



Hilversum
Mediadstad

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

OV Knoop Hilversum Sportpark

Handelingsperspectief
26 januari 2022



Algemeen

Voor jullie ligt het analysedocument van de huidige en toekomstige situatie voor de knooppuntontwikkeling van station Hilversum Sportpark. Dit document is tot stand gekomen op basis van beleidsdocumenten en input van de stakeholders. Dit is gedaan in opdracht van de gemeente Hilversum.

Kernteam

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



Datum: 26-01-2022
Versie: 010212.210927.R1.07
Status: Definitief
Afzender: Goudappel



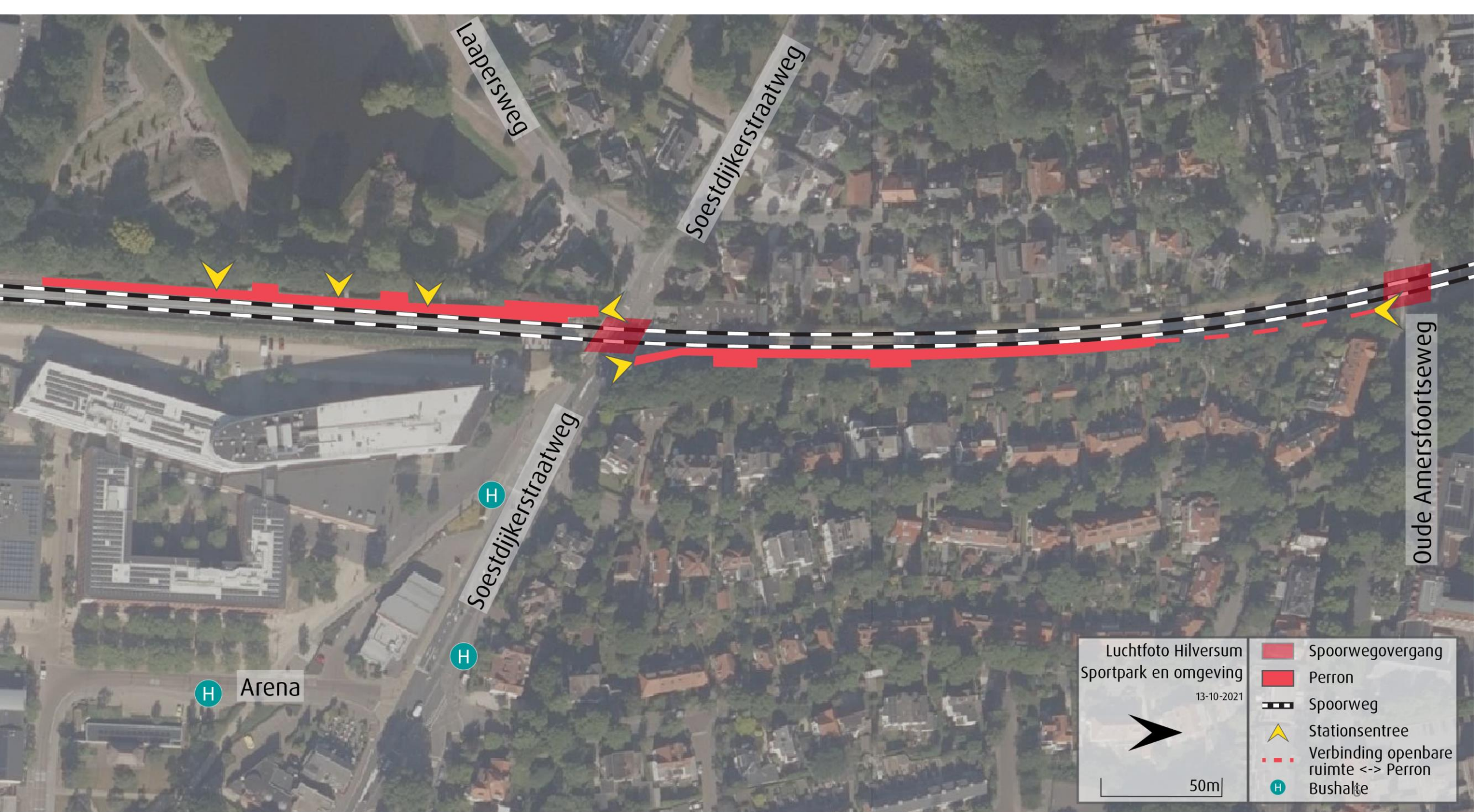
Inhoud

Huidige situatie	5
Plaats	11
OV-knoop	22
Mobiliteit	29
Mens	38
Beoordeling huidige situatie	42
Ambities	45
Plaats	47
OV-knoop	55
Mobiliteit	59
Mens	66
Wensbeeld	68

Huidige situatie

Hilversum Sportpark





Laapersweg

Soestdijkerstraatweg

Soestdijkerstraatweg

Oude Amersfoortseweg

H

Arena

H

H

Luchtfoto Hilversum
Sportpark en omgeving
13-10-2021

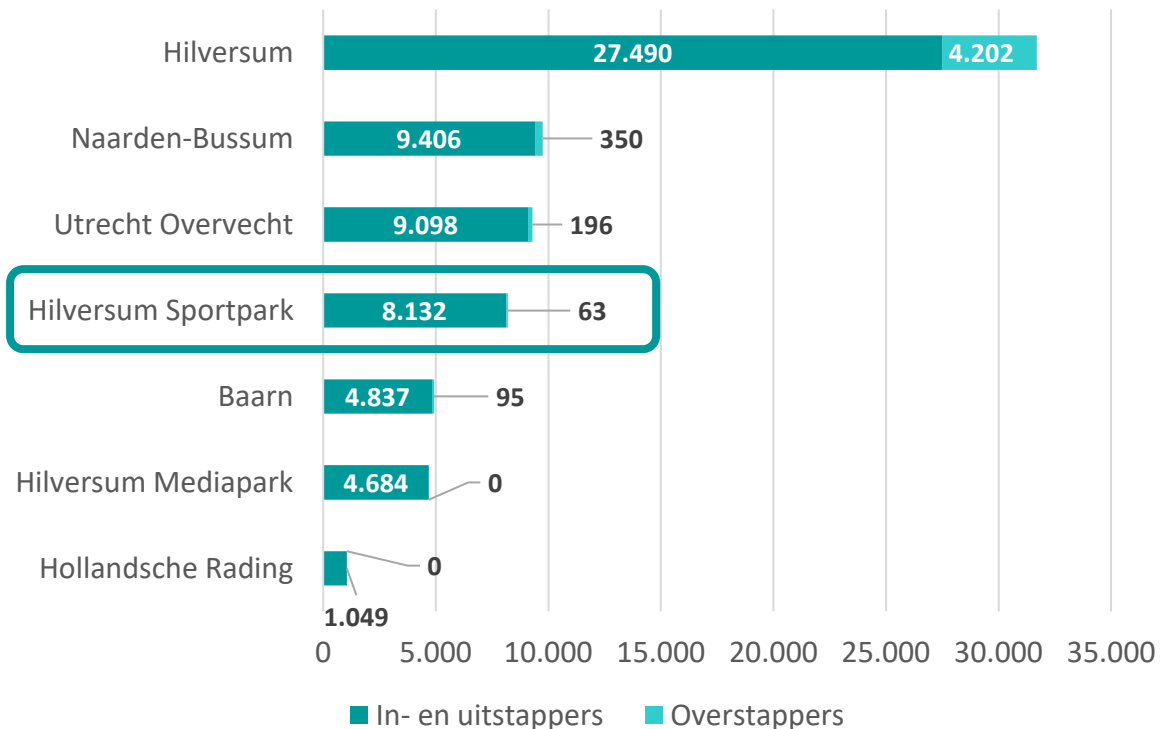


50m

- Spoorwegovergang
- Perron
- Spoorweg
- Stationsentree
- Verbinding openbare ruimte <-> Perron
- Bushalte

Algemeen - Aantal gebruikers en reizigers treinstation

Treinreizigers per dag, 2019 (totaal)



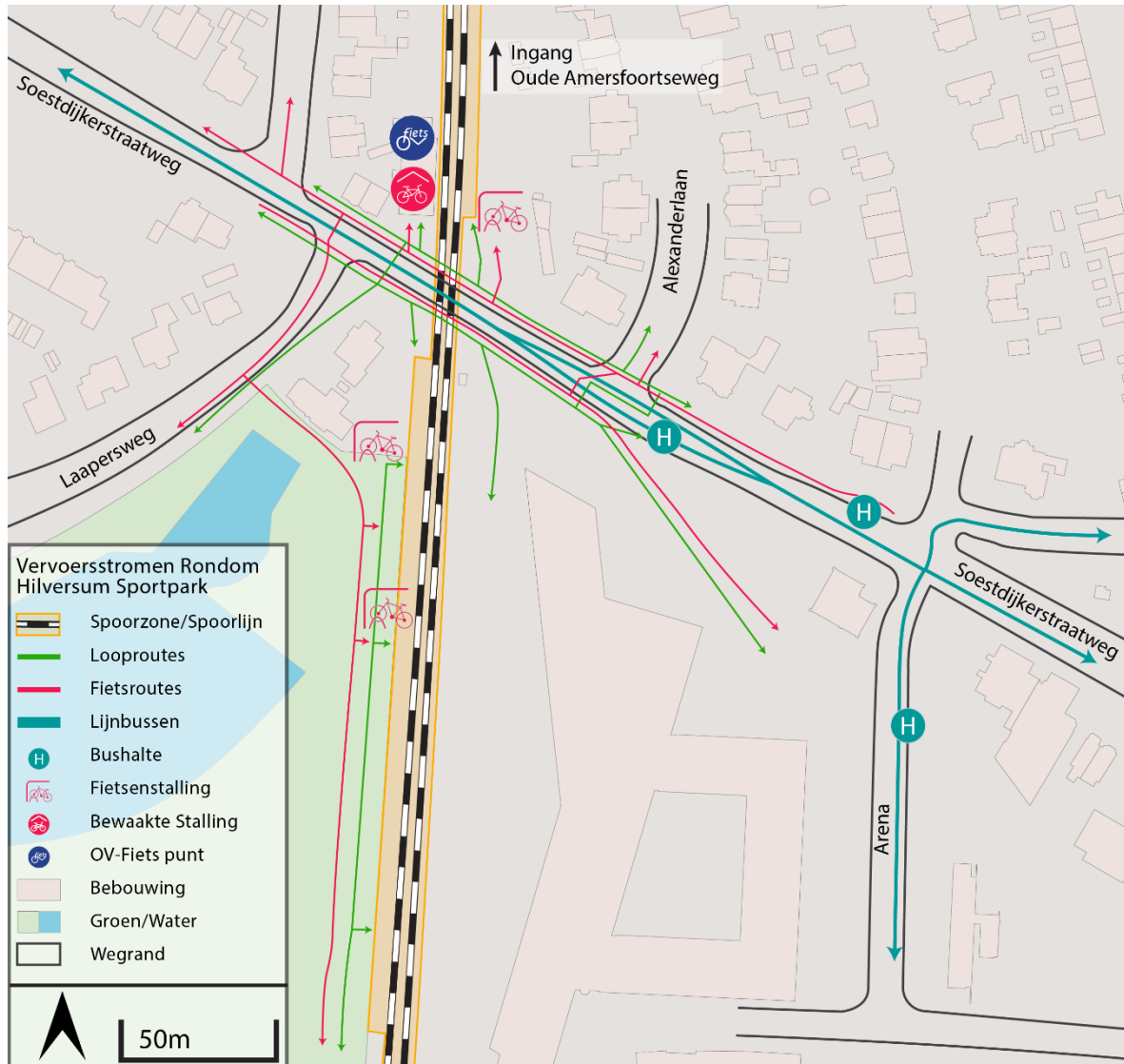
Het station van Hilversum Sportpark ligt in de gemeente Hilversum en de Provincie Noord-Holland. De spoorlijn vormt een verbinding tussen 't Gooi/Amsterdam/Almere en Utrecht Centraal. Het station kruist de Soestdijkerstraatweg. De perrons liggen, versprongen, aan beide zijden van de half bewaakte overweg en bedienen het Arenapark en de wijken in het zuidoostelijke deel van Hilversum. In de buurt van het station bevindt zich een bushalte waar lokale en regionale bussen vertrekken.

Aantal gebruikers en reizigers Hilversum Sportpark

- Hilversum Sportpark wordt bediend door de NS en heeft circa 8.195 reizigers (in-, uit- en overstappers) per dag te verwerken.
- Hiermee is Hilversum Sportpark een van de stations die qua reizigersaantallen het vaakst voorkomt in Nederland (er zijn 232 stations met 1.000-10.000 reizigers per dag). Dit heet op de classificeringsschaal van ProRail 'Basis'. (Stationsklasse schaal: Halte – **Basis** – Plus – Mega – Kathedraal)
- Qua reizigersaantallen komt Sportpark redelijk overeen met andere sprinter stations in de regio zoals Utrecht Overvecht en Naarden-Bussum.
- Circa 1% van de reizigers is overstapper.

Bron: NS Jaarverslag, 2019

Algemeen - Aantal gebruikers en reizigers knoop



- Busreizigers: in 2019 circa 881 instappers bij Transdev.
- Per etmaal kruisen 4.800 fietsers (telling uit 2013) de spoorwegovergang op de Soestdijkerstraatweg.
- Van de treinreizigers gebruikt 34% de fiets als voortransport en 7% de fiets als natransport⁽¹⁾.
- De spoorwegovergang is één van de weinige opties in de omgeving om het spoor te kruisen voor fietsers en voetgangers. Langzaam verkeer tussen de verschillende wijken (interwijkers) maakt daardoor ook gebruik van de overgang.
- 33% van de treinreizigers komt te voet naar het station, driekwart van de reizigers (76%) loopt vanaf het station naar de eindbestemming

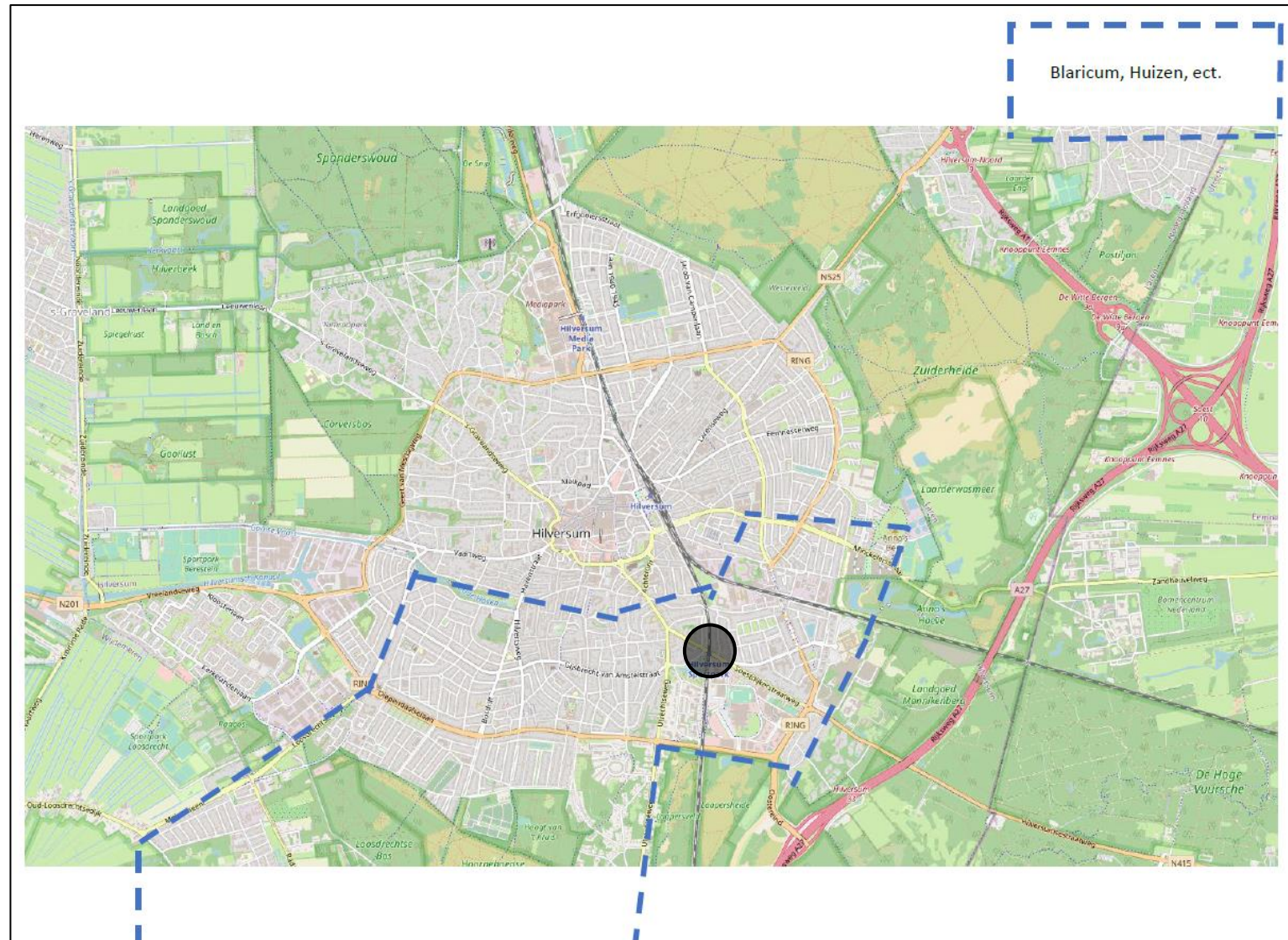
(1) (Bron: NS Jaarverslag, 2019)



Algemeen - Aantal gebruikers en reizigers knoop

Kaart hiernaast toont de schematische weergave van het herkomstgebied van reizigers die gebruik maken van station Hilversum Sportpark (zwarte bolletje). Dit is bepaald op basis van een analyse in 2020.

Bron: NS



Analyse huidige situatie:

De huidige situatie van het knooppunt is in kaart gebracht aan de hand van de volgende aspecten in het handelingsperspectief: plaats, *OV-knoop*, *mobiliteit* en *mens*. Bij elk aspect hoort een aantal thema's (zie rechts).

