

Opdrachtgever	Gemeente Hilversum
Datum	17 april 2023
Auteur	Jeroen Loijen en Bas Alferink
Kenmerk	010212.20220728.N3.06
Status	Definitief
Pagina	1/11

Onderbouwing mobiliteit stedenbouwkundig plan Arenapark

Aanleiding

De afgelopen maanden is door VenhoevenCS gewerkt aan het opstellen van een stedenbouwkundig plan voor het Arenapark. Het Arenapark ondergaat een transformatie van een gebied waar werken en onderwijs centraal staan naar een gemixte buurt waar naast kantoren ook woningen, sport en andere voorzieningen een prominente rol krijgen.



*Figuur 1: Nieuwe inrichting Arenapark
(Bron: VenhoevenCS)*

Goudappel heeft op verkeerskundig vlak ondersteund bij de totstandkoming van het stedenbouwkundig plan. Deze notitie levert een verkeerskundige onderbouwing voor het stedenbouwkundig plan en gaat daartoe in op de volgende aspecten:

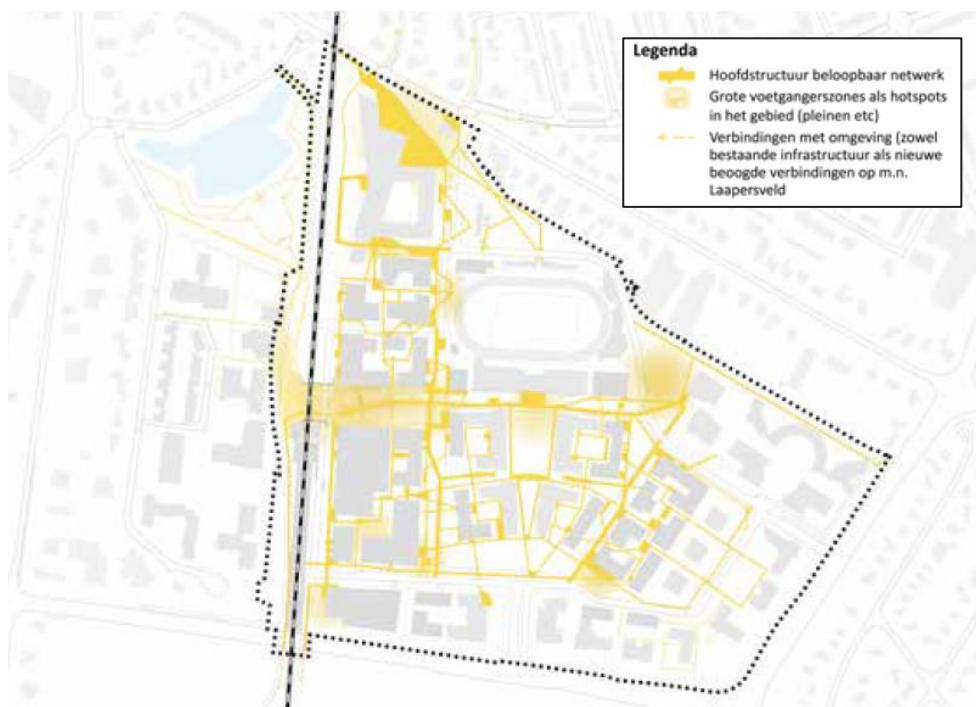
1. Modaliteiten (voetganger, fietser, auto, OV);
2. Verkeersafwikkeling;
3. Parkeren;
4. P+R & HUB (deelmobiliteit);
5. Verkeersveiligheid.

Dit document levert een kwalitatieve onderbouwing op basis van expert judgement. In de fase van het bestemmingsplan/omgevingsplan moeten nog verschillende kwantitatieve onderzoeken worden verricht, waaronder een onderzoek naar verkeer en de consequenties voor de omliggende wegen. In dit document gaan we uit van de eindsituatie inclusief een naar het zuiden verplaatst station Hilversum Sportpark, conform uitgangssituatie van het stedenbouwkundig plan.

