukke kruispunten oversteken richting de heide. Anderzijds is een Park+Bike mogelijk aan de zuidzijde van de A1, op de ontwikkellocatie, direct aan de heide. Voor het autoverkeer is deze locatie logischer. Er is echter op deze locatie geen koppeling met het openbaar vervoer en de carpoolplaats. Aan de noordkant kan sneller begonnen worden.

noordzijde A1 carpoolplek	zuidzijde A1 gebiedsontwikkeling Crailo
<u>voordelen:</u>	<u>voordelen:</u>
• kan snel beginnen • aanwezigheid parkeergelegenheid • koppeling met openbaar vervoer (OV-fiets) • te gebruiken voor mensen van het ziekenhuis	• directe toegang vanaf de A1 tot P+B • directe toegang tot de Hei • kortere reistijd naar Mediapark • te gebruiken voor bewoners en bezoekers van gebiedsontwikkeling Crailo
<u>nadelen:</u>	<u>nadelen:</u>
• meeste auto's komen vanaf de andere kant • eerst twee drukke kruispunten over met de fiets • langere reistijd naar het Mediapark	• geen toezicht op de locatie (zeker in het begin) • aanleg parkeerplekken ten kosten van uitgeefbare ruimte aan andere functies

Tabel 4.1: belangrijkste voor- en nadelen locatie noordzijde en zuidzijde A1

Logische eerste vervolgstap betrekken van bedrijven en werknemers Mediapark

Meest logische vervolgstap zou zijn om met bedrijven en werknemers op het Mediapark in gesprek te gaan om te kijken of zij open staan voor het concept en voor welke doelgroep dit het meest interessant is. Wellicht kan een enquête worden afgenomen onder werknemers. Dit kan ook meer informatie geven over de gewenste locatiekeuze en het soort voorzieningen (kluizen voor eigen fietsen en/of deelfietsen) die gewenst zijn. Daarnaast is het goed als de drie gemeenten in gesprek gaan met Provincie, Regionale vervoerders en NS (OV-fiets) om te kijken welke andere plekken in de regio zich ook lenen voor OV-fiets en of het denkbaar is een gezamenlijk concept in de markt te zetten op meerdere plekken. Als de uitkomsten uit de beide gesprekken positief zijn kan er door de regio een kosten-baten analyse uitgevoerd worden voor de realisatie van een Park+Bike.

Suggestie vervolgstappen

1. Peilen interesse werknemers en werkgevers op het Mediapark
2. Met Provincie en vervoerders kijken naar toepassing op meerdere plekken
3. Als uitkomsten van 1 en 2 positief zijn een kosten-baten analyse laten uitvoeren door de regio