Deze indeling biedt ondersteuning bij het vormen van een integraal beeld van hoe de knoop functioneert; als fysieke netwerkschakel met verschillende vervoersmodaliteiten, hoe de knoop werkt in de omgeving en als overstappunt, zodat het een aantrekkelijke plek is om te wonen, werken en/of recreëren.

De huidige situatie is eerst in kaart gebracht op basis van informatie en documenten die zijn aangeleverd door de betrokken partijen. Vervolgens hebben alle betrokken partijen de thema's in de huidige situatie een kwalitatieve beoordeling gegeven. De beoordelingen staan aan het eind van dit hoofdstuk gegeven.

Plaats



Positie in het netwerk



Ligging in de omgeving



Bereikbaarheid en functiemenging



Omgevingskwaliteit

OV-knoop



Knooppunt domeinen en hun positie en oriëntatie



Duurzaamheidseisen



Veiligheid knoop (transfer)

Mobiliteit



Trein



Bus/tram/metro



Fiets (bewaakt en onbewaakt)



Auto



Voetganger



Deelmobiliteit

Mens



Type reizigers



Klanttevredenheid



Veiligheid sociaal

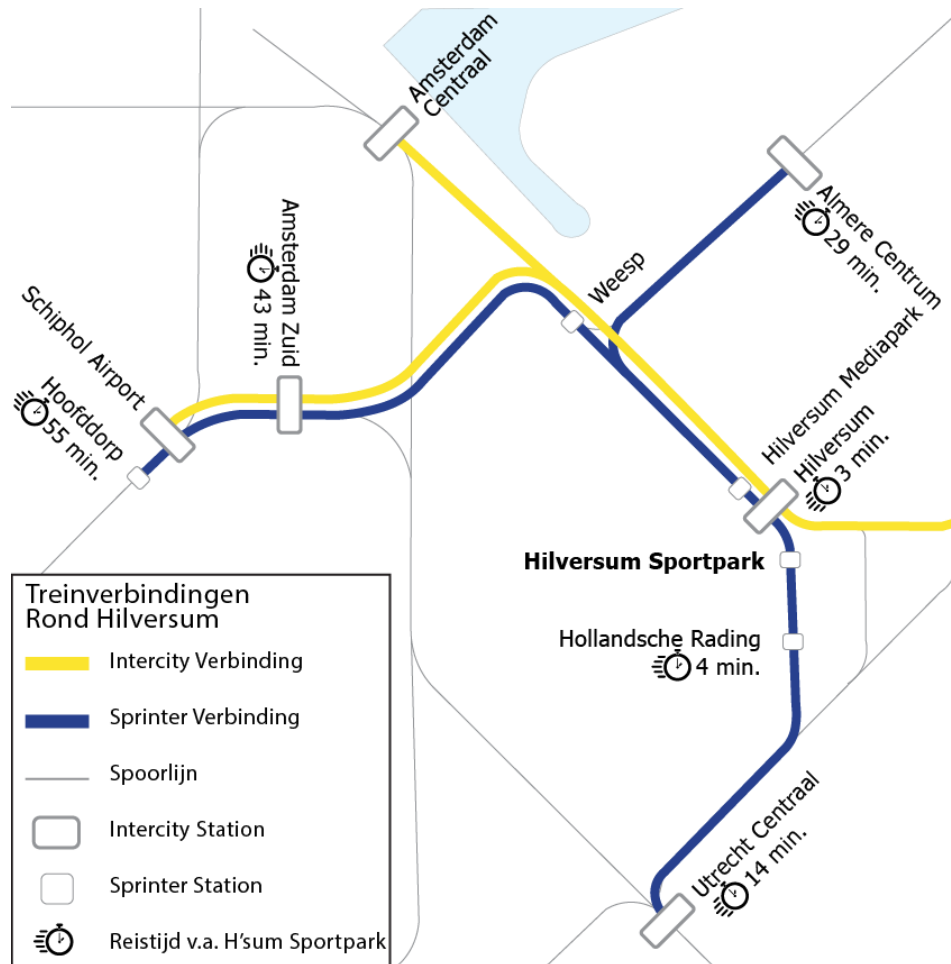
Plaats

Ligging en bereikbaarheid



Plaats

Positie in het netwerk – Trein



Plek in het netwerk:

Hilversum Sportpark is gelegen in het centrum van het Nederlandse spoornetwerk. Het station is gelegen op de lijn Utrecht Centraal – Hilversum. De directe stations in de omgeving zijn in noordelijke richting Hilversum en in zuidelijke richting Hollandsche Rading.

Vanaf Hilversum Sportpark vertrekken geen Intercity treinen en is er geen directe verbinding met Amsterdam Centraal. Het kan aantrekkelijker zijn voor reizigers met deze bestemmingen om het hoofdstation te gebruiken in plaats van Hilversum Sportpark. Ook Amsterdam Zuid is sneller te bereiken met een Intercity dan met de Sprinter.

Sterkste relatie⁽¹⁾:

gelijke verdeling van reizigers in beide richtingen.

- Richting Hilversum (noord) 50%
- Richting Utrecht (zuid) 50%

De functie van de OV-knoop:

- Hilversum Sportpark functioneert voornamelijk als een attractiestation. Dit wil zeggen dat er 's ochtends meer reizigers aankomen dan vertrekken en 's avonds omgekeerd
- Verdeling reizigers vertrekkende reizen: Ochtendspits 14%, Avondspits 25%, Daluren 61%.

Samenvattend

Hilversum Sportpark is een knoop waar vanuit zowel de richting Utrecht als de richting Hilversum evenveel mensen het station gebruiken. Het is voornamelijk een bestemming voor reizigers in de ochtend en een vertrekpunt voor reizigers in de daluren.

(1) NS jaarverslag, 2019

Figuur: Netwerk vanaf Hilversum Sportpark

Plaats

Positie in het netwerk – Stads- en streekbussen



De plek in het netwerk

- Het merendeel van de bussen stopt bij de halte 'Hilversum, Station Sportpark' aan de Soestdijkerstraatweg ter hoogte van het MBO College Hilversum / Esso tankstation en de kruising met de Van Riebeeckweg.
- Er halteren diverse soorten buslijnen bij het station: stadsbus, streekbussen en R-net lijnen.
- Alle lijnen richting Hilversum centrum eindigen bij het hoofdstation.
- Er rijden streekbussen naar Bussum, Huizen, Soest, Zeist en Amersfoort, en er rijdt een regionale R-net bus naar Amsterdam Amstel. Deze R-net lijn rijdt in de spits elke 10 minuten, en is zodoende als HOV 4 te classificeren.
- Het treinstation is een regionale HUB: voor mensen vanuit Soest is het aantrekkelijk om vanaf dit treinstation met de trein door te reizen. Idem voor busreizigers vanuit Huizen. De reistijd naar Hilversum is 3 minuten, de rit naar Utrecht duurt ongeveer 15 minuten.

Samenvattend:

De OV-knoop is middels de bus bereikbaar vanuit diverse windrichtingen. Reizigers vanuit de omgeving gebruiken deze busverbindingen als overstap op de trein richting Utrecht. Daarnaast is er een HOV verbinding (R-net) met Amsterdam Amstel.

Plaats

Bereikbaarheid en functiemenging



Bereikbaarheid:

- Hilversum Sportpark is gelegen aan de zuidoostkant van Hilversum en bedient de (woon)wijken Arenapark, Schilderskwartier en Van Riebeeckkwartier.
- Het station is dicht bij de A27 gelegen. Deze rijksweg geeft verbinding richting Almere en Utrecht (en verder richting Breda).

Recreatieve voorzieningen:

- Rondom het station zijn diverse natuurgebieden, zoals het Laapersbos, Anna's Hove en de Hoorneboegse Heide. Op een half uur fietsen (cruim 8 kilometer) liggen de Loosdrechtse Plassen. Ten slotte ligt Paleis Soestdijk op 7,5 kilometer afstand.

Herkomst/bestemming:

- De knoop heeft met name een functie voor woon-werk verkeer en studenten. Dit is terug te zien in het gebruik van het OV, de P+R en de fietsenstallingen.
- De P+R wordt in beperkte mate gebruikt door reizigers die naar Schiphol gaan en hun auto op de P+R parkeren.

Plaats

Bereikbaarheid en functiemenging



Inwoners en arbeidsplaatsen

Buurt	Woon- adressen (BAG/ABF, 2021)	Arbeidsplaatsen (Gemeente Hilversum & LISA, 2020)
Arenaparkkwartier	241	4.530
Schilderskwartier	1.521	2.700
Van Riebeeckkwartier	1.984	1.130
Totaal	3.746	8.360

Naast deze inwoners en arbeidsplaatsen zijn er veel leerlingen/studenten met een bestemming in het gebied. Ca. 6.000 studenten hebben les op het MBO College Hilversum dat op het Arenapark naast het station gevestigd is. Het MBO College schat in dat er op lesdagen gemiddeld 2500-3000 studenten aanwezig zijn.

Naast het MBO College Hilversum zijn in het Schilderskwartier (Laapersveld) en Van Riebeeckkwartier nog enkele basisscholen en middelbare scholen gevestigd.

Plaats

Ligging in de omgeving – Verbinding aangrenzende gebieden



Figuur Radius 10 minuten lopen

Algemeen

- Het station Hilversum Sportpark ligt bij de spoorwegovergang Soestdijkerstraatweg.
- Het station kent een bajonetligging. Dat wil zeggen dat de perrons schuin tegenover elkaar liggen, aan weerszijden van de spoorwegovergang. In de rijrichting liggen de perrons ná de overweg.
- Het station is zichtbaar en herkenbaar vanaf de Soestdijkerstraatweg.

Oostzijde:

- Het Arenapark bevindt zich op loopafstand van de OV-Knoop. In dit gebied zijn diverse functies gehuisvest: onderwijs (MBO College Hilversum), sportvoorzieningen (atletiek, tennis), kantoren (o.a. Europees hoofdkantoor NIKE), autodealers en wonen. Het Arenapark is vanaf het station bereikbaar via de Soestdijkerstraatweg.

Plaats

Ligging in de omgeving – Verbinding aangrenzende gebieden



Figuur Radius 5 minuten fietsen

Westzijde:

- Aan de westzijde van het spoor ligt het Laapersveld (park), met daaromheen een woonwijk. Aan de zuidwestzijde zitten nog enkele bedrijven en onderwijsinstellingen.
- Vanuit het Laapersveld kan de zuidelijke fietsenstalling en perron worden betreden.
- Bedrijven en instellingen hebben hun entrees niet aan de spoorzijde.

Verbindingen:

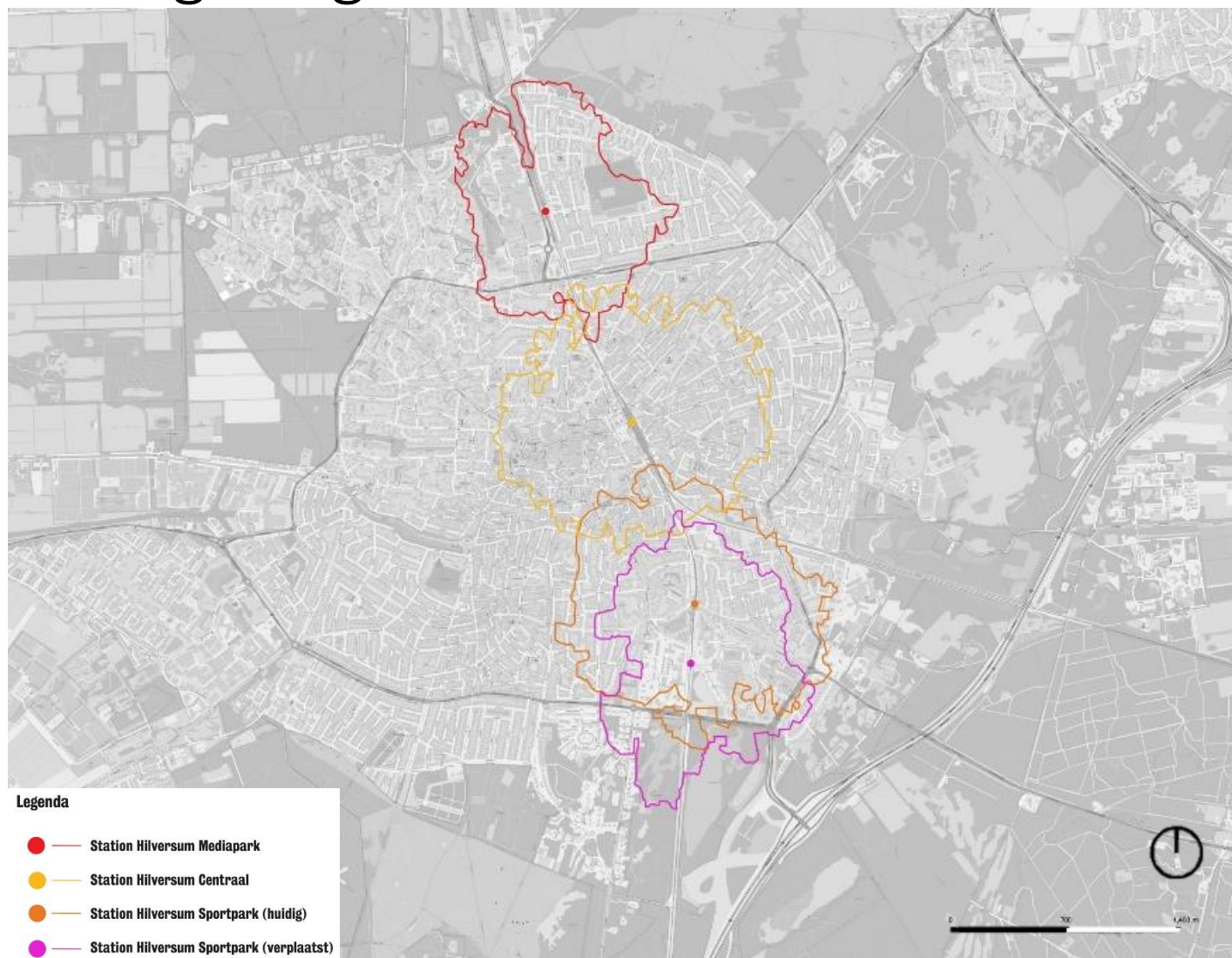
Er zijn twee verbindingen tussen de oost- en westzijde voor de auto: de Soestdijkerstraatweg en de Diependaalselaan. Fietzers die van oost naar west willen kunnen alleen via de spoorwegovergang Soestdijkerstraatweg, bij het station, of de Oude Amersfoortseweg (noord-uitgang van het noordelijke perron). Er is geen andere verbinding tussen het Laapersveld en het Arenapark. Daarmee is er geen sterke verbinding tussen de twee zijdes.

Samenvattend

Het gebied kent een grote mate van functiescheiding. Er is een diversiteit in aanbod van school, werk, wonen en groen. Fietzers en voetgangers kunnen de spoorlijn enkel kruisen bij het station aan de Soestdijkerstraatweg waardoor er geen sterke verbinding is tussen de beide zijdes van het spoor.

Plaats

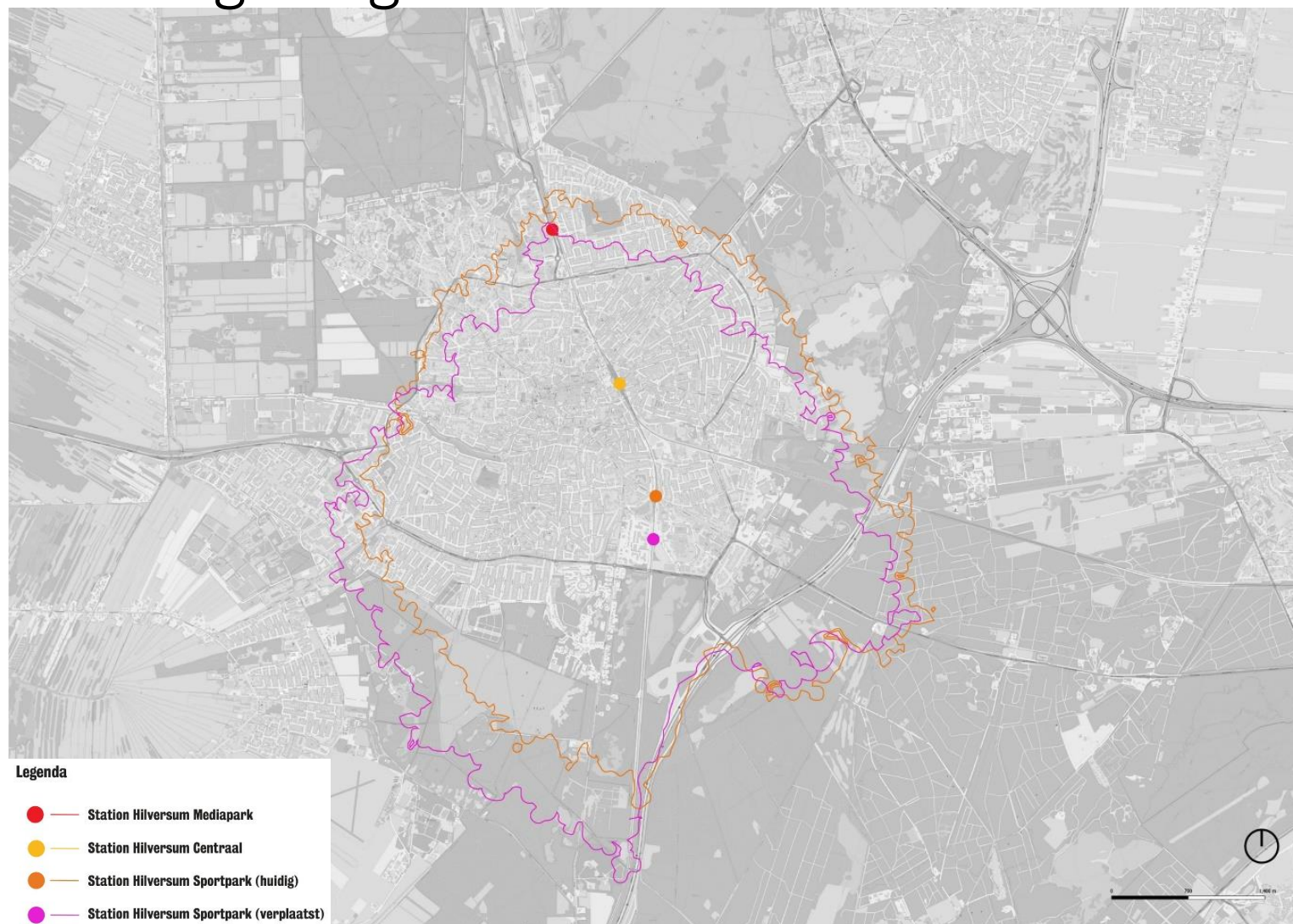
Ligging in de omgeving – Bereikbaarheid Hilversumse stations