1. Modaliteiten

Voetganger

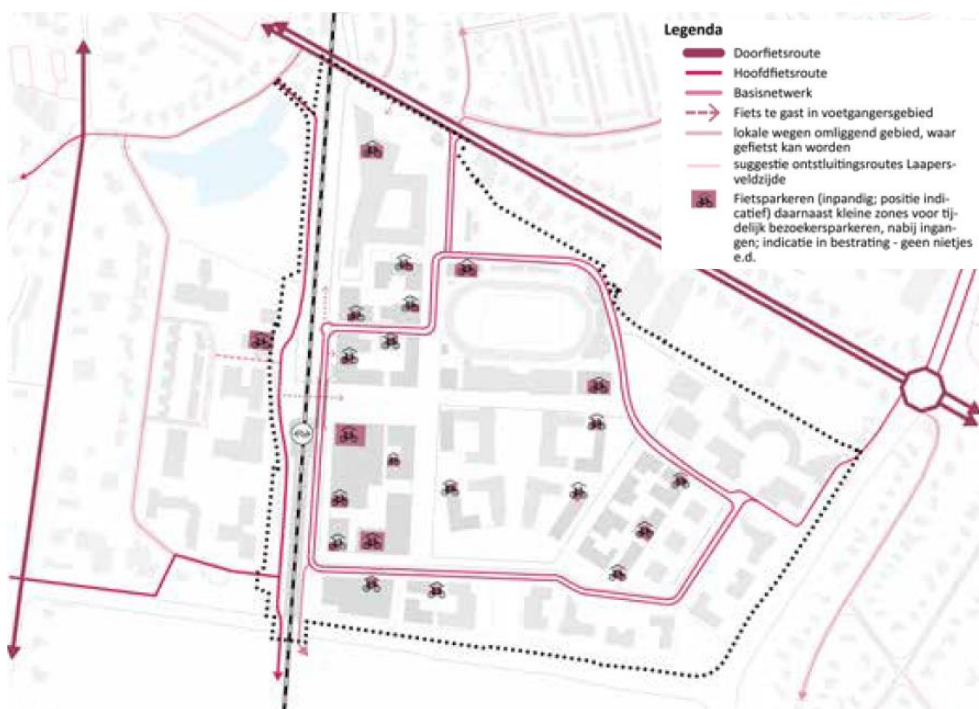
Het Arenapark moet een prettige plek worden om te wonen en te verblijven. Om dit te realiseren is het van belang in te zetten op het STOMP principe (Stappen, Trappen, OV, MaaS, Privéauto). Dit wordt gedaan door van het hart van het Arenapark een autovrij gebied te maken. Dit zorgt ervoor dat de modaliteit voetganger voorop staat. In het Arenapark wordt een diversiteit aan functies toegevoegd waardoor alle essentiële voorzieningen zich op loopafstand bevinden. Het hart van het gebied wordt specifiek ingericht voor voetgangers (zie ook figuur 1 en 2). Vanaf het stationsgebied wordt de loper in alle richtingen uitgerold voor de voetganger. Doordat het station in het hart van het Arenapark komt te liggen, loop je als voetganger zo het gebied in. Autoverkeer en parkeren wordt zo veel mogelijk aan de rand van het Arenapark gehouden. Hiermee ontstaat een prettig binnenmilieu en gezonde leefomgeving. Deze aantrekkelijke openbare ruimte met veel groen nodigt uit tot verblijven en sociale interactie aan te gaan.



Figuur 2: Voetgangersnetwerk Arenapark (Bron: VenhoevenCS)

Fiets

Ook de fietser krijgt een prominente rol in het Arenapark. Naast het realiseren van een fijnmazig fietsnetwerk in het Arenapark komen er ook voldoende verbindingen met de omliggende gebieden. In het Arenapark is onderscheid tussen basisfietsroutes en shared space zones. De (doorgaande) basisfietsroutes gaan om het hart van het Arenapark heen. Deze verbindingen zijn als doorgetrokken lijnen in figuur 3 weergegeven. De vormgeving hiervan is in de vorm van 7 meter brede erftoegangsweg met fietssuggestiestroken waar motorvoertuigen te gast zijn (max 30 km/u). Hiermee wordt benadrukt dat actieve mobiliteit (lopen en fietsen) in het gebied voorop staat. In het hart van het Arenapark is fietsen ook toegestaan, maar hier moet de fietser de ruimte delen met de voetganger; shared space is hier het uitgangspunt. Dit zijn de gestippelde rode lijnen in onderstaande figuur.

