



Deelonderzoek
verkeersstructuur

Masterplan
Arenapark

Gemeente Hilversum

Deelonderzoek verkeersstructuur

Masterplan Arenapark

Datum
Kenmerk
Eerste versie

1 april 2019
002779.20190215.R2.04
Floris Frederix

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Hilversum
Titel rapport	Deelonderzoek verkeersstructuur Masterplan Arenapark
Kenmerk	002779.20190215.R2.04
Datum publicatie	1 april 2019
Projectteam Goudappel Coffeng	Floris Frederix, Jeroen Loijen, Casper Westerveld en anderen

	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
2	Huidige situatie	3
2.1	Verkeersstructuur Hilversum	3
2.2	Verkeersstructuur Arenapark	4
3	Toekomstige situatie	7
3.1	Autonome ontwikkelingen	7
3.2	Ruimtelijke ontwikkelingen Arenapark	8
3.3	Verkeersintensiteit omliggende wegen	9
3.4	Verkeersafwikkeling op kruispuntniveau	9
4	Vraagstukken verkeersstructuur	12
4.1	Uit te werken vraagstukken	12
4.2	Langzaam verkeer	12
4.3	Station en overweg Soestdijkerstraatweg	15
4.4	Noordelijke inprikker	18
4.5	Opheffen van de weg Athene	23
4.6	Weg naar Laapersveld	26
4.7	Openbaar vervoer (bus)	27
4.8	Zwembad	30
4.9	Resterende aandachtspunten Arenapark	30
5	Conclusies en aanbevelingen	34

1

Inleiding

Voor het Masterplan Arenapark heeft de gemeente Hilversum opdracht gegeven aan het consortium om een onderzoek uit te voeren naar de verkeersstructuur. Dit verkeersonderzoek is uitgevoerd om te komen tot een optimale verkeersstructuur voor het Arenapark. Daarin staan de volgende (door de gemeente Hilversum geformuleerde) hoofdvraag met bijbehorende deelvragen centraal.

Hoofdvraag: Hoe ziet de optimale verkeersstructuur voor het Arenapark (in 2030) eruit?

Deelvragen:

1. Welke verkeersstructuur voor langzaam en gemotoriseerd verkeer past het beste bij de bedrijven en voorzieningen op het Arenapark?
 - a. Welke routes zijn geschikt voor het openbaar vervoer?
 - b. Wat zijn de effecten van het opheffen van de weg 'Athene'? Welke alternatieve routes zouden hiervoor in de plaats kunnen komen?
 - c. Wat zijn de effecten van de volledige openstelling noordelijke toegang Arenapark voor het gemotoriseerd verkeer? Wat betekent dit voor de langzaam-verkeersdeelnemers en de huidige OV-(bus)routes?
 - d. De keuze voor een (nieuwe) verkeersstructuur heeft ook effecten op de verkeerscirculatie buiten het Arenapark. Breng de effecten van de (nieuwe) verkeersstructuur Arenapark op de Soestdijkerstraatweg, Oostereind en Diependaalselaan in beeld.
2. Wat betekent deze verkeersstructuur voor de afwikkeling van zowel het auto-verkeer als het langzaam verkeer voor de verkeersveiligheid op het Arenapark?
 - a. Welke verkeersveiligheidsmaatregelen zijn nodig ten opzichte van de huidige situatie?
 - b. Wat zijn de voor- en nadelen van de nieuwe route over het Arenapark, indien de perrons van station Hilversum Sportpark richting het zuiden worden verplaatst?

Leeswijzer

In voorliggend rapport zijn de resultaten van dit onderzoek opgenomen met de volgende opbouw. In hoofdstuk 2 is een beschrijving van de huidige situatie opgenomen. In hoofdstuk 3 volgt de toekomstige situatie. Uit hoofdstuk 3 volgen een aantal

vraagstukken waarop in hoofdstuk 4 wordt ingegaan. Tot slot volgen in hoofdstuk 5 de conclusies en aanbevelingen.

Samenhang onderzoek parkeren

Naast voorliggend onderzoek over de verkeersstructuur is ook een onderzoek uitgevoerd naar de parkeersituatie. Dit is in het deelrapport parkeren opgenomen. Beide onderzoeken zijn gelijktijdig en in onderlinge samenhang uitgevoerd.

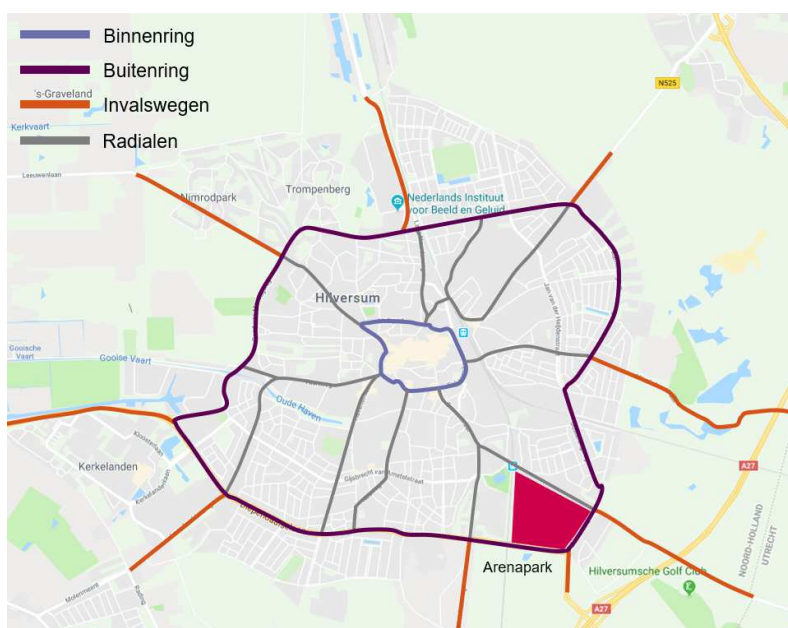
2

Huidige situatie

2.1 Verkeersstructuur Hilversum

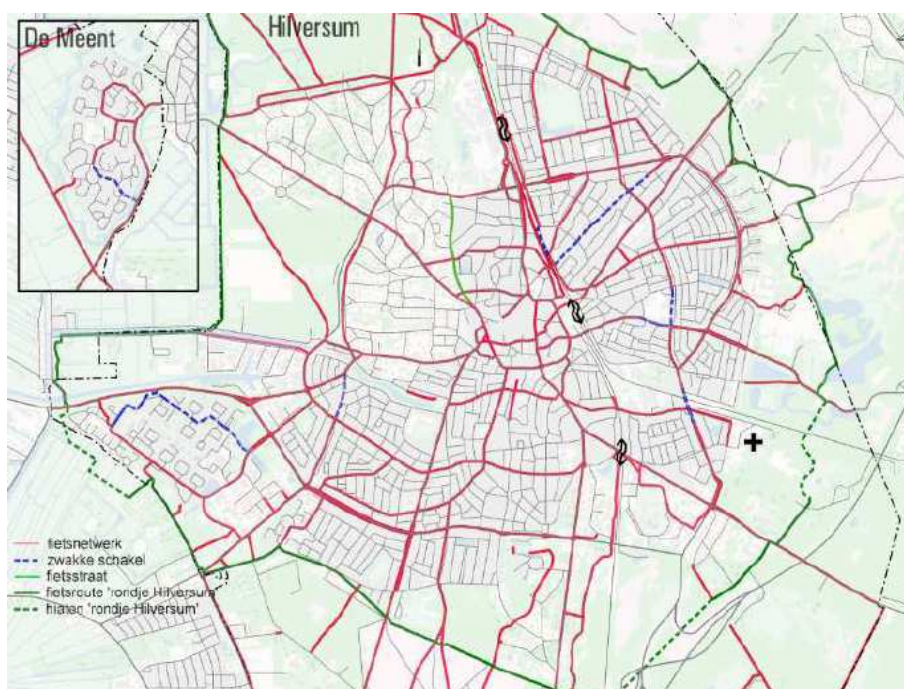
De hoofdwegenstructuur van Hilversum is opgenomen in de Structuurvisie Verkeer en Vervoer 2030 (figuur 2.1) en bestaat uit:

- Buitenring: de doorstroming op de Buitenring heeft de hoogste prioriteit, dit is de belangrijkste weg in de verkeersstructuur van Hilversum.
- Binnenring: de ring rondom het centrum met eenrichtingsverkeer (tegen de klok in).
- Invalswegen: verbindingen van buiten Hilversum (bijvoorbeeld vanaf de A1 en de A27) naar de Buitenring.
- Radialen: de belangrijkste verbindingen tussen de Binnenring en de Buitenring, veelal in het verlengde van de invalswegen.



