Koersdocument Mobiliteit Hilversum Arenapark

Definitief

Kenmerk: 010212.211029.R2.03
Datum: 23 juni 2022



Inhoud

Aanleiding voor dit koersdocument

Positie in de regio

Huidige situatie

Ontwikkelingen in en rond Arenapark

Mobiliteitsambities Arenapark

Mobiliteitsambities gemeente, regio en provincie

Kansen

Opgaven

Aanleiding voor dit koersdocument

Arenapark: een plaats in ontwikkeling

Het Arenapark is een gebied waar kantoren, sport en opleiding een plek hebben aan de zuidoostzijde van Hilversum. Een groot deel van het terrein is ingericht met kantoorfuncties, braakliggende nog te ontwikkelen stukken grond en parkeerterreinen. De ambitie van de gemeente Hilversum is om het Arenapark de komende jaren te ontwikkelen naar een kwalitatief hoogwaardig gebied waarin sport, ontspanning en werk elkaar versterken. Er zijn bovendien veel kansen voor verduurzaming van het gebied. In 2020 is een nieuw Masterplan Arenapark door de gemeente vastgesteld waarin samen met belangrijke stakeholders de ambities en opgaven voor het Arenapark zijn vastgelegd. Op dit moment wordt het Masterplan uitgewerkt tot een stedenbouwkundig plan.

Om te bepalen welke kansen en opgaven er liggen voor het Arenapark op het gebied van mobiliteit is het van belang om verder te kijken dan de grenzen van het Arenapark zelf. Dat doen we in dit koersdocument. In het eerste deel beschouwen we de positie van het Arenapark in de regio en daarna de huidige situatie qua mobiliteit en bereikbaarheid op het park zelf. Vervolgens zetten we de reeds vastgestelde plannen en ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit in en rond het gebied op een rij. Daarna beschrijven we de (mobiliteits)ambities uit het Masterplan en de ambities van de gemeente, regio en provincie. Om af te sluiten met een analyse van de kansen en opgaven die er liggen gelet op de verschillende ambities in relatie tot de huidige situatie en ontwikkelingen.

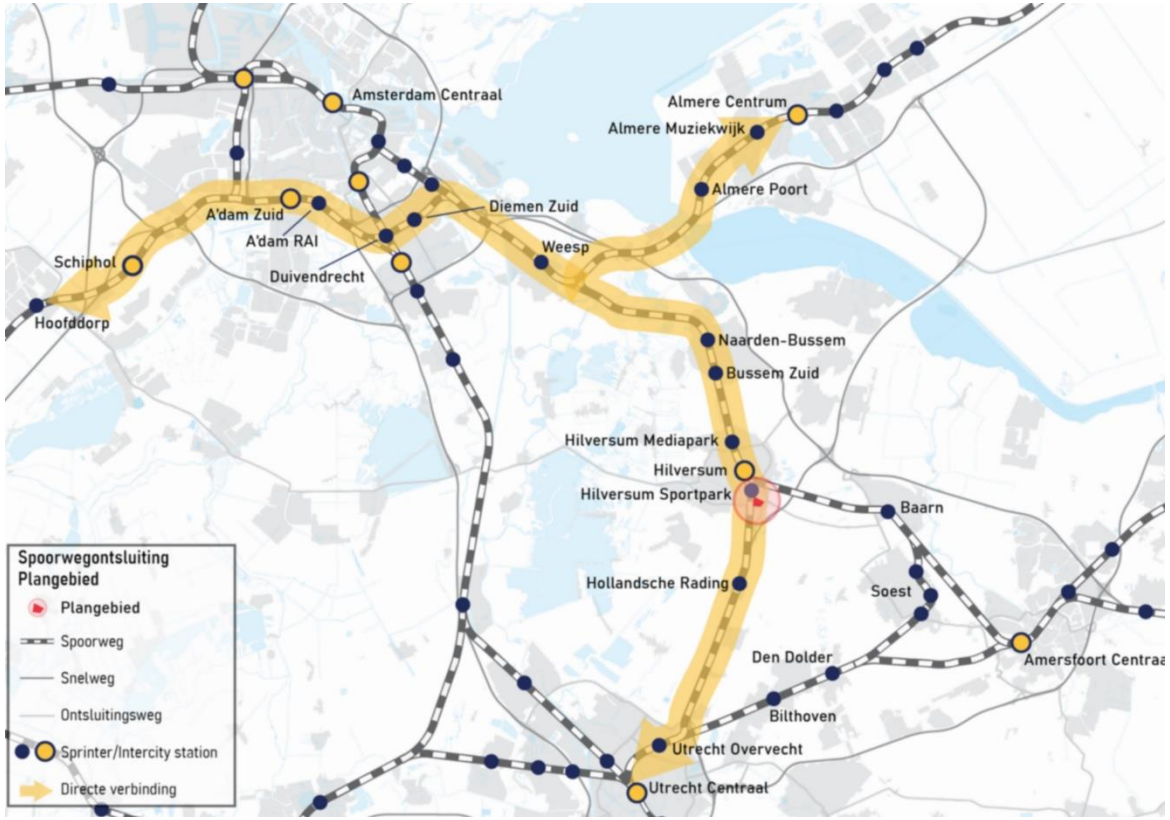


Huidige situatie Arenapark (bron: Arenapark, Masterplan 2020)

Positie in de regio (OV-netwerk)

Het station Hilversum Sportpark ligt in de noordwesthoek van het Arenapark. Het station ligt aan de spoorlijn tussen Hilversum en Utrecht. Vanaf dit station is er elk kwartier een verbinding met Utrecht en elk half uur een verbinding met Amsterdam Zuid of Almere.

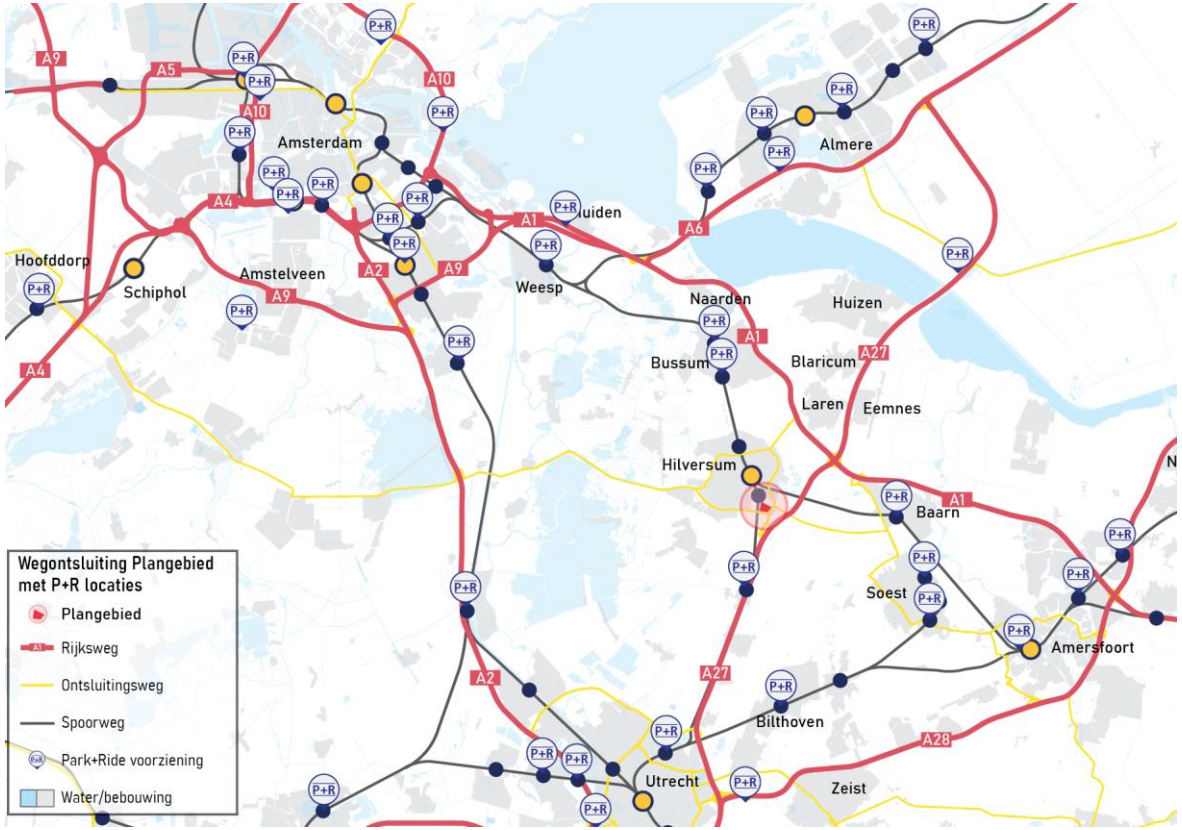
Er is geen directe verbinding met het centrum van Amsterdam, daarvoor moet worden overgestapt op het hoofdstation van Hilversum. Het hoofdstation ligt op 0,8 kilometer van Sportpark en de trein doet nog geen drie minuten over het afleggen van deze afstand. Vanaf Hilversum (centrum) kan er gereisd worden naar Amersfoort en het centrum van Amsterdam. De relatie van het Arenapark met Amsterdam, Utrecht en Almere is via het spoor sterker dan die met de oostelijker gelegen plaatsen. OV-reizigers richting Soest en Amersfoort in het oosten, en Blaricum, Laren en Huizen in het noorden kunnen gebruik maken van het (hoogwaardig) busvervoer van concessiehouders in de regio.



Positie in de regio (autonetwerk)

Het Arenapark ligt op een gunstige locatie voor de auto. Vanaf afrit 33 (Hilversum) op de A27 is het minder dan 3 minuten rijtijd naar het plangebied. Ook is via de A27 en knooppunt Eemnes de A1 gemakkelijk te bereiken. Hilversum heeft hierdoor in zowel noord-zuid als oost-west richting goede aansluiting op het wegennet. Ondanks de sterke positie van de stad in het landelijk wegennetwerk, is er in Hilversum geen Park + Ride voorzieningen aanwezig. Tegenover het hoofdstation van Hilversum staat een normale parkeergarage. Deze heeft geen speciale P+R tarieven voor reizigers. Tussen Almere en Utrecht is er weinig mogelijkheid om voertuigen van de snelweg af te vangen met een overstap naar openbaar vervoer.

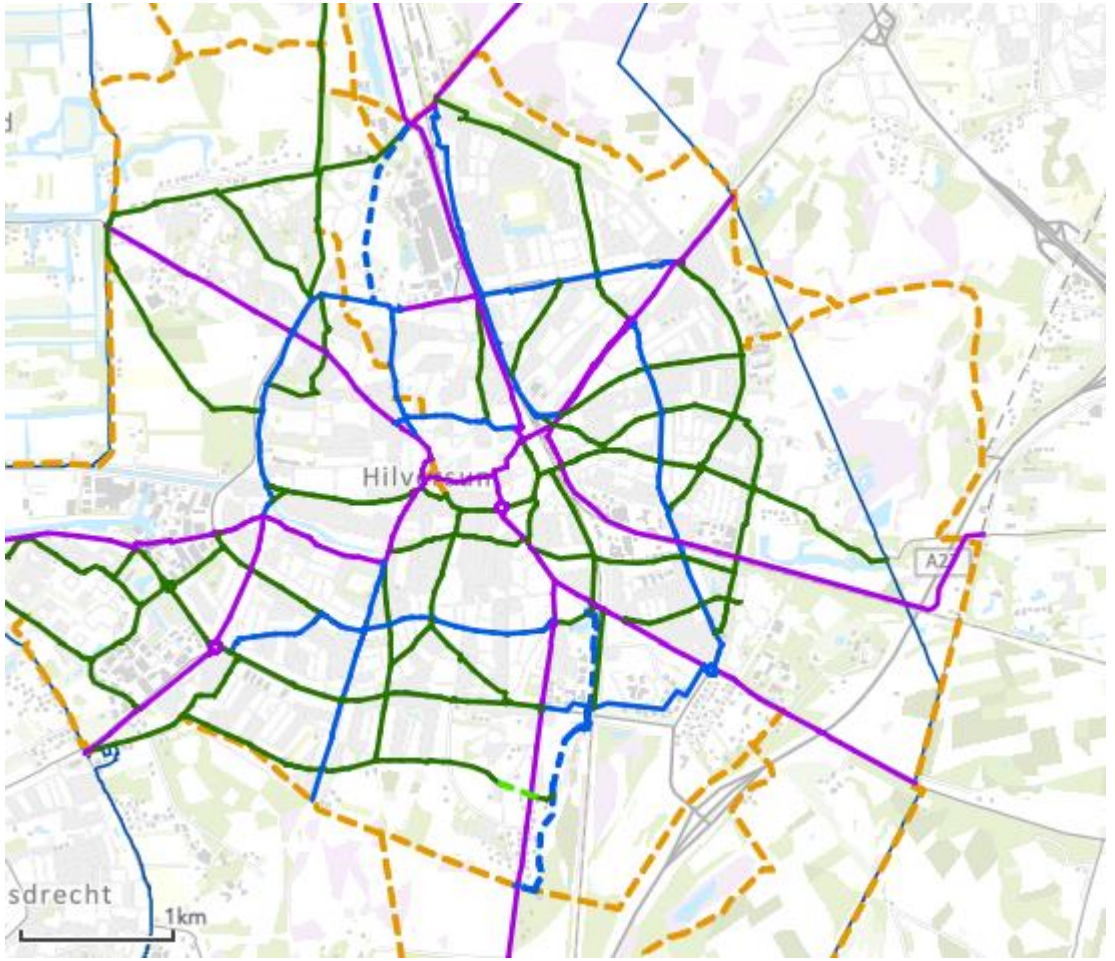
Op een deel van het Arenapark bij het ROC is gratis openbaar parkeren mogelijk. Vanwege de ligging nabij de A27, de snelle en directe treinverbinding naar onder meer Utrecht CS en het ontbreken van goede alternatieven wordt dit parkeerterrein dan ook als P+R gebruikt. Dit terrein wordt echter niet aangegeven als officiële P+R locatie.



