

RAPPORT

Verkeer- en parkeeronderzoek stedenbouwkundig plan centrum De Meent

Klant: Gemeente Hilversum

Referentie: BK8370-RP-0001

Status: Definitief/1

Datum: 5 november 2025

Projectgerelateerd

HASKONING NEDERLAND B.V.

Laan 1914 no.35
3818 EX Amersfoort
Netherlands
Mobility & Infrastructure
Trade register number: 56515154

Telefoon: +31 88 348 20 00
Fax: +31 33 463 36 52
E-mail: info@rhdhv.com
Website: haskoning.com

Titel document: Verkeer- en parkeeronderzoek stedenbouwkundig plan centrum De Meent
Referentie: BK8370-RP-0001
Status: Definitief/1
Projectnummer: BK8370
Auteur(s): Projectteam Haskoning (JK, JC, MV)

Datum: 5 november 2025

Classificatie: Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. Haskoning Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van Haskoning Nederland B.V. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

Inhoud

1	Inleiding	1
1.1	Scope onderzoek	1
1.2	Uitgangspunten	2
2	Verkeersonderzoek	3
2.1	Inleiding	3
2.2	Herkomst en bestemming	3
2.3	Extra verkeersgeneratie	3
2.4	Effecten op verkeerssituatie	5
3	Parkeeronderzoek	9
3.1	Bestaande parkeerdruk	9
3.2	Varianten parkeeroplossingen voor nieuwe situatie	10
3.3	Uitwerking parkeeroplossingen	11
3.3.1	Uitgangspunten gebouwde parkeervoorziening	11
3.3.2	Toetsing parkeeroplossingen	13
3.3.3	Impact van deelmobiliteit	15
4	Conclusies	17

1 Inleiding

1.1 Scope onderzoek

Een gedeelte van het centrum van de Hilversumse Meent wordt herontwikkeld. De herontwikkeling voorziet in de sloop van de huidige sporthal en wijkcentrum De Kruisdam. Hiervoor in de plaats komt een nieuw complex met een woonzorgprogramma (ca. 75 serviceflats verdeeld over 7 à 8 verdiepingen), bovenop een nieuw te realiseren sporthal en wijkcentrum. Daarnaast worden op de nabijgelegen winkelgalerij en op een appartementencomplex extra woonlagen toegevoegd. In totaal voorziet de herontwikkeling in 140 extra woningen.



Figuur 1-1 Overzicht van ontwikkeling Hilversumse Meent

Het doel van dit onderzoek is inzicht te geven in de ruimtelijke, verkeerskundige en leefomgevingsgevolgen van deze stedenbouwkundige ontwikkeling.

Dit rapport geeft enerzijds inzicht in de verkeerssituatie in het plangebied en beschrijft de effecten, die het toevoegen van de woningen heeft op de omliggende wegen. Anderzijds komt in deze rapportage de parkeersituatie aan de orde, waarbij drie verschillende parkeeroplossingen zijn onderzocht op hun effect en haalbaarheid in de openbare ruimte.

1.2 Uitgangspunten

Huidige situatie

De bezoekers van het wijkcentrum en de sporthal parkeren op het parkeerterrein van het winkelcentrum Meenterf. Ook de bewoners van de appartementen boven het winkelcentrum maken gebruik van dit parkeerterrein. De functies hebben een verschillende bezettingsgraad, waardoor het parkeerterrein de gehele dag goed gebruikt wordt.

De ontsluiting van het gebied voor gemotoriseerd verkeer (het parkeerterrein) ligt volledig aan de oostzijde, via de aansluiting daar op de Zuidermeent. Aan de zuidzijde is het voetgangersgebied en is de straat De Meent voorzien van paaltjes om toegang van autoverkeer tegen te gaan.

Toekomstige situatie

De huidige functies komen terug in het plangebied. De woonfunctie wordt uitgebreid met circa 140 woningen. Deze woningen zijn onderverdeeld in de volgende wooncategorieën:

Multifunctioneel woonzorgcomplex

Circa 100 woningen (appartementen), waarvoor het grootste deel in de categorie 55+ zal zijn (al dan niet met enige zorgvraag) met een klein deel mogelijk voor jongeren/starters/verzorgenden. Dit deel valt in de categorie sociale huur. Wij gaan uit dat de 100 woningen 75 voor 55+ers zijn en de rest (25) reguliere huurappartementen.

Optoppen Meentzicht

Circa 10 appartementen, sociaal

Optoppen winkelcentrum

Circa 30 appartementen, sociale / middel-dure huur.

De ontsluiting van het gebied voor gemotoriseerd verkeer blijft in de toekomstige situatie ongewijzigd.

2 Verkeersonderzoek

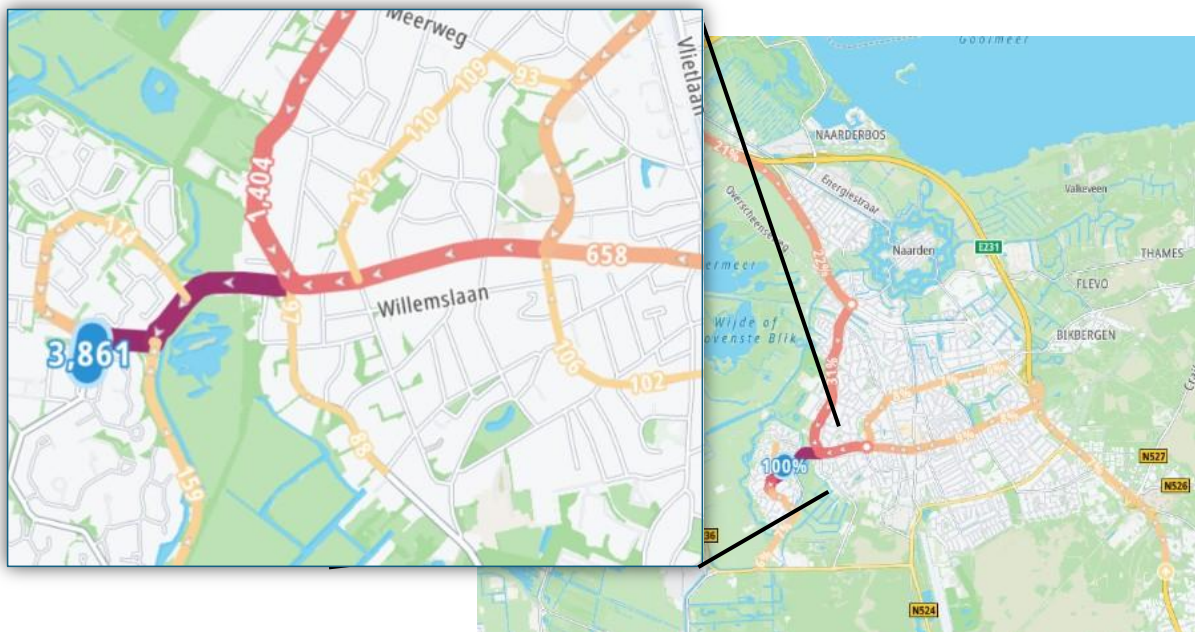
2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de resultaten van het verkeersonderzoek gepresenteerd. Er is gekeken naar de herkomst en bestemming van het huidige verkeer via Tom-Tom data. Daarnaast is beschouwd hoeveel verkeer de nieuwe woningen genereren ten opzichte van de huidige situatie. Door een verkeersmodelrun zijn de effecten hiervan op het wegennetwerk inzichtelijk gemaakt.