Figuur 2.1: Hoofdverkeersnetwerk Hilversum (op basis van Structuurvisie Verkeer en Vervoer 2030) met locatie Arenapark

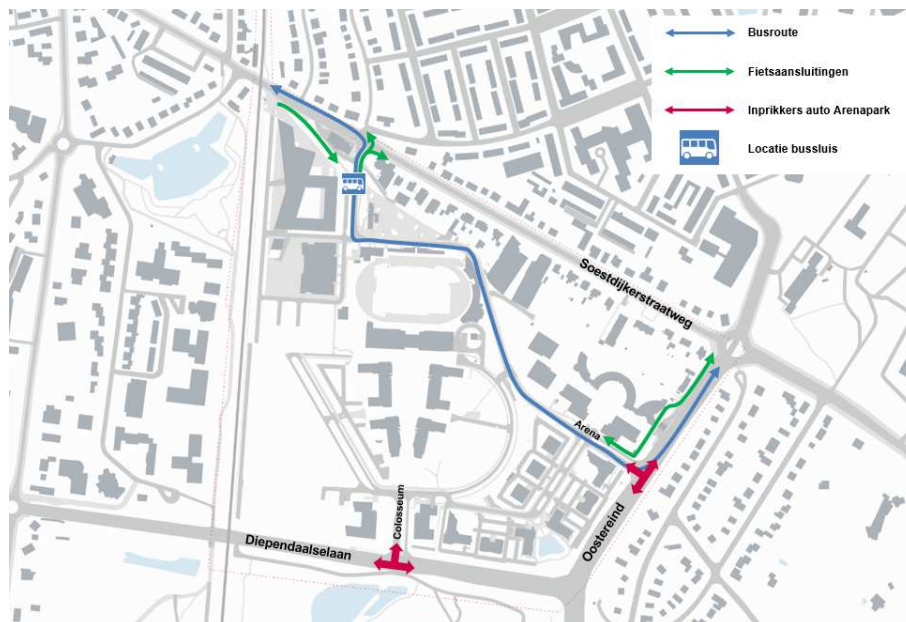
Het fietsnetwerk van Hilversum is ook opgenomen in de Structuurvisie Verkeer en Vervoer 2030 en is weergegeven in figuur 2.2.



Figuur 2.2: Fietsnetwerk Hilversum (rode routes) en het recreatieve 'rondje Hilversum' (groene routes) Structuurvisie Verkeer en Vervoer 2030

2.2 Verkeersstructuur Arenapark

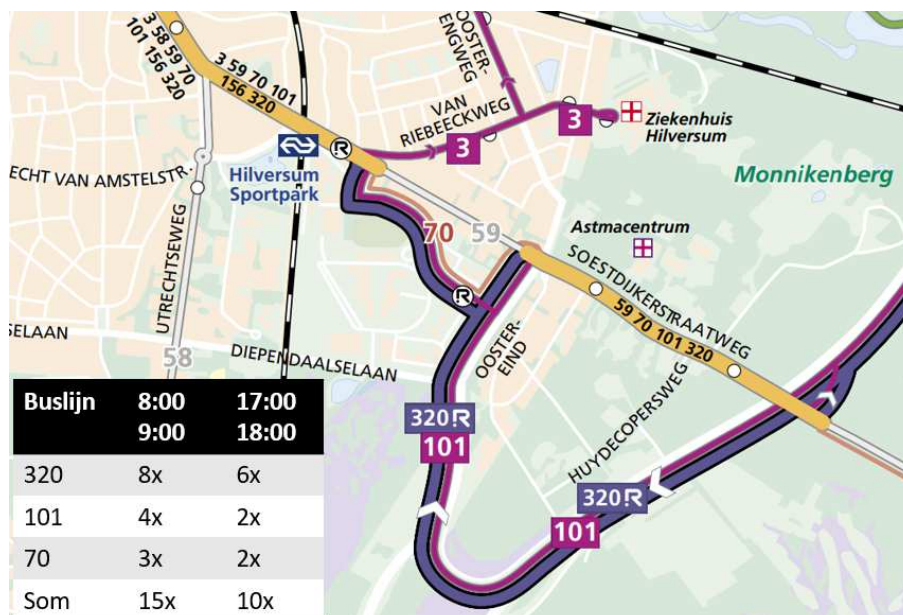
Het Arenapark ligt tussen de Buitenring (Diependaalselaan en Oostereind), de radiaal Soestdijkerstraatweg en de spoorlijn Hilversum - Utrecht. De inpridders van het Arenapark zijn weergegeven in figuur 2.3. Het Arenapark is op korte afstand gelegen ten opzichte van de A27 met de onlangs gereconstrueerde aansluiting 33 Hilversum. Vanaf deze aansluiting is het Arenapark te bereiken via twee routes: Diependaalselaan - Colosseum en Oostereind - Arena. Naast deze twee inpridders heeft het Arenapark ook een noordelijke inprikkers. Deze inprikkers is alleen toegankelijk voor de bus en langzaam verkeer (fietsers en voetgangers). Langzaam verkeer heeft naast deze noordelijke inprikkers alleen via de inprikkers Oostereind - Arena toegang tot het gebied. In figuur 2.4 zijn de verkeersintensiteiten van de genoemde wegen opgenomen.



Figuur 2.3: De inprikkers van het Arenapark



Figuur 2.4: Gemiddelde verkeersintensiteiten in motorvoertuigen per etmaal op basis van tellingen van de gemeente Hilversum uit 2017



Figuur 2.5: Huidige buslijnen in en om het Arenapark

Verkeersafwikkeling op kruispuntniveau

De kwaliteit van de verkeersafwikkeling op de twee kruispunten tussen het Arenapark en de Buitenring is onderzocht met behulp van cocon en de getelde verkeersintensiteiten. Het resultaat is opgenomen in tabel 2.1. Omdat in beide spitsperiodes de cyclustijden van de verkeersregelininstallaties (verkeerslichten) op de kruispunten minder zijn dan 90 seconden, is de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op deze kruispunten goed.

	ochtendspits 2018	avondspits 2018
Oostereind - Arena	70 sec.	40 sec.
Diependaalselaan - Colosseum	40 sec.	40 sec.

Tabel 2.1: Cyclustijden kruispunten Arenapark huidige situatie

3

Toekomstige situatie

3.1 Autonome ontwikkelingen

De komende jaren vinden de volgende relevante autonome ontwikkelingen plaats in de omgeving van het Arenapark:

- Realisatie Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) in 't Gooi. Het nieuwe HOV-tracé is weergegeven op figuur 3.1. De provincie Noord-Holland geeft aan dat de invulling van de buslijnen op dit moment nog niet bekend is, omdat de nieuwe openbaar-vervoerconcessie nog niet verleend is. Door de aanwezigheid van ROC, treinstation en diverse kantoren, is het zeer waarschijnlijk dat het Arenapark een belangrijke halte blijft.
- De verplaatsing/uitbreiding van het Tergooi ziekenhuis (locatie ook afgebeeld op figuur 3.1). Dit project heeft geen gevolgen voor de verkeersstructuur van het Arenapark.
- Alle andere ontwikkelingen, zoals opgenomen in het verkeersmodel Hilversum van Royal HaskoningDHV.



Figuur 3.1: HOV-tracé Huizen-Hilversum (in rood) met aftakking Tergooi ziekenhuis en Arenapark (in blauw)

3.2 Ruimtelijke ontwikkelingen Arenapark

Op het Arenapark is ruimte voor diverse ruimtelijke ontwikkelingen. In dit deelonderzoek is hiervoor gerekend met twee scenario's:

- Scenario 'verwachting': op basis van wat de diverse stakeholders aan ruimtelijke ontwikkelingen verwachten (tabel 3.1).
- Scenario 'maximaal': een aanvulling op scenario 'verwachting' waarbij is uitgegaan van extra kantoren met een maximale bezetting daarvan (tabel 3.2).

Verkeersgeneratie scenario's ruimtelijke ontwikkeling

Om de verkeersgeneratie van de ruimtelijke ontwikkelingen te bepalen, is ook voor de huidige situatie op basis van (CROW) kengetallen een berekening gemaakt. Met de uitgangspunten matig stedelijk, rest bebouwde kom en het gemiddelde van het minimale en maximale kengetal komt de berekende verkeersgeneratie uit op 9.273 mvt/etmaal. Omdat dit in dezelfde orde van grootte ligt als de getelde verkeersgeneratie (9.000 mvt/etmaal), zijn deze kengetallen goed te gebruiken voor het berekenen van de verkeersgeneratie van nieuwe ontwikkelingen en ontsluitingsvarianten.

Verkeersgeneratie scenario 'verwachting'

Uit tabel 3.1 blijkt dat de verkeersgeneratie van scenario 'verwachting' circa 2.600 mvt/etmaal is. Hierbij is rekening gehouden met de voorlopige schatting van de door Nike gewenste uitbreiding.

scenario 'verwachting'	aantal	eenheid	min	max	gem	eenheid	mvt/etmaal
uitbreiding Nike	25.000	m ² bvo	6,3	16,4	7,2	100 m ² bvo	1.800
hotel (4 sterren)	120	kamers	19,4	22,3	20,9	10 kamers	250
indooratletiek ¹	2.350	m ² bvo	9,1	10,8	13	100 m ² bvo	306
P+R	80	per p.p.	2	3	2,5	per p.p.	200
totale verkeersgeneratie							2.600

Tabel 3.1: Ontwikkelingen en verkeersgeneratie scenario 'verwachting' in mvt/etmaal

Verkeersgeneratie scenario 'maximaal'

Uit tabel 3.2 blijkt dat de verkeersgeneratie van scenario 'maximaal' (met extra kantoren en een maximaal gebruik daarvan) circa 7.600 mvt/etmaal is. Binnen het huidige bestemmingsplan is nog toevoeging van 87.000 m² bvo kantoren mogelijk (Converse en Paula Radcliffe reeds gerealiseerd). Onderdeel daarvan is de uitbreiding van Nike (25.000 m² bvo). Dan blijft er nog 62.000 m² bvo ruimte over voor andere kantoren. Verder is dit scenario uitgegaan van circa 8.000 m² bvo leegstand die helemaal wordt ingevuld.