Positie in de regio (fietsnetwerk)

Gemeente Hilversum heeft in haar mobiliteitsvisie 2040 een fietsnetwerk gedefinieerd met een basisnetwerk, hoofdfietsroutes en doorfietsroutes. Aan de noordkant wordt het Arenapark per fiets ontsloten via de doorfietsroute over de Soestdijkerstraatweg. Via die route kunnen fietsers tussen het Arenapark en het centrum van Hilversum of in de richting van Baarn en Soest rijden. Een directe fietsverbinding richting het zuiden ontbreekt. De spoorwegovergang van de Soestdijkerstraatweg is op dit moment de enige plaats in de omgeving van het Arenapark die fietsers richting het zuiden en zuidwesten (richting Utrecht) kunnen gebruiken.

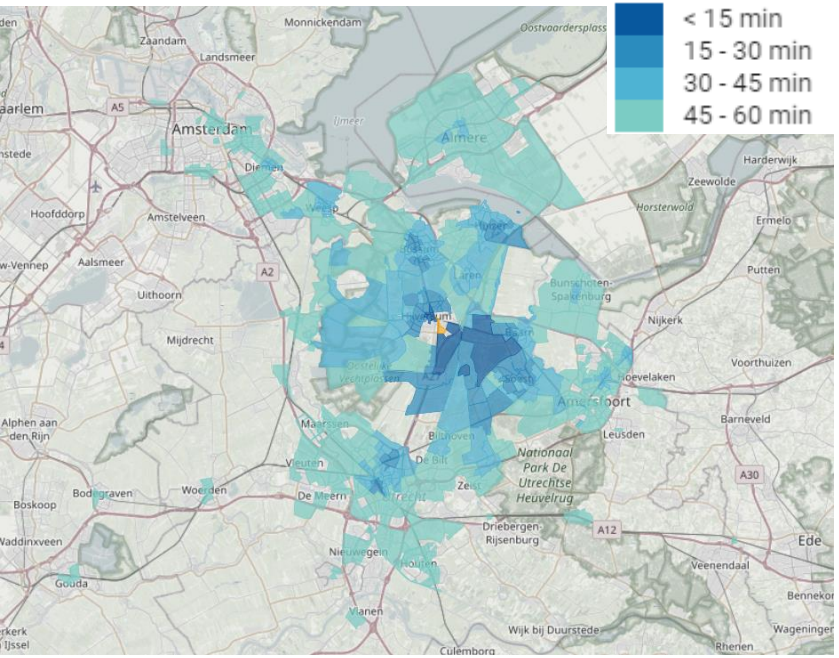




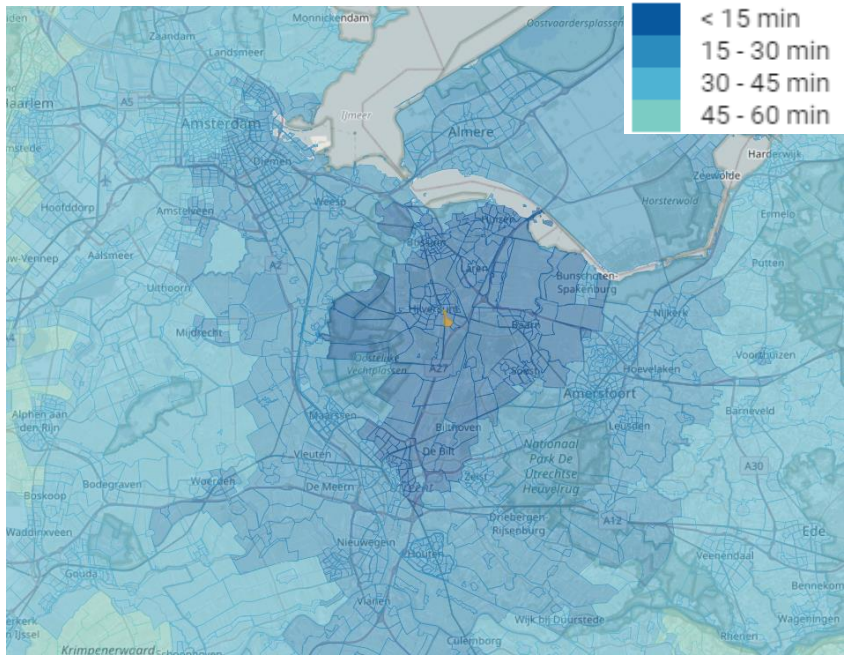
Positie in de regio

Onderstaande afbeeldingen laten de gebieden waarvandaan het Arenapark binnen een bepaalde tijd kan worden bereikt. zien die binnen een bepaalde reistijd naar het Arenapark per OV, auto en fiets. Daarin is te zien dat per OV het Arenapark binnen 45 minuten te bereiken is vanuit de delen van Utrecht, Amersfoort, Almere, Diemen en Weesp die in de omgeving van treinstations liggen. Met een uur reizen kan het Arenapark per OV ook vanuit onder meer Amsterdam CS, Amsterdam Zuid en Gouda worden bereikt. En daarnaast ook vanuit de verder van het station gelegen delen van Amersfoort en Utrecht.

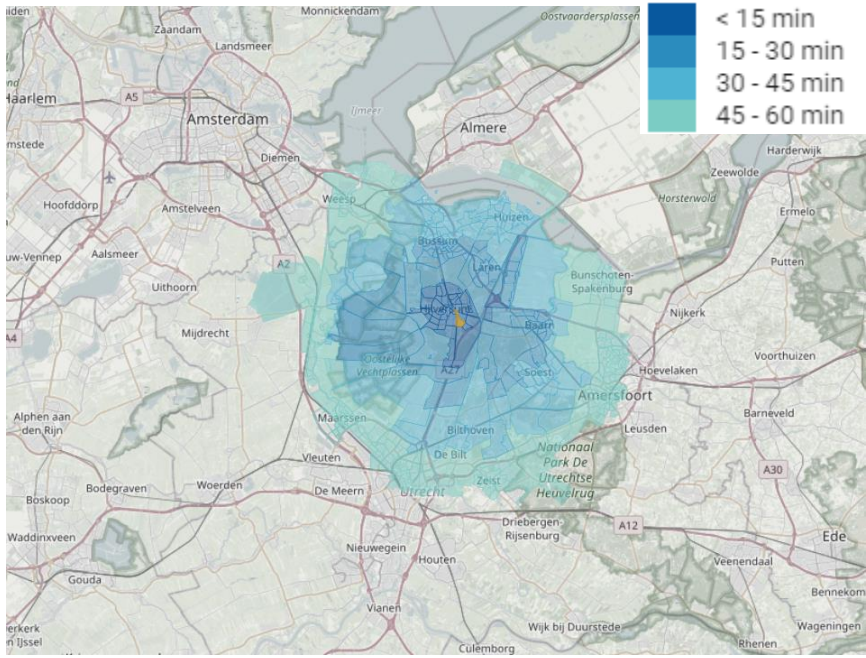
Met de auto is het bereik groter. Daarmee kan het Arenapark in 45 minuten vanuit onder meer Haarlem Purmerend, Lelystad, Ede, Gorinchem, Gouda en Schiphol worden bereikt. Per fiets kan het Arenapark in 45 minuten worden bereikt vanaf onder andere de uiterste noordzijde van Utrecht, Loenen a/d Vecht, Naarden, Huizen, Eemnes, Baarn, Soest en Bilthoven. Vanaf Amersfoort en Utrecht is het (op de gewone fiets) net iets langer dan 45 minuten fietsen naar het Arenapark.



Reistijd naar Arenapark per OV

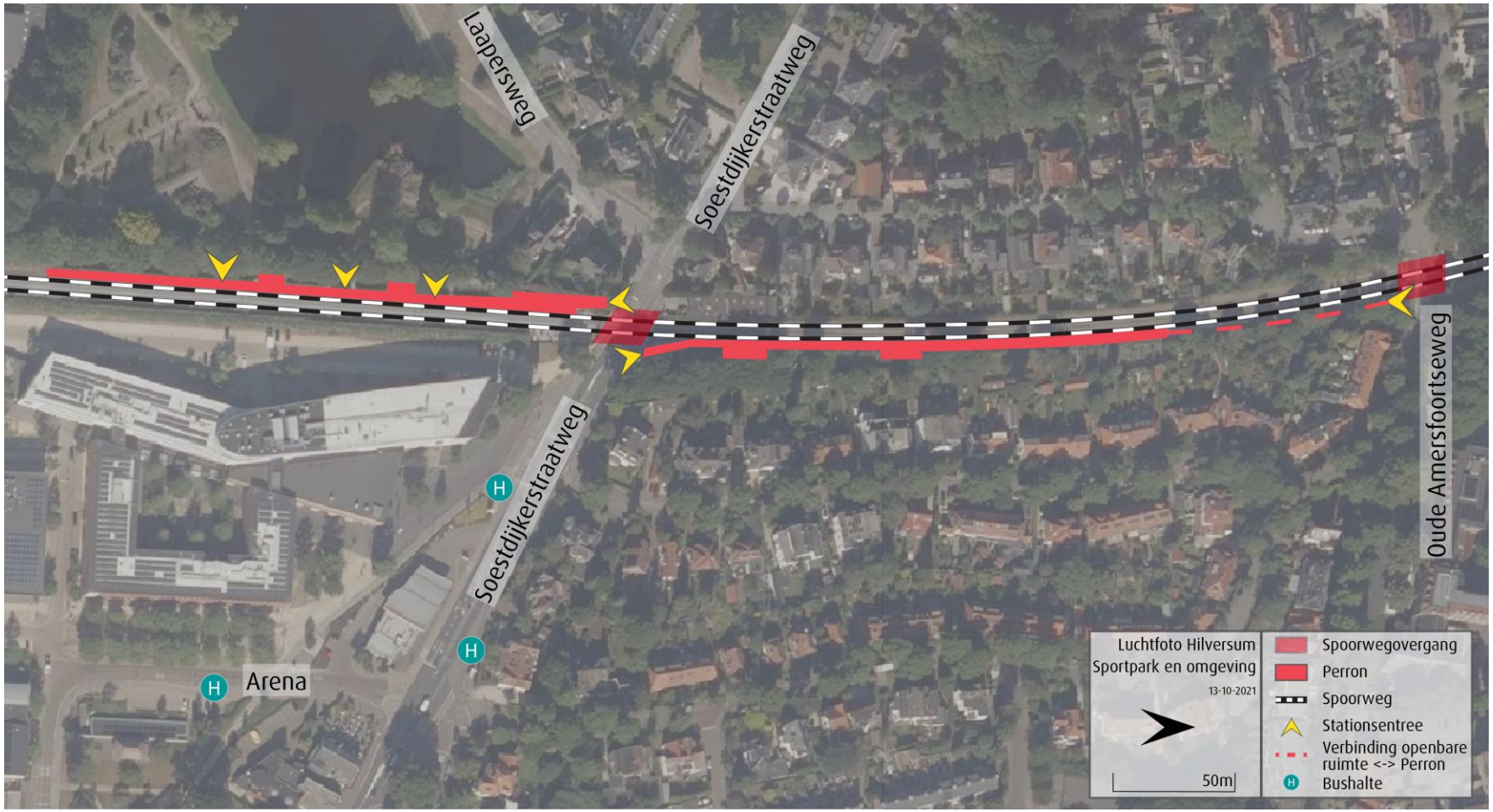


Reistijd naar Arenapark per auto



Reistijd naar Arenapark per fiets

Huidige situatie rond station Hilversum Sportpark



Huidige situatie rond Hilversum Sportpark

Kenmerkend aan sprinterstation Hilversum Sportpark is dat de twee perrons elk aan een andere zijde van de spoorwegovergang van de Soestdijkerstraatweg liggen (in bajonetligging). In de omgeving van het station liggen drie regionale bushaltes enigszins verspreid door het gebied. Daarnaast zijn enkele goed bezette fietsenstallingen aanwezig en kan er op het Arenapark gratis geparkeerd worden, waardoor dit in de praktijk ook als P+R locatie wordt gebruikt.

Het station vervult een belangrijke functie voor het MBO-college naast het station, voor werknemers van de kantoren op het Arenapark en voor de bewoners van de omliggende woonwijken. Dagelijks maken iets meer dan 8.000 reizigers gebruik van de trein, de meeste voordat de avondspits begint. Lopen is een belangrijke vorm van natransport voor uitstappers en de fiets een belangrijke manier om vanuit huis bij het station te komen. De spoorwegovergang Soestdijkerstraatweg bij het station fungeert als connectie tussen de oost en westzijde van het spoor. Het is een belangrijke schakel in de wijk voor bewoners, werknemers en studenten.



Door onder andere de ligging van de perrons aan beide zijden van de spoorwegovergang, de krappe beschikbare ruimte voor fietsers en voetgangers en de vele oversteekbewegingen die zij hier maken over de drukke Soestdijkerstraatweg is de omgeving van de overweg enigszins onoverzichtelijk wat tot onveilige situaties kan leiden. Daarnaast zijn de toegangen tot de perrons niet duidelijk herkenbaar vanaf de straat en zijn de loop- en fietsroutes rond het station en naar het Arenapark niet altijd even herkenbaar vormgegeven.

Het station scoort over het algemeen goed bij reizigers. Wel is de veiligheid rondom het station een punt van aandacht. Naast de verkeerssituatie vinden reizigers de sfeer, wachttijdbeleving en doorstroming van het station onvoldoende. In de avond wordt het station als een donkere, eenzame plek ervaren.

De komende jaren wordt een reizigersgroei verwacht van 1.500 reizigers per dag. Inzetten op een toekomstbestendig station met een aantrekkelijke stationsomgeving is dus belangrijk om toekomstige knelpunten voor te zijn.