*Figuur Radius 10 minuten
lopen (VenhoevenCS, 2021)*

Plaats

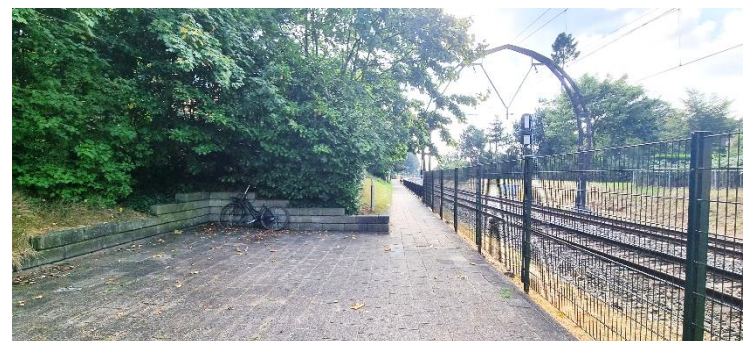
Ligging in de omgeving – Bereikbaarheid Hilversumse stations



*Figuur Radius 10 minuten
fietsen (VenhoevenCS, 2021)*

Plaats

Omgevingskwaliteit (noordzijde)



Directe omgeving:

- Er is veel groen in de directe omgeving. Het noordelijke perron heeft zicht op volkstuinten aan de perronzijde en achtertuinen (met veelal bomen) aan de overzijde van het spoor.
- De zuidelijk (hoofd)ingang van het perron ligt aan een tweebaansweg met drie rijstroken (Soestdijkerstraatweg). Langs de weg lopen aan beide zijden smalle fiets- en voetpaden.
- Op het moment van de schouw waren de fietsen in de stalling niet evenredig verdeeld. Vooraan de stalling wordt er veel geparkeerd buiten de rekken. Stallingsplaatsen aan het einde van de stalling zijn leeg.
- Aan de noordzijde van het spoor is een klein plein. Daaraan staat een klein stationsgebouw met daarin een afhaalrestaurant met daarnaast de ingang van de bewaakte fietsenstalling en het OV-fietspunt.
- De neveningang van het noordelijke perron aan de Oude Amersfoortseweg is niet herkenbaar als in- en uitgang.

Zicht op de hoofdentrees:

- De entrees aan de Soestdijkerstraatweg zijn de hoofdentrees. De entree aan de Oude Amersfoortseweg is een nevenentree.
- De herkenbaarheid van de perronentrees is niet optimaal vanwege de verkeersstructuur rond het station. Dit komt door de ligging van de perrons in 'bajonetligging' en de doorsnijding van het station door de overweg van de Soestdijkerstraatweg.

Plaats

Omgevingskwaliteit (zuidzijde)



Directe omgeving:

- Oversteken aan de westzijde van het spoor is onoverzichtelijk. De vluchtheuvel is vrij smal. Bij een oversteek moet zowel het fietspad als de rijbaan voor de auto worden overgestoken. Ook zijn de verschillende verkeersdomeinen niet goed herkenbaar en afgebakend.
- De omgeving van het zuidelijke perron is groen. Het Laapersveld (park) draagt daar voor een groot deel aan bij.



Zicht op de entrees:

De hoofdentree van het zuidelijke perron aan de Soestdijkerstraatweg is breed en overzichtelijk. Vanaf de Laapersweg is niet duidelijk aangegeven dat er via het park toegang is tot de fietsenstalling en het zuidelijke perron. De entrees vallen pas op als je de fietsenstallingslocatie betreedt.

Samenvattend:

De kruising van de Soestdijkerstraatweg en het spoor zorgt voor veel kruisende verkeersstromen rondom het station. De Soestdijkerstraatweg werkt als een barrière tussen de ene zijde en de andere zijde van de straat. Vanaf de straat is niet duidelijk aangegeven dat je fietsen kunt stallen langs het zuidelijke perron en dat daarvoor een stuk door het park gereden moet worden. Verder ligt het station in een groene omgeving.

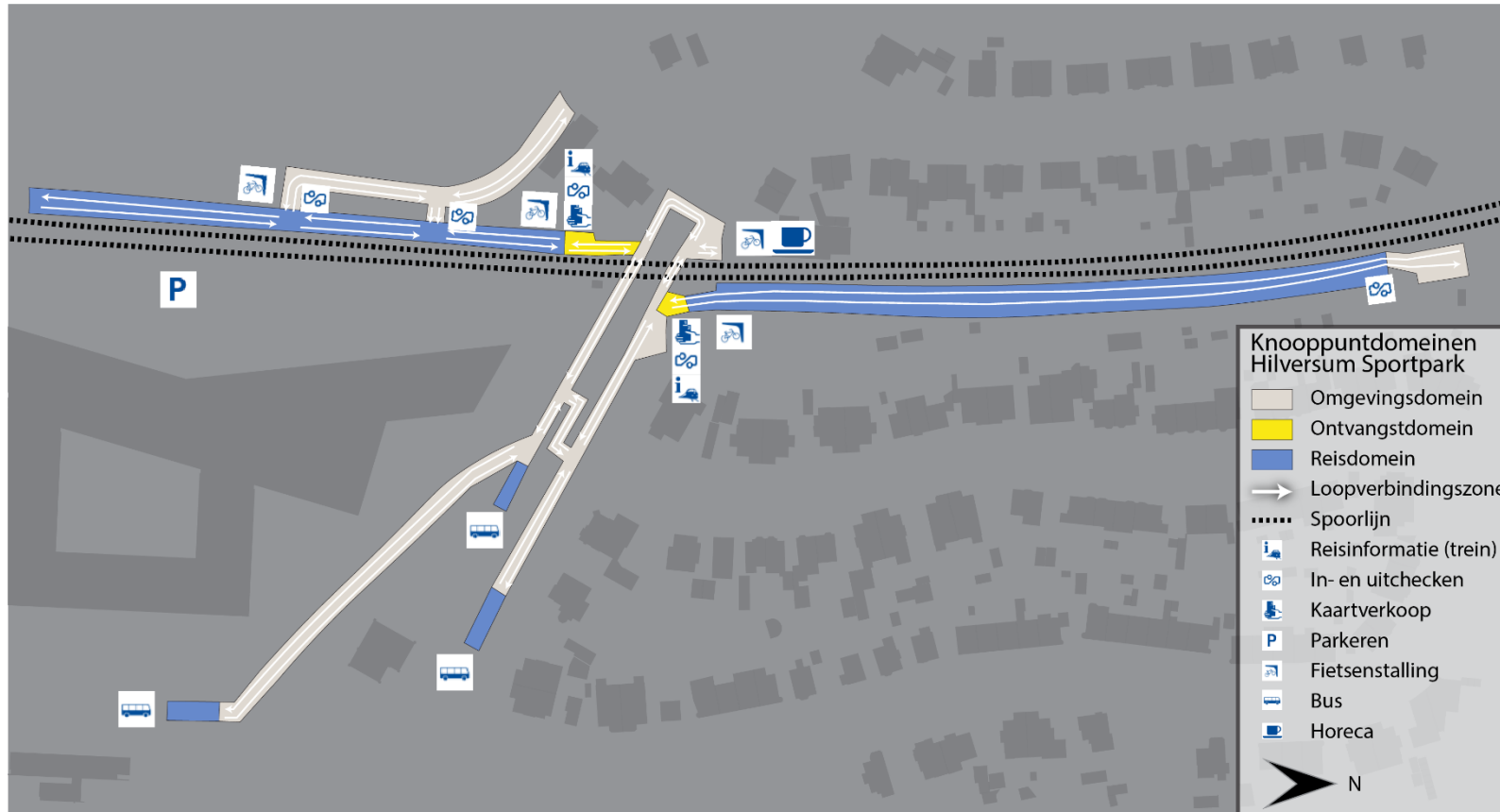


De OV-knoop



OV knoop

Knooppuntdomeinen en hun positie en oriëntatie



Voorzieningen op de knoop:

Op het station zijn verschillende voorzieningen aanwezig⁽¹⁾:

- OVCP: losse paaltjes, geen poortjes
- Services: Geleide lijnen, bewaakte fietsenstalling (open tot 01:50, werkt via OV-Chipkaart), onbewaakte stalling, OV-Fietspunt (tot 21.30 via KSP Kiosk), hellingbaan, kaartautomaten, NS-Zonetaxi, Service- en alarmzuil en NS Reisassistentie
- Horeca: KSP Kiosk (Fastfood)

Domeinen (gaat verder op volgende pagina's):

Omgevingsdomein: Het omgevingsdomein bestaat vooral uit langgerekte looplijnen tussen de verschillende perrons voor bus en trein. Rondom en in het omgevingsdomein ontstaan er voor voetgangers veel verkeersconflicten met zowel fietsers als treinen en wegverkeer. Het is niet altijd duidelijk waar overgestoken kan worden en wat de snelste route is tussen de verschillende modaliteiten. Er mist op sommige plekken belijning of een strakke afbakening van de verschillende verkeersdomeinen.

(1) Informatie afkomstig van de website van de NS (07-09-2021).

OV knoop

Knooppuntdomeinen en hun positie en oriëntatie



- **Ontvangstdomein (trein):** Het ontvangstdomein bij het noordelijke perron (ri. Hilversum) is vrij smal en kort. In het ontvangstdomein zijn, onder een abri, alle voorzieningen te vinden die nodig zijn voor het starten van de treinreis. De opgang naar het perron is smal. Het domein is vrij van obstakels en heeft goede zichtlijnen richting het reisdomein van de trein. Het ontvangstdomein aan de zuidzijde is ruimer opgezet, maar wordt smaller op de plek waar het reisdomein begint. Verder is het zuidelijke perron (ri. Utrecht) bijna identiek aan het noordelijke perron.
- **Reisdomein – Noordelijke perron:** Het perron is langgerekt en ligt in een bocht. Bij aanwezigheid van een halterende trein is de zichtlijn beperkt. Het perron is ongeveer drie meter breed. Reizigers spreiden zich niet over het perron en staan voornamelijk bij de ingang van het reisdomein. Bij drukte is het lastig om andere reizigers te passeren. Alle voorzieningen (twee wachtruimtes, bankjes) bevinden zich aan het begin van het perron. Vertrek informatie is alleen aangegeven bij de hoofdentrees aan de Soestdijkerstraatweg, niet vanaf de nevenentree aan de Oude Amersfoortseweg.
- **Reisdomein – Zuidelijke perron:** Dit perron is vrij identiek aan het noordelijke perron. De wachthokjes zijn beter verspreid over het perron. Er zijn meerdere toegangen tot het reisdomein. Zicht- en looplijnen zijn vrij van obstakels.

OV knoop

Knooppuntdomeinen en hun positie en oriëntatie



- **Reisdomein – bushalte:**
Eenvoudige haltes met een abri, prullenbak, reis- en vertrek-informatie. De haltes hebben een bandengeleider met hoge instap.
- **Halte stad in (Soestdijkerstraatweg):**
Lijn 3 en 59 ri. Hilversum Station
Halte ligt in een haltekom. Afstand vanaf de overweg is circa 150 meter aan de noordzijde van de Soestdijkerstraatweg.
- **Halte stad in (Arena):**
Lijn 70, 100 en 320 ri. Hilversum station
Halte ligt aan een busbaan. Afstand vanaf de overweg is circa 220 meter, in een zijstraat van de Soestdijkerstraatweg. Deze halte heeft geen abri of meubilair, wel een dynamisch vertrekbord.
- **Halte stad uit:**
Alle lijnen in diverse richtingen
Halte ligt aan een busbaan. Afstand vanaf de overweg is circa 80 meter aan de zuidzijde van de straat. De halte heeft een bord met actuele vertrektijd (dynamisch), drie fietsnietjes en geleide lijnen.

OV knoop

Knooppuntdomeinen en hun positie en oriëntatie



Overstap tussen de verschillende modaliteiten

Van de trein naar de bushaltes is het lastig om een veilige en logische route te vinden. Oversteken van het perron naar het Arenapark kan niet direct vanaf het perron.

Samenvattend knooppunt domeinen:

De stationsknoop spreidt zich uit over een lang en breed gebied voor het type station. Dit komt onder andere door de ligging van de perrons, de looproutes in het omgevingsdomein en de afstand van het treinperrons tot de bushaltes. Rondom de overweg gebeurt er veel op een relatief klein gebied. Dit leidt voor reizigers tot onoverzichtelijke situaties. De zichtlijnen en ruimte op het noordelijke perron zijn wat beperkter dan die van het zuidelijke perron. Weinige reizigersspreiding op het noordelijke perron leidt in combinatie met het smalle reizigers- en ontvangstdomein mogelijk tot conflicten tussen in- en uitstappende reizigers, met name op de momenten dat grote groepen studenten het perron betreden.

OV knoop

Duurzaamheidseisen



Mobiliteit

- Alle treinen rijden elektrisch op duurzame windenergie
- Bussen rijden op dit moment nog niet elektrisch

Perrons en meubilair

- De perrons zijn voorzien van ledverlichting en het meubilair op de perrons is van herbruikbare materialen
- Er zijn geen voorzieningen op het perron aanwezig die gebruik maken van veel stroom (liften, roltrappen). Er is ook geen stationsgebouw en/of perronkappen en dus ook geen mogelijkheid om zonnepanelen te plaatsen op het dak van het gebouw.
- Door de kleinschaligheid van het station zijn alle mogelijke duurzaamheidsoplossingen al uitgevoerd.

OV knoop

Veiligheid treinstation



Veiligheid omgeving:

- Op het noordelijke perron spreiden reizigers zich niet goed over het perron. Het overgrote deel van de reizigers blijft staan bij de eerste paar meters van het reisdomein. Op het smalle perron is het bij drukte lastig om elkaar te passeren. Ook in- en uitstappers lopen elkaar in de weg.
- De inrichting van oversteekplaatsen rond de Soestdijkerstraatweg zorgt voor onveilige situaties. Reizigers zijn geneigd op andere plekken dan aangewezen de weg over te steken. Voetgangers hebben in het gebied geen voorrang op het overige verkeer⁽¹⁾.
- Fietzers fietsen regelmatig tegen het verkeer in⁽¹⁾.
- De ruimte voor langzaam verkeer is klein rondom de overweg⁽¹⁾.

(1) Correspondentie Gemeente Hilversum, 2021

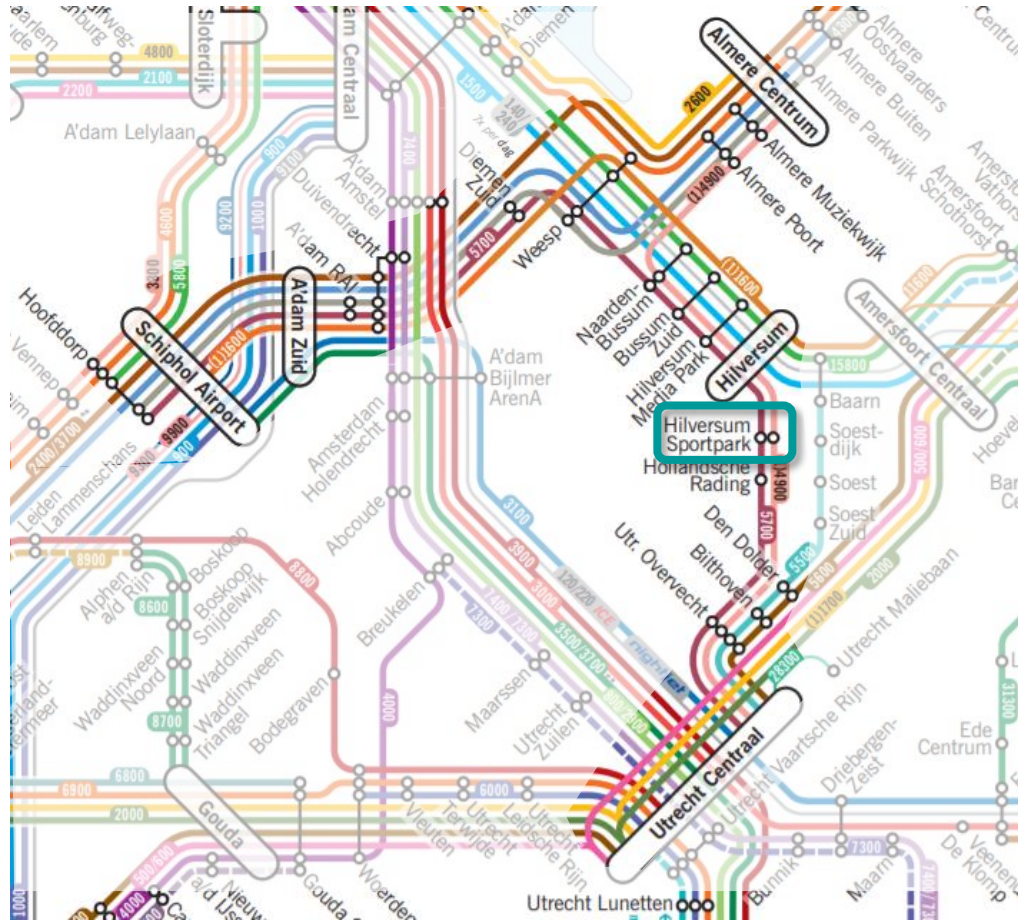


Mobiliteit



Mobiliteit

Trein



NS is de treinvervoerder op dit station. Er halteren enkel sprinters op Hilversum Sportpark.