¹ De omvang van de indooratletiek is 1.600 tot 3.100 m² bvo (gemiddeld 2.350 m² bvo).

scenario 'maximaal'	aantal	eenheid	min	max	gem	eenheid	mvt/etmaal
uitbreiding Nike	25.000	m² bvo	6,3	16,4	7,2	100 m² bvo	1.800
hotel (4 sterren)	120	kamers	19,4	22,3	20,9	10 kamers	250
indooratletiek	2.350	m² bvo	9,1	10,8	13	100 m² bvo	306
P+R	80	per p.p.	2	3	2,5	per p.p.	200
nieuwe kantoren en	62.000	m² bvo	6,3	16,4	7,2	100 m² bvo	4.464
leegstand aanwezige kantoren	8.000	m² bvo	6,3	16,4	7,2	100 m² bvo	576
totale verkeersgeneratie							7.600

Tabel 3.2: Ontwikkelingen en verkeersgeneratie scenario 'maximaal' in mvt/etmaal

3.3 Verkeersintensiteit omliggende wegen

Om het effect op de verkeersintensiteiten in beeld te brengen, zijn de twee scenario's doorgerekend met het verkeersmodel. In scenario 'verwachting' is uitgegaan van 3.000 mvt/etmaal, omdat de meeste ontwikkelruimte in het zuidwesten ligt is deze verkeersgeneratie ontsloten via de inprikker. In scenario 'maximaal' is uitgegaan van 9.000 mvt/etmaal. Deze verkeersgeneratie is voor twee derde toebedeeld aan de inprikker Colosseum en voor een derde aan de inprikker Arena. Op deze wijze krijgen we inzicht in de verkeersintensiteiten en verkeersafwikkeling bij een verkeerstoename van 3.000 en 6.000 mvt/etmaal nabij de inprikker Colosseum en 3.000 mvt/etmaal nabij de inprikker Arena. In tabel 3.3 zijn de verkeersintensiteiten opgenomen in de verschillende situaties.

	huidig (tellingen)	autonoom (model 2030)	scenario 'verwachting' (model 2030)	scenario 'maximaal' (schatting)
Colosseum	3.500	3.600	6.300	9.300
Arena	5.500	4.900	5.200	8.200
Diependaalselaan	35.000	44.000	44.400	45.200
Oostereind	30.000	34.000	34.700	36.100
Soestdijkerstraatweg	9.000	10.000	10.300	10.900

Tabel 3.3: Verkeersintensiteiten relevante situaties in motorvoertuigen per etmaal

3.4 Verkeersafwikkeling op kruispuntniveau

Net als voor de huidige situatie is ook voor de toekomstige situatie de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op de twee kruispunten tussen het Arenapark en de Buitenring onderzocht met behulp van cocon en de verkeersintensiteiten uit het verkeersmodel. De resultaten zijn weergegeven in de tabellen 3.4 en 3.5.

Kruispunt Diependaalselaan – Colosseum (figuur 3.2)

- Om de verkeersintensiteiten van scenario 'verwachting' goed te kunnen afwikkelen kunnen drie in plaats van de huidige twee opstelstroken nodig zijn voor richting 02 (van oost naar west over de Diependaalselaan): variant 1.
- Voor scenario 'maximaal' zijn aanvullend nog twee opstelstroken nodig voor richting 01 (rechtsaf vanaf het oosten naar het Colosseum) en richting 09 (linksaf vanaf het westen naar het Colosseum): variant 2.

vormgeving	huidig	variant 1	variant 2
ochtendspits 2018	43 sec.		
avondspits 2018	44 sec.		
ochtendspits 2030 scenario 'verwachting'	118 sec.	55 sec.	
avondspits 2030 scenario 'verwachting'	80 sec.	46 sec.	
ochtendspits 2030 scenario 'maximaal'	niet regelbaar	niet regelbaar	50 sec.
avondspits 2030 scenario 'maximaal'	niet regelbaar	59 sec.	59 sec.

Niet regelbaar: dit kruispunt is met deze vormgeving niet binnen acceptabele cyclustijden te regelen.

Tabel 3.4: Cyclustijden verkeersregelininstallatie Diependaalselaan - Colosseum



Figuur 3.2: Maatregelen op kruispuntniveau in scenario 'verwachting' (geel) en extra maatregelen in scenario 'maximaal' (rood)

Kruispunt Oostereind – Arena (figuur 3.3)

- Om de verkeersintensiteiten van scenario 'verwachting' goed te kunnen afwikkelen is een aparte richting 01 (rechtsaf vanaf het noorden naar de Arena) nodig: variant 1.
- Voor scenario 'maximaal' zijn twee opstelstroken voor richting 01 en richting 09 nodig (linksaf vanaf het zuiden naar de Arena): variant 2.

vormgeving	huidig	variant 1	variant 2
ochtendspits 2018	70 sec.		
avondspits 2018	36 sec.		
ochtendspits 2030 scenario 'verwachting'	niet regelbaar	64 sec.	
avondspits 2030 scenario 'verwachting'	45 sec.	43 sec.	
ochtendspits 2030 scenario 'maximaal'	niet regelbaar	niet regelbaar	52 sec.
avondspits 2030 scenario 'maximaal'	niet regelbaar	86 sec.	86 sec.

Niet regelbaar: dit kruispunt is met deze vormgeving niet binnen acceptabele cyclustijden te regelen.

Tabel 3.5: Cyclustijden verkeersregelinstallatie Oostereind - Arena



Figuur 3.3: Maatregelen op kruispuntniveau in scenario 'verwachting' (geel) en extra maatregelen in scenario 'maximaal' (rood)

Conclusie verkeersafwikkeling op kruispuntniveau

- In scenario 'verwachting' zijn voor de beide toegangen naar het Arenapark kleine aanpassingen nodig, maar ook dan kunnen zij het verkeersaanbod prima verwerken.
- In scenario 'maximaal' zijn er grotere problemen. De beide toegangen naar het Arenapark moeten flink uitgebreid worden met veel meer asfalt. De vraag is of dat wenselijk en inpasbaar is.

4

Vraagstukken verkeersstructuur

4.1 Uit te werken vraagstukken

Op basis van de analyses in voorgaande hoofdstukken, de Nota van Uitgangspunten Masterplan Arenapark en de aandachtspunten genoemd door bewoners en gebruikers, zijn de volgende vraagstukken geformuleerd. In navolgende paragrafen wordt op deze vraagstukken ingegaan.

- Wat is er voor nodig om de voorzieningen voor het langzaam verkeer (voetgangers en fietsers) op en rondom het Arenapark te verbeteren?
- Hoe om te gaan met het station Hilversum Sportpark, de spoorkruising met de Soestdijkerstraatweg in de huidige en in de mogelijk toekomstige situatie waarin het station verplaatst wordt naar het zuiden?
- Is het een wenselijke maatregel om de noordelijke inprikker van het Arenapark (Soestdijkerstraatweg - Arena) open te stellen voor al het gemotoriseerde verkeer en wat zijn hiervan de te verwachten verkeerskundige effecten?
- Wat zijn de gevolgen van het opheffen van de weg 'Athene' op het Arenapark en hoe om te gaan met deze gevolgen?
- Is er een mogelijkheid om de verbinding van Laapersveld met de A27 te verbeteren via het Arenapark?
- Wat zijn de meest wenselijke busroutes over het Arenapark in de situatie na het aanleggen van HOV in 't Gooi?
- Wat is het effect van een zwembad op de verkeersgeneratie (en daarmee de verdere analyse in dit rapport) van het Arenapark?
- Wat zijn de resterende vraagstukken op het gebied van verkeersveiligheid op en rondom het Arenapark en hoe hiermee om te gaan?

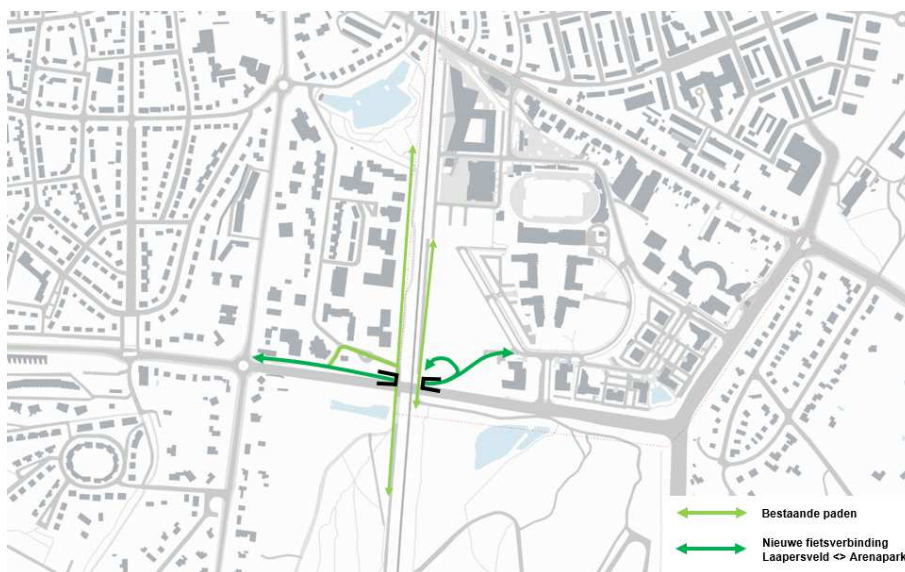
4.2 Langzaam verkeer

Centraal in deze paragraaf staat de vraag: 'Wat is er voor nodig om de voorzieningen voor het langzaam verkeer (voetgangers en fietsers) op en rondom het Arenapark te verbeteren?'