2.2 Herkomst en bestemming

Om een beeld te krijgen waar het autoverkeer op de Zuidermeent vandaan komt is een analyse gemaakt op basis van Tom-Tom data. Dit geeft een indicatie van de relaties die het winkelcentrum heeft met de omliggende wijken en gebieden. Het geselecteerde meetpunt is het wegvak vóór het parkeerterrein. Een klein gedeelte hiervan gaat ook daadwerkelijk naar het winkelcentrum, wijkcentrum of sporthal. De data is niet specifiek genoeg om te kunnen achterhalen waar alle verkeersdeelnemers vandaan komen die het parkeerterrein gebruiken. Hiervoor dient een verdiepend kentekenonderzoek plaats te vinden.

Wel is te zien dat de relatie tussen Bussum en de Hilversumse Meent sterk is. Het verkeer gaat met name richting de A1. Er is een kleine relatie met de N236 en verkeer afkomstig uit Hilversum. Lokaal is er ook een verband te zien tussen Bussum en het wegvak/parkeerterrein. Vanaf de Prinses Irenelaan, Koningslaan en Nieuwe Hilversumseweg is er een verkeersstroom richting de Hilversumse Meent.



Figuur 2-1 Visualisatie verkeer op Zuidermeent op basis van TomTom Move data

2.3 Extra verkeersgeneratie

Deze paragraaf beschrijft uitsluitend de extra verkeersgeneratie, die bijkomende functies in het gebied gaan genereren. Dit is als input gebruikt voor de verkeersmodelberekening, die in de volgende paragraaf

Projectgerelateerd

wordt toegelicht. De verkeersproductie van de aanwezige functies zijn al in het bestaande verkeersmodel verwerkt.

In de CROW-richtlijnen worden bandbreedtes en stedelijkheidsgraden aangegeven. De *Nota parkeernormen 2023, Hilversum* geeft aan dat voor de gehele gemeente een stedelijkheidsgraad van “sterk stedelijk” geldt. Naast de stedelijkheidsgraad hanteert de CROW-richtlijn een gebiedsindeling. Deze gebiedsindeling bepaalt de hoogte van de parkeernorm voor ieder gedefinieerd gebied. De gehele Hilversumse Meent ligt in de zone *rest bebouwde kom*. Door de excentrische ligging, het beperkte aanbod van OV en het sterke autogebruik is deze categorisering passend voor deze omgeving.

Voor het berekenen van de verkeersproductie is gebruikt gemaakt van CROW-publicatie 744. Daarbij is voor de verkeersgeneratie per functie het midden van de bandbreedte gehanteerd.

De extra functies zorgen voor 453 extra verkeersbewegingen op een werkdag op de in- en uitrit van het parkeerterrein, zoals in onderstaande tabel is weergegeven.

Tabel 2-1 Berekening verkeersproductie bijkomende functies

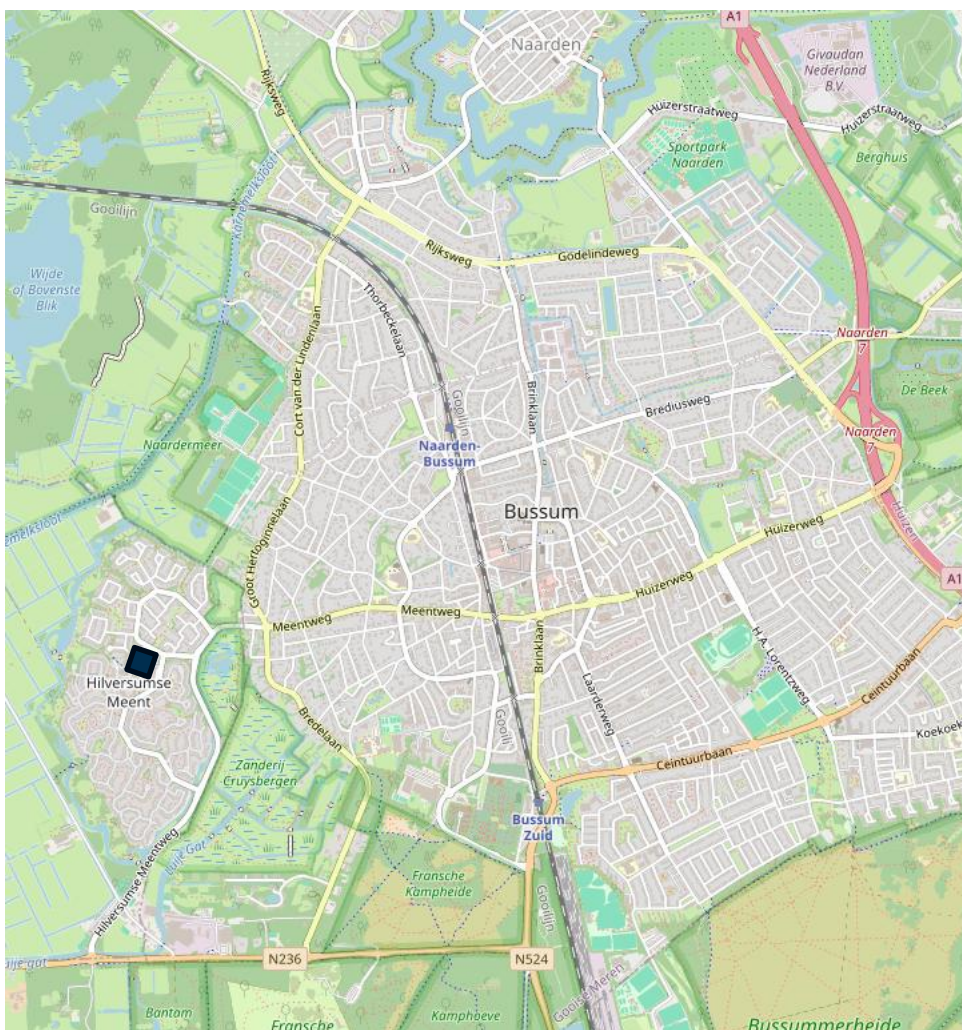
Extra functies	Basis voor norm			Verkeersbewegingen per weekdag	Verkeersbewegingen per werkdag (x1,11)
Multifunctioneel woonzorgcomplex huur, appartement, sociale huur, 75 - 100 m ² bvo	75	woningen	2,9	218	241
Multifunctioneel woonzorgcomplex huur, appartement, vrije sector, < 75 m ² bvo	25	woningen	3,0	75	83
Optoppen Meentzicht huur, appartement, sociale huur, 75 - 100 m ² bvo	10	woningen	2,9	29	32
Optoppen winkelcentrum huur, appartement, sociale huur, 75 - 100 m ² bvo	30	woningen	2,9	87	97
				409	453