Huidige frequentie treinen (Bron: NS, 2021):

Sprinters

- 2x per uur Utrecht Centraal – Hoofddorp (tot 20.00 uur).
- 2x per uur Utrecht Centraal – Almere Centrum. Bijzonderheden:
 - Stopt overdag niet in Hollandsche Rading, Hilversum Media Park en Bussum Zuid.
 - Stopt 's avonds niet in Hilversum Media Park en Bussum Zuid.

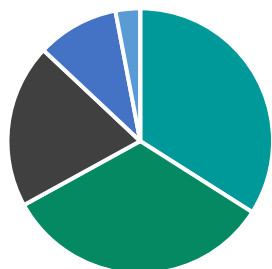
Samenvattend:

Hilversum Sportpark is redelijk goed verankerd in het regionale treinnetwerk. Er zijn direct verbindingen met grote stations zoals Utrecht Centraal, Hilversum, Almere Centrum, Amsterdam Zuid en Schiphol Airport. Overdag is er elke 15 minuten een trein in beide richtingen.

Mobiliteit Trein

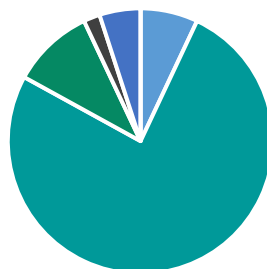


Voortransport



■ Fiets
■ Lopend
■ Bus
■ Auto (bestuurder)
■ Auto (passagier)
■ (Deel)taxi

Natransport



■ Fiets
■ Lopend
■ Bus
■ Auto (bestuurder)
■ Auto (passagier)
■ (Deel)taxi



Verdeling reizigers vertrekkende reizen: (Bron: NS, 2019)

Ochtendspits 14%, Avondspits 25%, Daluren 61%.

Voortransport naar het station (Beginpunt --> Trein) (Bron: NS, 2019):

Fiets:	34% (landelijk gemiddelde: 44%)
Lopend:	33%
Bus:	20%
Auto (bestuurder):	10%
Auto (passagier):	3%
(Deel)taxi:	0%

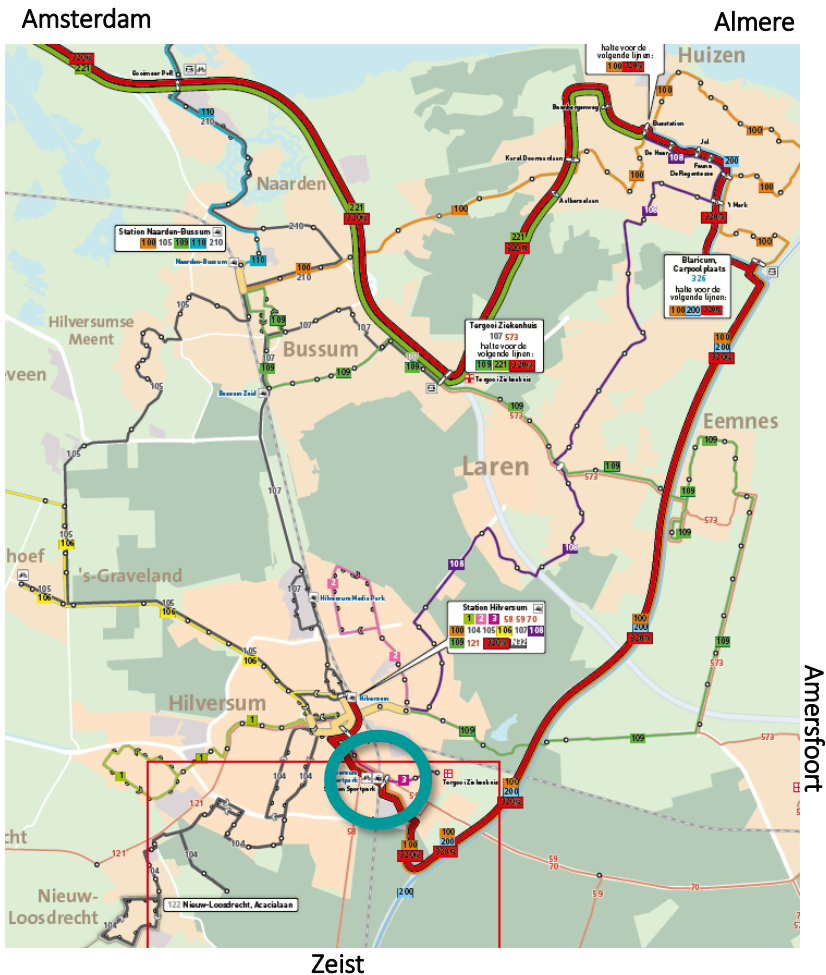
Natransport naar het station (Trein --> Eindbestemming) (Bron: NS, 2019):

Fiets:	7%
Lopend:	76%
Bus:	10%
Auto (bestuurder):	2%
Auto (passagier):	5%
(Deel)taxi:	0%

Samenvattend:

De verdeling van de reizigers over de dag is Ochtendspits 14% Daluren 61% Avondspits 25% (2019, Reizigersgedrag NS Dashboard ([nsjaarverslag.nl](https://www.ns.nl/reizigersgedrag))). De meeste reizigers (76%) gaan lopend vanaf dit station naar hun eindbestemming, die dus in de nabijheid van het station zal liggen. Voor reizigers die dit station als vertrekstation gebruiken zijn de fiets en te voet het meest gebruikte voortransportmiddel (bij elkaar 67% van de vertrekkende reizigers). 20% van de reizigers met Hilversum Sportpark als vertrekstation komt per bus naar dit station en stapt over op de trein. 10% van de vertrekkende reizigers gebruikt dit station als P+R station en 3% wordt met de auto gebracht en reist verder per trein.

Mobiliteit Busnetwerk



Vanaf de Halte Hilversum Sportpark vertrekken vijf buslijnen.

- De buslijnen van Transdev rijden in de concessie Gooi en Vechtstreek (2021 – 2030).
- De buslijnen van Syntus rijden in de concessie Provincie Utrecht (2016 – 2023).
- Lijn 100 rijdt een hogere frequentie tussen Bussum en Huizen. Enkele ritten rijden door naar Hilversum.

Lijn	Route	Frequentie			In-/uitstappers ⁽¹⁾
		Spits	Dal	Avond	
3 CXX (stadsbus)	Hilversum, station – Hilversum Sportpark – Hilversum, Tergooi Ziekenhuis	1x/u (+1 rit avondspits)	1x/u	1x/u (tot 22:30u)	108
59 Syntus (streekbus)	Hilversum, station – Hilversum Sportpark – Lage Vuursche – Den Dolder, station – Huis ter Heide – Zeist, busstation	1x/u	1x/u	1x/u (tot 19:15u)	
70 Syntus (streekbus)	Hilversum, station – Hilversum Sportpark – Baarn – Soest – Amersfoort Centraal	2x/u	2x/u	2x/u (tot 0:00u)	
100 CXX (streekbus)	Hilversum, station – Hilversum Sportpark – Blaricum, carpoolplaats – Bijvanck – Huizen – Naarden – Bussum, station	Ochtend: 4x/u richting Hilversum Avond: 2x/u	4 ritten na 13:15u in beide richtingen	-	167
320 CXX (R-net)	Amsterdam Amstel – Muiden, P+R – Naarden, Gooimeer P+R – Blaricum, Tergooi Ziekenhuis – Huizen, busstation – Blaricum, carpoolplaats – Hilversum Sportpark – Hilversum, station	6x/u	4x/u	4x/u (vroeg) 2x/u (laat) (tot 0:45u)	1.205

Frequentietabel bushalte Hilversum, Sportpark. Bron: Transdev & Syntus, 2021

(1) Correspondentie Provincie Noord-Holland

Mobiliteit

Fiets



Kenmerken fietsgebruik

- Ruim een derde van de treinreizigers gebruikt de fiets als voortransport (36%). Het aandeel natransport is met 6% veel lager ⁽¹⁾.
- Vrijliggende fietspaden naar het station zijn vrij smal.
- De automatische halve overwegbomen (AHOB) hangen boven het fietspad, verbeterplan voor dit probleem loopt.
- Bij de ingang aan de Oude Amersfoortseweg is geen fietsenstalling aanwezig.

Stallingen:

- Er is één bewaakte stalling met 168 plaatsten op de OV-knoop⁽²⁾. Deze bevindt zich in een apart gebouw aan de overkant van het spoor. In de bewaakte stalling zijn de eerste 24 uur gratis, daarna geldt een tarief van €0,50 per 24 uur⁽³⁾.
- In de bewaakte stalling kunnen ook OV-fiets gehuurd worden.
- Naast het stijgpunt van het noordelijke perron is een onbewaakte fietsenstalling. Langs twee-derde van het zuidelijke perron is nog een onbewaakte stalling. Samen zijn de stallingen goed voor 576 plaatsen⁽²⁾.
- De bewaakte stalling is doorgaans 21% bezet, de onbewaakte stalling 69% ⁽⁴⁾.
- Informatie over toegang tot de bewaakte stalling is beperkt.

(1) Bron: Jaarverslag NS, 2019

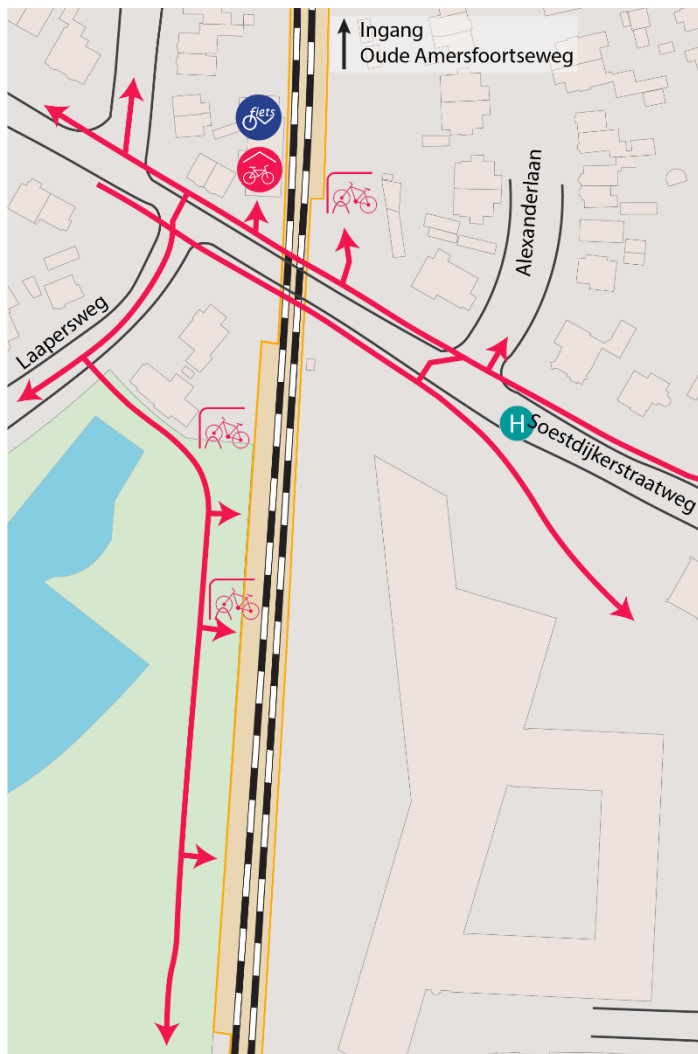
(2) Handelingsperspectief Gooicorridor, 2020

(3) Stations informatie NS.nl, 07-09-2021

(4) Bron: monitor ProRail, 2018

Mobiliteit

Fiets



Belangrijkste fietsstromen rond het station ⁽¹⁾:

De belangrijkste fietsstroom loopt over de Soestdijkerstraatweg. Dagelijks passeren 4.800 fietsers de overweg in oostelijke of westelijke richting. Er is geen dominante stroomrichting; de verdeling oost-west is ongeveer 50/50. De tellingen betreffen alleen het noordelijke en zuidelijke fietspad tussen het Laapersveld en de Alexanderlaan. Over verdere stroomrichtingen is niets bekend. De Soestdijkerstraatweg is een belangrijke route voor fietsers om in het oosten de stad te verlaten.

Samenvattend:

Een derde van de reizigers begint hun reis op de fiets. Aanrijroutes verkeren niet in optimale staat. Er zijn voldoende stallingsplaatsen verspreid langs de perrons en die worden goed gebruikt. De bewaakte stalling wordt echter nauwelijks gebruikt.

(1) *Gemeente Hilversum fietstelling, 2013*

Mobiliteit

Auto



Voortransport⁽¹⁾:

- Auto (bestuurder): 10%
- Auto (bijrijder): 3%
- In beide richtingen wordt er geen gebruik gemaakt van een taxi.

Natransport:

- Auto (bestuurder): 2%
- Auto (passagier): 5%

Parkeren⁽²⁾

- Er zijn 157 parkeerplaatsen op de parkeerplaats achter het MBO College Hilversum. Hiervan zijn 50 plekken gereserveerd voor de gratis P+R van NS.
- De parkeerplaatsen zijn onbewaakt.
- 82% van de P+R wordt benut.
- Er is geen Kiss+Ride voorziening in de buurt van het station.
- Reizigers parkeren ook in de omliggende woonwijk.
- Gebruikers van de P+R komen voornamelijk uit het postcodegebied rondom Hilversum en Huizen.
- Er is nergens in de omgeving duidelijke bebording richting de P+R (station specifiek).
- De parkeerplaats ligt op circa 320 meter afstand van de overweg.

Samenvattend

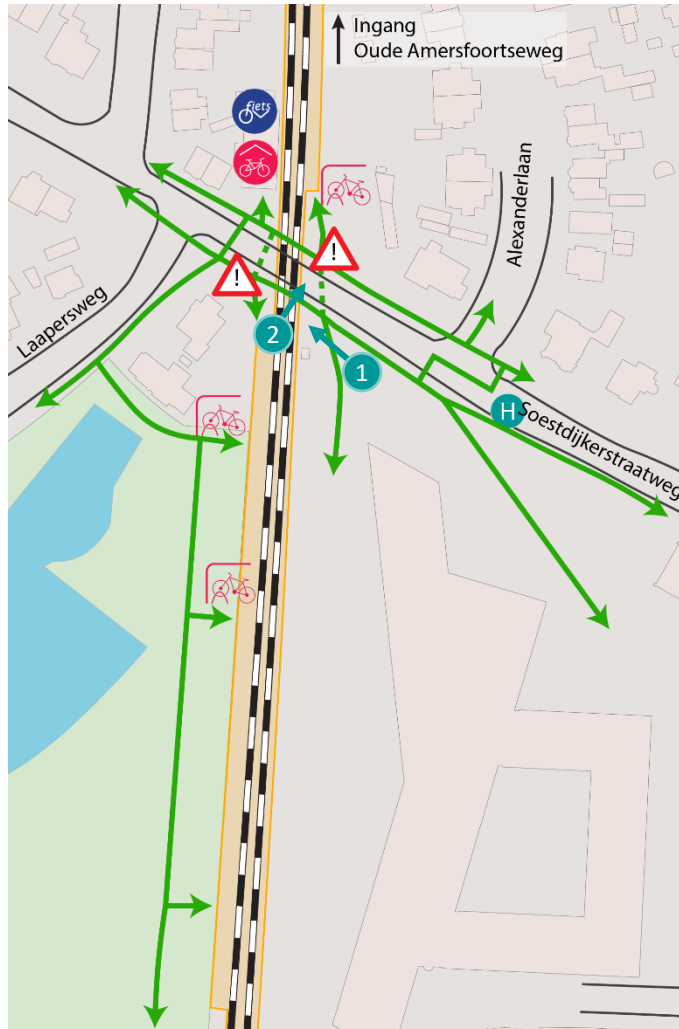
Een klein deel van de treinreizigers uit de omgeving Huizen en Hilversum maakt gebruik van de auto om van en naar het station te komen. Er is in de buurt parkeergelegenheid in de vorm van een P+R. Deze wordt goed benut maar zit niet vol.

(1) Jaarverslag Nederlandse Spoorwegen, 2019

(2) Handelingsperspectief Gooicorridor, 2020

Mobiliteit

Voetganger



Voetganger in het voor- en natransport:

27% van de treinreizigers komt lopend naar het station toe. In het natransport van treinreizigers hebben voetgangers met 73% het grootste aandeel.

Belangrijkste routes:

Uitstappers vinden hun eindbestemming met name bij het MBO College Hilversum (ca. 1 minuut lopen vanaf het station) en op de NIKE campus (ca. 5-10 minuten lopen vanaf het station). Ook de bedrijven en onderwijsinstelling aan de Laapersweg zijn belangrijke eindbestemmingen. Als er een wachtrij van auto's voor de spoorbomen staat, steken de mensen tussen de auto's door de weg over.

Bron:

Handelingsperspectief Gooicorridor, 2020

Kwaliteit looproutes tussen station en kantoren Arenapark

De looproutes tussen het station, de NIKE campus en andere kantoren op het Arenapark zijn niet goed herkenbaar en niet aantrekkelijk vormgegeven. De inrichting van de openbare ruimte maakt het voor voetgangers niet direct duidelijk waar ze moeten lopen als ze van het station naar de NIKE campus willen lopen en andersom.

Mobiliteit

Deelmobiliteit



Deelvervoer

- Aan de overzijde van het spoor langs het noordelijke perron zit in de bewaakte fietsenstalling het OV-fiets uitgiftepunt. Sleutels kunnen tot 21.00 uur worden opgehaald en ingeleverd bij de KSP Kiosk⁽¹⁾. Dit wordt binnenkort verlengd tot 23:00 uur.
- Er zijn op dit punt 29 OV-fietsen te huur⁽²⁾.
- Rondom het station is een aantal deelscooters gezien.
- Er is één auto van Greenwheels geparkeerd naast het pompstation aan de Soestdijkerstraatweg.
- De gemeente heeft de ambitie om vanuit de vervoerder Transdev elektrische deelfietsen mogelijk te maken.