Arenapark in het langzaam-verkeersnetwerk van Hilversum

Het Arenapark is zeer beperkt opgenomen in het langzaam-verkeersnetwerk van Hilversum. Dit komt mede door de ligging aan de rand van de stad. Slechts op twee locaties is het bedrijvenpark aangesloten op het fiets- en wandelnetwerk: aan de noordzijde bij de Soestdijkerstraatweg en aan de oostzijde bij de Oostereind. De eerstvolgende spookruising ligt op 1,8 kilometer afstand van de Soestdijkerstraatweg (Maartendijkseweg). Dit is een niet actief beveiligde overweg (NABO) die mogelijk in de toekomst wordt gesloten. Als alternatief wordt gedacht aan een loopbrug (ook voor fietsers).

Een fietsverbinding aan de zuidwestzijde van het Arenapark (Diependaalselaan) ontbreekt. Parallel aan het spoor liggen paden die te gebruiken zijn (fietspad aan oostzijde spoor eindigt bij de ingang van Laapersheide). Verder is er geen directe voetgangersverbinding naar het zuidelijk gelegen natuurgebied. De Diependaalselaan gelijkvloers oversteken is in de huidige situatie voor voetgangers en fietsers niet mogelijk. Het huidige netwerk voorziet wel in een directe fietsverbinding richting het centrum en station Hilversum parallel aan het spoor (vanaf station Hilversum Sportpark via Stadhouderslaan, Wandelpad en Wilhelminastraat).



Figuur 4.1: Mogelijk nieuwe tunnel voor fietsers en voetgangers

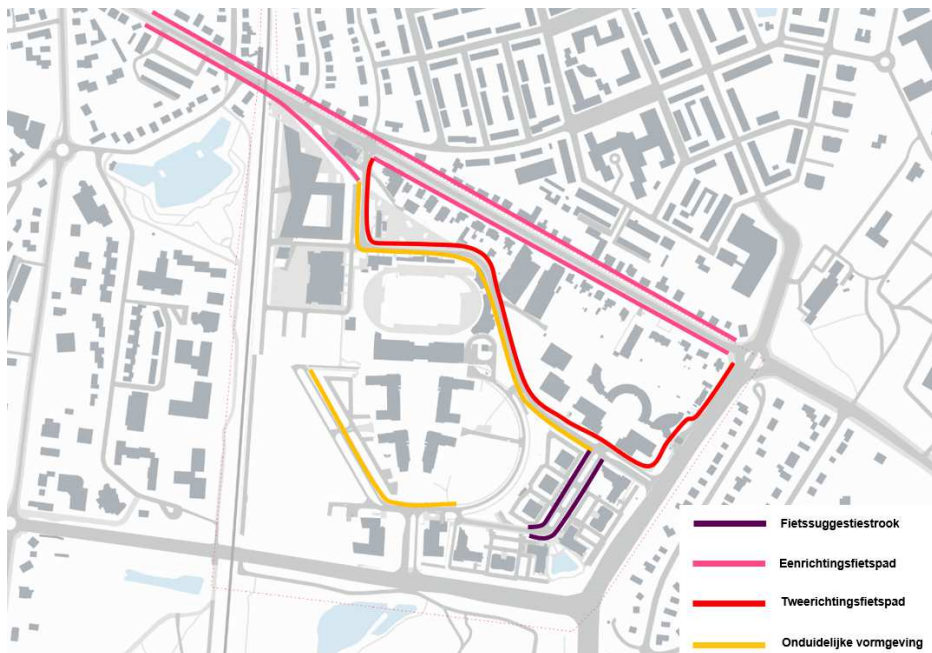
Oost-westverbinding toevoegen ten zuiden van station Sportpark

Een langzaam-verkeerstunnel onder het spoor parallel aan de Diependaalselaan is een waardevolle toevoeging om de volgende redenen:

- Een ontbrekende schakel in het fietsnetwerk wordt ingevuld, het Arenapark gaat meer deel uitmaken van Hilversum en wordt meer toegankelijk voor de omgeving.

- De omrijdafstand (van maximaal 1 kilometer) voor fietsers tussen de Diependaalselaan ten westen van het Arenapark en de bestemmingen in het Arenapark komt hiermee te vervallen.
- Door deze nieuwe fietstunnel te verbinden met de parallel aan het spoor gelegen paden, ontstaat bovendien een directere route naar de natuurgebieden ten zuiden van het Arenapark. Dit is interessant voor wandelaars en recreatieve fietsers (mountainbikers) mede vanwege het sportieve karakter van het Arenapark.
- Bij het verplaatsen van het station Hilversum Sportpark (paragraaf 4.2), ontstaat hiermee een mogelijkheid om de nieuwe tunnel en het station met de parallelle voet/fietspaden te verbinden. Hierdoor is geen kruisende spoorverbinding voor de fiets ter hoogte van het station nodig.

Over het potentiële gebruik van de spoorkruising door fietsers en voetgangers is het lastig om onderbouwde uitspraken te doen. Daarvoor is het bijvoorbeeld noodzakelijk om te weten hoeveel werknemers/bezoekers van het Arenapark ten westen van het bedrijvenpark wonen.



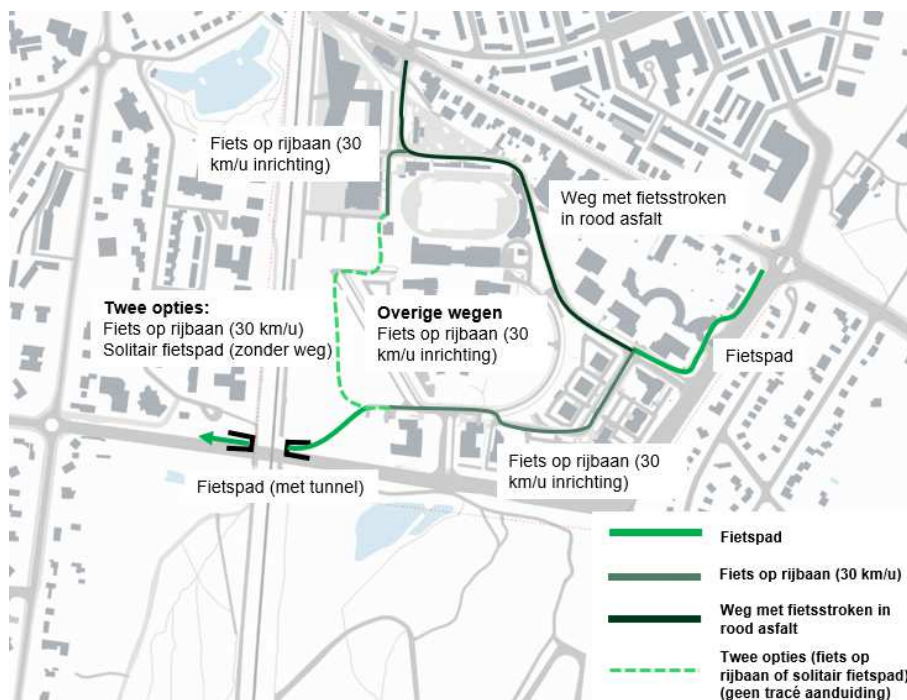
Figuur 4.2: Huidige fietsvoorzieningen op het Arenapark

Fiets- en voetgangersvoorzieningen op het Arenapark

De fiets- en voetgangersvoorzieningen op het Arenapark hebben een onduidelijk karakter en vormen geen samenhangend netwerk. Dit komt met name omdat de vormgeving van fiets- en voetgangersvoorzieningen zeer divers is en fiets- en voetpaden plotseling ophouden (figuur 4.2). De gewenste verbeteringen hangen samen met keuzes binnen andere vraagstukken, maar bestaan op hoofdlijnen uit:

- voor voetgangers langs alle wegen een herkenbaar trottoir in de vorm van een stoep;

- voor fietsers is in figuur 4.3 een voorstel op hoofdlijnen opgenomen.