2.4 Effecten op verkeerssituatie

Voor de studie is het verkeersmodel *Hilversum en omstreken* gebruikt, planjaar 2040, om de effecten op het wegennet van de ontwikkeling in beeld te brengen. De verkeersgeneratie vanuit de voorgaande paragraaf is toegevoegd aan de zone ter hoogte van het plangebied in het verkeersmodel.

Verkeersbeeld Referentie 2040

De Hilversumse Meentweg vormt een verbindingsroute tussen de provinciale weg N236 en het centrum van Bussum. Deze weg speelt een centrale rol in de bereikbaarheid van de omliggende wijken en voorzieningen. Zowel de Noordermeent als de Zuidermeent sluiten aan op de Hilversumse Meentweg en dragen bij aan de ontsluiting van het gebied.



Figuur 2-2 Overzicht ligging Hilversumse Meent

Het plangebied bevindt zich nabij het kruispunt van de Noordermeent met de Zuidermeent. Deze locatie is van strategisch belang, aangezien beide wegen essentieel zijn voor de bereikbaarheid van de wijken en de toegang tot het nabijgelegen parkeerterrein. Het parkeerterrein is direct aangesloten op de Zuidermeent en wordt intensief gebruikt door bezoekers van het winkelcentrum, de sporthal en het wijkcentrum. Door deze functies is er sprake van veel autobewegingen op en rondom het terrein.

Verkeersbeeld variant 2040

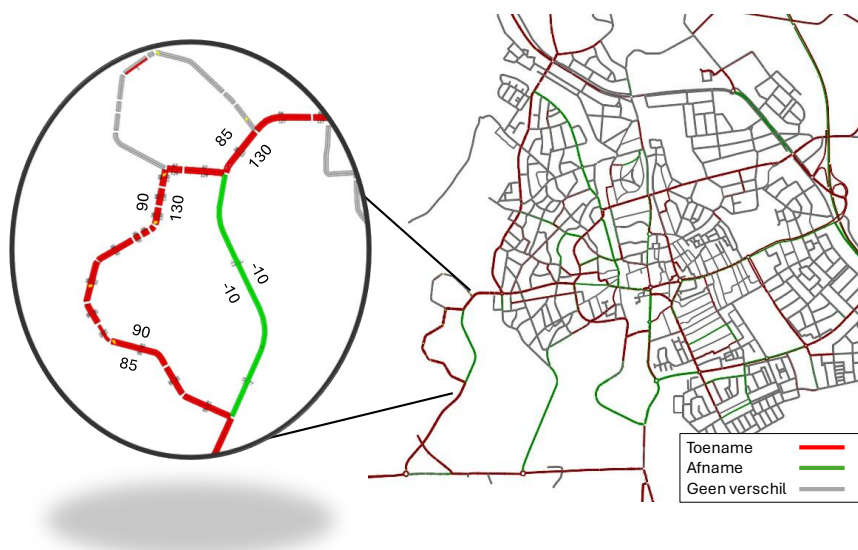
Door het toevoegen van nieuwe functies, zoals woningen, verandert het verkeersbeeld in en rondom het plangebied. De toename van het aantal gebruikers leidt tot meer autobewegingen op en rond het parkeerterrein.

De nieuwe functies maken gebruik van dezelfde toegang tot het parkeerterrein als de bestaande voorzieningen. Hierdoor ontstaat een hogere verkeersintensiteit op de Zuidermeent, waar het parkeerterrein is aangesloten.

Het verkeersmodel laat zien dat er in deze variant dagelijks ongeveer 150 motorvoertuigen via de Zuidermeent in zuidelijke richting extra gaan rijden als gevolg van de ontwikkeling, met als bestemming de provinciale weg N236. Daarnaast maken circa 220 motorvoertuigen per etmaal gebruik van de Hilversumse Meentweg richting Bussum. Een aanzienlijk deel van dit verkeer heeft als doel de aansluiting op de A1 via de Rijksweg, terwijl het overige verkeer zich verspreidt over het lokale wegennet in Bussum. In spijtijden maken ongeveer 20 motorvoertuigen extra gebruik van de Zuidermeent. Dit extra aanbod van verkeer zal niet leiden tot knelpunten.

Op het traject van de Hilversumse Meentweg tussen de Noordermeent en Zuidermeent is geen significante toename van het verkeer zichtbaar. Dit komt doordat het verkeer richting het plangebied voornamelijk via de Zuidermeent rijdt, en niet via de Hilversumse Meentweg.