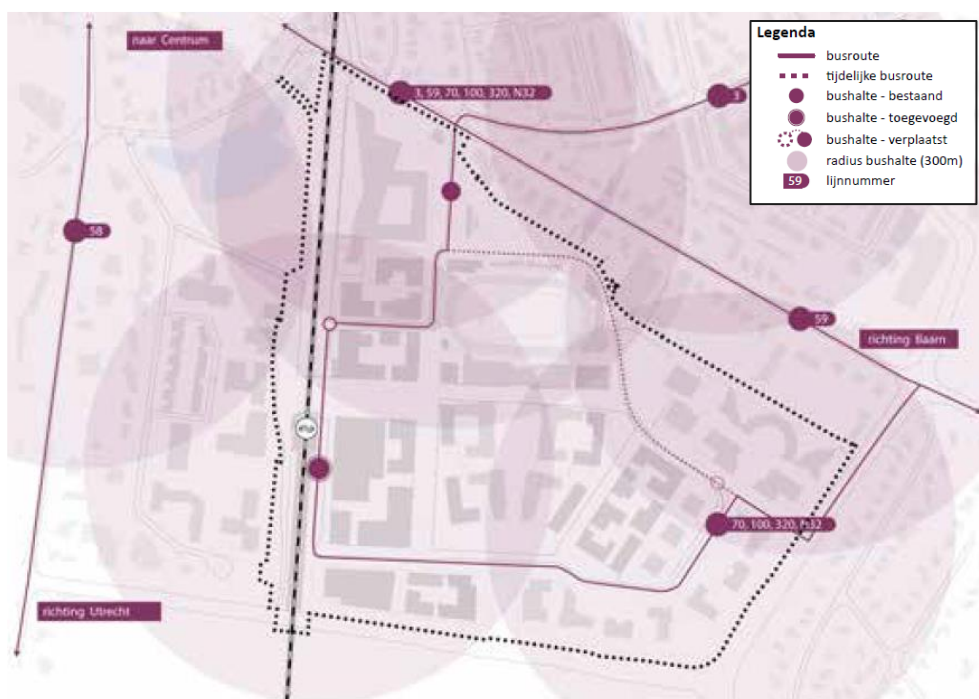


Figuur 3: Fietsnetwerk Arenapark (Bron: VenhoevenCS)

Om de verbindingen naar de omliggende gebieden te optimaliseren komt er ter hoogte van het verplaatste station een onderdoorgang. Dit vergroot de fietsbereikbaarheid van het gebied. Fietzers kunnen daardoor gemakkelijk van het Arenapark naar het Laapersveld en verder. Tevens zorgt dit voor minder overstekend fietsverkeer op de Soestdijkerstraatweg nabij de spoorwegovergang, wat ten goede komt van de verkeersveiligheid.

OV

In de huidige situatie lopen de busroutes aan de noord-oostzijde van het Arenapark over de weg Arena. Om heel Arenapark te bedienen en een volwaardige OV-knoop mogelijk te maken nabij het verplaatste station, wordt de busroute naar de westkant van het Arenapark verlegd. Deze hoofdroute voor de ontsluiting wordt conform het stedenbouwkundig plan 7 meter breed. Dit is in principe breed genoeg dat bussen elkaar kunnen passeren. Uitgangspunt is dat bussen halteren op de rijbaan en dat op die locaties extra ruimte is om passeren door bijvoorbeeld fietsers mogelijk te maken. In de uitwerking is het van belang dat er een prettige en veilige looproute van de bushalte naar het treinperron komt.