Figuur 4.3: Voorstel hoofdlijnen fietsvoorzieningen

4.3 Station en overweg Soestdijkerstraatweg

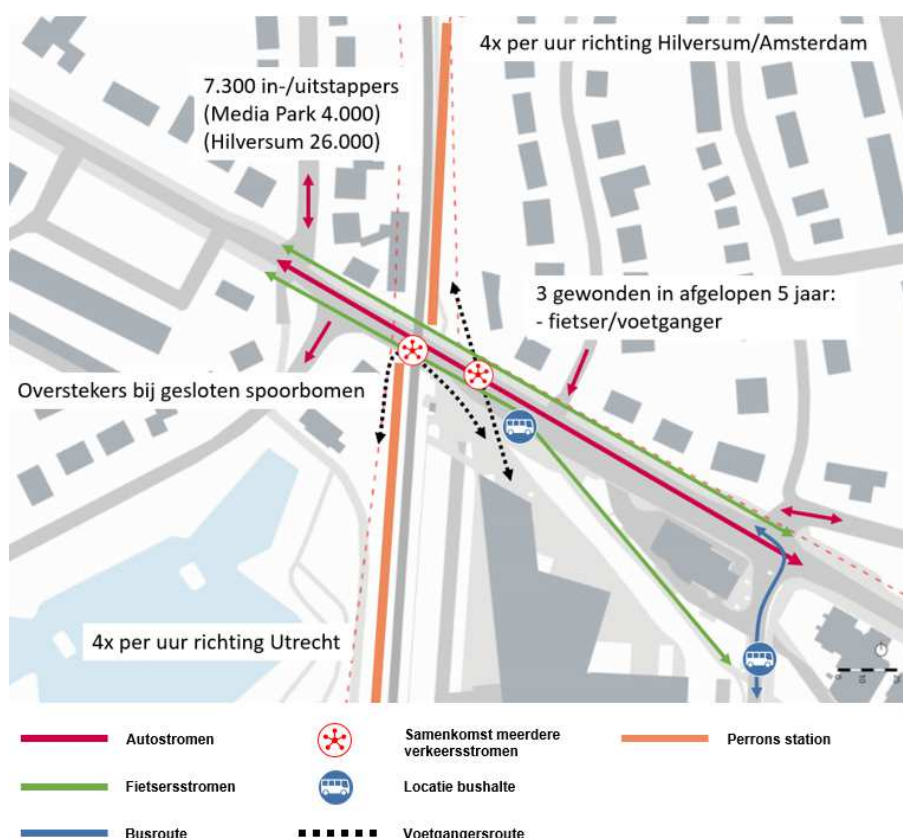
Centraal in deze paragraaf staat de vraag: ‘Hoe om te gaan met het station Hilversum Sportpark, de spoorkruising met de Soestdijkerstraatweg in de huidige en in de mogelijk toekomstige situatie, waarin het station verplaatst wordt naar het zuiden?’

Omvang verkeersveiligheidsprobleem

De huidige spoorwegovergang in de Soestdijkerstraatweg is een veiligheidsknelpunt. Dit blijkt uit het volgende:

- De overweg is een van 40 overwegen van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) met het meeste verbeterpotentieel (veiligheid en doorstroming) in Nederland.
- Op de Soestdijkerstraatweg tussen de Stadhouderslaan en de Van Riebeeckweg zijn de afgelopen vijf jaar in totaal drie gewonden (allen fietsers of voetgangers) als gevolg van verkeersongevallen geregistreerd.
- Voetgangers die hun trein willen halen, maken manoeuvres die leiden tot gevaarlijke situaties, zoals het oversteken van de spoorbaan bij gesloten spoorbomen.
- Verkeersdeelnemers ervaren het gebied rondom de spoorkruising Soestdijkerstraatweg als onveilig en geven onder andere aan:
 - dat er geen zebrapad is;
 - dat de bestaande voetgangersoversteekplaatsen onduidelijk zijn vormgegeven;

- dat studenten (en andere voetgangers) op wisselende plekken de weg oversteken en dit leidt tot onvoorspelbaar gedrag voor automobilisten.
- dat gebruikers de snelheid op de Soestdijkerstraatweg als te hoog ervaren;
- dat fietsers die tegen de richting in fietsen (met name op het gedeelte tussen het station en de ROC Hilversum).;
- dat automobilisten vanuit het Esso-tankstation soms lange wachttijden hebben en vervolgens soms door rood rijden.



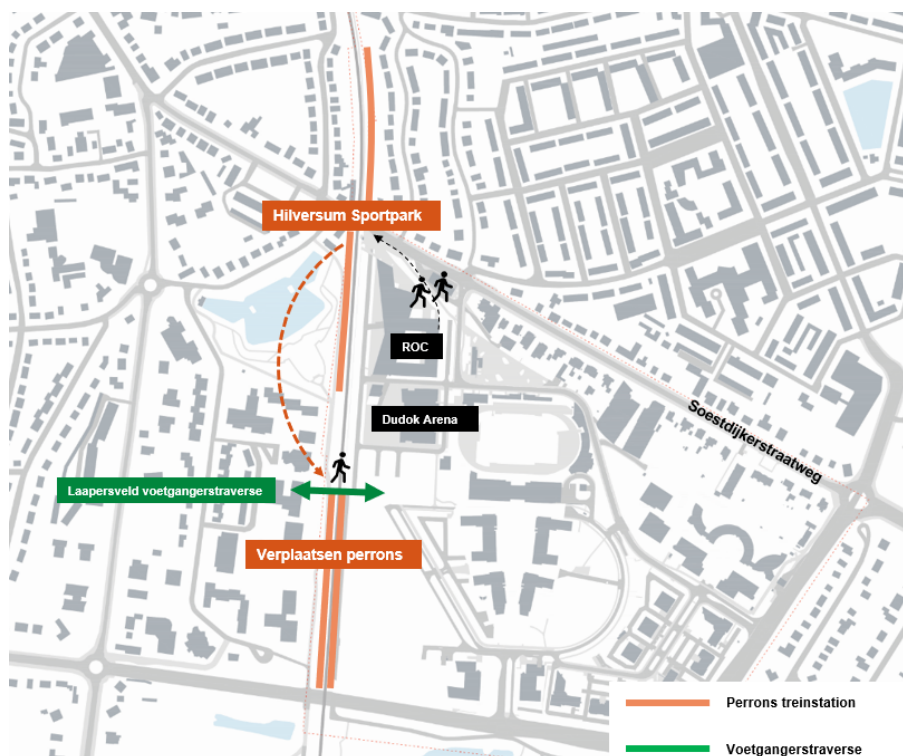
Figuur 4.4: Huidige situatie station Sportpark en spoorwegovergang Soestdijkerstraatweg

Verplaatsing station Sportpark

Verplaatsing van het station (figuur 4.5) heeft de volgende verkeerskundige effecten:

- De verplaatsing maakt het mogelijk om een ongelijkvloerse spoorkruising voor treinreizigers en eventueel ander langzaam verkeer te realiseren tussen Laapersveld en het Arenapark.
- Het gebruik door voetgangers en fietsers van en naar het station Hilversum Sportpark neemt af (bij realisatie traverse op nieuwe stationslocatie), waardoor de verkeersomgeving rustiger wordt en de verkeersveiligheid verbetert.
- De belangrijkste looproutes van het Arenapark naar het station kruisen niet langer de Soestdijkerstraatweg.

- Het nieuwe station ligt centraal ten opzichte van het Arenapark en Laapersveld. De meeste treinreizigers lopen hierdoor rechte lijnen over het Arenapark naar hun bestemming. Voor de treinreizigers met een herkomst of bestemming in de woonwijken ten noorden van het nieuwe station neemt de afstand toe met circa 300 meter. Voor de woonwijken ten westen en ten oosten van het nieuwe station is er geen verandering van de afstand.
- Een nieuw station maakt een verbetering van de voorzieningen voor treinreizigers mogelijk en een meer verkeersveilige inrichting van de directe omgeving.



Figuur 4.5: Hilversum Sportpark en spoorkruising Soestdijkerstraatweg

Andere aandachtspunten zijn:

- De route en de voorzieningen voor de autoritten van en naar het station (ophalen wegbrengen van treinreizigers). Afhankelijk van het uiteindelijke ontwerp van de stationsomgeving, rijden deze bezoekers via Laapersveld of via Arenapark.
- In de huidige situatie liggen de bushaltes op het Arenapark en aan de Soestdijkerstraatweg. Een mogelijke oplossing is een bushalte verplaatsen naar de nieuwe stationslocatie. Dit heeft gevolgen voor de routing van het openbaar vervoer (zie paragraaf 4.7).