Totaal rijden er nu 3.075 motorvoertuigen per etmaal op de Zuidermeent. Deze hoeveelheid past bij de inrichting en functie van de weg.



Figuur 2-4 Verschilplot etmaalintensiteiten Variant met ontwikkeling 2040

Kruispunt Zuidermeent/Noordermeent

Het kruispunt van de Zuidermeent en de Noordermeent is vormgegeven als een gelijkwaardig kruispunt. Twee aantakkingen krijgen meer verkeer te verwerken door de ontwikkeling. Om inzichtelijk te krijgen of de verkeersafwikkeling op dit kruispunt goed blijft is een capaciteitsberekening gemaakt op basis van de *Methode Harders*.

Projectgerelateerd

Uit het verkeersmodel is de personenauto-equivalent¹ (PAE) gedestilleerd per rijrichting voor de avondspits. De avondspits is de drukste periode op het wegennet en hierdoor maatgevend voor het berekenen van verliestijden. Uit de hardersberekening blijkt dat de wachttijden en verliestijden van de conflicterende stromen (nagenoeg) nihil zijn. Het verkeer kan in de spitsperioden prima via dit gelijkwaardige kruispunt afgewikkeld worden, inclusief het extra gegenereerde verkeer vanuit de ontwikkeling. De technische gegevens van de berekening is opgenomen in Bijlage 2.

Conclusie

Op basis van het verkeersmodel *Hilversum en omstreken* met planjaar 2040 blijkt dat de huidige infrastructuur rondom het plangebied, met name de Hilversumse Meentweg, Zuidermeent en Noordermeent, goed is afgestemd op de te verwachten verkeersintensiteiten. De wegen zijn ingericht als gebiedsontsluitingswegen en beschikken over voldoende capaciteit om het huidige en toekomstige verkeer veilig en efficiënt af te wikkelen.

In de ontwikkelvariant voor 2040, waarin nieuwe functies zoals woningen zijn toegevoegd, neemt de verkeersdruk op met name de Zuidermeent toe. Deze toename is echter beperkt en blijft binnen de grenzen van wat de weg aankan. De onsluitingsstructuur blijft ongewijzigd, waardoor de bestaande verkeersstromen grotendeels intact blijven. De extra verkeersbewegingen richting de N236 en Bussum worden goed verdeeld over het netwerk, zonder dat dit leidt tot knelpunten of overbelasting van de Hilversumse Meentweg. Ook het kruispunt Zuidermeent/Noordermeent blijft goed functioneren; het kan de verkeersvraag in de spitsperioden prima verwerken, ondanks de toename van verkeer door de ontwikkeling. De berekening van de wachttijden toont aan dat deze minimaal zijn. Dit bevestigt dat de bestaande infrastructuur voldoende robuust is om de toekomstige verkeersvraag op te vangen, zonder dat aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.

Overigens is de gemeente Hilversum voornemens het snelheidsregime op de Zuidermeent en de Noordermeent terug te brengen naar 30 km/uur. Dit is niet van invloed op de beoordeling van de verkeersstromen en verkeersafwikkeling.

¹ Rekeneenheid om voor wat betreft intensiteit of capaciteit een onderlinge vergelijkbaarheid te verkrijgen voor diverse voertuigcategorieën

3 Parkeeronderzoek

3.1 Bestaande parkeerdruk

In de omgeving van de ontwikkeling zijn meerdere parkeervoorzieningen. De ontwikkelingen binnen dit plangebied focussen zich met name rond het parkeerterrein bij het winkelcentrum (zwart gemarkeerd in Figuur 3-1). Hier dient ook de parkeerbehoefte ingevuld te worden. De overige parkeerterreinen in de directe omgeving (in oranje aangegeven) zijn niet geschikt voor uitbreiding van parkeer capaciteit. Deze terreinen vervullen de parkeerbehoefte voor de daar aanwezige woningen.



Figuur 3-1 Overzicht parkeervoorzieningen

Het huidige parkeerterrein bij het winkelcentrum heeft 61 parkeerplaatsen en voorziet momenteel in de parkeerbehoefte. De functies die om het parkeerterrein liggen hebben veel kortparkeerders. Dat betekent dat er veel beweging is op het parkeerterrein en de parkeerdruk sterk fluctueert. Op basis van de verstrekte data van de gemeente is de parkeerdruk op dit parkeerterrein op het piekmoment 100%. Aangezien er veel verloop is op het parkeerterrein hoeft dit nog geen knelpunt te zijn. Idealiter is een parkeerdruk van 80-90% wenselijker, dan is er namelijk minder zoekverkeer en potentiële knelpunten.

3.2 Varianten parkeeroplossingen voor nieuwe situatie

Er zijn meerdere mogelijkheden om te voorzien in de parkeerbehoefte van de ontwikkeling en de omgeving. Met name het regiem wie toegang heeft tot een parkeervoorziening is bepalend voor het aantal benodigde parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Dit dient wel aan te sluiten bij de ruimtelijke kenmerken en omliggende functies.

In de parkeerbalans van de varianten gaan we er van uit dat de bestaande parkeerbehoefte aansluit bij het aantal aanwezige parkeerplaatsen. Het eventueel oplossen van bestaande parkeeroverlast is geen onderdeel van deze opgave. Het doel is om de parkeerbehoefte van de nieuwe functies op een veilige wijze in te passen in de openbare ruimte. In Bijlage 1 is de parkeerbalans voor de ontwikkeling opgenomen, die door de gemeente is aangereikt.

Voor de ontwikkeling zijn er drie parkeeroplossingen gedefinieerd:

1. Woningen op eigen terrein

In deze variant blijft het parkeerterrein bij de supermarkt intact en is het uitgangspunt dat bezoekers van de supermarkt op het terrein parkeren en bewoners op hun 'eigen' locatie.

Publieke parkeerplaats

Op zaterdagmiddag hebben de onderstaande functies gezamenlijk de hoogste parkeerbehoefte, zo blijkt uit de parkeerbalans. Dit is daarmee de maatgevende periode. Voor het huidige parkeerterrein is er dan een 100% bezetting en voor de bezoekers 60%. Dit resulteert in een totale parkeerbehoefte van 69 parkeerplaatsen.