(1) NS.nl, 2021

(2) <https://ovfietsbeschikbaar.nl/locatie/hvsp001>, 2021

Mens



Mens

Type treinreiziger



Reismotief trein

- Eén derde van de reizigers is jonger dan 25 jaar
- Studie of werk is het voornaamste reismotief

MBO College Hilversum ⁽¹⁾

- Circa 7.000 studenten ingeschreven, waarvan 6.000 les op Arenapark.
- Aanneمة gemiddeld aantal studenten per dag aanwezig: 2.500 – 3.000.
- Circa 600 medewerkers.
- Aantal personen dagelijks aanwezig tussen de 2.750 – 3.500.
- Geen harde data bekend, maar inschatting dat circa 70% met OV reist. Dit hoeft echter niet alleen Sportpark te zijn. Deel reist ook via Hilversum of Mediapark.

(1): Bron: mailwisseling met MBO College Hilversum

NIKE ⁽²⁾

- Circa 4.500 medewerkers.
- Voor Covid-19 gebruikte circa 50% de trein om naar het werk te gaan.
- Visie van Nike om autogebruik verder te verlagen. Groei van aandeel treinreizigers afhankelijk van treinproduct (locatie station en frequentie treinen richting A'dam en Utrecht).

(2): Bron: mailwisseling met Nike

Mens

Klanttevredenheid treinreizigers



Klanttevredenheid treinreizigers (ProRail en NS)

Uit het jaarverslag van NS blijkt dat in 2019 70% van de reizigers station Hilversum Sportpark met een 7 of hoger beoordeelt⁽¹⁾.

Klanttevredenheid stationsomgeving (Provincie Noord-Holland)

Uit de Analyse Beleving Directe stationsomgeving (2018) van de provincie Noord-Holland blijkt dat 62% van de reizigers dit station een 7 of hoger geeft (schaal 1 tot 10).

Hilversum Sportpark krijgt op de volgende onderdelen deze boordeling⁽²⁾:

<i>OV-gebruikers: beleving directe stationsomgeving Hilversum Sportpark</i>			
Onderdeel	Voldoende	Neutraal	Onvoldoende
Voorzieningen	31%	45,00%	24%
Sfeer en Uitstraling	21%	48,00%	31%
Aanwijsborden en Plattegronden	8%	50,00%	42%
Aanbod Fietsparkeerplekken	33%	36,00%	31%
Ervaren Veiligheid	16%	38,00%	46%

(1) NS-jaarverslag 2019

(2) Analyse Beleving Directe stationsomgeving (per OV-knooppunt) PNH, 2018, 104 respondenten

Mens

Sociale veiligheid



Waardering sociale veiligheid op en rond het treinstation

Reizigers zeggen het volgende over de sociale veiligheid op deze knoop:

- Het station scoort op de Stations Belevingsmonitor (SBM) een 7,1, gelijk aan het landelijk gemiddelde ⁽¹⁾.
- 66,4% van de reizigers vindt het station veilig ⁽²⁾.
- Er worden verwaarloosbaar weinig veiligheidsmeldingen gedaan.
- 66% van de reizigers geeft de veiligheid van de stationsomgeving een 7 of hoger (op schaal 1 tot 10).

Het zuidelijke perron en de directe omgeving worden 's avonds als donker en eenzaam ervaren. De woonwijk waarin het station staat wordt op de leefbarometer als zeer goed beoordeeld.

De SBM wordt overdag uitgevoerd. De beleving kan anders uitvallen in de avonduren, vooral omdat het station overdag gebruikt wordt en er minder reizigers ervaring hebben met de beleving in de avond uren of het weekend.

(1) Station Belevingsmonitor ProRail

(2) Handelingsperspectief Gooicorridor, 2020

Beoordeling huidige situatie



Beoordeling huidige situatie

De figuur links 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

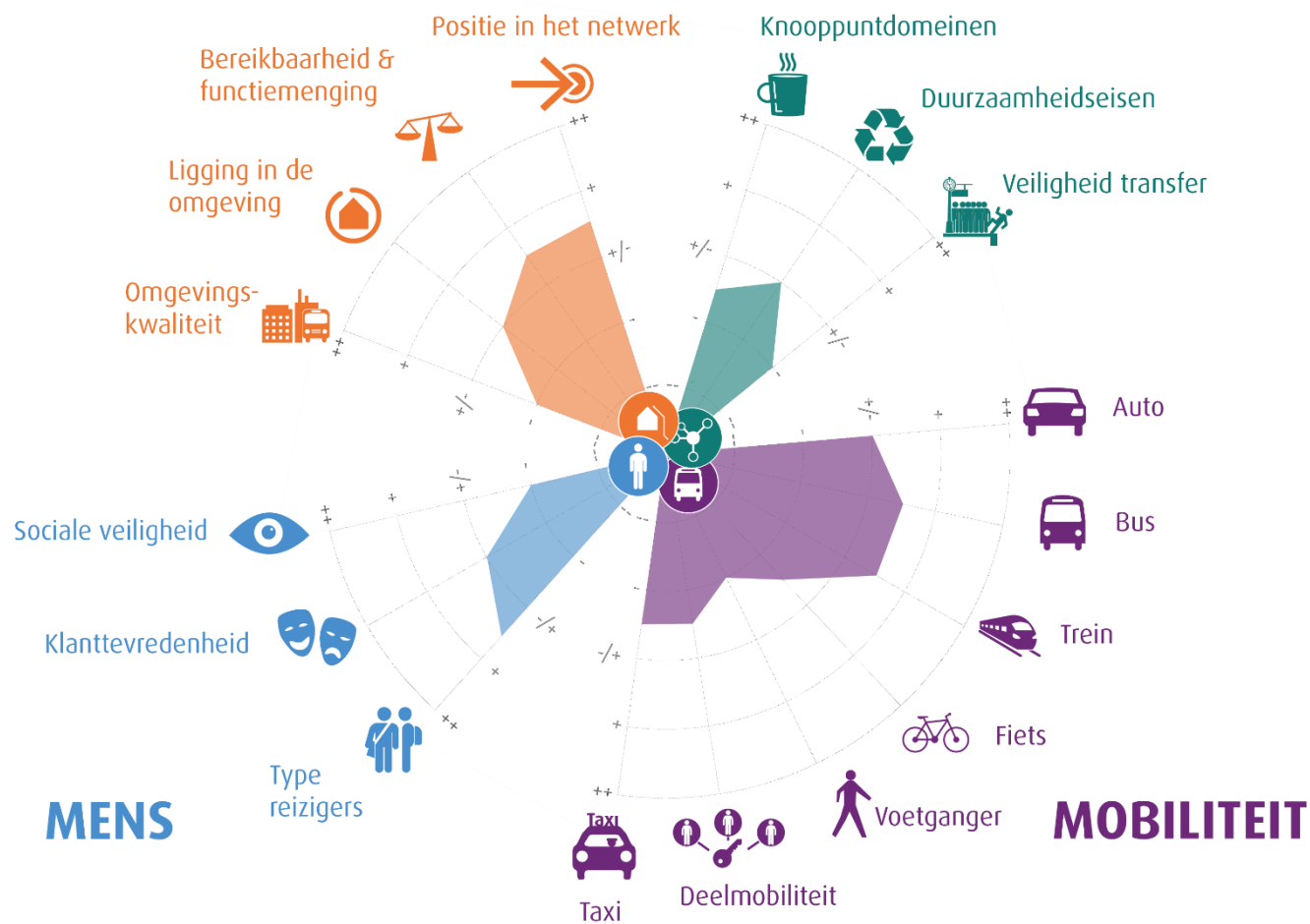
De score per thema is toegelicht is hieronder toegelicht.

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.

PLAATS

OV-KNOOP



Beoordeling huidige situatie

OV-knoop

- Het **knooppunt domein** scoort onvoldoende tot redelijk (-, +/-). De knooppunt domeinen 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 (-).
- 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.

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 (+/-, +).

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 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 avonden kan dit als onprettig worden ervaren.



Ambities

Hilversum Sportpark



Ambitieniveau

Het ambitieniveau van het knooppunt is in kaart gebracht voor dezelfde aspecten uit het handelingsperspectief: *plaats, OV-knoop, mobiliteit en mens*.

De ambities zijn eerst in kaart gebracht op basis van informatie en documenten die zijn aangeleverd door de betrokken partijen. Vervolgens hebben alle betrokken partijen de thema's in de gewenste situatie per thema een kwalitatieve beoordeling gegeven. De beoordelingen staan aan het eind van dit hoofdstuk gegeven. Door de beoordelingen van de gewenste situatie af te zetten tegen die van de huidige situatie worden zogenaamde 'gaps' zichtbaar. Dit zijn de thema's waar voor de knoop Hilversum Sportpark een grote opgave op rust.

Plaats



Positie in het netwerk



Ligging in de omgeving



Bereikbaarheid en functiemenging



Omgevingskwaliteit

OV-knoop



Knooppunt domeinen en hun positie en oriëntatie



Duurzaamheidseisen



Veiligheid knoop (transfer)

Mobiliteit



Trein



Bus/tram/metro



Fiets (bewaakt en onbewaakt)



Auto



Voetganger



Deelmobiliteit

Mens



Type reizigers



Klanttevredenheid



Veiligheid sociaal

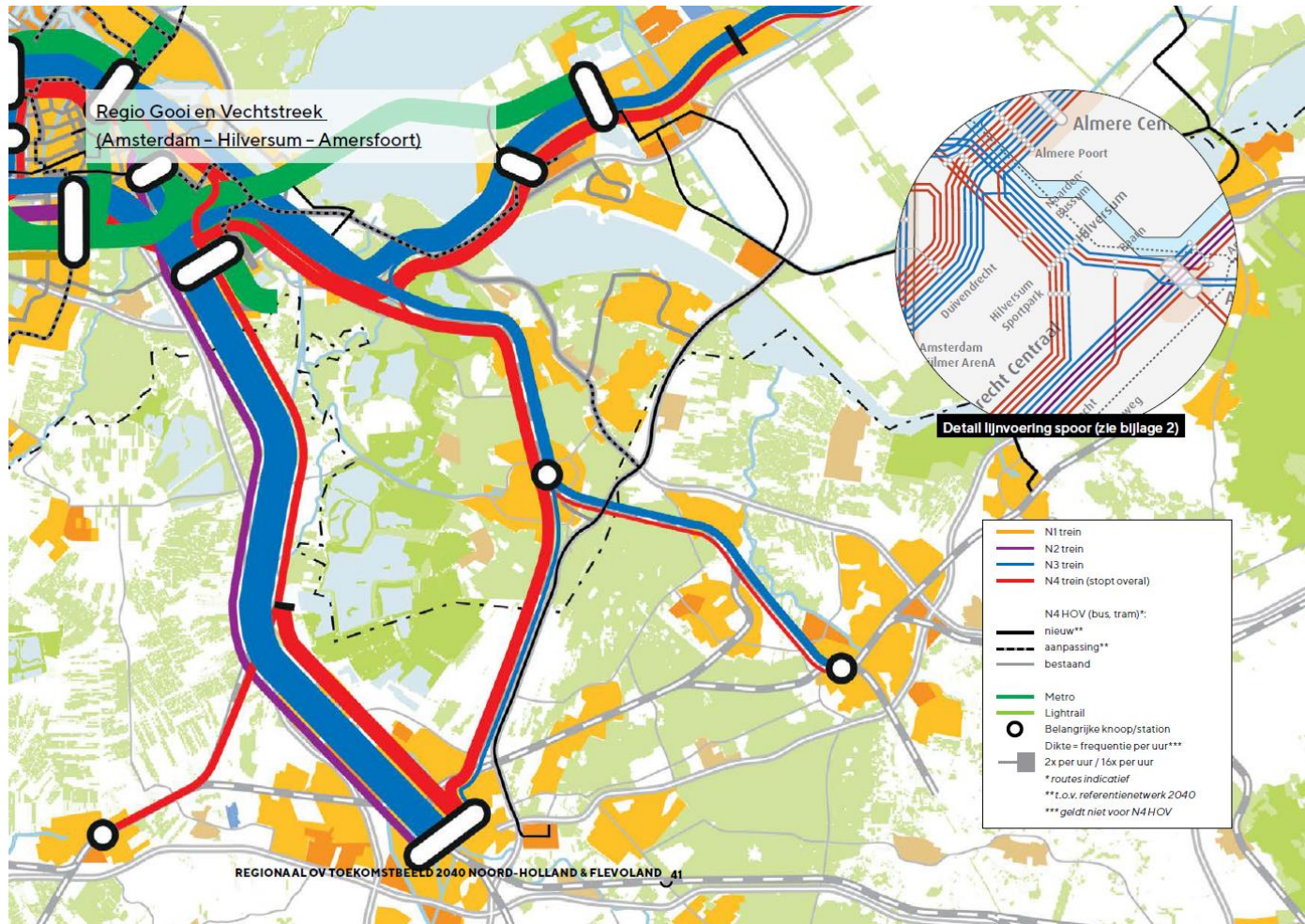
Plaats

Ligging en bereikbaarheid



Plaats

Positie in het netwerk – Trein/Bus



Strategische doelen OV Toekomstbeeld 2040⁽¹⁾:

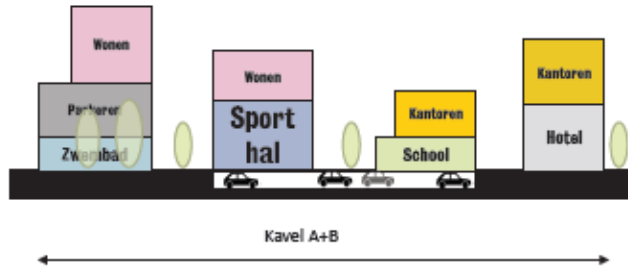
- OV-knopen zijn plekken waar drempelloos overgestapt kan worden tussen modaliteiten. Niet enkel door goede infrastructuur maar ook door een naadloze schakeling tussen vervoersconcepten.
- Vervoerswijzen vanaf de knoop zijn schoon en duurzaam. Last-mile oplossingen komen in de vorm van deelmobiliteit als stepjes en scooters.
- ProRail en het Rijk zetten in op het beter beveiligen of saneren van overwegen.
- Bij gebiedsontwikkelingen wordt rekening gehouden met mobiliteitsvraagstukken, ook de financiële vraagstukken worden daarin meegewogen.
- Versnellen van de verbinding tussen Flevoland en Utrecht op de overvolle Gooilijn (zie figuur hiernaast)⁽²⁾

(1) OV-toekomstbeeld 2040, RWS, 2019

(2) Opdrachtomschrijving studie, ambities, opgaven, knelpunten en processen Gooilijn e.o., MRA, 2021

Plaats

Bereikbaarheid en functiemenging

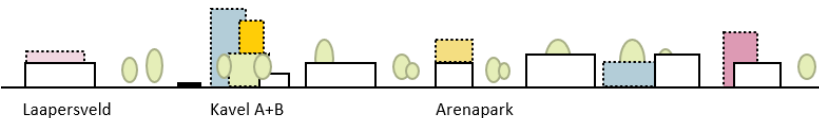


Ambitie functiemenging Arenapark:

- Het Arenapark moet van een monofunctionele naar multifunctionele plek transformeren. Door het toevoegen van meer functies in het Arenapark (zoals een zwembad, action sports hall, overige sporten, hotel en onderwijs) moet de plek een meer gevarieerd publiek krijgen. Dit bestaat nu vooral uit studenten van het MBO College Hilversum en forenzen uit het kantorenpark⁽¹⁾.
- Naast bovengenoemde voorzieningen heeft het college van gemeente Hilversum de voorkeur uitgesproken om een stedenbouwkundig plan te ontwikkelen op basis van scenario 2 uit de scenario studie van oktober 2021, waarbij 1.100-1.200 woningen op het Arenapark komen en ca. 80.000 m² extra ruimte voor werkgelegenheid komt. De locatie van het Arenapark langs het spoor en in de buurt van een OV-knoop biedt hiertoe grote mogelijkheid ⁽²⁾.
- De hoogstedelijke ontwikkelingen leiden op hun beurt weer tot meer reizigers in zowel spits als tegenspitsrichting ⁽²⁾.

Plannen buiten het Arenapark

- Naast deze plannen op het Arenapark worden door de gemeente plannen voorbereid voor verdere ontwikkeling van het Laapersveld.
- De nieuwbouw van het Ter Gooziekenhuis komt zuidelijker te liggen ten opzichte van de huidige locatie. Hierdoor is het ziekenhuis sneller bereikbaar vanaf station Sportpark. Buslijn 3 behoudt zijn halte voor het ziekenhuis. (website Ter Gooi)
- Provincie Noord-Holland heeft de ambitie om woningbouwopgaven langs de Gooicorridor alleen binnen tien minuten reisafstand van een OV-knoop te realiseren ⁽³⁾. Woningbouw rond deze knoop past binnen deze ambitie.



Bron: Arenapark Scenario Studies (2021)

Effect ontwikkelingen op vervoersstromen OV-knoop

- De extra reizigers die de ontwikkelingen op het Arenapark met zich meebrengen moeten ook (op een veilige manier) geacomodeerd kunnen worden op het station. Er moet worden onderzocht hoe groot deze groei is en wat nodig is om deze op te kunnen vangen.