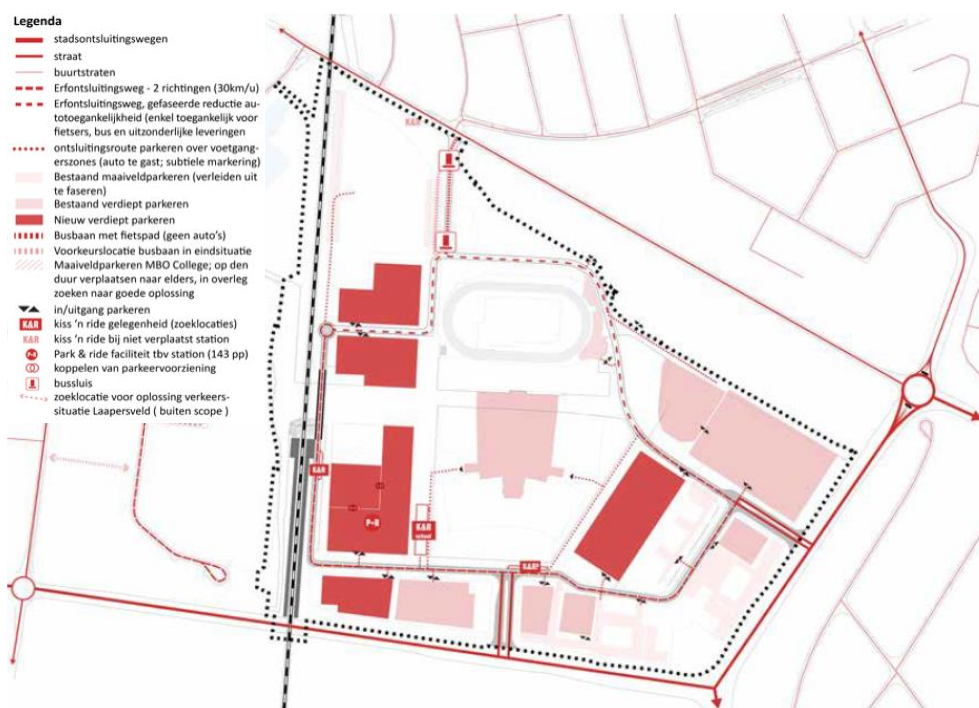


Figuur 4: OV-netwerk Arenapark (Bron: VenhoevenCS)

Beoogd wordt het treinstation Hilversum Sportpark naar het zuiden te verplaatsen; het komt daarmee in het hart van het Arenapark te liggen. Daarbij wordt met de spooronderdoorgang voor langzaam verkeer op die nieuwe locatie ook de verbinding met het Laapersveld versterkt. Hiermee ontstaat een tweezijdige stationsontsluiting. De brede onderdoorgang bevordert de sociale veiligheid en reuring in het gebied. Het voordeel van een verplaatst station is dat de spoorkruising met de Soestdijkerstraatweg overzichtelijker en daarmee veiliger wordt.

Auto

Door toevoeging van collectieve, maatschappelijke en commerciële voorzieningen aan het programma van het Arenapark kunnen bewoners in het gebied hier te voet of te fiets naartoe en zijn zij niet voor alle behoeften afhankelijk van de auto en voorzieningen elders. Desondanks zal de auto nog steeds een plek hebben op het Arenapark. Met de ligging van het Arenapark nabij de aansluiting op de A27 kent het gebied een goede autobereikbaarheid. De routes voor auto's op het park bevinden zich aan de west- en oostzijde van het gebied. Door de ingangen van de parkeergarages aan de rand van het Arenapark te situeren wordt de rest van het Arenapark een aantrekkelijk autoluw gebied.



Figuur 5: Indeling van de verschillende modaliteiten op het Arenapark. Focus ligt op de voetganger, fietser en het OV (Bron: VenhoevenCS)

Ontsluiting van het autoverkeer is voorzien aan de zuidkant van het gebied via de Diependaalselaan en aan de oostzijde via Oostereind. De auto kan niet via de Soestdijkerstraatweg in het gebied komen. Hier wordt de huidige bussluis gehandhaafd. Daarmee wordt doorgaand autoverkeer of sluipverkeer door het Arenapark voorkomen. De verkeersintensiteiten op Arena ter hoogte van de atletiekbaan zullen naar verwachting

afnemen ten opzichte van de huidige situatie. In de eindsituatie worden namelijk het sportgebouw (vervanging van de huidige Dudok Arena) en P+R (ter vervanging van het huidige openbare parkeerterrein) via de Diependaalselaan ontsloten. Ook de bus krijgt een andere route en zal niet meer op dit tracé rijden.