Functie	Parkeerplaatsen
Huidig parkeerterrein	61 parkeerplaatsen
Bezoekers woningen	8 parkeerplaatsen
Totaal	69 parkeerplaatsen

Privaat parkeerterrein

Het maatgevend moment met de hoogste parkeerbehoefte voor de bewoners is de weekdag nacht. Het parkeerterrein wordt gescheiden van het publieke parkeerterrein. Hierdoor valt een gedeelte van het dubbelgebruik weg, waardoor er meer parkeerplaatsen nodig zijn. Alle bewoners moeten namelijk een plek krijgen op eigen terrein en de bezoekers moeten een plek krijgen op het publieke parkeerterrein. De totale parkeerbehoefte van alle woningen is 84 plaatsen.

Functie	Parkeerplaatsen
Bewoners woningen	84 parkeerplaatsen

Totaal moet bij deze variant een parkeervoorziening worden gerealiseerd, die gescheiden is van elkaar en een parkeercapaciteit heeft van 153 parkeerplaatsen.

2. Gezamenlijke parkeervoorziening zonder dubbelgebruik

Bij deze variant is de parkeerbehoefte al opgelost bij het parkeerterrein, zonder uit te gaan van dubbelgebruik voor de functies. Hierdoor is het aantal in te passen parkeerplaatsen hoger. Er wordt voor deze variant geen maatgevend moment gehanteerd.

Projectgerelateerd

Functie	Parkeerplaatsen
Huidig parkeerterrein	61 parkeerplaatsen
Bezoekers woningen	10 parkeerplaatsen
Bewoners woningen	84 parkeerplaatsen
Totaal	159 parkeerplaatsen

In deze variant zijn totaal dus 159 parkeerplaatsen nodig. Dit is hoger dan variant 1, doordat er geen dubbelgebruik is tussen bezoekers van de woningen en het winkelcentrum.

3. Gezamenlijke parkeervoorziening met dubbelgebruik

Bij deze variant wordt de parkeerbehoefte ingepast op het parkeerterrein, maar wordt wel uitgegaan van dubbelgebruik tussen de functies. Hierdoor is het aantal in te passen parkeerplaatsen lager. Het maatgevend moment met de hoogste parkeerbehoefte is op de koopavond, zoals blijkt uit de parkeerbalans.

Functie	Parkeerplaatsen
Huidig parkeerterrein	46 parkeerplaatsen
Bezoekers woningen	10 parkeerplaatsen
Bewoners woningen	67 parkeerplaatsen
Totaal	123 parkeerplaatsen

In deze variant zijn totaal dus 123 parkeerplaatsen nodig.

3.3 Uitwerking parkeeroplossingen

In deze paragraaf is uitgewerkt op welke wijze de parkeervariant kan worden vormgegeven in de openbare ruimte. Daarbij is een analyse gemaakt van de benodigde ruimte en de effecten op de openbare ruimte.

Voor alle parkeeroplossingen is er een toenemende parkeerbehoefte ten opzichte van de huidige situatie. De beschikbare ruimte voor deze extra behoefte moet gevonden worden op het huidige parkeerterrein. De enige oplossing op deze locatie is een parkeergarage c.q. een gebouwde parkeervoorziening. Deze kan op verschillende manieren ingepast worden. Per variant is getoetst of een gebouwde voorziening past binnen de beschikbare ruimte.

3.3.1 Uitgangspunten gebouwde parkeervoorziening

Een gebouwde parkeervoorziening vraagt meer ruimte om in te passen. Het gemiddelde ruimtegebruik per parkeerplaats is hoger dan een parkeerplaats op maaiveld. Voor het ontwerp van parkeervakken in een openbare parkeergarage gelden de richtlijnen zoals vastgelegd in NEN 2443:2013. De minimale breedte van een parkeervak bedraagt 2,40 meter, waarbij voor intensief openbaar gebruik een breedte van tenminste 2,50 meter wordt aanbevolen. Bij langsparkeren geldt een minimale lengte van 6,25 meter en een breedte van minimaal 1,80 meter, oplopend tot 2,50 meter indien sprake is van zijwanden of links gelegen vakken.

Projectgerelateerd

De afmetingen van parkeerstroken en parkeerwegen zijn afhankelijk van de parkeerhoek en het type garage. Indien kolommen of andere obstakels aanwezig zijn, dient een breedtetoeslag van 0,15 meter (één kolom) tot 0,35 meter (kolommen aan beide zijden) te worden toegepast. Daarnaast zijn redresseerstroken van 0,25 meter per zijde verplicht in parkeergarages, en moet de rijbaanbreedte minimaal 2,75 meter bedragen bij eenrichtingsverkeer en 5,50 meter bij tweerichtingsverkeer. Deze uitgangspunten zijn gebaseerd op het normvoertuig zoals gedefinieerd in CROW-publicatie 293 en vormen de basis voor een veilige, toegankelijke en toekomstbestendige parkeervoorziening.

Conform NEN 2443:2013 bedraagt het netto oppervlak van een standaard parkeervak in een openbare parkeergarage circa 12,5 m², gebaseerd op een vakbreedte van 2,50 meter en een lengte van 5,00 meter. Bij haaks parkeren met een vakbreedte van 2,40 tot 2,55 meter en een diepte van 5,13 meter varieert het netto oppervlak tussen 12,3 en 13,1 m². In situaties met kolommen of obstakels dient een breedtetoeslag van 0,15 tot 0,35 meter te worden toegepast. Voor het ontwerp en de dimensionering van een parkeergarage is het bruto ruimtebeslag per parkeervak, inclusief rijbanen, kolommen en loopruimte, doorgaans **25 tot 30 m²** per vak, afhankelijk van de indeling en het type garage. Deze waarden vormen een belangrijke basis voor capaciteitsberekeningen en ruimtelijke planning binnen parkeervoorzieningen.

Het bouwkostenkompas² geeft een indicatie van de kosten per vierkante meter. Omdat we uitgaan van een deels verdiepte en overdekte garage worden twee kengetallen bij elkaar opgeteld, dit betreft het kengetal *half verdiept* en *bovengronds open*. Totaal gaan we uit van 1.588 EUR per vierkante meter. Nadere uitwerking is nodig voor een betere financiële duiding.