Om de huidige situatie van de OV-knoop te beoordelen is een Handelingsperspectief doorlopen met diverse stakeholders:

- Gemeente Hilversum
- Provincie Noord-Holland
- Provincie Utrecht
- NS
- ProRail
- Spoorbouwmeester
- Transdev
- Keolis
- MBO College Hilversum
- Nike
- VenhoevenCS

Huidige situatie Hilversum Sportpark

(bron: Handelingsperspectief deel 1)

De figuur rechts toont de beoordeling van de huidige situatie van de OV-knoop Hilversum Sportpark. Er wordt onderscheid gemaakt in vijf niveaus:

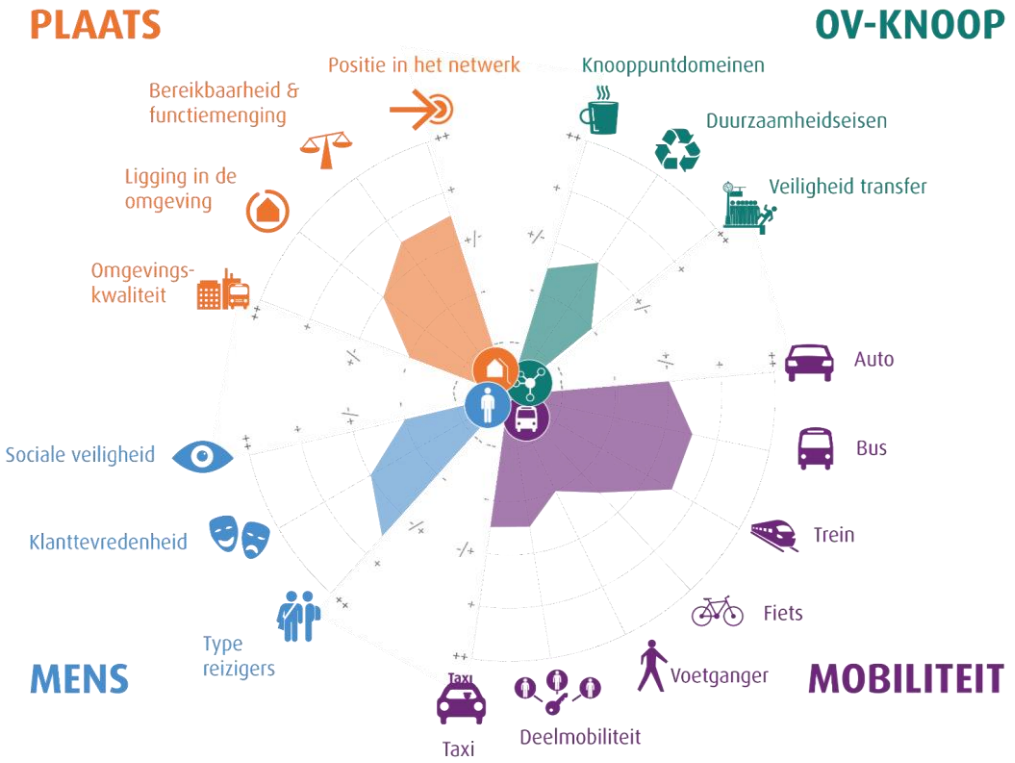
- - : niet aanwezig / ruim onvoldoende score
- : zeer beperkt aanwezig / onvoldoende score
+/- : aanwezig / voldoende (redelijk) score
+ : ruim aanwezig / hoge score
+ + : zeer ruim aanwezig / zeer hoge score

De score per thema is toegelicht is hieronder toegelicht.

Plaats

- Rechtstreekse sprinterverbindingen met IC-stations (Utrecht CS, Almere, Amsterdam-Zuid en Schiphol) en aanwezigheid van meerdere buslijnen zorgt ervoor dat de positie in het netwerk nu redelijk tot goed is (+/-, +)
- De bereikbaarheid en functiemenging is redelijk tot goed (+/-, +). Er zijn diverse functies (wonen, werken, onderwijs) in de nabijheid van de knoop. Wel zijn de afzonderlijke gebieden rondom het station monofunctioneel ingericht. Tevens ligt het station op korte afstand van de A27.
- Station kent een gunstige ligging t.o.v. scholen, bedrijven en enkele woonwijken. Wel vormt het spoor een barrière voor fietsers en voetgangers, die enkel bij de Soestdijkerstraatweg het spoor kunnen kruisen. Dit maakt dat ligging in de omgeving met een +/- wordt beoordeeld.
- De omgevingskwaliteit is onvoldoende (-). De bajonetligging van de perrons aan weerszijden van de Soestdijkerstraatweg zorgt voor verkeersonveilige situaties. De ruimte voor fietsers en voetgangers op en rond de overweg is beperkt.

Tevens is de herkenbaarheid en kwaliteit van loop- en fietsroutes vanaf het station richting het Arenapark ondermaats. Daarnaast is de OV-knoop enkel functioneel ingericht. Pluspunt is de aanwezigheid van het park Laapersveld aan de zuidwestzijde.



Huidige situatie Hilversum Sportpark

(bron: Handelingsperspectief deel 1)

OV-knoop

- Het knooppuntdomein scoort onvoldoende tot redelijk (-, +/-). De knooppuntdomeinen op Hilversum Sportpark zijn herkenbaar doordat de knoop functioneel is ingericht. Echter, de bajonetligging en de doorsnijdende drukke Soestdijkerstraatweg staan een logische stations lay-out in de weg. Tevens is er sprake van lange looproutes tussen treinstation en verschillende bushaltes.
- Mogelijkheden voor verduurzaming op de OV-knoop zijn beperkt. Er is ledverlichting aanwezig. Treinen rijden elektrisch, bussen (nog) niet. Duurzaamheid scoort daarmee voldoende (+/-).
- De inrichting van oversteekplaatsen rond de Soestdijkerstraatweg zorgt voor onveilige situaties. Reizigers zijn geneigd op andere plekken dan aangewezen de weg over te steken. De perrons hebben op zichzelf wel voldoende capaciteit. Wel spreiden reizigers zich soms niet goed over het perron, waardoor er drukte bij in- en uitstappen ontstaat. Hoewel de perrons op orde zijn, scoort de transferveiligheid vanwege de situatie bij de Soestdijkerstraatweg onvoldoende (-).

Mobiliteit

- De score op het gebied van auto is gemiddeld in de huidige situatie (+/-). De bereikbaarheid van de knoop per auto is goed door de nabijheid van de A27. Het terrein dat voor de P+R wordt gebruikt is onverhard en niet goed bereikbaar. Kiss & Ride ontbreekt volledig.
- De modaliteit bus scoort redelijk tot goed (+/-, +). Er is een goede bereikbaarheid per bus (R-net, streekbus en stadsbus) naar o.a. Soest, Amersfoort, Naarden en Amsterdam Amstel) voor een sprinterstation. Wel is de positie van de haltes een aandachtspunt voor de incidentele trein-bus reiziger.
- Voor een sprinterstation heeft Hilversum Sportpark goede verbindingen met Utrecht, Almere, Hilversum en Amsterdam Zuid. Overstap op IC kan op Hilversum. Minpunt is de lage frequentie van treinen na 20:00 uur. De modaliteit trein scoort daarmee redelijk tot goed (+/-, +).
- Het aspect fiets scoort onvoldoende tot redelijk (-, +/-). De fietsinfra nabij de spoorwegovergang en de OV-knoop is van matige kwaliteit. Qua stalling is er behoefte aan uitbreiding, de zuidelijke stalling is druk bezet. Tevens is de toegankelijkheid van de bewaakte stalling matig (deur gaat niet altijd open).
- Op korte loopafstand zijn diverse functies (o.a. MBO College Hilversum, Nike) te bereiken. De kwaliteit van de looproute is echter matig. Daarnaast kan de situatie rondom de spoorwegovergang voor de voetganger voor onveilige situaties zorgen. Al met al maakt dit dat de modaliteit voetganger op dit moment onvoldoende (-) scoort.
- Deelmobiliteit is beperkt aanwezig op Hilversum Sportpark. Een beperkt aantal OV-fietsen (28) is verkrijgbaar via de Kiosk. Daarnaast staan er in de omgeving enkele deelscooters. Deelmobiliteit wordt hierdoor als onvoldoende tot redelijk (-, +/-) beoordeeld.
- Er is geen vaste taxi standplaats aanwezig. Gezien de grootte van het station is de vraag naar verwachting beperkt. De modaliteit taxi is daarmee als onvoldoende tot redelijk (-, +/-) beoordeeld.

Mens

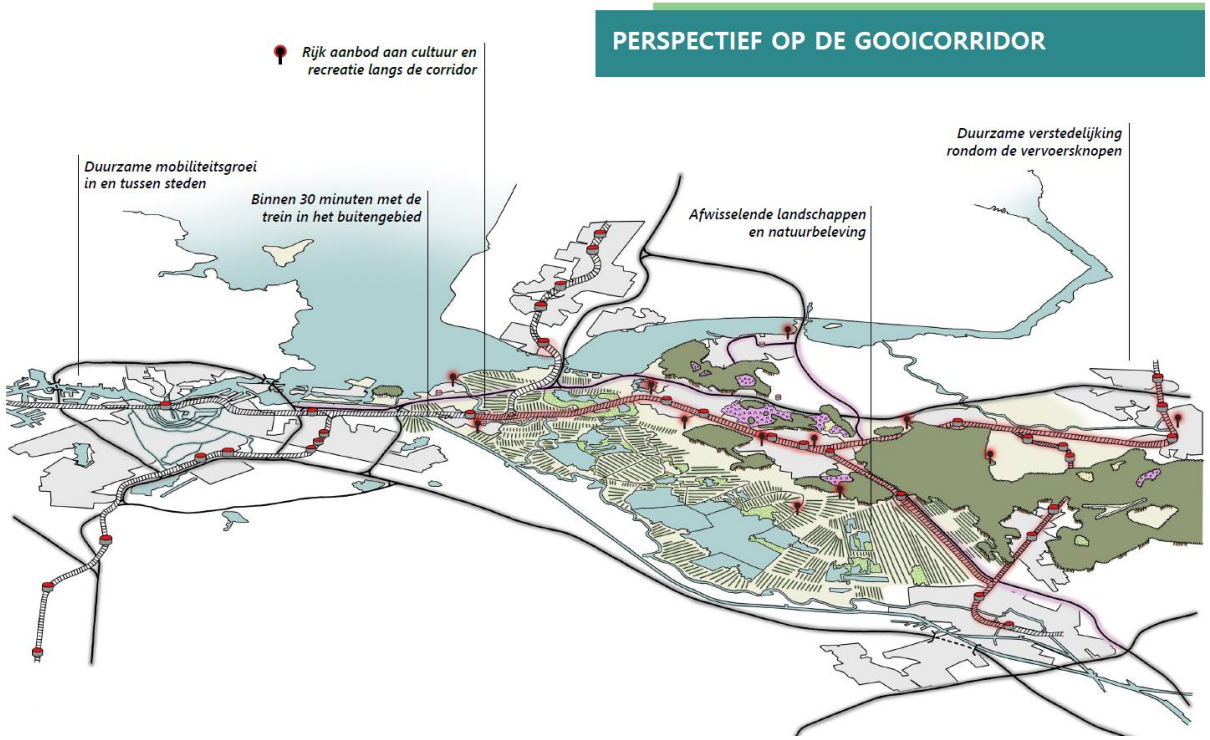
- De knoop kent een relatief hoog gebruik in de daluren. Dit komt met name door het hoge aandeel scholieren. Daarnaast is er sprake van forenzen en recreatieve reizigers. Het aspect type reiziger scoort daarmee redelijk tot goed (+/-, +).
- Op het gebied van klanttevredenheid scoort OV-knoop Hilversum Sportpark in de huidige situatie gemiddeld (+/-). Het algemene oordeel is met een 6,8[(1)] (2019) rond het gemiddeld voor dit type stations. Wel scoren de aspecten sfeer en (wachttijd)beleving relatief laag.
- De sociale veiligheid op de OV-knoop is (met name ‘s avonds) onvoldoende (-). Er is beperkt tot geen toezicht op de perrons door de ligging naast achtertuinen (noordzijde) en naast het park Laapersveld (zuidzijde). Met name in de avonduren kan dit als onprettig worden ervaren.

(1): Klanttevredenheidscijfers zijn sinds de laatste metingen substantieel gestegen, waardoor ook de trendgemiddelden hoger liggen

Mobiliteitsambities gemeente, regio en provincie

De Provincie Noord-Holland heeft in samenwerking met gemeentes, ProRail en NS in het Actieprogramma Gooicorridor (ApG) de ambitie uitgesproken om voor 2030 een kwalitatief hoogwaardig OV-systeem op te zetten. Hiermee moet de verstedelijking en mobiliteitsgroei langs de Gooicorridor duurzaam worden gefaciliteerd en reizen met openbaar vervoer aantrekkelijker worden. De Gooicorridor gaat dienen als ruggengraat voor verdere ruimtelijke-economische ontwikkelingen. Tegelijkertijd dienen de OV-knopen als poorten tot waardevolle natuur, cultuur en recreatie voorzieningen alsmede toegang tot duurzame stationsomgevingen. Om dit te bereiken hebben zet het Actieprogramma Gooicorridor in op de volgende acties:

- Inzetten op gevarieerde woon- en werklocaties binnen 10 minuten loop- of fietsafstand van OV-knopen, mogelijk gemaakt door een fijnmazig vervoersnetwerk.
- Alternatieve vormen van binnenstedelijk vervoer stimuleren door het verbeteren van first/lastmile oplossingen, in te zetten op regiohubs langs de A1/A27 en duurzame reisopties op te nemen in omgevingsvisies en –verordeningen.
- Belangrijke natuur en recreatievoorzieningen koppelen aan OV-knopen en natuurlijke structuren door laten lopen tot aan en het station en ‘in de treincoupé’. Dus verbindende landschappelijke en duurzame inrichting van station en omgeving.
- Alle ontwikkelingen afstemmen in overleg met aangrenzende OV-corridors, ontwikkelende netwerken en overkoepelde ambities.