Wat betreft ontsluiting van de huidige parkeergarage onder het Nike kantoor (kavel F) zijn in principe twee opties. Of het verkeer gaat via de oostelijke entree, of via de westelijke entree. Bij de westelijke entree speelt als raakvlak de aanwezigheid van de K&R van de internationale school. Het is gezien de inrichting van het gebied (auto te gast) niet gewenst dat hier veel verkeer bij elkaar samen komt. Het is daarom aan te bevelen dat de verkeersstromen voor de K&R en Nike zoveel mogelijk gescheiden worden. Verkeer voor Nike zal over het algemeen 's ochtends aankomen en aan het eind van de middag weg gaan. Bij de school zijn er meerdere haal- en brengmomenten. Maar over het algemeen zal de ochtendspits hier het drukst zijn, omdat dan alle kinderen beginnen. Het lijkt daarom het meest logisch dat de oostelijke entree van de parkeergarage voor ingaande auto's is, en de westelijke voor uitgaande auto's. Zo wordt in de ochtend het verkeer naar de parkeergarage (kavel F) zo veel mogelijk gescheiden van K&R verkeer naar de internationale school, wat de verkeersveiligheid ten goede komt.

2. Verkeersafwikkeling

Om de ontwikkeling verkeerskundig mogelijk te maken is een mobiliteitstransitie essentieel. Als de ontwikkeling van het Arenapark gericht zou worden op het gebruik van de auto zal de druk op het wegennet te groot worden. Door in te zetten op de voetganger, de fietser en het OV kan het beoogde bouwprogramma plaatsvinden zonder dat de verkeersafwikkeling vastloopt.

Het Arenapark wordt voor autoverkeer ontsloten via de Diependaalselaan en Oostereind. Deze kruispunten kennen een beperkte capaciteit, zie ook de [notitie 'Verkeersstromen Masterplan Arenapark \(004861.20200422.N1.03\)'](#). Het kruispunt Oostereind – Arena kan met de huidige vormgeving 5.500 mvt/etm van en naar Arena verwerken. De huidige verkeersintensiteit op Arena zit rond die 5.500 mvt/etm. Daarmee is er geen restcapaciteit.

Het kruispunt Diependaalselaan – Colosseum kan met de huidige vormgeving 8.400 mvt/etm van en naar Colosseum verwerken. De huidige verkeersintensiteit op Colosseum zit rond de 3.500 mvt/etm. Daarmee is er sprake van circa 4.900 mvt/etm aan restcapaciteit. Indien nodig is het door uitbreiding van het kruispunt met een tweede linksafstrook vanuit het westen richting Arenapark mogelijk de restcapaciteit te vergroten naar circa 7.600 mvt/etm.

In het stedenbouwkundig plan worden de meeste parkeergarages van de (her)ontwikkelingen in het gebied nabij de ontsluiting Colosseum voorzien. Dit is noodzakelijk, aangezien het kruispunt Oostereind – Arena geen restcapaciteit heeft. Door de parkeergarages aan de randen van de zuidzijde van het gebied te situeren, wordt getracht het verkeer via het Colosseum het gebied in en uit te laten gaan.

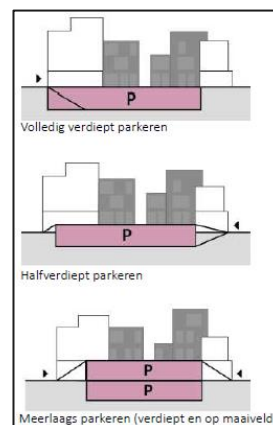
Ingeschat wordt dat het extra verkeer door het bouwprogramma als opgenomen in het stedenbouwkundig plan kan worden afgewikkeld (eventueel na uitbreiding van het kruispunt met de Diependaalselaan met een extra linksafstrook). In de vervolgitwerking zal moeten worden onderzocht of dit nog steeds geldt wanneer rekening wordt gehouden met de dan meest recente inzichten in het ontwikkelprogramma en de nieuwe gemeentelijke "Nota parkeernormen 2023".

3. Parkeren

Auto

Autoparkeren wordt in de basis verdiept opgelost middels parkeergarages. Eventueel kan dit ook halfverdiept of deels verdiept en deels op maaiveld. Zie de voorbeelden hiernaast. Uit de vorige paragraaf bleek dat het noodzakelijk is dat praktisch al het extra verkeer via de entree bij de Diependaalselaan gaat rijden. Aangezien er geen restcapaciteit bij de Arena is.