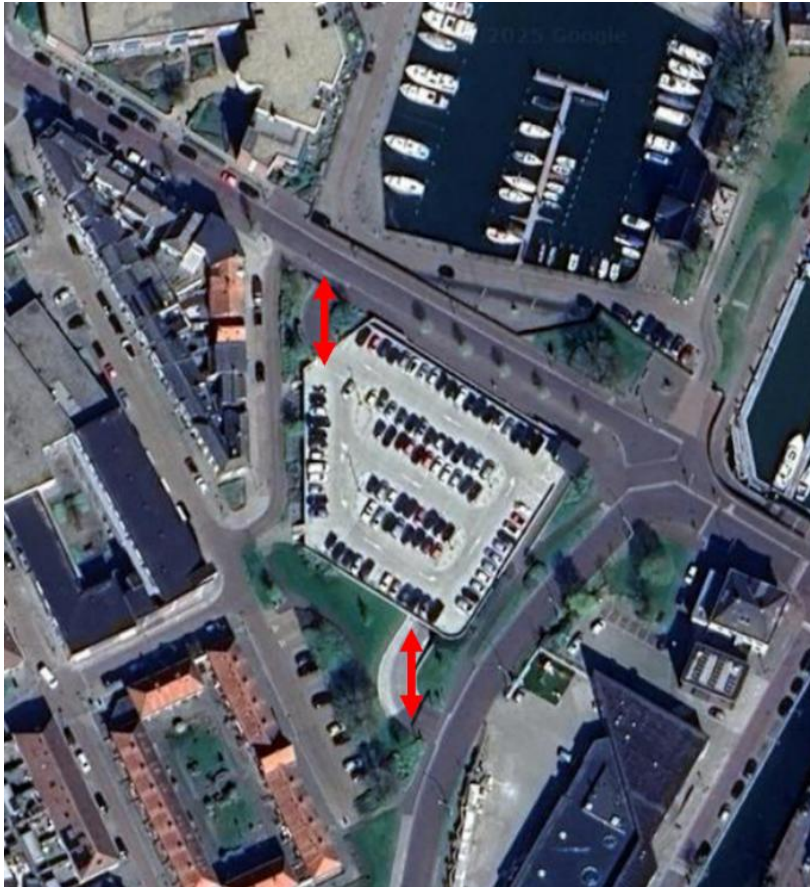
Voor de dimensionering van in- en uitritten in parkeergarages schrijft NEN 2443:2013 voor dat de benodigde ruimte afhankelijk is van het aantal parkeerplaatsen en de verwachte verkeersintensiteit in het maatgevende uur. Bij parkeervoorzieningen tot 400 parkeerplaatsen volstaat één gecombineerde in-/uitrit met één rijstrook. In alle varianten is dit afdoende. Er moet hier minimaal 6 meter voor worden gereserveerd en 3,5 meter in de breedte. Voor in-/uitritten met een hellingbaan moet meer ruimte worden gereserveerd. Voor een tweelaagse parkeervoorziening waarbij één laag deels is verdiept moet rekening worden gehouden met circa 150m².

Bij de toetsing van de varianten gaan we uit van maximaal twee lagen in de garage. Gebouwde voorzieningen met meer lagen zijn voor de scope van deze ontwikkeling niet realistisch. Daarbij gaan we uit van een deels verdiepte parkeerlaag en deels opgehoogde parkeerlaag. Een garage die geheel ondergronds is neemt meer ruimte in beslag door de hellingbaan van de in-/uitrit dan een deels verdiepte parkeerlaag. Een geheel opgetilde parkeerlaag komt boven de bestaande bebouwing uit en neemt ook meer ruimte in door de benodigde hellingbaan. Er is onvoldoende ruimte hiervoor en zal leiden tot minder parkeercapaciteit.

We gaan ervan uit dat iedere laag een separate aansluiting heeft op de Zuidermeent of Noordermeent, dit is namelijk het effectiefst ten aanzien van het ruimte gebruik. Hierdoor is er meer ruimte beschikbaar voor parkeerplaatsen in plaats van een hellingbaan.

Een voorbeeld van een dergelijk gebouwde voorziening is de parkeergarage in Kampen aan de Oranjesingel (zie Figuur 3-2).

² <https://www.bouwkostenkompas.nl>



Figuur 3-2 Gebouwde parkeervoorziening Oranjesingel Kampen

3.3.2 Toetsing parkeeroplossingen

Huidige situatie

Het huidige parkeerterrein heeft 61 parkeerplaatsen en een oppervlakte van circa 1.700 m². Het vervult de parkeerbehoefte van de sporthal, winkelcentra en wijkcentrum. De in-/uitrit is aan de oostzijde en sluit aan op de Zuidermeent.



Figuur 3-3 Oppervlakte huidige parkeerterrein

Toetsing varianten

1. Woningen op eigen terrein

Een parkeervoorziening met een dubbele functie moet voor de weggebruiker duidelijk zijn ingericht. Voor de bezoeker van het winkelcentra, sporthal of wijkcentra moet duidelijk en overzichtelijk zijn waar geparkeerd mag worden. Dit kan op verschillende manieren worden vormgegeven: door een gedeelte van het parkeerterrein fysiek af te sluiten of door een ander parkeerregiem te hanteren. Door een gedeelte van het parkeerterrein uitsluitend voor vergunninghouders in te richten komt een natuurlijke scheiding in de parkeerbehoefte van de verschillende functies.

Toetsing ruimtelijke aspecten

Voor deze variant moeten in totaal 153 parkeerplaatsen worden gerealiseerd, verdeeld over een publieke en private zone. Gezien de benodigde scheiding tussen functies is een gebouwde parkeervoorziening noodzakelijk. Uitgaande van een bruto ruimtebeslag van 25–30 m² per parkeerplaats, bedraagt de totale benodigde vloeroppervlakte circa 3.825–4.590 m². Deze ruimte kan worden verdeeld over meerdere lagen, waardoor de footprint op maaiveldniveau aanzienlijk kleiner kan zijn. Bijvoorbeeld, bij een tweelaagse garage zou circa 1.900–2.300 m² op maaiveldniveau volstaan. Daarnaast moet ruimte worden gereserveerd voor twee uitritten, een voor de bovenste laag en een voor de onderste. Dit neemt ook circa 150 m² in beslag.