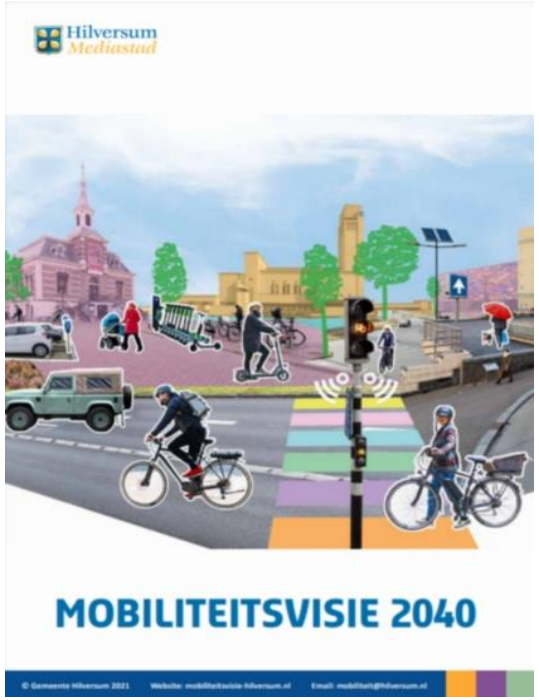


Bron: Actieprogramma Gooicorridor

Mobiliteitsambities gemeente, regio en provincie

De gemeente Hilversum heeft in 2021 de Mobiliteitsvisie 2040 gepresenteerd. Sleutelwoorden uit het voorkeursscenario van de visie zijn duurzaamheid, groen en vernieuwing. Daartoe heeft de gemeente maatregelen geformuleerd in de visie, waarvan de volgende ook impact kunnen hebben op mobiliteit in het Arenapark:

- Verminderen van uitstoot van CO2 en fijnstof door investeren in e-auto's, scooters, fietsen, steps en stadsbusjes die rijden op bestelling en het stimuleren van deelvervoer.
- Een autoluw centrum met aan de rand van de stad logistieke hubs waar inwoners hun pakketjes en bestelde boodschappen kunnen afhalen. Daarnaast hubs waar bezoekers van buiten Hilversum hun auto kunnen parkeren en met kleine, elektrische vervoermiddelen de stad in kunnen.
- Steeds meer wijken en bedrijfsterreinen waar mensen een woning of pand wordt gehuurd of gekocht inclusief gebruik van een auto en parkeerplaats die gedeeld worden met andere wijkbewoners of werknemers van hetzelfde gebied: meer deelmobiliteit.
- Aanmoediging van thuiswerken om het aantal verkeersbewegingen te beperken.



Ontwikkelingen op en rond Arenapark

HOV-BUSBAAN

In december 2022 zal er een nieuwe vrije busbaan geopend worden tussen de A27 en het hoofdstation van Hilversum. Hierdoor komt de route van R-Net lijn 320 door het Arenapark te vervallen. Hiermee wordt een splitsing gemaakt tussen reizigers die naar Hilversum Centrum willen en reizigers die bij het Arenapark moeten zijn.

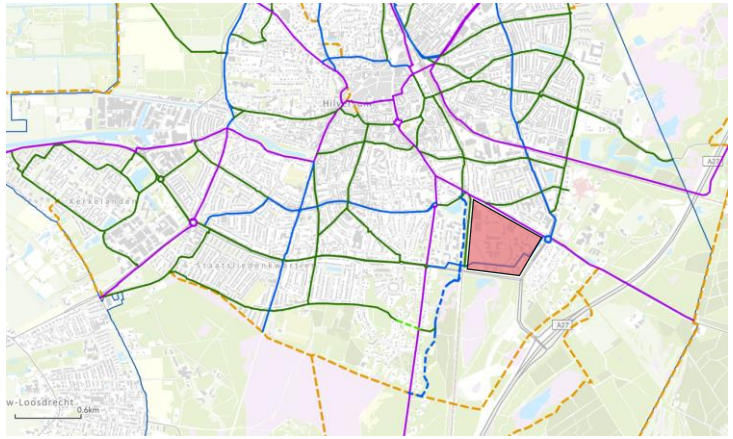
In de nieuwe dienstregeling (2023) van Transdev rijdt lijn 100 alleen nog in de ochtend- en avondspits op het Arenapark, als vervanging van de huidige lijn 320. In de ochtendspits rijdt lijn 100 4x per uur, in de brede avondspits 2x per uur. De lijn takt af van de nieuwe HOV-busbaan en krijgt Arenapark als eindpunt. In de daluren rijdt lijn 100 niet.



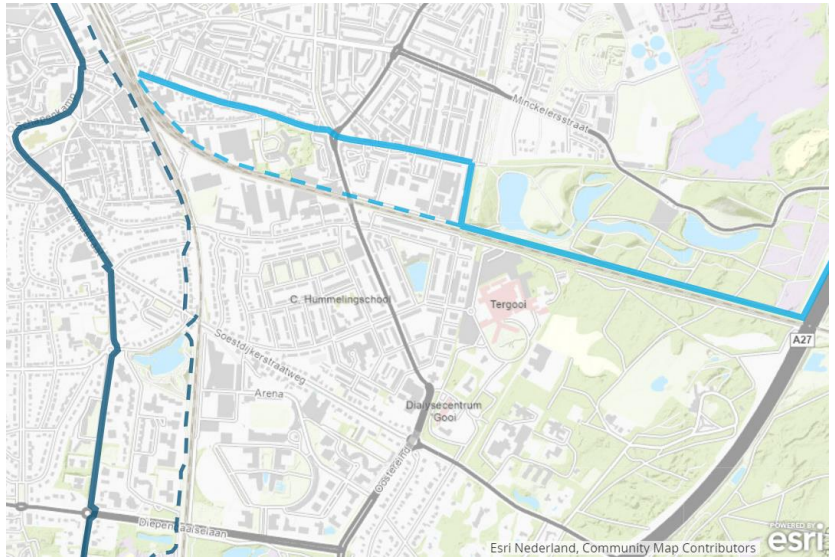
Bron: Trandev

SNELFIETSROUTES

De provincie Utrecht zit de komende jaren in om snelfietsroutes tussen de onder andere de steden Hilversum, Utrecht en Amersfoort te realiseren. De snelfietsroutes moeten mensen verleiden om, tegen 2023, woon-werk verkeer tussen de kernen op de fiets af te leggen. Tussen Amersfoort en Hilversum wordt een stijging in fietsers van 10% verwacht. Beide routes lopen in de buurt van het plangebied, de route naar Utrecht loopt langs het Laapersveld. De snelfietsroutes zijn een ontwikkeling die meegenomen kan worden in de ontwikkeling van het Arenapark.



Plangebied (Rood), Doorfietsroute (Paars).
Bron: Gemeente Hilversum



Mogelijke route naar Amersfoort (lichtblauw), route naar Utrecht (donker blauw), onderbroken lijn (alternatief). Bron: Provincie Utrecht

Mobiliteitsambities Arenapark

In mei 2020 is er in opdracht van de gemeente Hilversum het herziene Masterplan Arenapark vastgesteld. Hierin staat onder andere dat het Arenapark binnen de stedelijke opgave een belangrijke rol vervult als één van de drie sleutelprojecten van de gemeente. Het gebied heeft belangen op zowel het regionale als het landelijke en internationale speelveld. Een verbetering van het plangebied in samenspraak met ontwikkelaars kan een groei betekenen voor de Hilversumse en Nederlandse economie. Om dit waar te maken wordt er ingezet op een gemengd, levendig en bereikbaar gebied, gericht op een gezonde leefomgeving.

Uitgangspunt voor de ontwikkeling is een toegankelijk verblijfsgebied waar kwaliteit en (sociale) veiligheid hoog in het vaandel staan.

Een goede verkeersstructuur maakt daar een belangrijk onderdeel van uit. Er moet meer ruimte komen voor langzaam verkeer door auto's een minder prominente plek te geven in het gebied. Denk aan het verlagen van de parkeernorm, het verbergen van auto's buiten het straatbeeld of het verlagen van de maximumsnelheid naar 30km/h. De auto wordt niet verdrongen uit het gebied maar een aanvulling op een goed doordacht plan van de algehele mobiliteit in het gebied. Routes door de wijk voor langzaam verkeer worden duidelijker en de samenhang van het vervoerknooppunt wordt eenduidiger.

Ook de aansluiting met de randen is een belangrijk punt. Het Laapersveld aan de westzijde van het spoor krijgt een betere verbinding met het Arenapark. Langs de noord-zuidas en de oost-westas zijn er duidelijke verbindingen voor het fiets- en voetverkeer.







Samenvatting ambitie Handelingsperspectief

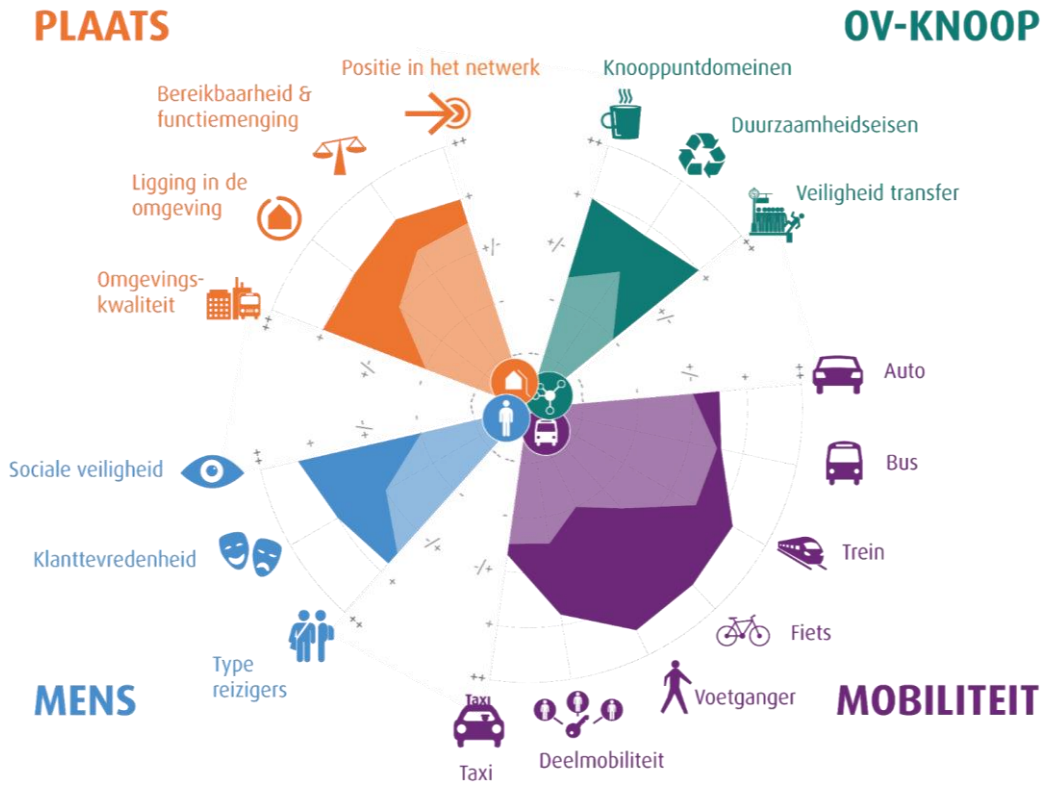
De figuur rechts toont de beoordeling van de huidige- en toekomstige situatie van de OV-knoop Hilversum Sportpark. Er wordt onderscheid gemaakt in vijf niveaus:

- - : niet aanwezig / ruim onvoldoende score
- : zeer beperkt aanwezig / onvoldoende score
+/- : aanwezig / voldoende (redelijk) score
+ : ruim aanwezig / hoge score
+ + : zeer ruim aanwezig / zeer hoge score

Het binnenste web is de gemiddelde beoordeling van de huidige situatie en het buitenste web die van de gewenste situatie Deze beoordelingen zijn door de betrokken partijen ingevuld in twee enquêtes en daarna in een plenaire sessie besproken om te komen tot een gezamenlijk beeld. De score per thema is hieronder toegelicht.

Plaats

Hilversum Sportpark heeft voor een sprinterstation al een redelijk goede positie in het netwerk . Wel is het gewenst om de frequentie van treinen na 20.00 uur (en daarmee bereikbaarheid van Schiphol) te verbeteren. Qua bereikbaarheid en functiemenging is de ambitie om het gebied te verdichten (Arenapark), wat positief is voor de functiemenging. Onderzocht moet worden of deze verdichting ook geaccomodeerd kan worden via de huidige OV-knoop en zo niet: wat daar voor nodig is. De bereikbaarheid van de knoop met de auto is door de nabijheid van de A27 al goed. Wat betreft de ligging in de omgeving zijn er ambities om in te zetten op meer en betere verbindingen voor langzaam verkeer. Tevens zijn er mogelijkheden om op dit station het Buitenpoort concept toe te passen. Vraag is hoe de knoop op de huidige ligging voldoende kan bieden voor de ambities van het Arenapark en Laapersveld. De beschikbare ruimte rondom het station is beperkt. Tenslotte liggen er veel kansen om de omgevingskwaliteit te verbeteren, hier is dan ook de grootste 'gap' binnen dit aspect zichtbaar. Verbetering van de verkeersveiligheid rondom de spoorwegovergang en betere en aantrekkelijkere looproutes voor de voetganger zijn speerpunten binnen dit aspect. Ook de ontvangstruimte moet herkenbaar zijn voor reizigers.



Samenvatting ambitie Handelingsperspectief

OV-knoop

Wat betreft het knooppuntdomein zijn er in toekomstige situatie meer en betere voorzieningen gewenst (o.a. beschikbaarheid van deelfietsen. Daarnaast is behoefte aan een soepeler overstapproces (oversteek Soestdijkerstraatweg en looproute naar bushalten). Op het gebied van duurzaamheid is er voor deze relatief kleine knoop maar beperkt verbetering mogelijk. De 'gap' is hier dan ook niet groot. Winst valt te behalen op de onderdelen hittestress en beschutting tegen regen. In de omgeving van de OV-knoop zijn er wel grote ambities bij de herontwikkeling van de aangrenzende gebieden. Ten slotte de transferveiligheid. Een aantal partijen geeft hierbij aan dat de breedte van de perrons (capaciteit) ook in de toekomst op orde is. Echter zijn er ook partijen die pleiten voor bredere in- en uitgangen van de perrons, zodat reizigers zich beter over het perron kunnen verdelen (1). De grootste bottleneck binnen dit aspect betreft de oversteekbaarheid van de Soestdijkerstraatweg. Door de bajonetligging van het station moeten reizigers minimaal één keer per dag de Soestdijkerstraatweg kruisen. Verbetering van de verkeersveiligheid is daarom gewenst.