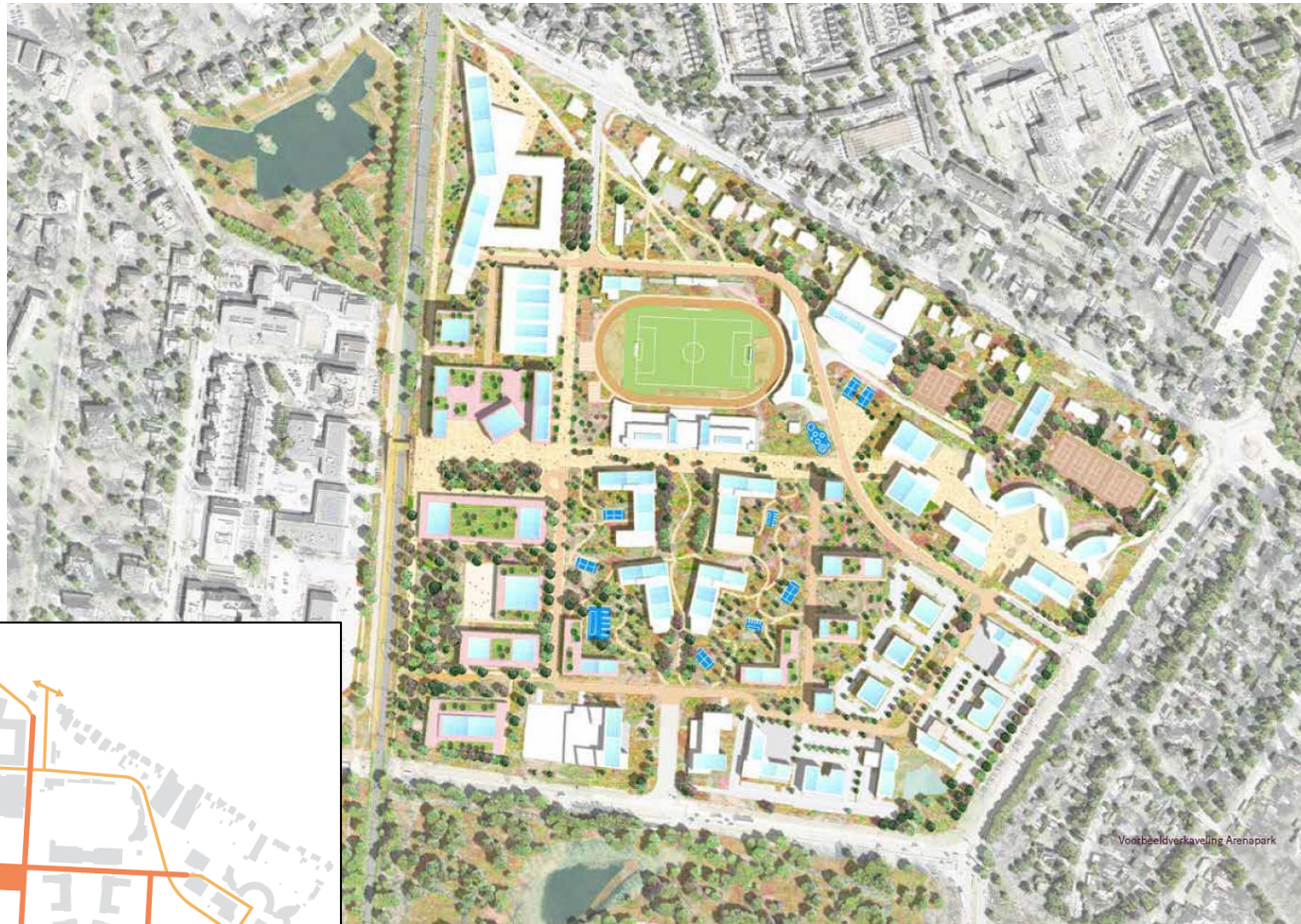
(1) Masterplan Arenapark (2020)

(2) Arenapark Scenario studies (2021) – online te vinden via www.bouwenaanhilversum.nl/arenapark

(3) Gooicorridor (2021)

Plaats

Ligging in de omgeving – Verbinding aangrenzende gebieden



Ambitie verbinding Laapersveld - Arenapark

- Spookruising: Traverse/Tunnel rond mogelijk nieuw stationsgebied ⁽¹⁾.
- Wens om aan de zuidzijde van het gebied (nabij de Diependaalseweg) een extra langzaam verkeer verbinding te realiseren, zodat fietsers en voetgangers niet enkel aangewezen zijn op de overgang bij de Soestdijkerstraatweg ⁽¹⁾.
- Station Sportpark kan door haar ligging als toegangspoort gaan dienen tot cultuur- en natuurhoogwaardige gebieden (ook wel Buitenpoort concept genoemd). Enkele voorbeelden zijn kasteel Sypesteijn en omliggende bos- en heidegebieden ⁽²⁾.
- De spoorwegovergang op de Soestdijkerstraatweg blijft gehandhaafd voor al het verkeer (dus ook fiets en voetganger) ten behoeve van de verbinding tussen de wijken ⁽³⁾.
- Een verbetering van de indeling van de spoorwegovergang (hekken om voetgangers te leiden, meer ruimte voor langzaam verkeer) kan al een verbetering zijn voor de veiligheid rondom het station ⁽⁴⁾.

(1): Masterplan Arenapark (2020)

(2): Gooicorridor (2021)

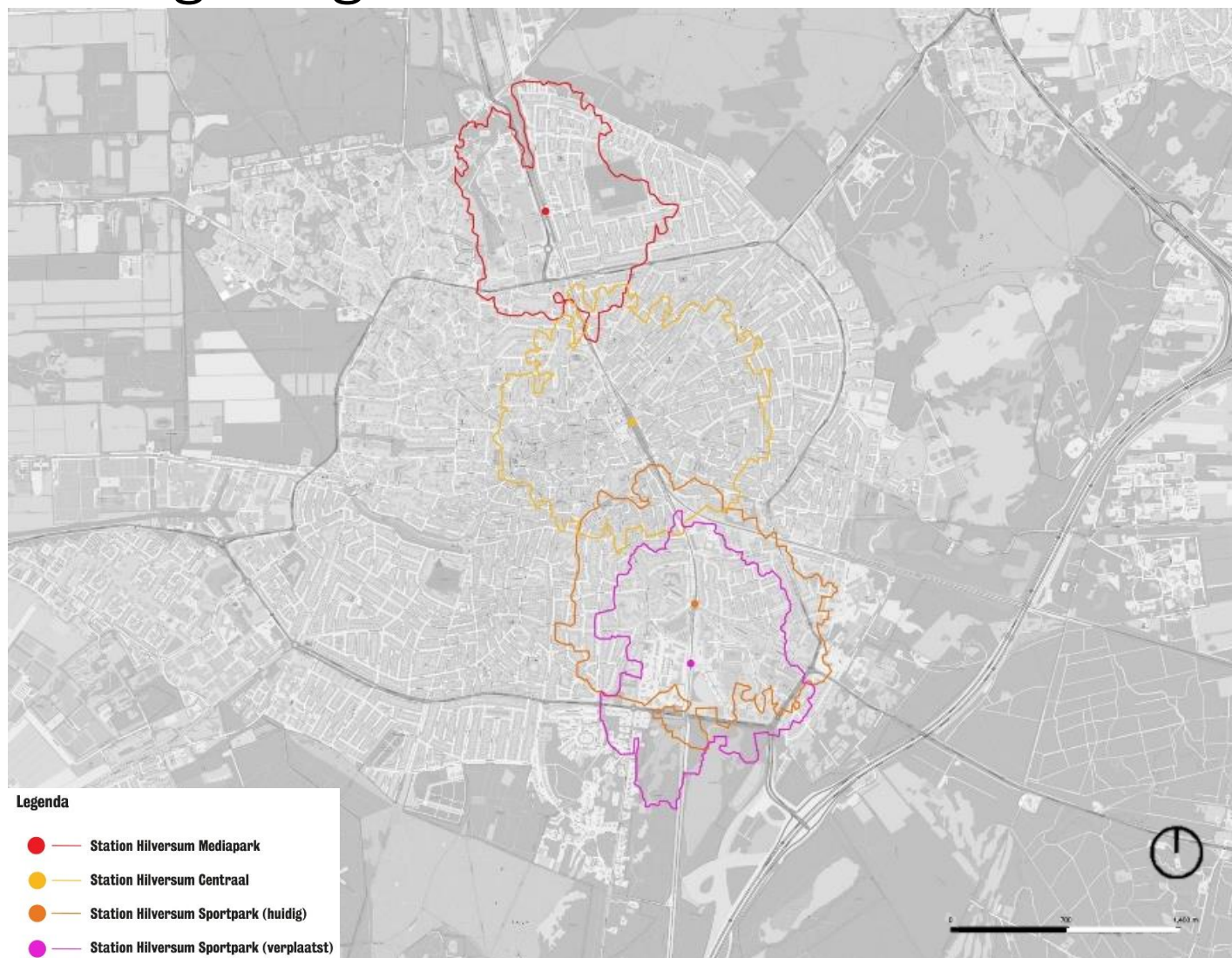
(3): Arenapark Scenario studies (2021)

(4): Memo Arenapark & spoorsector (2021)

Voorbeeldverkaveling Arenapark en nieuwe routes (Bron: Masterplan Arenapark (2020))

Plaats

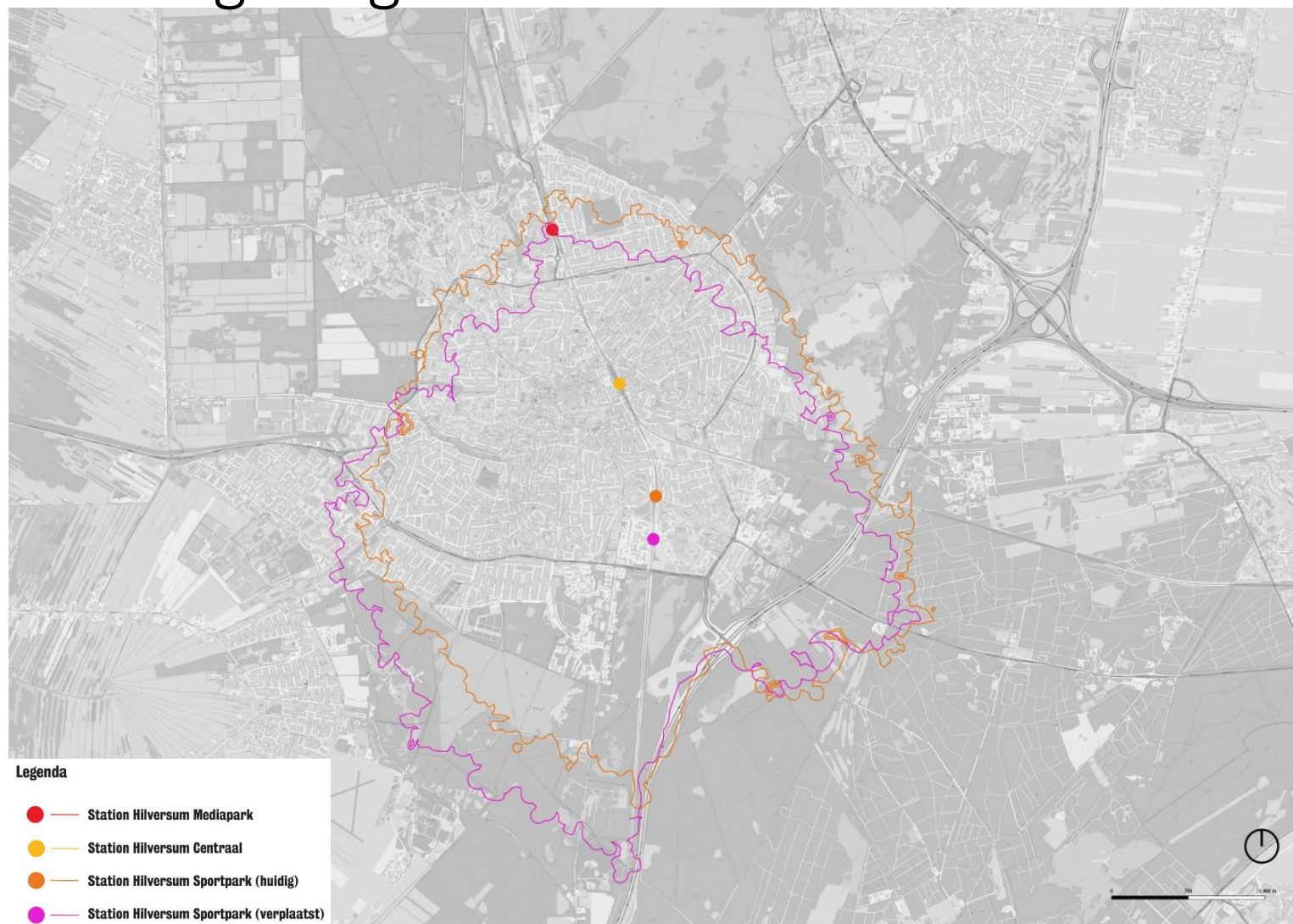
Ligging in de omgeving – Bereikbaarheid Hilversumse stations



*Figuur Radius 10 minuten
lopen (VenhoevenCS, 2021)*

Plaats

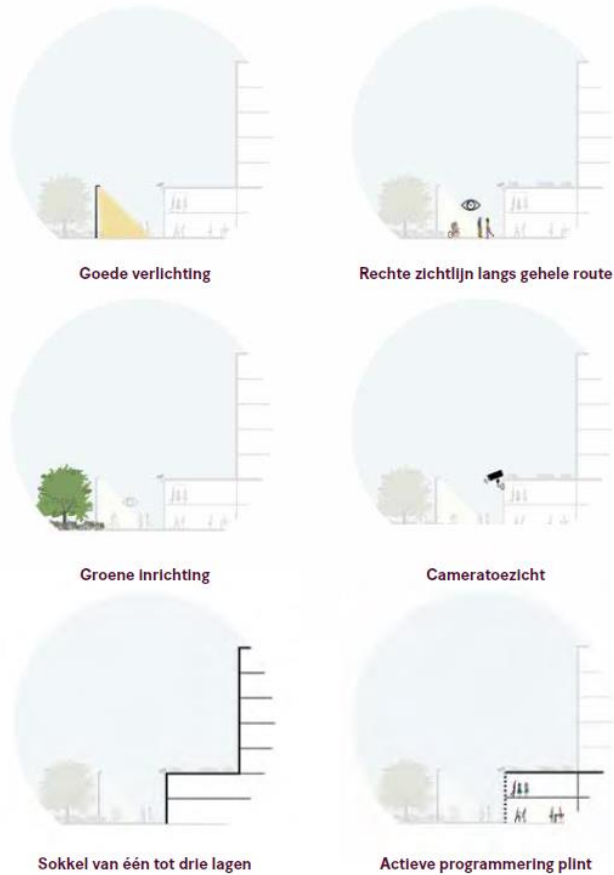
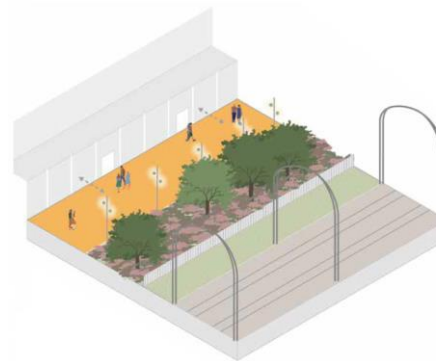
Ligging in de omgeving – Bereikbaarheid Hilversumse stations



*Figuur Radius 10 minuten
fietsen (VenhoevenCS, 2021)*

Plaats

Omgevingskwaliteit (oostzijde)



Ambitie Oostzijde

- Het Arenapark wordt een 30km/h zone. Fietzers krijgen daarbij logische en doorgaande routes door de wijk. Voetgangers krijgen een eigen trottoir en worden daarmee gescheiden van de autorijbaan ⁽¹⁾.
- Het Arenapark bevindt zich op het grensgebied van stad en het Goois Natuurreservaat. Hier dient een kans aan om de stad beter met dit natuurlandschap te verbinden: door het Arenapark zo groen mogelijk in te richten, passend bij de ecologie van het natuurreservaat ⁽¹⁾.
- De mogelijke route langs het spoor moet minder een achterkant worden en meer een voorkant. Dit wil zeggen dat de route een levendig straatbeeld krijgt met hoge verblijfskwaliteit en verbeterde sociale veiligheid. Om dit te realiseren zijn er vier uitgangspunten geformuleerd: Zien en gezien worden, eenduidige en duidelijke zonering, toegankelijkheid en aantrekkelijke ruimte. Inrichtingselementen die het straatbeeld vorm moeten geven zijn bijvoorbeeld: goede verlichting, rechte zichtlijnen, cameratoezicht, actieve programmering in de plint bewegwijzering, brede route, groene inrichting en meubilair ⁽²⁾.

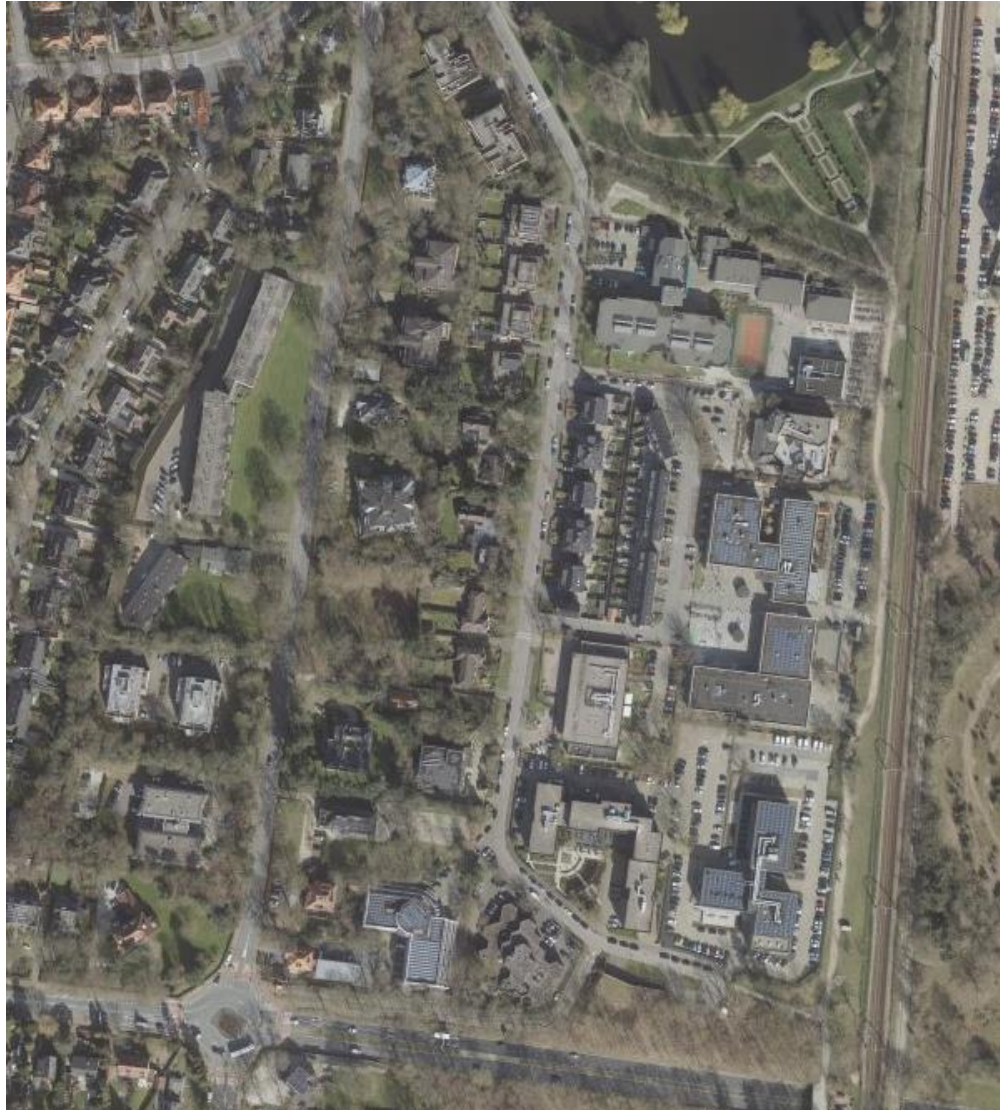
(1) *Scenariostudie Arenapark (2021)*

(2) *Masterplan 2.0 (2020)*

Kwaliteitsschets spoorzone, Scenariostudies Arenapark

Plaats

Omgevingskwaliteit (westzijde)



Ambitie Westzijde⁽¹⁾

De ontwikkelingen voor het Laaperveld staan nog in de kinderschoenen. De ontwikkelingen zullen gelijk opgaan met ontwikkelingen in het Arenapark. In de scenariostudies Arenapark wordt het Laaperveld wel al meegenomen als ontwikkelkans.