Deze variant past niet binnen de huidige oppervlakte van het parkeerterrein. Er is een tekort van circa 750 m² indien gebruik wordt gemaakt van twee lagen. Bij het gebruik van grondgebonden parkeervoorziening is een ruimtelijk tekort van +/- 2.800 m². Naast het parkeerterrein ligt een groenvoorziening, tussen het appartementencomplex en winkelcentrum, die wellicht aangewend kan worden voor extra parkeerruimte. De plot is ongeveer 1.200 m², waardoor het wel mogelijk wordt om middels een gebouwde voorziening de parkeerbehoefte in te vullen. De stedenbouwkundige inpasbaarheid hiervan moet nader onderzocht worden.

De kosten worden geschat op 3 tot 3.6 miljoen euro gebaseerd op de bouwkostenkompas.

2. Gezamenlijke parkeervoorziening zonder dubbelgebruik

Het parkeerterrein is geheel openbaar en niet voorzien van een parkeerregiem. Om (theoretisch) geen dubbelgebruik te rekenen in de parkeerbalans, zijn er meer parkeerplaatsen nodig in de openbare ruimte. Dit zorgt tevens voor meer ruimtebeslag en impact op de openbare ruimte.

Toetsing ruimtelijke aspecten

Deze variant vraagt om 159 parkeerplaatsen in één openbare parkeervoorziening. Bij een bruto ruimtebeslag van 25–30 m² per parkeerplaats is de benodigde vloeroppervlakte circa 3.975–4.770 m². Door de garage in meerdere lagen te realiseren, kan de benodigde ruimte op maaiveldniveau worden beperkt tot circa 2.000–2.400 m² bij twee lagen. Omdat er geen parkeerregiem wordt toegepast, moet de inrichting overzichtelijk en toegankelijk zijn voor alle gebruikers. Daarnaast moet ruimte worden gereserveerd voor twee uitritten, een voor de bovenste laag en een voor de onderste. Dit neemt circa 150 m² in beslag.

Een parkeervoorziening uitsluitend op maaiveld niveau is ruimtelijk niet inpasbaar. Er is een tekort van +/- 3.150 m². Bij een gebouwde parkeervoorziening van twee lagen is een ruimtelijk tekort van 850 m². Ook bij deze variant is het wellicht mogelijk om de groenvoorziening op te offeren voor parkeerruimte. Hierdoor is het mogelijk om een gebouwde parkeervoorziening te creëren van twee lagen. De stedenbouwkundige inpasbaarheid moet nader onderzocht worden.

Projectgerelateerd

De kosten worden geschat op 3.2 tot 3.8 miljoen euro gebaseerd op de bouwkostenkompas.

3. Gezamenlijke parkeervoorziening met dubbelgebruik

Het parkeerterrein is geheel openbaar en niet voorzien van een parkeerregiem. Bij verschillende functies in een gebied treedt dubbelgebruik op van parkeerplaatsen. De ene functie is namelijk drukker bezocht in de ochtend en de andere in de avond. Door deze wijze hoeven er minder parkeerplaatsen gerealiseerd te worden.

Toetsing ruimtelijke aspecten

In deze variant zijn 123 parkeerplaatsen benodigd, wat resulteert in een bruto ruimtebeslag van 3.075–3.690 m². Door dubbelgebruik wordt de ruimtelijke impact beperkt, waardoor deze variant het meest efficiënt is qua ruimtebeslag. Bij een tweelaagse garage zou de benodigde footprint op maaiveldniveau uitkomen op circa 1.550–1.850 m². Daarnaast moet ruimte worden gereserveerd voor twee uitritten, een voor de bovenste laag en een voor de onderste. Dit neemt ook circa 150 m² in beslag.

Gelet op de benodigde ruimte biedt een tweelaagse parkeervoorziening het meest perspectief. De minimale variant past net binnen de benodigde ruimte. De benodigde footprint voor de gebouwde voorziening is wel afhankelijk van de exacte vormgeving. Het is voor openbare parkeerterreinen wenselijk om meer ruimte (met name breedte) te reserveren voor de parkeervakken. Daarom is het aan te raden om een gedeelte van het aangrenzende groen te gebruiken om meer ruimte te creëren voor de parkeervoorziening. De variant kan afhankelijk van de vormgeving realistisch worden geacht.

De kosten worden geschat op 2.5 tot 3 miljoen euro gebaseerd op de bouwkostenkompas.

3.3.3 Impact van deelmobiliteit

De impact van deelmobiliteit op de parkeerbehoefte van een plangebied is sterk afhankelijk van lokale kenmerken. Elke buurt heeft namelijk unieke kenmerken, die invloed hebben op het gebruik van deelauto's. In gebieden met veel autobezit en ruime parkeergelegenheid is het belangrijk om het gebruik van privéauto's minder aantrekkelijk te maken, bijvoorbeeld via gereguleerd parkeren. In gebieden waar de parkeerdruk hoger is zal men eerder overwegen om een deelauto te nemen.

In het onderzoek *Autodelen in Nederland* (2022) van I&O research blijkt dat 95% van de Nederlanders nog nooit een deelauto heeft gebruikt. Ook wijst het onderzoek uit dat jongvolwassenen in stedelijke gebieden zonder eigen auto de grootste potentie hebben als gebruikers van deelauto's. Ook alleenstaanden tonen relatief veel interesse. In buurten waar bewoners al actief bezig zijn met duurzaamheid, werken community-based systemen vaak goed. Beide factoren spelen in geen rol van betekenis in deze ontwikkeling.

Het vraagt vanuit de gemeente een goede aanpak en ondersteuning om deelmobiliteit volwaardig onderdeel te laten maken van de mobiliteitsbehoefte van een nieuwe ontwikkeling. De voertuigen moeten vroegtijdig geplaatst worden, zodat nieuwe bewoners hierop in kunnen spelen, door bijvoorbeeld geen auto aan te schaffen. De locatie van het parkeerterrein is ideaal voor een deelauto. Het ligt centraal in de Hilversumse Meent en is goed toegankelijk. De vraag is of het ook nieuwe gebruikers aantrekt vanuit het plangebied.

Van de 140 woningen zullen er circa 75 woningen beschikbaar worden gesteld voor 55+ met enige zorgvraag. Het gebruik van deelmobiliteit onder deze doelgroep is zeer klein en naar verwachting zal dat niet anders zijn bij deze ontwikkeling. De andere 65 woningen zijn sociale huurwoningen, waar diverse doelgroepen gebruik van kunnen maken, onder andere jongeren die een andere mobiliteitsbehoefte hebben.