Mobiliteit

Het gebied rondom Hilversum Sportpark gaat een transitie ondervinden. De rol van de auto daarin is nog niet helemaal uitgekristalliseerd. Het Arenapark moet een plek worden waar de voetganger centraal staat. De vraag is of Hilversum Sportpark daarmee de plek moet zijn voor een goede hoogwaardige P+R, of dat andere stations in de omgeving daarvoor meer voor de hand liggen. Aan de andere kant is de OV-knoop wel goed bereikbaar door de nabije ligging van de A27. Wel is de wens voor een K+R voorziening uitgesproken. Het busnetwerk gaat veranderen door de komst van de busbaan langs het spoor Amersfoort-Hilversum. Voor Hilversum Sportpark betekent dit een afname van het aantal bus bewegingen. De bushaltes dienen op loopafstand van het perron te zijn. Wat het aspect trein betreft, is de ambitie om in te zetten op een hogere frequentie na 20.00.

Op het gebied van de fiets liggen er opgaven om de barrièrewerking van het spoor te verminderen. In het wensbeeld van de OV-knoop zijn er meer oost-west verbindingen voor de fietser tussen het Arenapark en Laapersveld. Bij het station zelf dient het aantal (bewaakte) fietsparkeerplekken vergroot te worden. Dit geeft tevens een impuls aan de omgevingskwaliteit. Naast de fiets als actieve modaliteit ligt er rondom Hilversum Sportpark ook een grote ambitie / opgave om de voetgangerskwaliteit te verbeteren. Kwalitatieve looproutes van/naar het station en een veilige oversteekbaarheid staan hierbij voorop. Verder wordt er ingezet op een betere beschikbaarheid van de aanwezige OV-fietsen om deelmobiliteit te promoten. Aanbieden van deelauto's is geen must maar wel een welkome aanvulling bij de ontwikkeling van het Arenapark. Realisatie van specifieke taxi voorzieningen behoeft geen hoge prioriteit gelet op de aard en omvang van dit station.

Mens

Naast scholieren en forensen, ligt er een kans om het aandeel recreatieve reizigers te vergroten (dit voorkomt tevens grotere drukte in de hyperspits). Dit kan gedaan worden door op Hilversum Sportpark het Buitenpoort concept toe te passen, gezien de nabije ligging van natuur- en recreatiegebieden. Het verbeteren van de omgevingskwaliteit (looproutes, fietsvoorzieningen, oversteekbaarheid Soestdijkerstraatweg) moet leiden tot een betere beleving op deze OV-knoop en daarmee een hogere klanttevredenheid. Er ligt een opgave om de sociale veiligheid verder te vergroten. Met name in de avonduren is dit een aandachtspunt. Intensiever gebruik van de knoop door diverse type reizigers / doelgroepen helpt hierbij.

(1): Naast bredere ingangen zijn er nog andere aspecten die bijdragen tot een betere spreiding van reizigers over het perron. Hierbij kan gedacht worden aan de halteringspositie van de trein, positie van perronmeubilair, perronbreedte en vooral het aantal (effectieve) perrontoegangen

Opgaven

Naar aanleiding van het doorlopen Handelingsperspectief zijn de volgende ontwikkelrichtingen in overeenstemming met de stakeholders vastgesteld:

- Kwalitatief betere en goed herkenbare loop- en fietsroutes tussen station en Arenapark;
- Verbetering verkeersveiligheid op en rond de spoorwegovergang van de Soestdijkerstraatweg, met name voor langzaam verkeer;
- Behouden van brede bereikbaarheid van het station, inclusief inpassing van een Kiss+Ride voorziening;
- Proberen de hyperspits te beperken (die nu plaatsvindt rond de starttijd van scholen);
- Betere sociale veiligheid, met name als het donker is ('s avonds en in de winter al in de namiddag en vroege ochtend) en als het rustig is (in de weekenden).

Om de haalbaarheid van de ontwikkelrichting in kaart te brengen zijn er een drietal vragen opgesteld. Deze geven antwoord op hoe de ontwikkelambitie in het gebied aan kan sluiten op de gaps die zich nu nog bevinden tussen het huidige functioneren van de knoop en het wensbeeld zoals vastgesteld met door stakeholders in het gebied.

1. Wat betekenen de ambities m.b.t. de ontwikkeling van het Arenapark voor de bereikbaarheid en verkeersveiligheid op en rond de OV-knoop?
2. Kan een mogelijke verplaatsing van het station richting het Arenapark bijdragen aan het (verkeersveilig) opvangen van de reizigersgroei?
3. Vanuit reizigers is er behoefte aan een P+R bij Hilversum Sportpark. Hoeveel plekken dient die in 2040 te hebben. En wat zijn de mogelijkheden voor dubbelgebruik met andere functies?



Uitgangspunten berekeningen

De ambitie is om op het Arenapark een kwalitatief hoogwaardig gebied te realiseren waarin wonen, sport, ontspanning en werk elkaar versterken. Bij deze ontwikkeling hoort een ambitieuze mobiliteitsstrategie, om daarmee een toegankelijk verblijfsgebied waar kwaliteit en (sociale) veiligheid hoog in het vaandel staan te kunnen creëren.

Bij het beantwoorden van de hiervoor gestelde onderzoeksvragen, hanteren we enkele uitgangspunten die van toepassing zijn op het Arenapark om richting die ambitieuze mobiliteitsstrategie toe te kunnen bewegen:

- Ontwikkeling van het Arenapark volgens het STOMP principe (stappen, trappen, OV, MaaS, privé auto). Daar horen de volgende ambities bij:
- Kwalitatief goede loop- en fietsvoorzieningen van/naar het Arenapark, om daarmee inwoners, werknemers en bezoekers zo veel mogelijk te verleiden om te voet of te fiets hun rit te maken;
- Goede OV bereikbaarheid in combinatie met een aantrekkelijk en toegankelijk OV-knooppunt
- Toepassen van lage parkeernormen: gezien de ambities van de gemeente op het gebied van duurzame mobiliteit en de omvang van het programma in relatie tot de capaciteit op het omliggend wegennet is inzet op lage parkeernormen nodig om het gebied leefbaar te behouden. Inzet van deelmobiliteit kan hier een bijdrage aan leveren;
- Inzet op doelgroepen die niet alleen maar autoafhankelijk zijn. Zo stuurt de gemeente op het autobezit van de toekomstige bewoners en heeft Nike de ambitie om zo veel mogelijk werknemers met de trein naar kantoor te laten komen.

De hiernaast benoemde uitgangspunten zorgen voor extra veel ritten te voet, met de fiets en het OV, en zorgen voor een daling in het autogebruik. Kanttekening daarbij is de ligging van de A27 (goede autobereikbaarheid van het gebied), de suboptimale ligging van het huidige sprinterstation t.o.v. het Arenapark en de grote hoeveelheid parkeerplaatsen in de openbare ruimte in de huidige situatie op het Arenapark.

Er liggen dus kansen. Maar de genoemde ambities in dit koersdocument moeten wel waargemaakt worden om dit concept te kunnen laten slagen.

Disclaimer: cijfers mb.t. huidig treingebruik zijn gebaseerd op 2019, pre-corona. Wat op de langere duur de effecten zijn van thuiswerken en de opkomt van de elektrische fiets en andere trends is nog niet bekend.



Bron: Hilversum Arenapark

1. Bereikbaarheid en verkeersveiligheid

Verwachte verkeersgroei en relatie met OV-knoop
Bij de herontwikkeling van het Arenapark worden er functies gerealiseerd waarvan aannemelijk is dat zij bij het toepassen van een ambitieuze mobiliteitsstrategie gebruik zullen maken van de trein. In deze paragraaf wordt de toevoeging aan programma beschouwd, en een inschatting gemaakt welke gebruikers van functies gebruik zullen maken van de trein.

Welke vervoersvraag hebben de functies op het Arenapark? In de huidige en toekomstige situatie en welke verkeersgroei kan dus verwacht worden?

Vervoersvraag huidige situatie
Aan parkeermetingen (1) is te zien dat de parkeerplaatsen in en om het Arenapark (particulier en openbaar) met name doordeweeks, overdag bezet zijn. De openbare parkeerplaats kent een hoger gebruik dan er capaciteit is. Bij de particuliere parkeerplaatsen verschilt de bezettingsgraad: vooral parkeerplaatsen rond de gebouwen van Nike, Rabobank en NCOI worden goed gebruikt (>85%), de rest van de parkeerterreinen veel minder. Dit hangt samen met leegstand in sommige gebouwen. Ook in de nabijgelegen Riebeeckbuurt wordt in de straten geparkeerd door gebruikers van het Arenapark. De overlast is hier echter minder groot door compensatie van dubbelgebruik.

Voor bezoekers van het Arenapark is een inschatting gemaakt van de huidige modal split, zie de tabel hiernaast. Deze is gebaseerd op een aantal bronnen. Zo is bekend wat de verkeersintensiteiten op de Arena en Colosseum zijn, en welke deel van de huidige in- en uitstappers bij Hilversum Sportpark reizen met een studenten- of zakelijke OV-chipkaart. Uit deze globale inschatting blijkt dat van de circa 15.000 verplaatsingen in de huidige situatie ongeveer 25-30% (trein+bus) een relatie met de OV-knoop heeft.

(1) Parkeermeting uitgevoerd op 12, 15, 17, 19 januari 2019 en 28 februari 2019

Modal split huidige situatie (schatting)

Modaliteit	Verplaatsingen/ etm	Modal split
Lopen	< 100 (1)	0%
Fiets	Ca. 2.000 (1)	13%
Bus	Ca. 1.500 (2)	10%
Trein	Ca. 2.500 (3)	17%
Auto	Ca. 9.000 (4)	60%
Totaal	**Ca. 15.000**	**100%**

(1) Eigen inschatting. Uit analyse Arcadis zijn in 2013 4.800 fietsers (doorsnede) geteld. Aanname is dat circa de helft een relatie met het Arenapark heeft.

(2) In- en uitstappers halte Hilversum Sportpark, lijn 3, 100 en 320 (Bron: Transdev)

(3) NS, percentage reizigers (van alle in en uitstappers) die een bestemming of herkomst hebben in het postcodegebied 1213 waarin o.a. Arenapark en Laapersveld liggen is rond de 40% (2019). Dit betreft 3.250 op de totaal 8.100 reizigers (2020, pre-corona). Inschatting dat 2.500 (circa 75%) een relatie heeft met het Arenapark.

(4) Verkeersintensiteiten en parkeerplaatsen (Goudappel 2019). Intensiteit kruisingen Colosseum en Arena

1. Bereikbaarheid en verkeersveiligheid

Verwachte verkeersgroei en relatie met OV-knoop

Bij de herontwikkeling van het Arenapark worden er functies gerealiseerd waarvan aannemelijk is dat de gebruikers ervan bij het toepassen van een ambitieuze mobiliteitsstrategie gebruik zullen maken van de trein. In deze paragraaf wordt de toevoeging aan programma beschouwd, en een inschatting gemaakt welke gebruikers van die functies gebruik zullen maken van de trein. Het programma is gebaseerd op een conceptversie van het stedenbouwkundig plan en ligt nog niet vast.

Het gaat hier dan ook om eerste globale inschattingen. De getallen en percentages op deze en de volgende pagina's zijn gebaseerd op algemene bronnen, informatie van stakeholders die betrokken zijn bij het Arenapark en station Hilversum Sportpark. Indien niet beschikbaar zijn eigen aannames gedaan. Voor het bepalen van het aantal treingebruikers in de toekomstige situatie zijn de effecten van COVID-19 nog niet meegenomen. Daarmee zijn de effecten van bijv. het hybride werken niet in deze analyses meegenomen.

Programma (toevoeging) – in concept op basis van concept stedenbouwkundig plan:

- Bij welke functies is het aannemelijk dat de gebruikers ervan met de trein reizen, en dus de Soestdijkerstraatweg gaan kruisen?
- De internationale school bestaat voor de ene helft uit een basisschool en de andere helft uit voorgezet onderwijs. De inschatting is dat enkel een deel van de middelbare scholieren gebruik zal maken van de trein. Daarom is 50% (700) van het totaal aantal leerlingen (1.400) aangenomen bij de berekening van het potentiële aantal treinreizigers.

Functie	M2 (concept)	Relatie met trein
Zwembad	2.922	Naar verwachting niet
Sportvoorzieningen	10.799	Naar verwachting niet
Kleine voorzieningen	6.000	Naar verwachting niet
Int. school	7.962 (50/50)	Ja, middelbaar onderwijs
B-freestyle / 6DoF	5.378	Naar verwachting niet
Hotel	8.562	Ja
Werken	62.000	Ja
Nike kantoor	10.000	Ja
Wonen	80.000	Ja

Toevoeging programma Arenapark (Bron: VenhoevenCS, 2022)

1. Bereikbaarheid en verkeersveiligheid

Welke groei van verkeer van en naar het Arenapark via Hilversum Sportpark kan verwacht worden?

Bij de herontwikkeling van het Arenapark worden er functies gerealiseerd waarvan aannemelijk is dat zij bij het toepassen van een ambitieuze mobiliteitsstrategie gebruik zullen maken van de trein. Voor deze toe te voegen functies op het Arenapark die naar verwachting nieuwe treinreizigers opleveren is een inschatting gemaakt van het % van de gebruikers dat dagelijks gebruik maakt van de trein. Hierbij is een bandbreedte toegepast per functie voor het % inwoners of werknemers dat naar verwachting met de trein zal reizen. Dit betreft het % van de doelgroep dat dagelijks gebruik maakt van de trein. Het is dus geen modal split. Een voorbeeld: bij de 'lage huur woning' komt het erop neer dat de inschatting bij 'treingebruik laag' is dat 15% van de inwoners dagelijks een keer met de trein reist. De aantallen zijn maal twee gedaan om tot het aantal in- en uitstappers te komen. De tabel met daarin bandbreedte van het verwachte aantal treinreizigers per functie, is te zien in de bijlage van dit document.