Conclusie

Het wel of niet verplaatsen van het station Hilversum Sportpark is één op één verbonden met de verkeersveiligheid op de spoorkruising Soestdijkerstraatweg. Door het

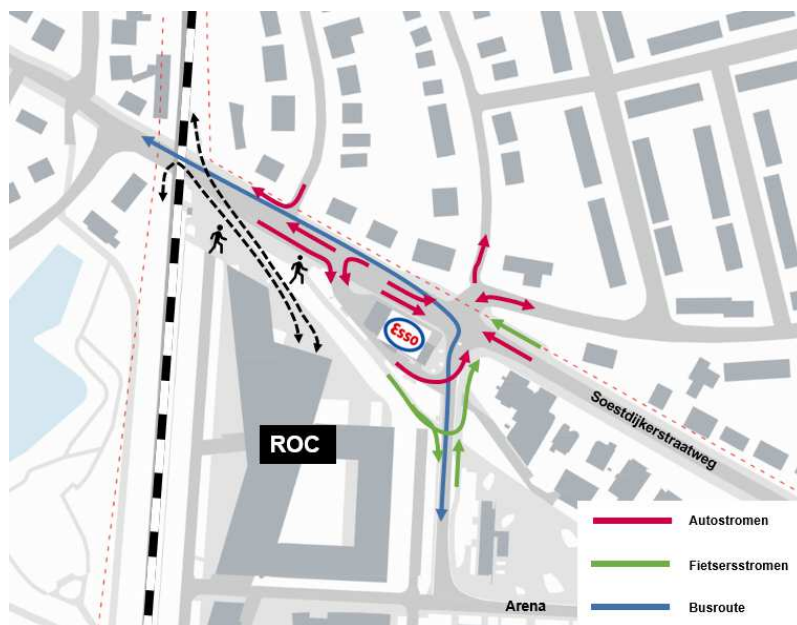
verplaatsen van het station worden de loopstromen directer en verlopen deze niet via de Soestdijkerstraatweg. De situatie op de overweg wordt daardoor overzichtelijker voor de overige weggebruikers. Hierdoor verbetert de veiligheid en doorstroming op de overweg voor het autoverkeer. Paragraaf 4.4 gaat in op het kruispunt Soestdijkerstraatweg – Arena – Van Riebeeckweg.

4.4 Noordelijke inprikker

Centraal in deze paragraaf staat de vraag: 'Is het een wenselijke maatregel om de noordelijke inprikker van het Arenapark (Soestdijkerstraatweg – Arena – Van Riebeeckweg) open te stellen voor al het gemotoriseerde verkeer en wat zijn hiervan de te verwachten verkeerskundige effecten?'

Huidige situatie

In de huidige situatie is de noordelijke inprikker alleen toegankelijk voor voetgangers, fietsers en de bus. Nabij het kruispunt is een Esso-tankstation gelegen en aan de noordzijde zijn twee woonstraten aangesloten. Het fietspad langs de Soestdijkerstraatweg loopt achterlangs het tankstation en gaat met een haak terug naar de Soestdijkerstraatweg. Aan de westzijde van de kruising lopen de studenten en overige voetgangers van het Arenapark naar de station Hilversum Sportpark. Kortom: meerdere verkeersstromen op een compacte ruimte (zie figuren 4.6 en 4.7).



Figuur 4.6: De huidige situatie op het kruispunt Soestdijkerstraatweg – Arena



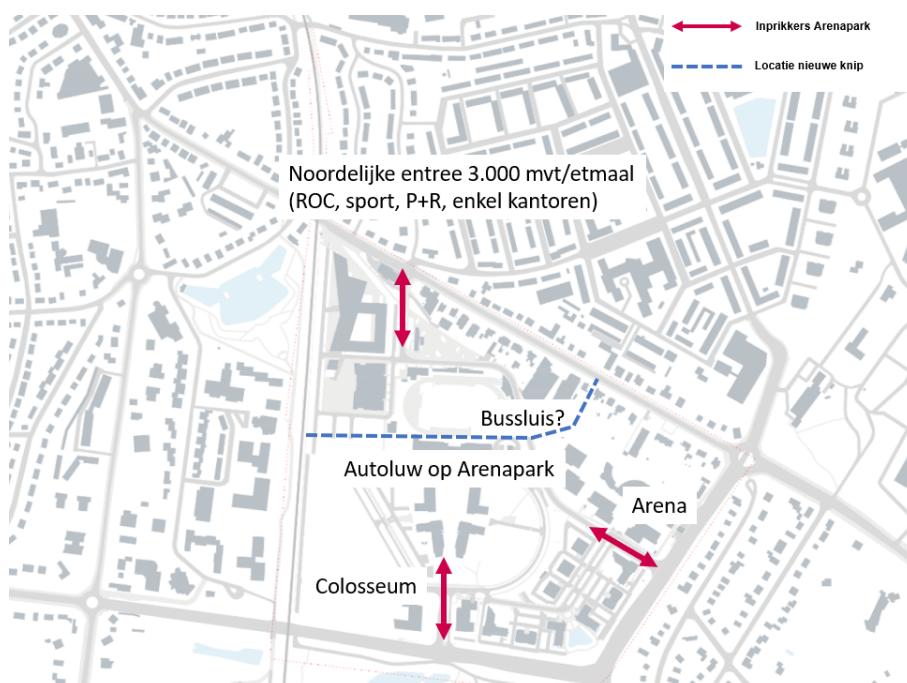
Figuur 4.7: Luchtfoto kruising Arena - Soestdijkerstraatweg (Cyclomedia, 2019)

Openstelling noordelijke inrikker

Figuur 4.8 geeft een beeld van de effecten. Het doel van het openstellen van de noordelijke inrikker is het beter spreiden van het verkeer over de drie inrikkers van het Arenapark, om daarmee de verkeersintensiteit op de Arena te verminderen. Met een openstelling zonder verkeersknip op het Arenapark zal dit doel niet worden bereikt. Enerzijds omdat de kans groot is dat doorgaand verkeer zonder herkomst of bestemming door het Arenapark gaat rijden van de noordelijke naar een van de twee andere inrikkers. Anderzijds omdat de kans groot is dat bestemmingsverkeer van de twee andere inrikkers gebruik blijft maken, omdat deze een directere verbinding vormen richting de A27. Daarom is deze situatie niet nader uitgewerkt. In plaats daarvan is de variant met openstelling van de noordelijke inrikker met een verkeersknip tussen het kruispunt Colosseum - Arena en het kruispunt Arena - Mycene uitgewerkt (zie figuur 4.9).



Figuur 4.8: Verkeerseffecten openstelling noordelijke inrikker Arenapark



Figuur 4.9: Verkeerssituatie met openstelling noordelijke inrikker en een verkeersknip tussen kruispunt Colosseum - Arena en kruispunt Arena - Mycene

Verkeersmodel variant noordelijke inprikker

Om in beeld te krijgen wat de effecten op de omliggende wegen zijn van het openstellen van de noordelijke inprikker, is een variant met het verkeersmodel gemaakt waarin circa 3.000 mvt/etmaal gebruik gaan maken van de noordelijke inprikker. Dit is gebaseerd op de verkeersgeneraties van de functies in tabel 4.1. Dit zijn de functies gelegen ten noorden van het kruispunt Colosseum - Arena.

	aantal	eenheid	min	max	gem	eenheid	Verkeersgeneratie
ROC	5.800	leerlingen	11,6	16,4	14	100 leerlingen	812
kantoor 3, 6 en 7	8.350	m ² bvo	6,3	8,1	7,2	100 m ² bvo	601
sportfaciliteiten	6.900	m ² bvo	11,8	14,2	13	100 m ² bvo	897
P+R	80	p.p.			2,5	per p.p.	200
hotel (4 sterren)	120	kamers	19,4	22,3	20,85	10 kamers	250
indooratletiek	2350	m ² bvo	9,1	10,8	13	100 m ² bvo	306
totaal							3.066

Tabel 4.1: Verkeersgeneraties functies die gebruik maken van de noordelijke inprikker

Uit de resultaten van het verkeersmodel blijkt dat het openstellen van de noordelijke inprikker een verkeerstoename op de Soestdijkerstraatweg tot gevolg heeft. Op het deel ten westen van de noordelijke inprikker is de toename circa 600 mvt/etmaal. Op het deel ten oosten van de noordelijke inprikker is de toename circa 1.900 mvt/etmaal.

Analyse kruispunt Soestdijkerstraatweg - Van Riebeeckweg

Met behulp van onze vissim-kruispuntentool is de afwikkelingskwaliteit van diverse alternatieve kruispuntconfiguraties voor het kruispunt Soestdijkerstraatweg - Van Riebeeckweg onderzocht. Dit betreft een globale verkenning, omdat gerekend is met de verkeersintensiteiten uit het verkeersmodel en met Kalibrero de kruispuntstromen zijn bepaald. Voor de verkeersintensiteiten zijn de ochtend- en de avondspits in drie situaties onderzocht:

- huidige situatie verkeersmodel (2013);
- toekomstige situatie verkeersmodel (2030);
- toekomstige situatie verkeersmodel (2030) met opengestelde noordelijke inprikker.

De kruispuntanalyse geeft de volgende resultaten:

- Het weghalen van de verkeerslichten heeft als voordeel dat de inrichting van het kruispunt kan worden vereenvoudigd. Het heeft als nadeel dat de bus niet langer prioriteit kan krijgen en dat een coördinatie met de overwegsluitingen komt te vervallen. De coördinatie houdt in dat de huidige verkeerslichten op dit kruispunt zijn gekoppeld aan een filedetectielus die voorkomt dat de wachtrij voor de gesloten spoorwegovergang op dit kruispunt komt te staan.
- Een eenvoudig voorrangskruispunt zonder verkeerslichten heeft voldoende capaciteit om verkeersstromen in de huidige en toekomstige situatie zonder openstelling van de

noordelijke inprikker te verwerken. Op alle takken is de gemiddelde verliestijd voor auto- en fietsverkeer 20 seconden of minder.