In het plan worden parkeergarages voorzien onder de kavels A, B, C,D en E. Dit betreffen de kavels aan de zuidwestzijde van het gebied. Dit sluit aan bij de adviezen omtrent de verkeersafwikkeling van de toekomstige functies van het Arenapark, die zoveel mogelijk via het Colosseum en de Diependaalselaan moeten lopen.



In de nadere uitwerking moet het benodigd aantal parkeerplaatsen per kavel / garage nader worden uitgewerkt, rekening houdend met de nieuwe "Nota parkeernormen 2023" van de gemeente en de ambitieuze mobiliteitsstrategie die past bij deze ontwikkeling.

Fiets

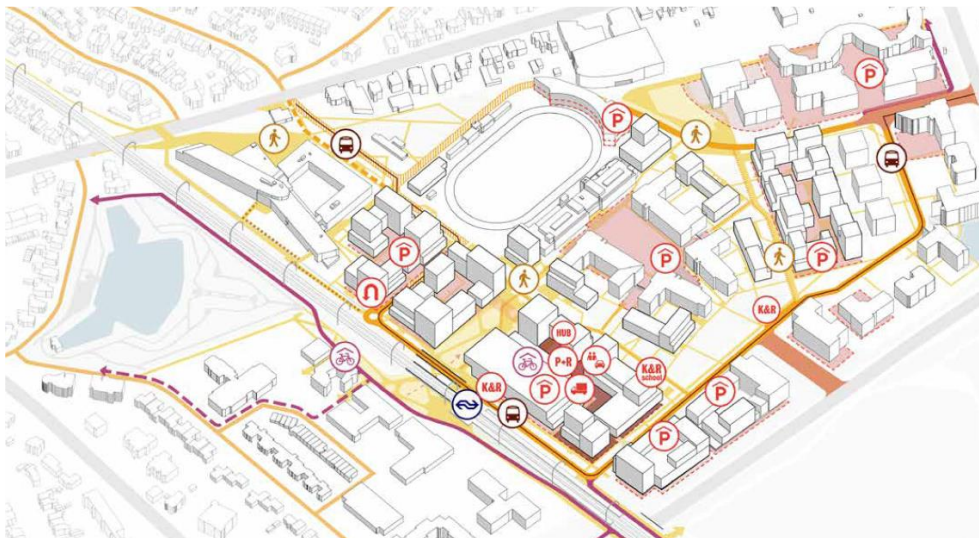
Elk blok krijgt zijn eigen voorziening voor fietsparkeren. Door de fietsenstalling inpandig (bij voorkeur op de begane grond) per woonblok te realiseren zijn bewoners sneller bij hun fiets dan bij de auto, wat de fiets aantrekkelijker maakt. Fietsparkeren vindt met name plaats rond de hoofdroutes voor de ontsluiting. Aangezien fietsers in de kern van het Arenapark te gast

zijn, komen hier ook slechts beperkte mogelijkheden voor fietsparkeren. Enkele stallingen komen wel in de Shared Zone (vanwege de inpassing van de ontsluiting kan dit niet anders). Dit zorgt voor meer reuring en sociale veiligheid. Daarnaast voorkomt het dat bewoners de fiets in de openbare ruimte voor de toegang van het complex zetten (wat niet gewenst is).

Een ambitieuze mobiliteitsstrategie maakt het mogelijk dat er lage autoparkeernormen worden toegepast. Dit betekent dat er meer gefietst zal worden en er dus extra ruimte nodig is voor het fietsparkeren. Het is van belang dat de fietsenstallingen voor bewoners en werknemers/bezoekers gescheiden worden gehouden, zodat bewoners een veilige en afgesloten stalling hebben met garantie op voldoende plekken.

Het heeft de voorkeur om ook het parkeren van werknemers / bezoekers inpandig te organiseren om "verrommeling" van de openbare ruimte tegen te gaan en ook voor hen de fiets als hoogwaardig alternatief te bieden.

Ook voor de treinreizigers is het van belang dat er voldoende stallingscapaciteit is in de directe nabijheid van het station. In het plan zijn daarom aan beide zijden van het station (uitgaande van een verplaatst station naar het hart van het Arenapark) inpandige fietsparkeervoorzieningen voorzien (paarse cirkels). Doordat aan beide zijden stallingen komen, sluiten deze ook goed aan bij de doorgaande fietsverbindingen aan weerszijden van het spoor (paarse lijnen in onderstaande figuur).