In de verschillende scenario's wordt er kort gesproken over hoe het Laapersveld betrokken kan worden bij de ontwikkelingen van het Arenapark. Hoofdtoon binnen de scenariostudies is de versterking van de verbinding tussen Arenapark en het Laapersveld. Ook aan de westzijde van het spoor komt er meer aandacht voor zicht op de paden aan de achterkant van de gebouwen, kijkend op het spoor. De verbinding tussen het park en de buurt wordt onder andere versterkt door het doortrekken van de laanstructuur in de wijk en meer voorgevels te creëren aan de zijde van het spoor. Hierdoor moet een sociaal veilige en groene route ontstaan van de Soestdijkerstraatweg richting het Laapersveld en tussen het Laapersveld en Arenapark.

(1) Scenariostudie Arenapark (2021)

De OV-knoop



OV-knoop

Knooppuntdomeinen en hun positie en oriëntatie



Onderzochte verplaatsing perrons Hilversum Sportpark, variant 5 (Bron: Arcadis (2019))

Knooppuntdomeinen

- In lijn met de ambities uit het Masterplan 2.0 heeft de gemeente de wens uitgesproken om station Hilversum Sportpark te verplaatsen naar een zuidelijker gelegen locatie⁽¹⁾. De gemeente ziet een verbetering in de veiligheid en kwaliteit van de stationsomgeving en rondom de overweg als belangrijkste uitgangspunt.
- De spoorse partijen (NS, ProRail en Spoorbouwmeester) zien ook verbeterkansen in veiligheid en kwaliteit van de omgeving, maar geven aan dat dit in ieder geval ook mogelijk is met het verbeteren van de 'last mile' tussen het huidige station en met name het Arenapark.
- Onderzoeksbureau Arcadis heeft de mogelijkheid tot het verplaatsen van het station onderzocht en concludeert dat het spoortechnisch mogelijk is om het station te verplaatsen. Er zijn meerdere alternatieve locaties onderzocht en de hiernaast weergegeven variant 5 lijkt spoortechnisch de meest haalbare. Dit onderzoek heeft echter alleen de technische haalbaarheid getoetst, niet de effecten over de veiligheid rond het station en ook niet de wenselijkheid/noodzaak van de verplaatsing ⁽¹⁾.
- Bij eventuele uitwerking van een scenario met stationsverplaatsing is een aantal zaken op een rij gezet die moet worden opgelost om dit mogelijk te maken, zoals aantrekkelijke loop- en fietsroutes naar het station vanaf beide zijden, heldere verknoping met de bushaltes, levendige/sociaal veilige stationsomgeving, voldoende ruitme voor inrichting stationsdomeinen inclusief fietsenstallingen, P+R oplossingen, tussentijdprogramma en tijdelijke oplossingen ⁽²⁾.

(1) Verplaatsing halte Hilversum Sportpark; overweg Soestdijkerstraatweg en overkruistijden, Arcadis, 2019

(2) MEMO Arenapark & spoorsector, van der Heijden, et al., 22 juni 2021

OV Knoop

Duurzaamheidsambities



Voorbeelden klimaatadaptatie. Bron: Masterplan Arenapark (2020)

Hilversum Sportpark

Voor het station zelf zijn er op het gebied van duurzaamheid geen grote stappen te zetten. Treinen rijden al elektrisch en er is ledverlichting aanwezig. Door de kleinschaligheid zijn er geen grote gebouwen (bijv. stationsgebouw) om duurzaamheidsambities op toe te passen.

Arenapark

Voor het her te ontwikkelen Arenapark zijn er wel duurzaamheidsambities ⁽¹⁾:

- Klimaat adaptief bouwen (groene daken, groene muren, zonnepanelen).
- Hittestress: tegengaan door zo minimaal mogelijk verharding toe te passen.
- Energie neutrale gebouwen.

Laapersveld ⁽²⁾

- Realiseren van duurzaamheidsdoelen op het gebied van energie(opwekking), waterberging, tegengaan van hittestress en circulariteit.

Mobiliteitsvisie 2040

In de mobiliteitsvisie worden enkele principes toegepast voor duurzame mobiliteit ⁽³⁾:

- Inzet op elektrische voertuigen.
- Instellen emissievrije zone in de stad.
- Betere en meer mogelijkheden voor deelsvervoer.

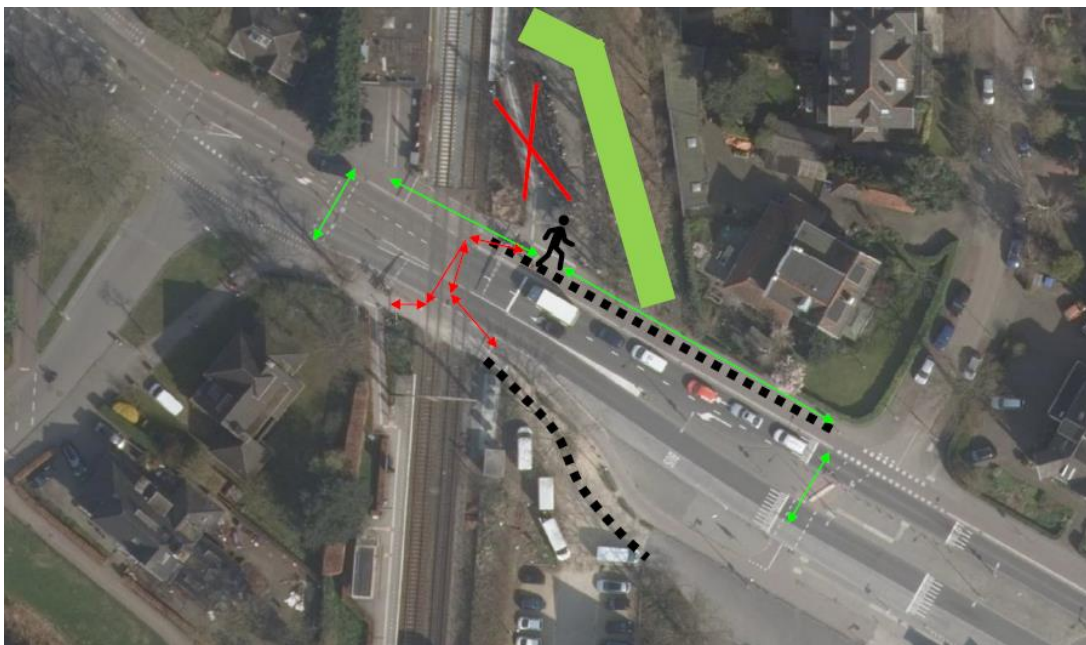
(1): Masterplan Arenapark (2020)

(2): Mailconversatie met gemeente Hilversum

(3): Mobiliteitsvisie Hilversum (2021)

OV Knoop

Transferveiligheid



Gewenste (groen) en ongewenste (rood) looproutes na het toepassen van een hekwerk (zwart gestippeld). Bron: Arcadis

Overweg Soestdijkerstraatweg

- De overgang bij de Soestdijkerstraatweg is een bekend veiligheidsknelpunt. De overweg is onderdeel van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) en is één van de overwegen met het grootste verbeterpotentieel (veiligheid en doorstroming).
- Onderzoeksbureau Arcadis heeft onderzoek gedaan naar het verbeteren van de spookruising in de Soesdijkerstraatweg. Er zijn verschillende scenario's onderzocht ⁽¹⁾:
 - Aanbrengen van een fysieke scheidingen op de overweg om verkeersstromen uit elkaar te houden;
 - Aanbrengen van een verkeerslicht voor zowel gemotoriseerd- als langzaam verkeer;
 - Het verbreden van de fiets- en voetpaden op en bij de overweg en het creëren van een veilige overwegsituatie voor fietsers;
 - Een nieuwe verbinding creëren tussen het zuidwestelijke perron naar het Arenapark d.m.v. een perrontunnel of traverse;
 - Het toepassen van een traverse tussen het Arenapark en beide perrons van Hilversum Sportpark;
 - Het verplaatsen van de halte Hilversum Sportpark richting het zuiden.
- Ook een ongelijkvloerse kruising van de Soestdijkerstraatweg is bekeken. Grondverwerving is hierbij een aandachtspunt omdat dit invloed heeft op de particuliere gronden met woningen en kantoren (onteigeningsprocedures) ⁽²⁾. Ongelijkvloerse kruising wordt door de gemeente niet als haalbaar gezien in termen van bereikbaarheid van aanliggende woningen en omliggende straten, draagvlak en kosteneffectiviteit ⁽³⁾.
- In het Masterplan 2.0 van het Arenapark is de ambitie opgenomen om het station te verplaatsen om reizigersstromen een alternatieve en veiligere optie te geven om het spoor te kruisen ⁽²⁾.

(1) *Integrale probleemanalyse Hilversum Soestdijkerstraatweg*, Arcadis (2019)

(2) *Masterplan Arenapark* (2020)

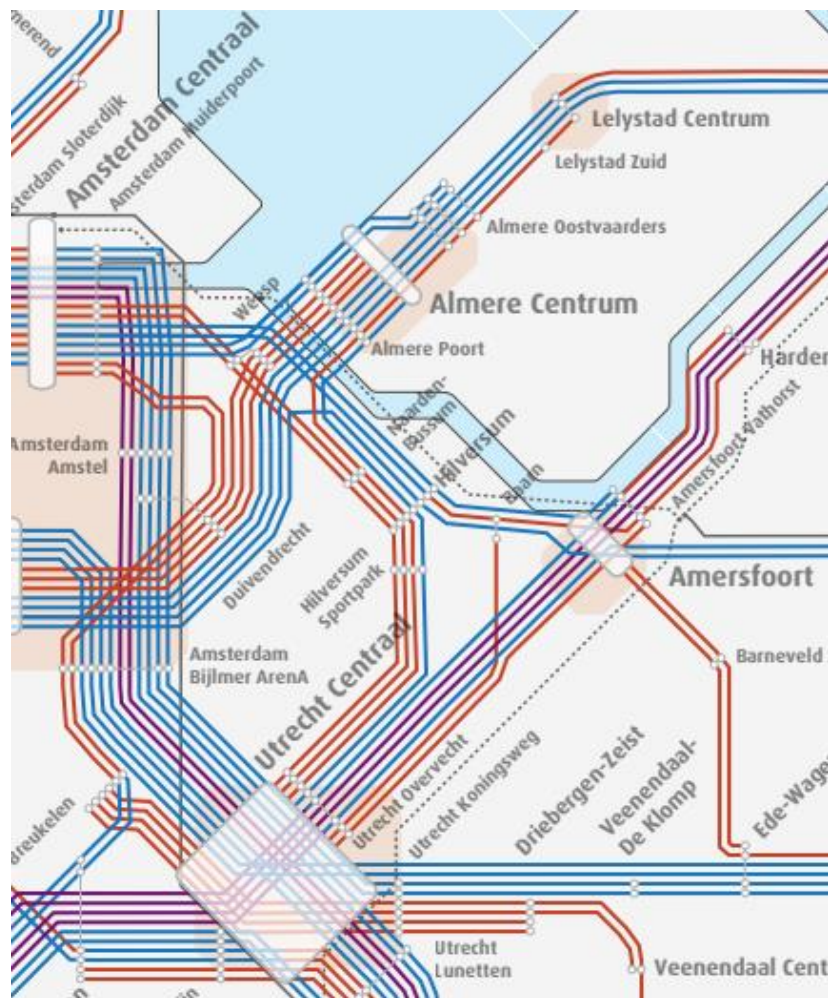
(3) *MEMO Arenapark & spoorsector*, van der Heijden, et al., 22 juni 2021

Mobiliteit



Mobiliteit

Netwerk – Trein



Treinloop OV-Toekomstbeeld 2040

Ambitie Treinverbindingen (Model SAAL 2) ⁽¹⁾:

- De sprinter verbindingen worden als volgt:
 - 2x/u Utrecht – Hilversum Sportpark – Hoofddorp
 - 2x/u Utrecht – Hilversum Sportpark – Lelystad
 - 2x/u Utrecht – Hilversum Sportpark – Hilversum

Kanttekening

Recentelijk is in het kader van OV-SAAL en TBOV een aanpassing gedaan in de voorziene dienstregeling. De verhoging van de frequentie tussen Almere en Amsterdam Zuid heeft directe gevolgen voor de treinloop op de Gooicorridor ⁽²⁾. Bij de verdere ontwikkeling van de dienstregeling wordt rekening gehouden met de verbinding Utrecht – Almere, met een stop in Hilversum Sportpark. Het streven (van Provincie) is om deze verbinding te versnellen ⁽³⁾. Wel is al duidelijk dat Amsterdam C. vanaf station Hilversum enkel nog met sprinters is te bereiken doordat de IC verbinding Amersfoort – Amsterdam C. in de toekomst (per 2029) komt te vervallen. De sprinterverbinding naar Amsterdam C. wijzigt niet. Intercity verbindingen vanaf Hilversum met Amsterdam Zuid zullen verbeteren.

(1) ProRail Model OV-SAAL 2, 2021

(2) 3e Voortgangsrapportage Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, Minister van I&W, 7 oktober 2020

(3) Gooicorridor: een groene leefbare corridor, verkenning recreatie, duurzaamheid en ketenmobiliteit, Provincie Noord-Holland, 2021

Mobiliteit

HOV en stadsbussen



Ambities HOV en stadsbussen:

- Met het verdwijnen van R-NET 320 naar de nieuwe HOV-busbaan krijgt bus 100 een belangrijkere rol in het gebied. In het huidige voorstel zal lijn 100 een cirkel door Arenapark maken en halteren bij station Hilversum Sportpark⁽¹⁾.
- Busroutes door de wijk blijven gehandhaafd maar kunnen in de loop van de ontwikkeling meer gebieden van Arenapark doorkruisen. Hieronder zijn voorbeelden van routes uitgetekend, zoals deze in de scenariostudie van het Arenapark zijn opgenomen. Deze hebben nog geen status en zijn nog niet afgestemd met grondeigenaren. Waar haltes moeten komen is nog niet bekend⁽²⁾.
- Aftakking Monnikenberg van de HOV (bus rijdt dan via ziekenhuis, Arenapark / Sportpark naar het hoofdstation) is weergegeven op figuur 3⁽³⁾.