- In de toekomstige situatie met openstelling van de noordelijke inprikker hebben kruispuntconfiguraties zonder verkeerslichten veelal onvoldoende capaciteit blijkt uit deze verkenning. Door de unieke situatie met het tankstation, de coördinatie met de overwegsluitingen en de Waldecklaan die zeer dichtbij het kruispunt aantakt aan de Van Riebeeckweg, is een nadere VISSIM-studie noodzakelijk om te bepalen of ook met verkeer van/naar het Arenapark dit kruispunt zonder verkeerslichten kan.

Verkeerskundige effecten openstelling noordelijke inprikker

Openstelling van de noordelijke inprikker heeft gevolgen op netwerkniveau en op kruispuntniveau.

- Op netwerkniveau ontstaat een derde in-/uitgang voor al het verkeer van het Arenapark. In plaats van rechtsreeks op de Buitenring komt dit verkeer uit op een van de radialen van Hilversum. Dit is nadelig omdat enerzijds het verkeer deels alsnog naar de Buitenring gaat rijden en anderzijds het verkeer deels via de radiaal over de diverse lokale wegen gaat rijden. Bovendien heeft deze inprikker een toename van verkeer op de Soestdijkerstraatweg tot gevolg. Dit is nadelig voor de verkeersveiligheid en de doorstroming op de overweg en vergroot de verkeershinder voor aanwonenden.
- Bij de openstelling moet het kruispunt Soestdijkerstraatweg - Van Riebeeckweg worden gereconstrueerd. Binnen de bestaande inrichting is rechts afslaan vanuit Arena niet mogelijk en is er vanuit de Soestdijkerstraatweg oost geen mogelijkheid om links af te slaan richting Arena. De ruimte voor een reconstructie is beperkt door de aanliggende bebouwing en het tankstation. Tijdens de Thematafel van 29 januari 2019 kwam naar voren dat het verplaatsen van het tankstation op basis van ervaringen uit het verleden een complexe financiële opgave is.

Conclusie noordelijke inprikker

Het openstellen van de noordelijke inprikker leidt tot een verkeerstoename op de Soestdijkerstraatweg. Dit is gezien de huidige problemen die hier worden ervaren, onwenselijk. Bovendien past een ontsluiting van het Arenapark rechtstreeks op de Buitenring beter in de wegenstructuur van Hilversum, omdat daarmee sluipverkeer door de woonwijken wordt voorkomen. Dit staat nog los van de beperkte ruimte op het kruispunt Soestdijkerstraatweg - Arena voor de benodigde uitbreiding en de vraag wat te doen met de vrachtwagens voor het laden en lossen bij autobedrijf Kroymans. Kortom: het openstellen van de noordelijke inprikker is geen wenselijke maatregel.

Het gebruik van de Arena ter hoogte van de kruispunt Colosseum - Arena en kruispunt Arena - Mycene is in de huidige situatie circa 2.000 mvt/etmaal. Dat is een dermate lage verkeersintensiteit dat al sprake is van een verkeersluwe situatie, waarbij ook voor een verkeersluwe inrichting kan worden gekozen. Door de parkeerplaatsen van nieuwe ontwikkelingen te ontsluiten via het Colosseum is een groei van deze verkeersintensiteit op de Arena te voorkomen en blijft sprake van een verkeersluwe situatie. Als scenario 'verwachting' wordt gerealiseerd en het hotel, P+R terrein en atletiekhal via de Arena worden ontsloten neemt de verkeersintensiteit toe tot circa 3.000 mvt/etmaal. Ook bij een dergelijke verkeersintensiteit kan voor een verkeersluwe inrichting worden gekozen.

4.5 Opheffen van de weg Athene

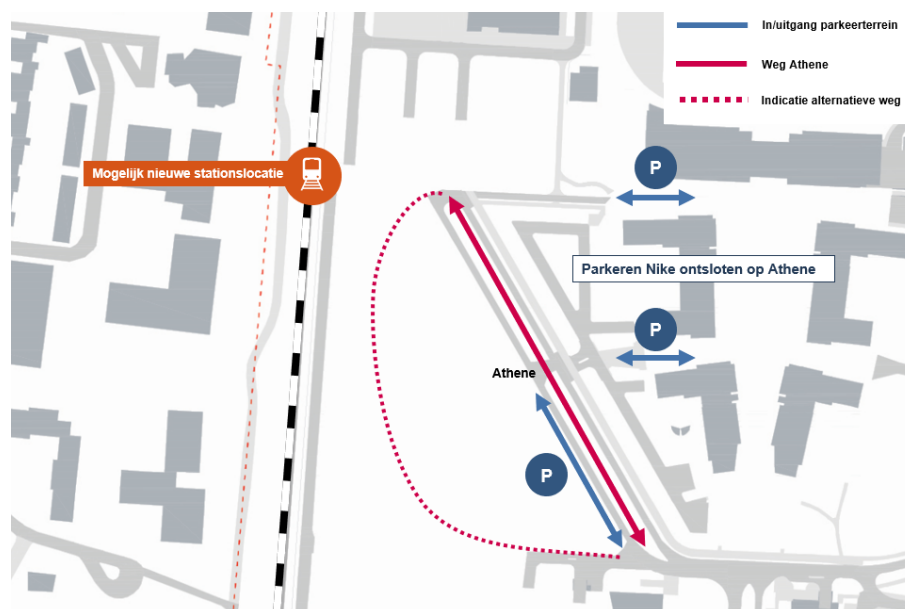
Centraal in deze paragraaf staat de vraag: 'Wat zijn de gevolgen van het opheffen van de weg 'Athene' op het Arenapark en hoe om te gaan met deze gevolgen?'

De weg Athene is centraal gelegen op het Arenapark, nabij de spoorlijn. De weg leidt naar het kantorencomplex van Nike en is alleen bedoeld voor bestemmingsverkeer. De parkeervoorzieningen van Nike (parkeren op maaiveld en een parkeergarage) zijn aan de weg gesitueerd.

Opheffen?

De gevolgen voor het opheffen, blijven beperkt tot het verkeer van en naar de Nike-kantoren. Bij het opheffen, is een nieuwe ontsluiting naar de parkeervoorzieningen vereist. Op netwerkniveau zijn geen wijzigingen te verwachten met het opheffen van de weg Athene.

Het wel of niet opheffen van de weg Athene is geen ingrijpende keuze. Bij een keuze voor opheffen, is het belangrijk dat er een nieuwe ontsluiting voor de parkeervoorzieningen van Nike komt. Mogelijkerwijs verloopt deze ontsluiting via de mogelijk nieuwe stationslocatie van Hilversum Sportpark en kan deze ook dienen als ontsluiting voor het station.