Op basis van de aannames (bandbreedtes) voor het treingebruik van de te ontwikkelen functies op het Arenapark, worden de volgende minimale en maximale aantal extra in- en uitstappers verwacht:

- In het lage scenario circa 1.450 extra in- en uitstappers bij de trein
- In het hoge scenario circa 3.750 extra in- en uitstappers met de trein

Dit komt neer op een toename van circa 60% (lage scenario) tot circa 150%, (hoge scenario) van het aantal verplaatsingen tussen het Arenapark en het station.

Extra overstekende bewegingen Soestdijkerstraatweg

In de huidige situatie zijn er naar verwachting circa 2.500 treinreizigers die een relatie hebben met het Arenapark (ROC, Nike, overig woon-werk verkeer) of het Laapersveld. Om het aantal extra oversteekbewegingen op de Soestdijkerstraatweg (SSW) te bepalen, dienen deze aantallen gehalveerd te worden. Met de bajonetligging van het station is een reiziger altijd in één van de twee gevallen (bij aankomst of vertrek) al aan de Arenazijde van het station. Daarmee komt het aantal extra oversteekbewegingen op de SSW tussen de 675 en 1.875 (50% van de bandbreedte aan toenames).

Bovenstaande inschatting gaat enkel om het aantal treinreizigers en dus voetgangers dat de Soestdijkerstraatweg kruist. Daar komt bij dat de herontwikkelingen op het Arenapark ook zorgen voor extra fietsverkeer. Fietsers richting het centrum van Hilversum zullen veelal via de Soestdijkerstraatweg gaan, en daarmee de voetgangersstroom kruisen. Ten slotte moeten ook sommige busreizigers de Soestdijkerstraatweg kruisen om bij de bushalte te komen. Al met al zorgen de ontwikkelingen in het Arenapark voor een verslechtering van de verkeersveiligheid rondom de OV-knoop Hilversum Sportpark.

1. Bereikbaarheid en verkeersveiligheid

Conclusie extra verplaatsingen

Met de ontwikkeling van het Arenapark groeit het aantal treinreizigers van circa 9.550 (8.100 huidige situatie + 1.450 door toegevoegd programma) in het lage scenario tot circa 11.850 in het hoge scenario. Van dit totaal hebben naar schatting tussen de 3.950 en 6.250 reizigers een relatie met het Arenapark hebben. Naast een grote toename van het aantal treinreizigers, betekent dit ook dat tussen de 41% en 53% van het totale aantal in- en uitstapers een relatie met het Arenapark heeft.

Verder blijkt uit de analyse (zie ook de tabel in de bijlage) dat de werkfuncties een groot aandeel hebben in de toename van verplaatsingen tussen het Arenapark en station Hilversum Sportpark. Zij zijn voor circa 70-80% verantwoordelijk voor de verwachte groei. De toename aan verplaatsingen tussen het station en het Arenapark als gevolg van de ontwikkeling van woningen is met de aangenomen bandbreedtes tussen de circa 260 en 1.000. Overige functies zoals de internationale school en het hotel hebben een zeer beperkte bijdrage aan de extra verplaatsingen in relatie tot de trein.

De inschattingen voor de toenames van reizigersaantallen zijn gebaseerd op het ruimtelijk programma dat in conceptversies van het stedenbouwkundig plan is opgenomen. Het daadwerkelijk te realiseren programma staat nog niet vast. Ook in de Integrale Mobiliteits Analyse (IMA) zijn prognoses opgenomen voor het aantal reizigers via station Hilversum Sportpark. De IMA gaat uit van een groei van 7.600 reizigers in 2018 naar 10.400 reizigers in het lage scenario voor 2050 en 12.700 reizigers in het hoge scenario voor 2050. De schattingen in dit document sluiten dus redelijk goed hierop aan.



1. Bereikbaarheid en verkeersveiligheid

In hoeverre kan de verwachte extra vraag op een goede wijze worden geaccommodeerd op de huidige locatie van de knoop?

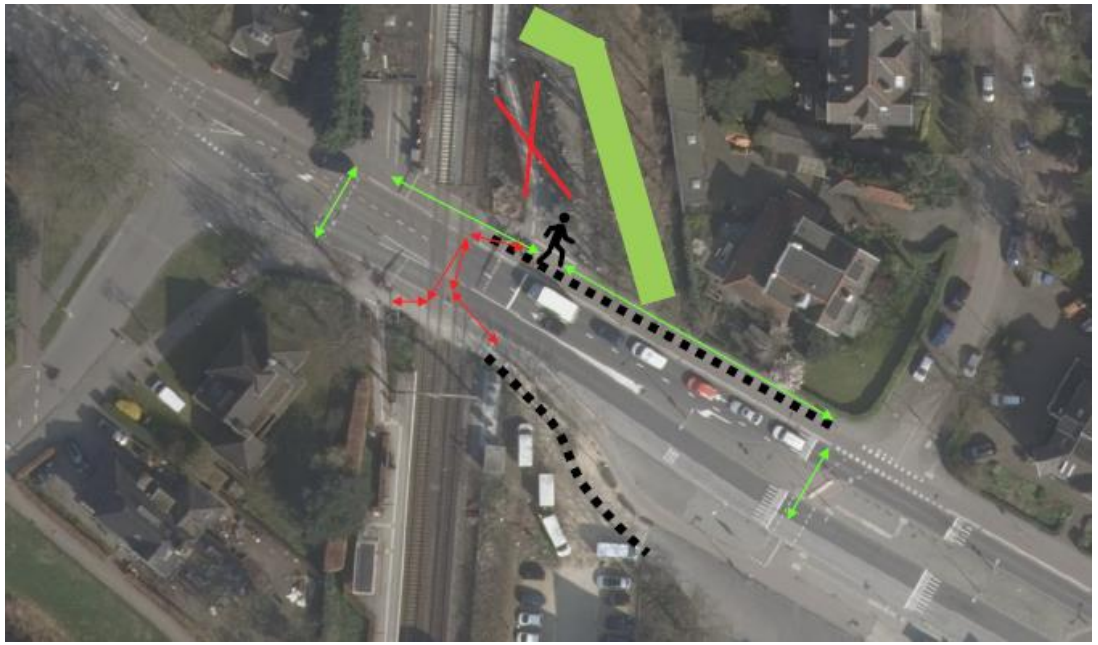
Uit het opgestelde Handelingsperspectief is bij het inventariseren van de huidige situatie al naar voren gekomen dat er zich gevaarlijke situaties kunnen voordoen. Voetgangers steken regelmatig niet over op de aangewezen oversteekplaats. Bij een mogelijke verdubbeling van het aantal treinreizigers die een relatie hebben met het Arenapark zullen dergelijke situaties vaker voorkomen.

Daar komt bij dat de herontwikkelingen op het Arenapark ook zorgen voor extra fietsverkeer. Fietsers richting het centrum van Hilversum zullen veelal via de Soestdijkerstraatweg gaan, en daarmee de voetgangersstroom kruisen.

Al met al zorgt dit voor een verslechtering van de huidige situatie, en kan de extra vraag naar verwachting niet meer goed geaccommodeerd worden op de huidige locatie van de knoop.

Onderzoeksbureau Arcadis heeft in 2019 onderzoek gedaan naar mogelijkheden om de veiligheid rondom het station en de Soestdijkerstraatweg te verbeteren. Daar zijn een aantal oplossingsrichtingen uit naar voren gekomen:

- Het aanbrengen van een fysieke scheiding tussen het voetpad en het fietspad van oost naar west, om voetgangers die richting het ROC willen beter te begeleiden naar de voetgangersoversteekplaats (zie ook de figuur hiernaast)
- Het aanbrengen van een verkeerslicht voor zowel gemotoriseerd- als langzaam verkeer, om zodoende een verkeersveiliger oversteek voor voetgangers te faciliteren;
- Het verbreden van de fiets- en voetpaden op en nabij de overweg, bijvoorbeeld door middel van het verwijderen of inkorten van de linksafstrook voor autoverkeer;
- Een nieuwe verbinding creëren tussen het zuidwestelijk gelegen perron (richting Utrecht) naar het Arenapark, door middel van een tunnel;
- Het toepassen van een traverse tussen het Arenapark en de perrons van Hilversum Sportpark.



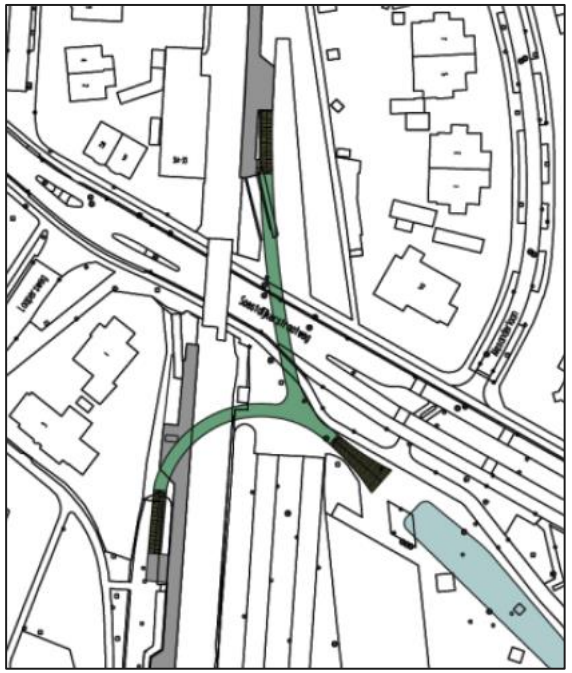
Gewenste en ongewenste looproutes na toepassen van een hekwerk (zwart gestippeld). (Bron: Arcadis, 2019)

1. Bereikbaarheid en verkeersveiligheid

Al deze voorstellen hebben om uiteenlopende redenen niet tot een gewenste en haalbare oplossing geleid. Zo biedt de mogelijke oplossing van een hekwerk om de loopstromen beter te geleiden niet de garantie dat men daadwerkelijk de meer oostelijke oversteek gaat gebruiken. Oplossingsrichtingen als een traverse of onderdoorgangen (zoals weergegeven in onderstaande figuur) zijn op de huidige locatie van de OV-knoop ongewenst, omdat de huidige oversteek op het maaiveld te makkelijk blijft en tunnels hoge investeringen met zich meebrengen en ruimtelijk lastig (zo niet onmogelijk) inpasbaar lijken. Het plaatsen van een VRI heeft als risico dat bij lange cyclustijden voetgangers het rode licht gaan negeren.

Bovenstaande argumenten leiden er toe dat naar de toekomst toe met een groei van de intensiteiten op de knoop een robuuste en veilige vormgeving van het station onder druk komt te staan.

In de volgende deelvraag wordt op hoofdlijnen beschouwd wat de effecten zijn van een verplaatsing van het station.



Oplossingsrichting toepassing van een traverse. (Bron: Arcadis, 2019)



2. Verplaatsing van het station

2. Kan een mogelijke verplaatsing van het station richting het Arenapark bijdragen aan het (verkeersveilig) opvangen van de reizigersgroei? En welk effect heeft deze eventuele verplaatsing op de verkeersveiligheid van de overweg Soestdijkerstraatweg en op de reizigers die een andere herkomst/bestemming dan Arenapark hebben?

In deze deelvraag wordt onderzocht wat een mogelijke verplaatsing van het station richting het Arenapark kan bijdragen aan het (verkeersveilig) opvangen van de reizigersgroei. In het masterplan is een verplaatst station voorzien in het hart van het Arenapark, tegenover het gebied Laapersveld.

In het handelingsperspectief is in de huidige situatie een knelpunt geconstateerd met fiets- en voetgangersstromen rond de overweg Soestdijkerstraatweg in combinatie met druk autoverkeer. Uit voorgaande deelvraag blijkt dat circa 2.500 van de 8.100 huidige in- en uitstappers een relatie heeft met het Arenapark (of Laapersveld). Met de herontwikkeling van het Arenapark gaan deze aantallen toenemen, volgens een berekening op basis van diverse aannames tussen de 1.450 en 3.750. Daarmee groeit het aantal gebruikers van Hilversum Sportpark naar circa 9.550 tot 11.850 reizigers per dag. Dit zorgt voor nog meer druk op de huidige verkeersituatie rond het station, doordat tussen de circa 3.950 en 6.250 reizigers (41% tot 53%) een relatie heeft met het Arenapark.

Een relatief groot deel van het toekomstige aantal reizigers heeft een relatie met het Arenapark. Een verplaatsing van het station Hilversum Sportpark naar een meer zuidelijk gelegen locatie, in het hart van het Arenapark, biedt daarmee kansen om de toenemende verkeersstroom veiliger af te wikkelen. Deze doelgroep hoeft niet meer de Soestdijkerstraatweg te kruisen, maar komt meteen in het hart van het Arenapark (of Laapersveld uit. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede.



Scenario Arenapark met verplaatst station (Bron: VenhoevenCS, 2021)

2. Verplaatsing van het station

Wat betekent een verplaatsing van het station voor reizigers met een andere herkomst/bestemming dan het Arenapark?