Figuur 6: Plangebied met indicatief de ligging van fietsenstallingen voor het station (paars)

K&R internationale school

Er zijn ambities voor een internationale school (voor maximaal 1015 leerlingen). De voorziening (totaal 9.000 m2) voorziet ook in kinderopvang. De behoefte van het aantal parkeerplekken voor deze internationale school en kinderopvang is op te splitsen in:

- a. Parkeerplaatsen voor docenten / personeel kinderopvang / bezoekers die langer dan een half uur blijven staan.
- b. Parkeerplaatsen in een Kiss & ride vorm

Ad. a Parkeerplaatsen voor docenten / personeel kinderopvang / bezoekers die langer dan een half uur blijven staan. Deze parkeerplaatsen worden in de garage voorzien. Het benodigde aantal parkeerplaatsen moet in de nadere uitwerking van de parkeerstudie worden bepaald.

Ad. b Parkeerplaatsen in een Kiss & ride vorm:

Het is lastig om de benodigde grootte van de kiss & ride voorziening te bepalen. Uit studies komt naar voren dat in vergelijking met een reguliere school kinderen op de internationale school meer met de auto naar school worden gebracht. Voor de internationale basisschool zien we een aantal verschillen met een Nederlandse basisschool ten aanzien van het reisgedrag van kinderen/ouders: de belangrijkste is dat het verzorgingsgebied van een internationale basisschool groter is (meer regionaal), en dat expats/internationale kenniswerkers minder bereid zijn om te fietsen. Of dit ook van toepassing is voor deze internationale school in Hilversum valt te betwisten. Bij de huidige vestigingen van deze school (in het centrum van Hilversum) komen op dit moment wel veel kinderen met de fiets. Dit heeft onder andere te maken met het feit dat er weinig (parkeer)plek is voor auto's en de verkeersdruk in de stad ervoor zorgt dat het wegbrengen van kinderen met de auto veel tijd kost. Deze situatie verschilt van de toekomstige situatie in het Arenapark (vlakbij de oprit naar de A27 gelegen). Het management van de internationale school wil ook in de nieuwe situatie fietsgebruik stimuleren. De overtuiging van de gemeente is tevens dat als er ruim baan gegeven wordt aan de auto dit een aanzuigende werking heeft. Dit past niet bij de koers van de gebiedsontwikkeling/het stedenbouwkundig plan waarbij autogebruik juist getemperd wordt en OV/fiets/te voet gestimuleerd wordt.

Bij de huidige scholen (die naar het Arenapark verhuizen) wordt ook geconstateerd dat de drukte in de ochtend aanzienlijk groter is dan in de middag. De start van alle groepen vindt veelal gelijktijdig plaats. Het einde van de lestijden verschilt per klas en per onderwijssoort. Ook blijft een deel bij de BSO. Daar vindt het ophalen tussen 17h en 18.30 plaats. Kortom: ophalen vindt gespreid plaats waardoor dit minder parkeerdruk veroorzaakt dan bij de start van de schooldag.

Het stedenbouwkundig plan gaat uit van flexibele en vaste kiss & ride voorziening:

- Een flexibel deel op het schoolplein (op het maaiveld, bereikbaar vanaf openbare weg) voor de school, zodanig ingericht dat dit in de ochtend opengesteld kan worden voor primair gebruik als kiss & ride.
- Een iets verder weg gelegen vaste strook bestemd voor secundair gebruik als kiss & ride;

In de uitwerking moet de benodigde omvang van deze voorzieningen worden onderzocht.

4. P+R & HUB (deelmobiliteit)

Het verplaatsen van het station, zoals opgenomen in het stedenbouwkundig plan, heeft ook gevolgen voor de autoverkeersstromen van en naar het station. Zo zijn er Kiss & Ride plekken benodigd om reizigers op te halen en af te zetten. Voor de K&R is het van belang dat de afstand tot het perron niet te groot is. Voor NS is het wenselijk dat de K&R een zichtrelatie heeft met het station. Zodat je als reiziger weet waar je naar toe moet als je met de auto wordt afgezet. In het stedenbouwkundig plan is hiervoor een zoeklocatie opgenomen direct ten oosten van de perrons.