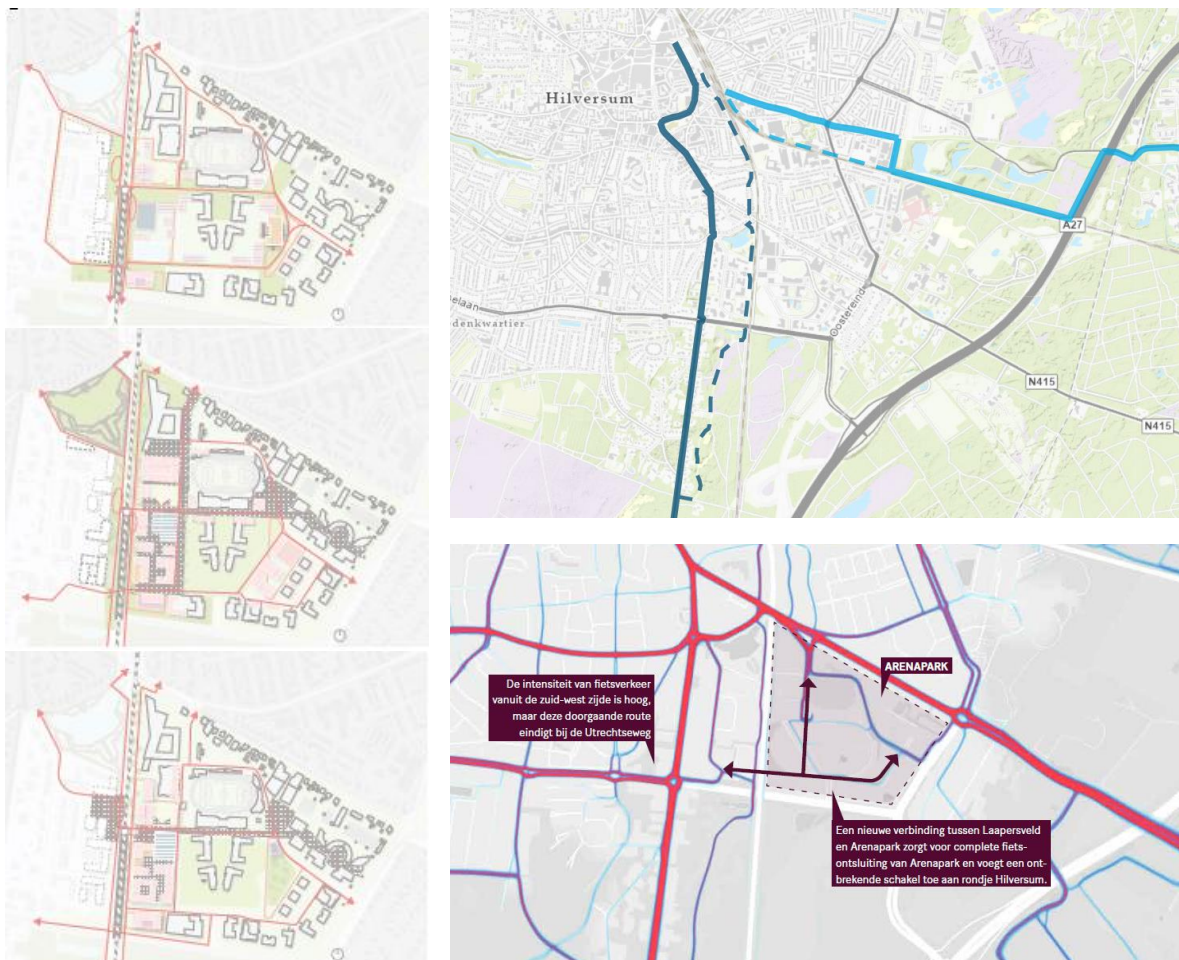
(1): Lijnennetkaart (toekomst) Gooi- en Vechtstreek, Transdev, 2021

(2): Scenariostudie Arenapark

(3): Provincie Noord-Holland

Mobiliteit

Fiets



Fietsnetwerk Hilversum

- De provincie Noord-Holland wil inzetten op een regionaal doorfietsnetwerk die kernen verbindt met OV-knopen. Ook wil zij langs de Gooicorridor Park&Bike locaties aanwijzen. Daarnaast wil ze het mobiliteitsnetwerk verduurzamen door fiets-, voet-, OV-, en autonetwerken te optimaliseren aan de hand van gevonden 'gaps' in handelingsperspectieven. Onder andere de uitrol van deelmobiliteit moet bijdragen aan een betere verbinding tussen mobiliteitsknopen en wonen, werken of recreatie/natuur ⁽¹⁾. Eén van de doorfietsroutes moet een snelle verbinding met Utrecht vormen ⁽²⁾. In het ontwerp van de snelfietsroute is nu een variant opgenomen die recht langs het spoor loopt door het Laapersveld en het gebied van het station⁽³⁾. De snelfietsroute brengt mensen ook de natuur in. Hilversum Sportpark kan dan een mooi begin zijn van een natuurroute.
- Daarnaast biedt een nieuwe doorgaande fietsroute door het Arenapark ook een kans voor het beter ontsluiten van fietsroutes door Hilversum. Een veiligere ontsluiting tussen Arenapark en Laapersveld biedt een sneller en veiliger alternatief voor het gebruik van de spooroverweg in de Soestdijkerstraatweg ⁽⁴⁾. Op de afbeeldingen zijn verschillende scenario's uitgetekend voor mogelijke routes door Arenapark. De route over de Soestdijkerstraatweg wordt ook aangepakt en verbeterd.

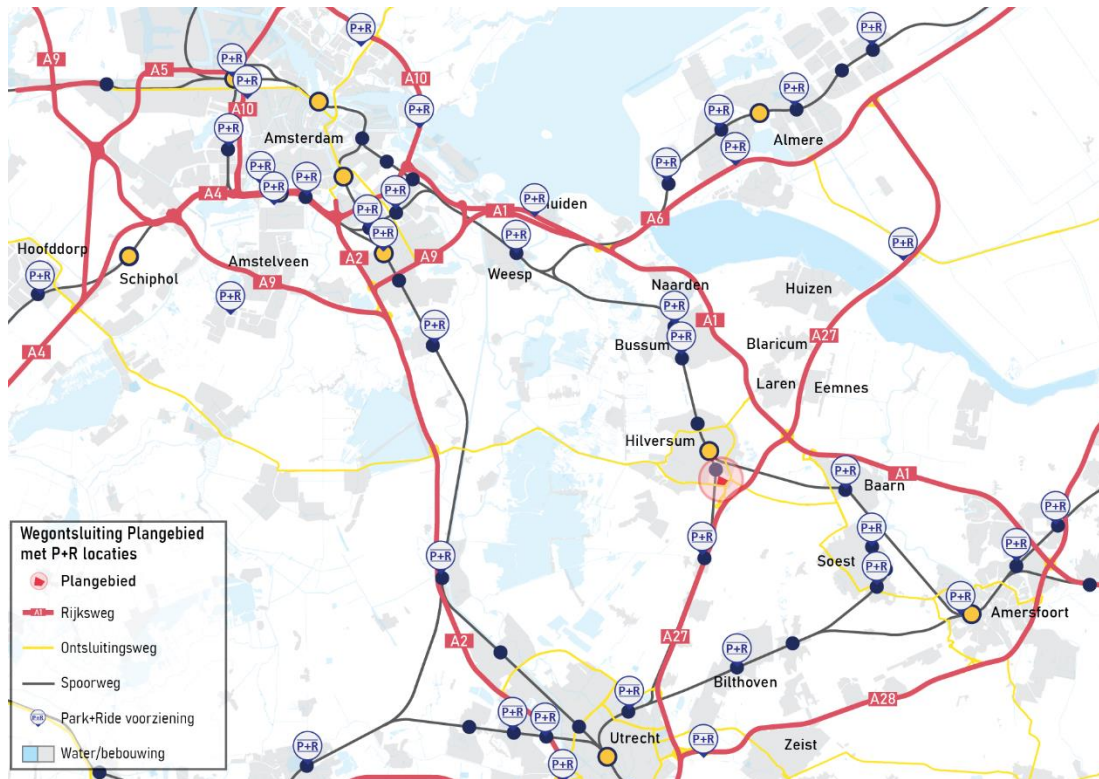
(1): Gooicorridor (2021)

(2): Arenapark Scenario studies (2021)

(3); Provincie Utrecht (2020)

(4): Masterplan Arenapark (2020)

Mobiliteit Netwerk - auto



Officiële P+R locaties volgens ANWB.nl (huidige situatie)

(1) Gooicorridor (2021)

(2) Mobiliteitsvisie Hilversum 2040 (2021)

(3) Masterplan Arenapark (2020)

(4) Beleidsnotitie Parkeernormering OV-knooppunten

Ambitie autonetwerk:

- Het samenwerkingsverband rond de Gooicorridor doet onderzoek naar HUB's/uitbreiding van P+R mogelijkheden aan de Gooicorridor. Deze moeten dan met name aan de rijkswegen A1 en A27 liggen. Auto's afvangen bij HUB's moet de autoluwe stad bevorderen⁽¹⁾. Hilversum Sportpark kan dienen als sterke P+R functie voor de verbinding tussen de A27 enerzijds en Utrecht of het centrum van Hilversum anderzijds. Dit sluit aan bij de wens van Hilversum om auto's aan de rand van het centrum af te vangen en zo min mogelijk in het centrum te hebben⁽²⁾.
- NS geeft aan een wens te hebben voor 143 P+R parkeerplaatsen op deze locatie.

Arenapark ⁽³⁾:

- Bij de herontwikkeling van het Arenapark neemt het aantal autobewegingen naar verwachting toe. De huidige ontsluitingsstructuur kan dat niet verwerken en moet daarom op deze toename worden aangepast.
- Alle wegen op het Arenapark worden ingericht als erftoegangswegen (30 km/u). Kwaliteit en veiligheid voor langzaam verkeer staat centraal
- Parkeren: parkeerregulering wenselijk. Dubbelgebruik stimuleren

Parkeren rond OV-locaties ⁽⁴⁾

- Gemeente biedt mogelijkheid om bij grote ontwikkelingen rondom OV-knooppunten af te wijken van huidige parkeernormen (uit 2017). Deze afwijking is mogelijk tot nieuwe parkeerbeleid is vastgesteld
- Concreet houdt dit in dat (met een aantal voorwaarden) reducering tot maximaal 50% van huidige parkeernorm mogelijk is. Eén van die voorwaarden is dat de ontwikkeling mobiliteitsmaatregelen opneemt die het autobezit en gebruik verlagen.

Mobiliteit

Netwerk - Voetganger



Voetgangersbeleving;

- Omdat de voetganger in het gebied centraal komt te staan wordt het gebied autoluwer⁽¹⁾.
- Er wordt gezocht naar nieuwe en veiligere manieren om de spoorlijn over te steken. Dit om de barrière werking van het spoor tussen Laapersveld en Areapark te slechten⁽¹⁾.
- Fietzers en voetgangers krijgen meer ruimte in het centrum van Hilversum. Ook door bewoners wordt de wens geuit om voetgangers en fietsers centraal te stellen in alle plannen⁽²⁾.
- In het masterplan Arenapark staat bij een herinrichting van de openbare ruimte de voetganger centraal: aanleggen van trottoirs, pleinen en brede wandelboulevards. Looproutes door de wijk zijn logisch aangelegd. Tevens is er de ambitie om meer verbindingen met de aangrenzende gebieden (o.a. Laapersveld) te realiseren. Extra verbindingen tussen de oost en westzijde zijn zeer gewenst. In de huidige situatie is het spoor een te grote barrière⁽³⁾.
- Aandachtspunt bij eventuele verplaatsing van het station naar het zuiden (bij Arenapark) is een toename van de (loop)afstand tot delen van de bestaande woonwijken (zie analyse loopafstanden op pagina 51).

(1) *Arenapark Scenario studies (2021)*

(2) *Mobiliteitsvisie Hilversum 2040 (2021)*

(3) *Masterplan Arenapark (2020)*

Mobiliteit

Deelmobiliteit – HUB's



Ambitie deelmobiliteit

- In de scenariostudies Arenapark wordt ingezet op deelmobiliteit ⁽¹⁾.
- Mogelijk kan deze ambitie gekoppeld worden aan inpassing van een P+R voorziening. De ligging van het station nabij de A27 maakt deze locatie daar potentieel geschikt voor. Op regionaal niveau moet onderzocht worden op welke stationslocaties een P+R gewenst is en hoe groot deze dan zou moeten zijn. In het geval een P+R bij Hilversum Sportpark gewenst is, moet bekeken worden hoe deze zorgvuldig kan worden ingepast in het gebied dat een meer verblijfskarakter moet krijgen.
- Ontwikkeling van een overstaphub / P+R op deze locatie kan aansluiten op de ambitie van de gemeente om de binnenstad autoluw/-vrij te maken. De ontwikkelingen rond station Sportpark kan worden aangegrepen om een overstap te creëren tussen auto en alternatief vervoer. Uit onderzoek van de gemeente is gebleken dat in de wijk Hilversum Zuidoost 73% van de bewoners bereid is om een vorm van deelmobiliteit te gebruiken. Kanttekening daarbij is dat bereidheid het daadwerkelijk gebruik van deelmobiliteit niet garandeert ⁽²⁾.
- Het inrichten van een volwaardige Kiss+Ride rond het station biedt reizigers een veiligere manier om te worden afgezet bij het station.

⁽¹⁾ Arenapark Scenario studies (2021)

⁽²⁾ Mobiliteitsvisie Hilversum (2021)

Mens



Mens

Type reiziger, sociale veiligheid en klanttevredenheid



Nieuwe type reizigers

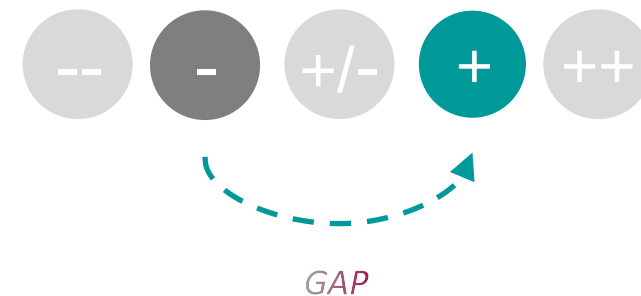
- Met de komst van meer woningen in het gebied vergroot de reizigersstroom vanaf Hilversum Sportpark. Dit kan de balans van attractie-/productiestation evenrediger verdelen (nu is er sprake van een hyperspits vanwege de aanvangstijden van diverse scholen). Om hoeveel woningen en nieuwe reizigers het gaat is nog niet bekend.
- In de economische nota van de gemeente wordt de wens uitgesproken om op het Arenapark minstens 45.000m² meer kantoorruimte te realiseren op het Arenapark.
- In het plan van Arenapark zijn ook nieuwe scholen opgenomen. Het gaat om middelbare (internationale) scholen. Dit kan een extra groep reizigers aantrekken richting het station en de drukte in de hyperspits vergroten.
- Door Hilversum Sportpark neer te zetten als buitenpoort kan het station meer reizigers trekken in de daluren en het weekend. Buitenpoorten zijn stations vanaf waar natuur makkelijk en snel te bereiken is, bijvoorbeeld met (deel)fietsen.

Sociale veiligheid

De stationsbelevingsmonitor laat een gemiddelde score op sociale veiligheid zien. Uit de bespreking met betrokken partijen in de werksessie blijkt dat met name als het donker is ('s avonds en in de namiddag en vroege ochtend in de winter) en tijdens de weekenden de sociale veiligheid een punt van aandacht op het dan vaak rustige station is. Ambitie is om de sociale veiligheid met name op die momenten te verhogen.

Klanttevredenheid

Ambities op het gebied van omgevingskwaliteit (looproutes, fietsvoorzieningen, oversteekbaarheid Soestdijkerstraatweg) moeten leiden tot een betere beleving op deze Ov-knoop en daarmee een hogere klanttevredenheid score.



Wensbeeld

Hilversum Sportpark: OV-knoop van de toekomst



Samenvatting wensbeeld

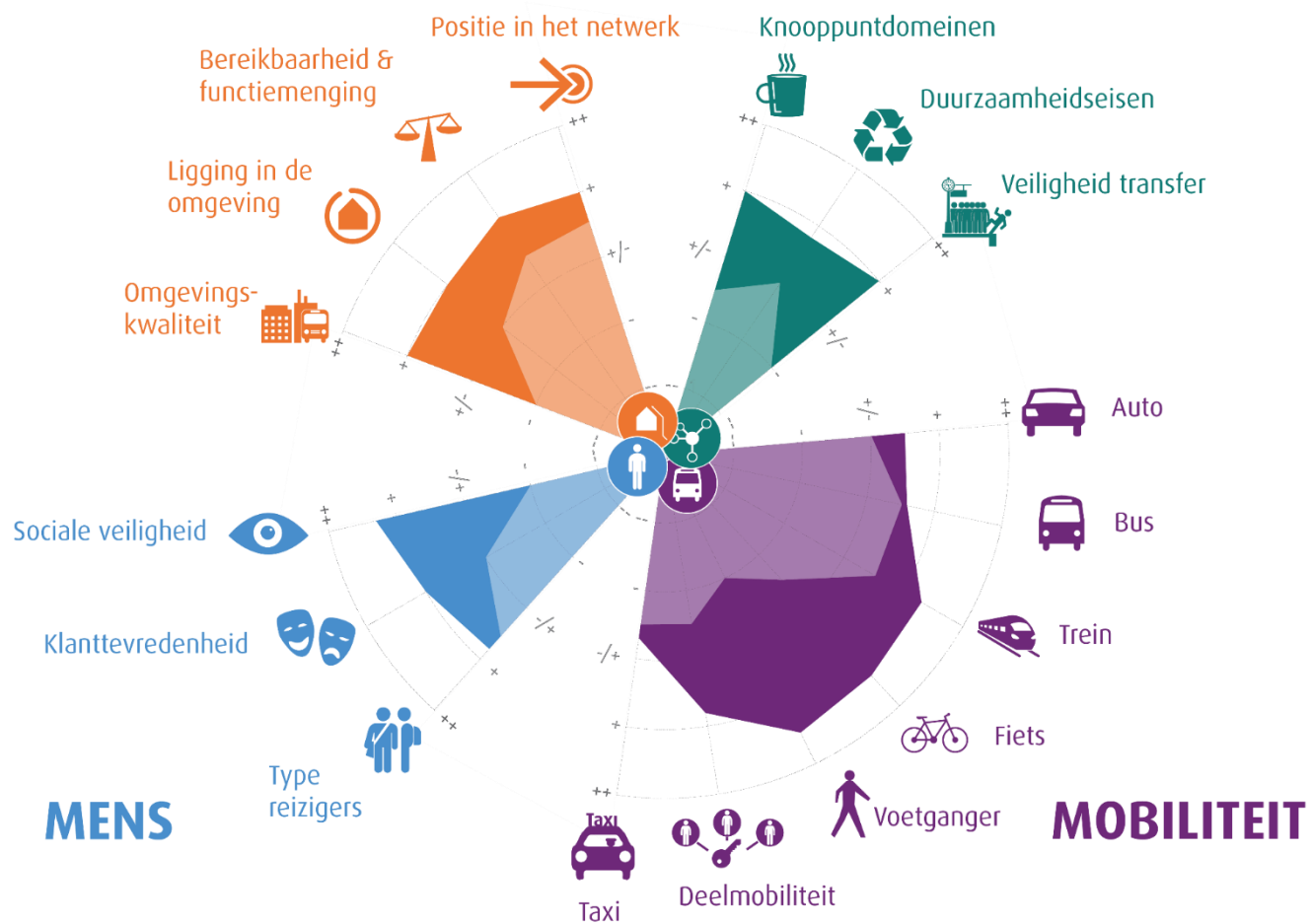
De figuur links toont de beoordeling van de huidige- en toekomstige situatie van de OV-knoop Hilversum Sportpark. Er wordt onderscheid gemaakt in vijf niveaus:

- : 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

OV-KNOOP



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 geacommodeerd 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 wensbeeld

OV-knoop

Wat betreft het **knooppunt**domein 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 bushaltes). 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. 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 **bus**netwerk 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 **voetgangers**kwaliteit 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.