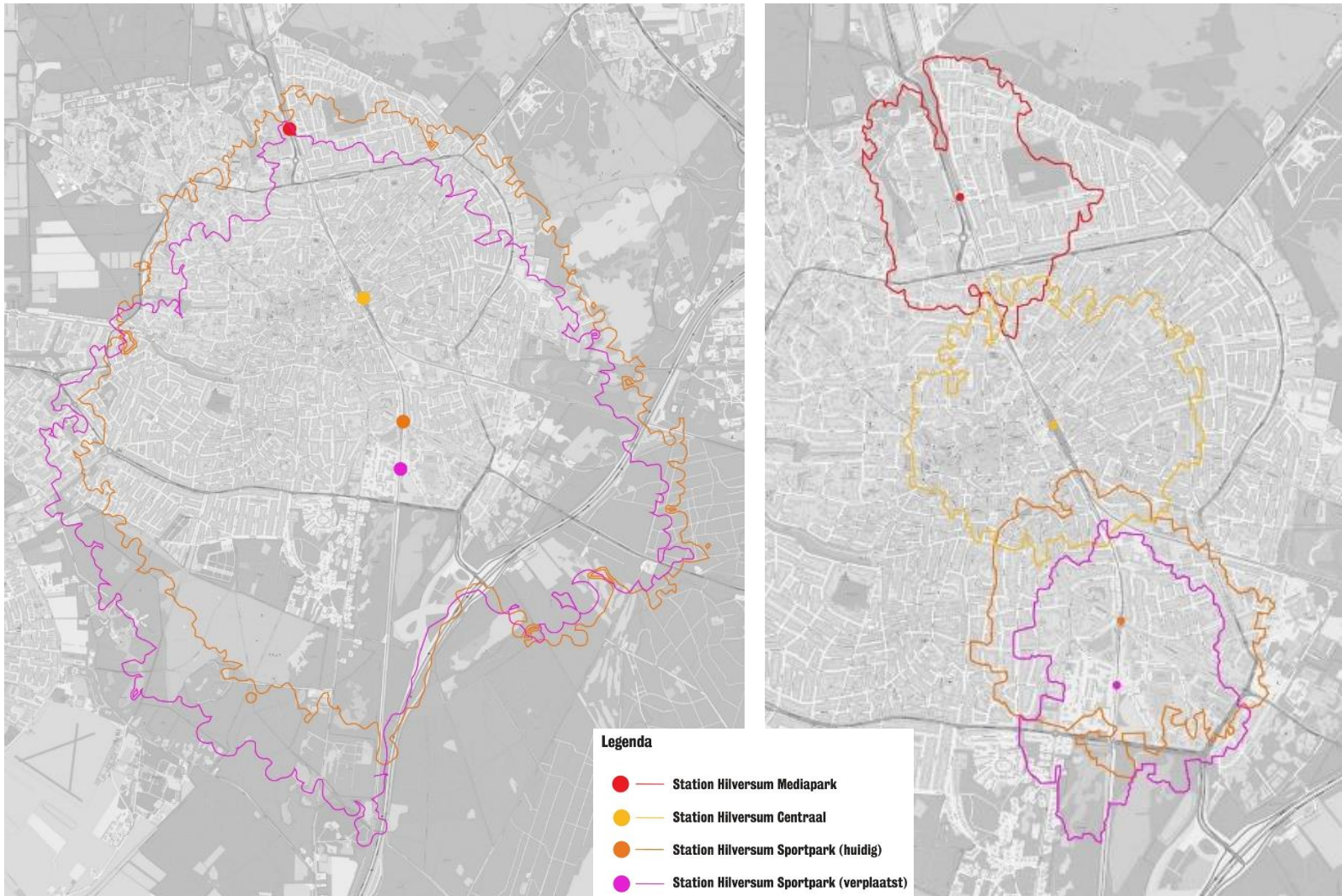
Voor sommige reizigers die gebruik maken van Hilversum Sportpark is een verplaatsing juist nadelig. Uit ontvangen info van de NS blijkt dat circa 40% van het huidige aantal in- en uitstappers (daggemiddelde over het jaar 2019) uit het postcodegebied van het Arenapark en Laapersveld komt. 2.500 daarvan hebben naar verwachting een relatie met het Arenapark. Voor die doelgroep is een verplaatst station naar een iets meer zuidelijkere locatie interessant, omdat het station dan in het hart van dit gebied komt te liggen.

Voor de overige 60% (die buiten het postcodegebied van het Arenapark en Laapersveld komt) kan een verplaatst station mogelijk nadelig uitpakken. Voor die reizigers kan een verplaatst station ervoor zorgen dat ze verder moeten reizen. Dit hangt wel af van de bestemming van de reiziger. Voor reizigers die rondom Hilversum Sportpark wonen is het station vooral interessant als Utrecht de bestemming is. Indien men richting Amsterdam of Amersfoort moet, is het interessanter om direct naar het centrale station in Hilversum te fietsen, aangezien hier meer reisopties voorhanden zijn. Hierna wordt toegelicht voor welk deel van de 4.860 (60% van 8.100) reizigers dit naar verwachting geldt.



2. Verplaatsing van het station

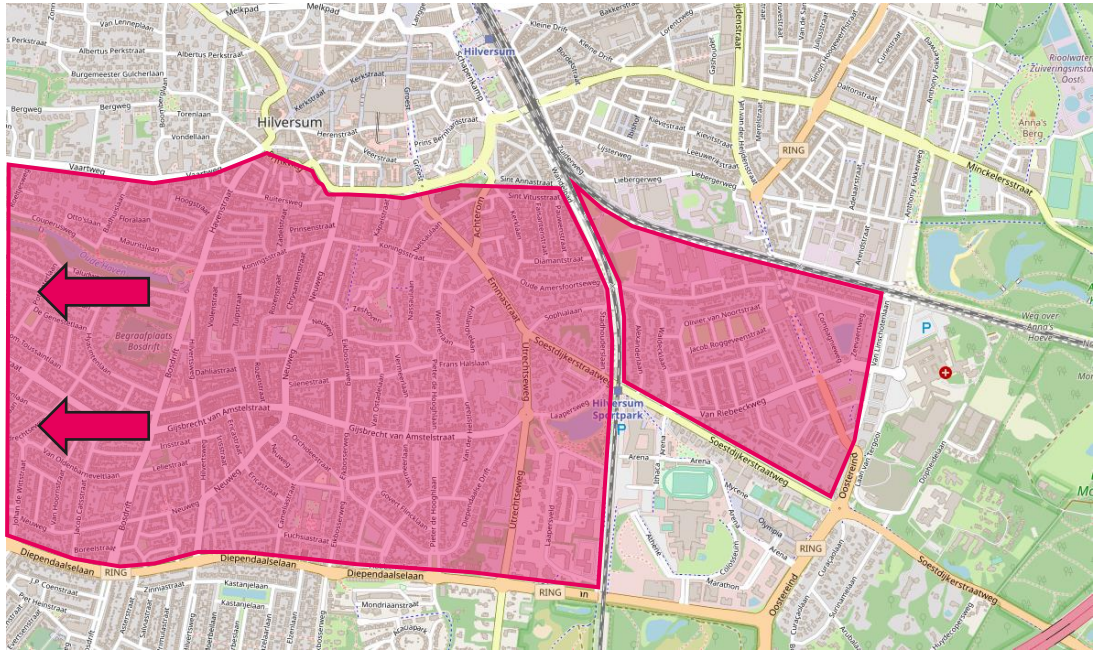
De hiernaast weergegeven figuren tonen de bereikbaarheid in 10 minuten per fiets (links) en te voet (rechts) van de Hilversumse stations (VenhoevenCS, 2021). De oranje bol betreft de huidige locatie van Hilversum Sportpark, de paarse bol een verplaatst station. Hieruit valt op te maken dat er voor reizigers die per fiets naar het station komen nauwelijks iets verandert bij een verplaatst station. Voor voetgangers is zichtbaar dat voor de gebieden ten noordoosten van het station (Riebeeckkwartier) de bereikbaarheid vermindert als het station verplaatst wordt. Het is echter de vraag of inwoners / werknemers van deze gebieden in de huidige situatie al gebruik maken van station Hilversum Sportpark. De keuze voor een station hangt van veel aspecten af (bijv. treinaanbod, stallingsvoorzieningen en de route naar het station toe (kruispunten, verkeerslichten). Daarmee is de reistijd en het gemak meestal nog belangrijker dan de afstand. Voor een deel van de inwoners rondom Hilversum Sportpark is het daarom aannemelijk dat zij al direct naar station Hilversum reizen om vanaf daar de trein te pakken. Vanaf Hilversum zelf zijn er veel meer reismogelijkheden. Daarnaast is de extra afstand van het voortransport beperkt. Vanaf het Riebeeckkwartier is station Hilversum in 5 minuten fietsen te bereiken. Alleen als de bestemming Utrecht of daar voorbij is, is Hilversum Sportpark interessant als startpunt van de treinreis.



2. Verplaatsing van het station

Om hoeveel reizigers gaat het?

Enkel voor de doelgroepen die ten westen en ten noordoosten van Hilversum Sportpark wonen (Riebeeckkwartier, Laapersveld en Staatsliedenkwartier, zie figuur hieronder) en Utrecht als bestemming heeft, wordt de first mile iets langer bij een verplaatst station. We noemden al dat naar schatting 60% van het huidige aantal instappers (4.860) geen relatie heeft met het Arenapark of Laapersveld. Van die 4.860 in- en uitstappers woont het merendeel naar verwachting in één van deze wijken. Immers, daarbuiten is Hilversum Centraal een aantrekkelijkere optie om de treinreis te starten. Voor een deel van die 4.860 reizigers wordt het voor- en natransport groter als station Sportpark verplaatst is. Hoeveel dit precies is, is lastig in te schatten, en afhankelijk van diversie factoren (eindbestemming, faciliteiten/ voorzieningen op het station, fietsparkeren e.d.). Omdat het centrale station ook veel meer treinverbindingen biedt, kiezen reizigers tussen Sportpark en Hilversum wellicht nu al voor het hoofdstation, en heeft een eventuele verplaatsing geen effect op hun voor- en natransport.



Conclusie

Uit deelvraag 1 komt naar voren dat de ontwikkelingen in het Arenapark naar verwachting zorgen voor een forse groei in het aantal reizigers dat gebruik maakt van Hilversum Sportpark. Uit de analyse in deze deelvraag blijkt dat voor het deel van deze reizigers een verplaatsing van het station gunstig uitpakt. Zij hoeven niet meer de Soestdijkerstraatweg te kruisen, wat ten goede komt aan de verkeersveiligheid. En voor een deel van de reizigers wordt de afstand tot hun bestemming zelfs kleiner, doordat het station dan in het hart van het Arenapark komt te liggen.

Er zijn ook reizigers waarbij het voor- en natransport langer wordt bij een verplaatst station. Dit geldt voor reizigers die ten noordoosten van het huidige station wonen (Riebeeckkwartier). Voor het gebied verder ten noordoosten van het station geldt dit niet, dan is het hoofdstation de aantrekkelijkere optie om naar toe te reizen. Hoeveel reizigers dit precies zijn is lastig in te schatten. Hierbij spelen ook andere factoren een rol, zoals eindbestemming van de reis (het hoofdstation van Hilversum biedt veel meer bestemmingen), faciliteiten/ voorzieningen op het station en fietsparkeren.

Reizigers uit de omgeving die naar Utrecht willen zullen dat bij een verplaatst station nog steeds via Hilversum Sportpark doen. Dit blijft namelijk de snelste route. Daarnaast is de extra afstand beperkt. Een station in het hart van het Arenapark ligt op circa 250 tot 300 meter van het huidige station. Het is daarom niet de verwachting dat die reizigers dan ineens voor station Hilversum of een ander vervoermiddel dan de trein gaan kiezen. Reiziger zullen vanwege de langere afstand vermoedelijk wel vaker de fiets nemen in plaats van te voet gaan. Hier dient rekening mee te worden gehouden bij het bepalen van het aantal stallingsplekken voor het evt. verplaatste station.

3. Hilversum Sportpark als P+R locatie

Vanuit reizigers is er behoefte aan een P+R bij Hilversum Sportpark. Hoeveel plekken dienen er in 2040 te zijn? En wat zijn de mogelijkheden voor dubbelgebruik met andere functies?

Huidige situatie

Er is geen formele P+R voorziening bij Hilversum Sportpark aanwezig. Op dit moment wordt echter een deel van de openbare parkeerruimte op het Arenapark in de praktijk door een deel van de reizigers gebruikt als P+R locatie.



Huidige parkeergelegenheid aan de Acropolis achter de Dudok Arena

Ambitie

De ambities omschreven in het Actieprogramma Gooicorridor (ApG) gaan uit van mobiliteitshubs langs de A27 om wegverkeer in binnenstedelijk gebeid af te vangen. De locatie van het Arenapark is wat dat betreft gunstig om een P+R voorziening te creëren. Waar de P+R van Hollandsche Rading slecht te bereiken is vanaf de A27, is het Arenapark met de auto vanaf de afrit snel en makkelijk te bereiken. Deze P+R kan verkeer afvangen richting Utrecht en wellicht ook bezoekers van Hilversum centrum. Andere stations in Hilversum zijn hier minder geschikt voor: Hilversum centrum moet in de huidige mobiliteitsvisie van de stad een autoluwe plek worden. Het aanzuigen van meer voertuigen in de binnenstad door een P+R toe te voegen is dus niet wenselijk. Daarnaast werd de recentelijk opgeheven P+R naast het hoofdstation nauwelijks gebruikt. Hilversum Mediapark beschikt over voldoende parkeerplekken in de wijk of betaald parkeren op het Mediapark maar kent geen snelle autoverbinding met een van de snelwegen.

Noodzaak die er kan zijn is dat met het aanmoedigen van P+R gebruik in de regio voorziene capaciteitsknelpunten op de snelwegen en hoofdwegen rondom het Arenapark worden opgevangen.

3. Hilversum Sportpark als P+R locatie

Vanuit de NS is er een inschatting gedaan naar de behoefte van het aantal P+R plekken. Dit is berekend aan de hand van het aandeel reizigers die de auto als voor- en natransport kiezen. Daaruit komt naar voren dat er naar verwachting bij Hilversum Sportpark 143 P+R plekken nodig zijn. De herontwikkeling van het Arenapark kan aangegrepen worden om de stad Hilversum een transferhub te geven en bij te dragen aan de mobiliteitstransitie. Als deze locatie moet gaan dienen als goed gebruikte P+R in regio, moet er ook nagedacht worden over hoe automobilisten verleidt kunnen worden om de P+R daadwerkelijk te gebruiken.