In de parkeergarage onder de kavels bij het station is een P+R voorziening opgenomen welke 143 parkeerplaatsen telt. Een herkomst P+R (deze functioneert voor de omgeving Hilversum als opstapstation voor de trein) ligt het meest voor de hand voor station Hilversum Sportpark, mede gezien de gunstige ligging van het NS-station ten opzichte van de A27. Het aantal van 143 parkeerplaatsen is gebaseerd op de parkeerbehoefte die uit het prognosemodel van NS voortkomt. Eventueel kan deze P+R ook deels als bestemmings P+R worden gebruikt in combinatie met bijvoorbeeld beschikbaarheid van leenfietsen. Voor die functie zijn nog geen parkeerplaatsen meegenomen in het genoemde aantal.

In het Arenapark is deelmobiliteit voorzien als onderdeel van de mobiliteitsstrategie. In de nadere uitwerking moet worden bepaald hoeveel en welke vormen van deelmobiliteit worden aangeboden en welke consequenties dit voor het benodigde parkeerprogramma heeft.

Logistieke HUB

Het is de wens om op het Arenapark een logistieke hub te realiseren. Deze HUB voor stadslogistiek moet ervoor zorgen dat het vrachtverkeer in andere delen van Hilversum te beperken, en hier over te laden op kleinere elektrische voertuigen. Aandachtspunt bij deze HUB is de inpasbaarheid hiervan, gelet op de verkeerseffecten en mogelijke overlast voor het Arenapark. Hiervoor dient nader onderzoek naar te worden gedaan.

5. Verkeersveiligheid

Eén van de uitgangspunten bij de ontwikkeling van het Arenapark is het verbeteren van de verkeersveiligheid in en rond het gebied. Er wordt ingezet op aantrekkelijke en sociaal veilige routes voor langzaam verkeer in combinatie met een verbeterde verkeersveiligheid.

Hilversum Sportpark

In de huidige situatie is de locatie van het station Hilversum Sportpark ter hoogte van de Soestdijkerstraatweg een aandachtspunt. De vormgeving van het station in bajonetligging (aan elke zijde van de Soestdijkerstraatweg één perron) en de inrichting van de oversteekplaatsen rond de Soestdijkerstraatweg zorgen voor risicovolle situaties. Om dit te verbeteren en het station beter te positioneren voor de functies op het Arenapark is in het stedenbouwkundig plan het station naar het zuiden verplaatst. Hiermee komt station Hilversum Sportpark in het hart van het Arenapark te liggen. Reizigers die een herkomst of bestemming in het Arenapark of Laapersveld hebben, krijgen hiermee een directe verbinding en hoeven niet meer de Soestdijkerstraatweg te kruisen.

Op korte termijn worden maatregelen rondom het huidige station genomen om de verkeersveiligheid te verbeteren. In het '*Verkenningenrapport LVO Hilversum (6 april 2022)*' worden diverse maatregelen voorgesteld. Op basis van de haalbaarheid zijn er enkele voorkeursmaatregelen uit naar voren gekomen:

- Verbreden van de fiets- en voetpaden op en nabij de overweg;
- Aanpassing aansturing ontruimingslichten voor start AHOB;
- Aanpassen filematrixbord en bijbehorende detectie.

Deze "quick wins" zorgen voor een verbetering van de verkeersveiligheid rondom de overweg op de Soestdijkerstraatweg. Het college heeft op 14 februari 2023 het voorkeursalternatief verbetering spoorwegovergang Soestdijkerstraatweg vastgesteld om daarmee de overweg binnen de kaders en doelen van het LVO-programma (veiligheid en doorstroming) te verbeteren. De realisatie staat gepland voor 2026.

Arenapark

In het Arenapark zelf wordt de verkeersveiligheid verbeterd door in te zetten op actieve mobiliteit (lopen en fietsen) en autoverkeer zo veel als mogelijk af te vangen aan de randen van het gebied. Daarnaast lopen de busroutes niet dwars door het gebied heen maar via de westkant van het Arenapark. Ten slotte worden de wegen ingericht als fietsstraat met een maximum snelheid van 30 km/u. Hiermee wordt benadrukt dat gemotoriseerd verkeer te gast is.