Projectgerelateerd

Uit het onderzoek van I&O Research blijkt dat 5% wel eens een deelauto gebruikt. Dit percentage loslatend op de 140 woningen, zijn dit 7 woningen/huishoudens die potentieel een deelauto gebruiken. Deze zeven woningen hebben een normale parkeerbehoefte van 4,2 op basis van een norm van 0,6 zoals gehanteerd in de parkeerbalans voor de ontwikkeling. De deelauto zelf neemt ook een plek in op het parkeerterrein. Theoretisch heeft een deelautosysteem dus een afname van 3,2 parkeerplaatsen voor de ontwikkeling. Deze benadering kan niet vermenigvuldigd worden, het gaat om een deelautosysteem niet om één deelauto. Dus het plaatsen van meerdere deelauto's zorgt niet voor meer afname.

De impact op de algehele parkeerbalans van het aanbieden van deelauto's voor de ontwikkeling is derhalve naar verwachting beperkt. Maar, deelmobiliteit draagt ook bij aan het stimuleren van gedragsverandering. Het kan op termijn zorgen dat men afziet van een tweede auto en hierdoor bewustere keuze maakt van reisopties. Dit kan bijdrage aan andere gemeentelijke ambities op het vlak van CO₂-uitstoot en leefbaarheid.

4 Conclusies

In de ontwikkelvariant voor het centrum De Meent richting 2040, waarin nieuwe functies zoals woningbouw worden toegevoegd, neemt de verkeersintensiteit op met name de Zuidermeent enigszins toe. Deze toename blijft binnen de grenzen van wat de infrastructuur aankan. De ontsluitingsstructuur blijft ongewijzigd, waardoor de bestaande verkeersstromen grotendeels behouden blijven. Extra verkeer richting de N236 en Bussum wordt evenwichtig verdeeld over het netwerk, zonder dat dit leidt tot knelpunten. Ook het kruispunt Zuidermeent/Noordermeent blijft goed functioneren, ook tijdens de spits. De berekende wachttijden zijn minimaal, wat bevestigt dat de huidige infrastructuur robuust genoeg is om de toekomstige verkeersvraag op te vangen zonder dat aanvullende maatregelen nodig zijn.

Uit de toetsing van de drie parkeervarianten blijkt dat een gebouwde parkeervoorziening met dubbelgebruik (variant 3) de meest ruimtelijk efficiënte oplossing biedt. Deze variant vraagt om de minste parkeerplaatsen (123), dankzij het benutten van verschillende gebruiksmomenten van functies in de omgeving. Hierdoor is het benodigde ruimtebeslag het laagst en biedt de tweelaagse garage perspectief, binnen de beschikbare ruimte. De stedenbouwkundige inpassing blijft hierbij wel een aandachtspunt. In de variant is uitgegaan van een deels verdiepte garage met twee parkeerlagen. Op basis van de eerste inventarisatie lijkt dit passend te zijn. Nader onderzoek naar vormgevingsvarianten voor de garage kunnen uitsluitend geven. Het bouwkostenkompas geeft een indicatief bedrag van 1.588 EUR per vierkante meter. Variant drie vereist een financiële investering van 2.5 tot 3 miljoen euro. Nader onderzoek moet een beter beeld van de financiële consequenties geven.

De andere twee varianten vragen om aanzienlijk meer parkeerplaatsen en leiden tot een groter ruimtebeslag en een hogere investering. Beide varianten overschrijden de beschikbare oppervlakte van het huidige terrein, zelfs bij een tweelaagse oplossing. Alleen door het toevoegen van de naastgelegen groenvoorziening ontstaat eventueel voldoende ruimte, maar dit vereist nadere afwegingen op het gebied van ruimtelijke kwaliteit en stedenbouwkundige integratie.

Deelmobiliteit heeft in theorie potentie om de parkeerdruk binnen een nieuwe ontwikkeling te verlagen, maar de daadwerkelijke impact blijkt in dit geval beperkt. Uit onderzoek blijkt dat slechts een klein deel van de bevolking gebruikmaakt van deelauto's, en binnen het plangebied zijn vooral 55+ huishoudens vertegenwoordigd, een doelgroep die weinig gebruikmaakt van deelmobiliteit. Hierdoor is de verwachte afname in parkeerplaatsen marginaal: slechts 3,2 parkeerplaatsen minder bij inzet van een deelautosysteem.

Hoewel het effect op de parkeerbalans klein is, kan deelmobiliteit op langere termijn bijdragen aan gedragsverandering en bredere gemeentelijke ambities zoals het verminderen van CO₂-uitstoot en het verbeteren van leefbaarheid. Een succesvolle implementatie vraagt om een actieve rol van de gemeente, met vroegtijdige plaatsing van voertuigen en goede communicatie richting bewoners. De centrale ligging van het parkeerterrein biedt hiervoor een gunstige uitgangspositie.

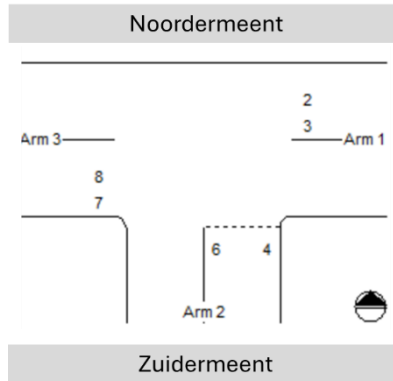
Bijlage 1 – Parkeerbalans ontwikkeling centrum Hilversumse Meent

Apart opgeleverd.

Bijlage 2 – Input en output Harders berekening

Kruispuntstromen PAE avondspits

Rijrichting		Pae/spits
Arm 1	2	43
	3	126
Arm 2	4	133
	6	2
Arm 3	7	1
	8	28



Resultaat Harders berekening kruispunt Noordermeent/Zuidermeent

Richting	Intensiteit	Gecor. Cap. Pae/u	Rest. Cap. Pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	126	1190	1064	0 sec	Ja
4	133	1176	1041	0 sec	Ja
6	2	1176	1041	0 sec	Ja