Type P+R

Bij een P+R zijn er twee typen te onderscheiden, een herkomst P+R en een bestemming P+R:

- Herkomst P+R: deze functioneert voor de omgeving Hilversum als opstapstation voor de trein. Dit type P+R is met name aantrekkelijk voor inwoners van Hilversum en de omliggende plaatsen zonder treinstation. Uit een eerdere studie (deelonderzoek in het kader van het masterplan, 28 maart 2019) blijkt een potentie voor ca. 80 tot 100 P+R plaatsen met deze functie.
- Bestemming P+R: dit type heeft als doel om verkeer af te vangen voor het centrum van Hilversum. De potentie hiervoor lijkt laag door de goede autobereikbaarheid en parkeermogelijkheden in het centrum zelf. Daardoor is er voor bezoekers geen noodzaak om aan de rand van Hilversum te parkeren. Tenzij in het centrum zelf heel hoge parkeertarieven gehanteerd gaan worden. Overigens wordt in de Mobiliteitsvisie van 2040 wel benoemd dat de gemeente wil inzetten op bestemming P+R locaties.

Uit bovenstaande analyse blijkt dat een herkomst P+R het meest voor de hand ligt voor Hilversum Sportpark. Wel zijn daarbij een aantal aandachtspunten van belang:

- Parkeeroverlast in omliggende wijken moet worden tegengegaan. Indien de P+R gereguleerd wordt, is parkeerregulering (bijv. door middel van een blauwe zone) in de omliggende wijken ook noodzakelijk
- Daarnaast heeft het aantrekken van motorvoertuigen in gebied wellicht een negatief effect op de ambitie om het gebied autoluw te maken.

Kiss+Ride

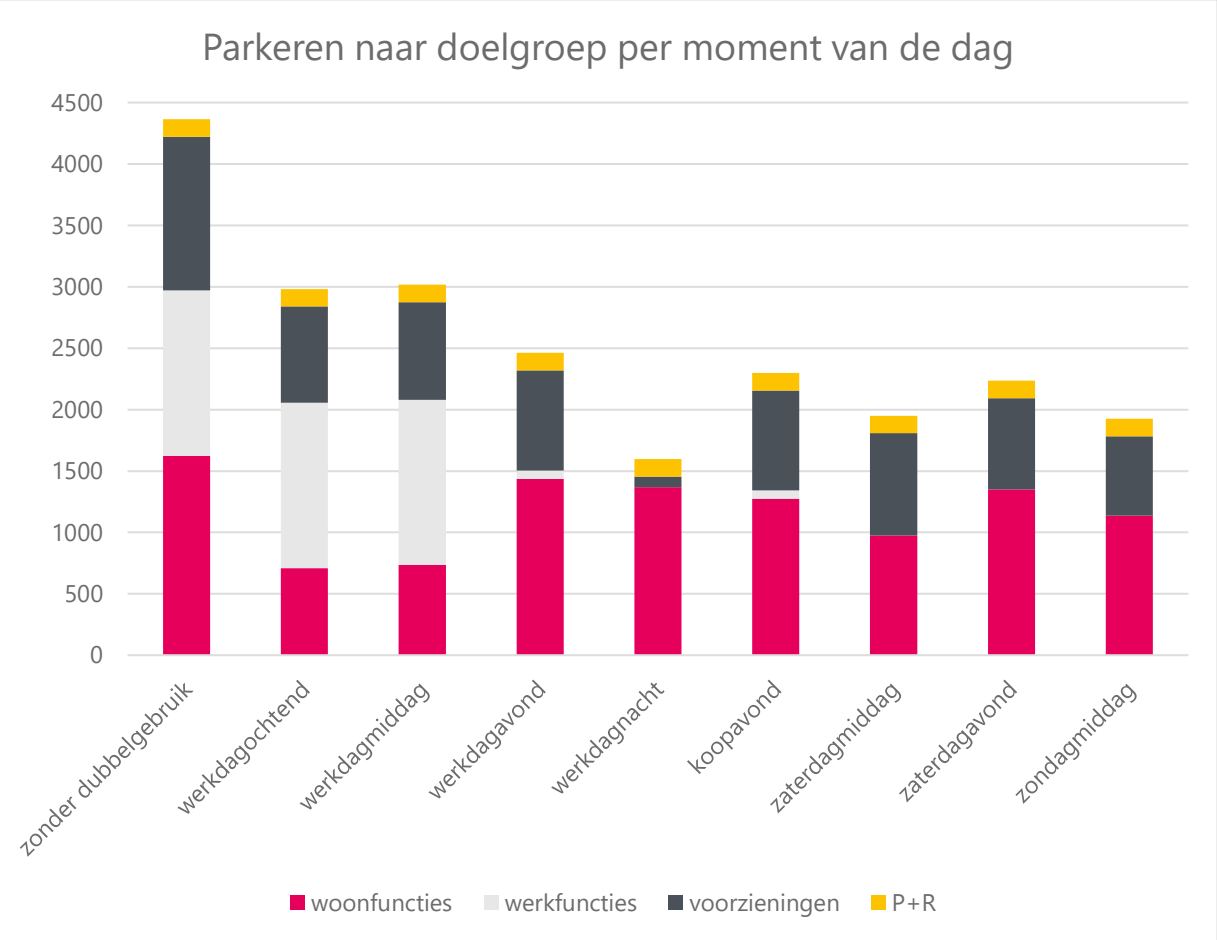
In het Handelingsperspectief is de gezamenlijke ambitie uitgesproken om een Kiss+Ride functie goed in te passen bij het station. Ook gezien de verkeersveiligheid rond het station en de beperkte ruimte is dit een wenselijke situatie.

3. Hilversum Sportpark als P+R locatie

Mogelijkheden voor dubbelgebruik

In het licht van de herontwikkeling van het Arenapark en tegelijkertijd de wensen/ambities m.b.t. de P+R is het interessant om te kijken naar de mogelijkheden voor dubbelgebruik van parkeerplaatsen tussen verschillende functies.

Voor het Arenapark is voor een aantal scenario's de parkeerbehoefte berekend voor de functies die worden toegevoegd aan het gebied. In de figuur hiernaast is het resultaat van één van deze scenario's te zien. Hieruit valt af te lezen dat de maatgevende moment voor de parkeerbehoefte op de werkdagochtend en werkdagmiddag plaatsvindt. Dit komt met name door de aanwezigheid van de werkfuncties, die het grootste deel van de parkeervraag innemen. Op de werkdagen is naar verwachting ook de grootste parkeervraag voor de P+R. Dit zorgt ervoor dat de mogelijkheid van dubbelgebruik tussen parkeerplaatsen van de P+R en andere functies waarschijnlijk niet mogelijk is. Immers, de gele balk (parkeervraag P+R) in de figuur hiernaast zorgt voor een nog hogere vraag op de werkdag in vergelijking met de andere momenten in de week.



Figuur rechts: parkeerbehoefte bij parkeernormen 'rest bebouwde kom' en geen reductiefactoren

Bijlage: uitgangspunten berekeningen

Uitgangspunten bij berekeningen extra verplaatsingen

Voor de toe te voegen functies op het Arenapark die naar verwachting nieuwe treinreizigers opleveren is een inschatting gemaakt van het % van de gebruikers dat dagelijks gebruik maakt van de trein. Hierbij is een bandbreedte toegepast per functie voor het % inwoners of werknemers dat naar verwachting met de trein zal reizen. Om tot aantallen extra reizigers te komen zijn een aantal uitgangspunten gehanteerd. Hieronder worden die per toegevoegde functie besproken.

Wonen

Het aantal woningen is gebaseerd op het meest recente programma van VenhoevenCS. Vervolgens is dit vertaal naar een bandbreedte voor het aantal inwoners per woning.

Voor de onderkant van de bandbreedte is uitgegaan van 1,3 inwoners per woning. Achterliggende gedachte hierbij is dat het Arenapark geen reguliere woonwijk wordt, en er relatief veel appartementen en studentenwoningen komen. Als bovengrens is 2,1 inwoners per woning gehanteerd. Dit betreft gemiddelde van Hilversum.

Werken

Om tot een aantal toegevoegde arbeidsplaatsen te komen is 30m2 per arbeidsplaats voor de kantoren aangenomen. Dit is een algemeen erkend gemiddelde conform CROW publicatie 256: 'Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden – vuistregels en kengetallen gemotoriseerd verkeer'.

Kader: uitgangspunt berekeningen

Toelichting aannames treingebruik hotel & school

Hotel
In de laatste plannen krijgt het hotel circa 120 kamers, aangevuld met een restaurant/meeting rooms/welness. Nike personeel van buiten Nederland is een belangrijke doelgroep van het hotel. Uitgaande van een bezettingsgraad van 75% (landelijk gemiddelde), betekent dit dat bij een bezetting van 1,5 persoon per kamer het aantal gasten op gemiddeld 135 ligt. De verwachting is dat ongeveer 50% van de gasten gerelateerd is aan Nike.

Van de Nike gasten komt praktisch iedereen aan op Schiphol. 1/3 van de gasten komt voor events, 2/3 voor individuele reizen. Bij events wordt het vervoer soms met bussen georganiseerd. Bij individuele reizen komt men per taxi of trein.

Als van de hotelgasten 10% tot 30% van de mensen 1x per dag de trein pakt resulteert dit in circa 30 tot 80 verplaatsingen per trein (in- en uitstappers). Daarmee is het aantal treinverplaatsingen van deze functie relatief klein in verhouding tot het totaal.

Internationale school
De internationale school bestaat in het eindbeeld uit 1.400 leerlingen. De ene helft betreft een basisschool, de andere helft een middelbare school. Voor de basisschool is de verwachting dat alle leerlingen lopend, met de fiets of met de auto naar school gebracht worden. Het bedieningsgebied van de internationale school is wat groter. Echter, het grootste deel van de leerlingen zal nog steeds uit Hilversum komen. De verwachting van de school is dat slechts een beperkt deel uit de regio (bijv. Bussum of Weesp) met de trein komt. Daarom hanteren we dat tussen de 0% en 5% van de leerlingen met de trein naar school komt. Dat resulteert in max. 70 extra verplaatsingen rondom het station (35 instappers en 35 uitstappers).

Treingebruik huidige functies:

De vorige (en volgende slide) gaan in op het treingebruik van de toekomstige functies op het Arenapark. Het is echter ook van belang een eventuele groei van het treingebruik van de huidige functies inzichtelijk te krijgen. Uit data van de NS blijkt dat in 2019 40% van alle in- en uitstappers (3.250 van de 8.100 reizigers) op Hilversum Sportpark een bestemming of herkomst hebben in het postcodegebied waarin o.a. het Arenapark en Laapersveld liggen. 2.500 daarvan hebben naar verwachting een relatie met het Arenapark of Laapersveld. Dit valt onder te verdelen in de volgende functies, met bijbehorende inschatting van het treingebruik:

- MBO College Hilversum: van de circa 6.000 studenten schat de school in dat er op lesdagen gemiddeld 2.500-3.000 studenten aanwezig zijn. Zij komen met de fiets, auto, bus of trein naar de locatie toe. We gaan er vanuit dat circa 250 leerlingen en werknemers met de trein komen (totaal 500 in- en uitstappers);
- Nike: circa 4.500 medewerkers. Nike geeft aan dat voor Covid-19 kwam circa 50% van de werknemers met de trein naar het werk, oftewel circa 2.000 werknemers. Deze werken niet alle dagen. We gaan dagelijks uit van 750 Nike treinreizigers per dag, dit komt neer op circa 1.500 in- en uitstappers);
- Sportvoorzieningen: in het gebied zit o.a. de Gooise Atletiek Club, Optisport Dudok Arena (diverse sporten) en HLTC Gooiland (tennis en padel). Het treinaandeel zal (zeer) beperkt zijn voor deze functies;
- Overige kantoren: diverse kantoren nabij de Diependaalse Laan en Oostereind, waaronder Rabobank, NCOI, Adecco, Spinnin' Records en Bergman Clinics. De aanname is dat deze functies een hoog aandeel autogebruik kennen.

NB. Voor de toekomstige situatie gaan we bij de huidige functies (zonder uitbreiding) uit van het treingebruik zoals dat nu is. We houden dus geen rekening met een toename aan treingebruik van de huidige functies als gevolg van de ambitieuze mobiliteitsstrategie voor Hilversum Arenapark. Daarmee zitten we aan de onderkant van de bandbreedte (onderschatting) voor het aantal treinreizigers.

Bijlage: berekening extra aantal reizigers

Er is een inschatting gemaakt van het % van de gebruikers dat op een gemiddelde werkdag gebruik zal maken van de trein. Hierbij is een bandbreedte toegepast per functie voor het % inwoners of werknemers dat naar verwachting met de trein zal reizen. Dit betreft het % van de doelgroep dat dagelijks gebruik maakt van de trein. Het is dus geen modal split. Een voorbeeld: bij de 'lage huur woning' komt het erop neer dat de inschatting bij 'treingebruik laag' is dat 15% van de inwoners dagelijks een keer met de trein reist. De aantallen zijn maal twee gedaan om tot het aantal in- en uitstappers te komen.

Noot: in onderstaande berekeningen is geen rekening gehouden met het effect van thuiswerken als gevolg van corona. Dit kan leiden tot een factor die leidt tot een afname van onderstaande getallen.

Noot: Het programma is gebaseerd op een conceptversie van het stedenbouwkundig plan en ligt nog niet vast.

Toegevoegd (nieuw) programma	Aantal	Eenheid	Aantal inw./ arbpl. Laag (1,3)	Aantal inw./ arbpl. Hoog (2,1)	Treingebruik laag	Treingebruik hoog	Extra verplaatsingen laag*	Extra verplaatsingen hoog*
Internationale middelbare school	7.962	m2	700**	700**	0%	5%	0	70
Hotel	120	Kamer	135	135	10%	30%	25	80
Sociale huur woning	307	Woning	399	645	15%	30%	120	390
Middeldure woning (huur en koop)	465	Woning	605	977	10%	25%	120	490
Dure woning (huur en koop)	158	Woning	205	332	5%	20%	20	130
Nike (toegevoegd programma)	10.000	m2	333	333	50%***	80%	335	535
Werk overig (toegevoegd programma)	62.000	m2	2.067	2.067	20%	50%	830	2.065
Totaal			**4.444**	**5.188**			**1.450**	**3.760**

Bandbreedte extra aantal verplaatsingen door toevoeging programma Hilversum Arenapark
**afgerond op vijftallen*
***verwacht aantal leerlingen middelbare school*
****bron: Nike. Voor Covid-19 kwam 50% werknemers met de trein*