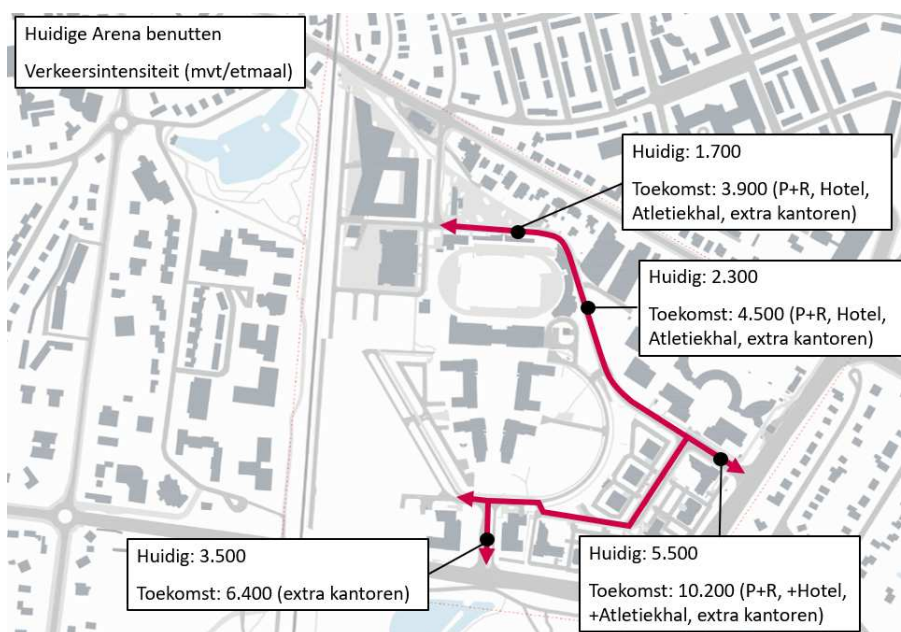


Figuur 4.10: Weg Athene met aan weerszijden parkeervoorzieningen van Nike

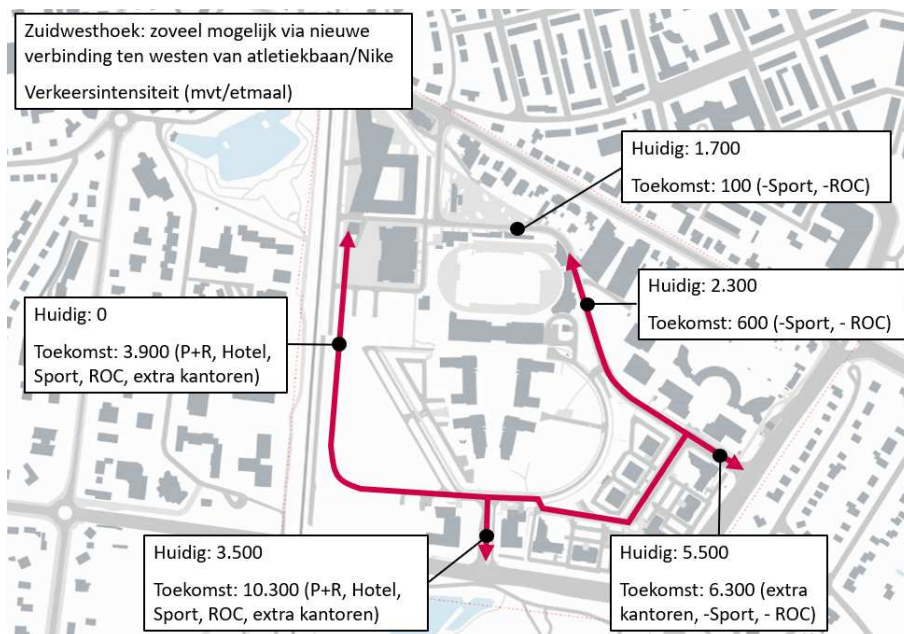
Athene benutten

Een alternatief voor de ontsluiting van het Arenapark is meer gebruik te gaan maken van een verbinding tussen Acropolis (omgeving sporthal) en Colosseum. Om de gevolgen daarvan in beeld te brengen zijn vier ontsluitingsvarianten voor de interne wegenstructuur onderzocht. Daarbij is gebruik gemaakt van de verkeersgeneratie uit scenario 'maximaal' (zie paragraaf 3.2) waarin ook de extra kantoren opgenomen zijn. De verkeersintensiteiten per ontsluitingsvariant zijn in onderstaande figuren opgenomen:

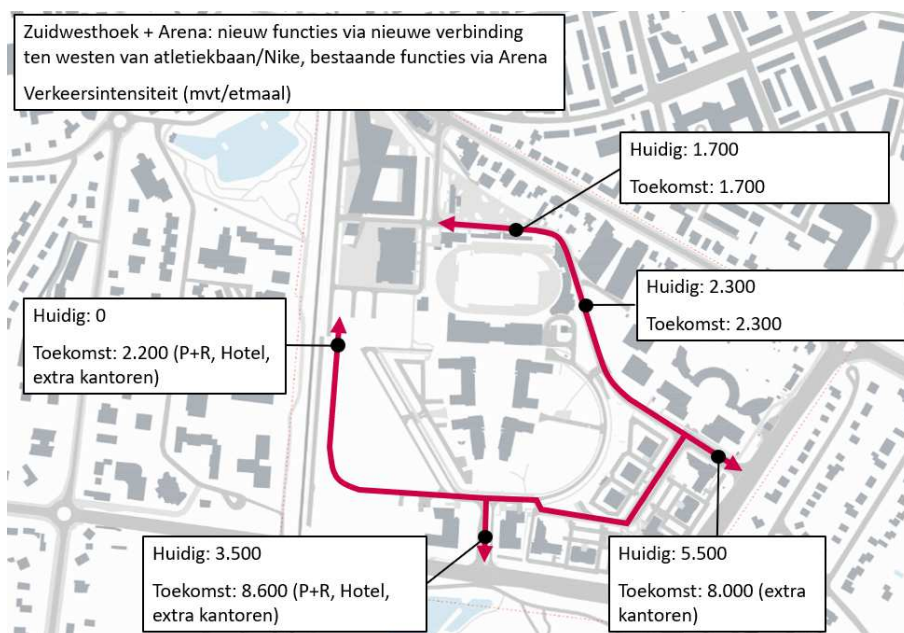
- Huidige Arena benutten: figuur 4.11
- Zuidwesthoek (zoveel mogelijk via nieuwe verbinding ten westen van atletiekbaan/Nike): figuur 4.12
- Zuidwesthoek + Arena (nieuw functies via nieuwe verbinding ten westen van atletiekbaan/Nike, bestaande functies via Arena): figuur 4.13
- Zuidwesthoek + Arena + onderling verbonden: verkeersintensiteit vergelijkbaar met figuur 4.13



Figuur 4.11: Verkeersintensiteiten variant huidige Arena benutten (lijnen indicatief)



Figuur 4.12: Verkeersintensiteiten variant zuidwesthoek (lijnen indicatief)



Figuur 4.13: Verkeersintensiteiten variant combinatie zuidwesthoek en huidige Arena benutten (lijnen indicatief)

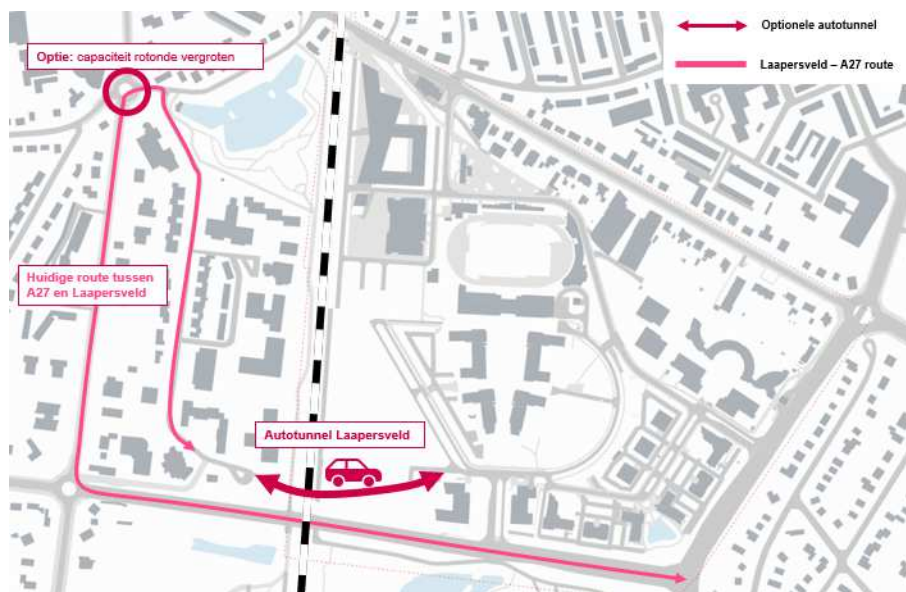
In de varianten met zuidwesthoek rijdt verkeer over een nieuwe verkeersverbinding in de omgeving van de huidige Athene parallel aan het spoor. Daarmee verplaatst de hoofdontsluiting van het Arenaparkgebied ten noorden van de atletiekbaan van Arena naar Colosseum. Dit draagt bij aan een vermindering van de verkeersintensiteit op Arena. In de situatie met verplaatsing van het station ontstaat enerzijds een goede ontsluiting van het station en de daarbij behorende voorzieningen zoals het P+R terrein en eventueel een busverbinding. Anderzijds komt er dan wel een weg met autoverkeer te liggen op of langs het stationsplein die kruisend is op de looproute tussen het station en de kantoren zoals van Nike.

De verkeersintensiteit op beide routes (Zuidwesthoek en Arena) is in alle vier de ontsluitingsvarianten niet dermate hoog dat dit een verkeersonveilige situatie geeft of een barrière gaat vormen voor bijvoorbeeld voetgangers ter hoogte van het station en ter hoogte van de huidige centraal gelegen oversteek op de Arena. Verkeerskundig zijn beide opties (Zuidwesthoek en Arena) dus mogelijk.

In alle vier de ontsluitingsvarianten zijn aanpassingen nodig van de kruispunten Diependaalselaan – Colosseum en Oostereind – Arena. De benodigde aanpassingen zijn afhankelijk van het uiteindelijk te realiseren programma en de gekozen ontsluitingsvarianten. In paragraaf 3.4 is hier nader op ingegaan.

4.6 Weg naar Laapersveld

Centraal in deze paragraaf staat de vraag: 'Wat is er voor nodig om de verbinding van Laapersveld met de A27 te verbeteren?'



Figuur 4.14: Denkrichtingen bij verbetering ontsluiting Laapersveld voor autoverkeer

Het kantorengedebied Laapersveld is gelegen aan de westzijde van het Arenapark en gescheiden door het spoor. Uit opmerkingen van de omgeving is naar voren gekomen dat behoefte bestaat aan een betere ontsluiting van Laapersveld via het Arenapark. Hiervoor zijn ideeën geopperd om parallel aan de Diependaalselaan een extra spoor-kruising te realiseren vanaf het Colosseum naar Laapersveld. Echter, is het voor de hand liggend om eerst de aard van het probleem te verkennen. Bij onvoldoende capaciteit op de wegen van de A27 naar Laapersveld, zijn de volgende vragen van belang:

1. Wat is het probleem en hoe groot is het probleem?
2. Is het probleem op te lossen door de bestaande infrastructuur beter te benutten?
3. Is het probleem op te lossen door de bestaande infrastructuur uit te breiden?
4. Als voorgaande stappen geen oplossing bieden, dan pas is het onderzoeken van nieuwe infrastructurele oplossingen aan de orde.

Kantorengedebied Laapersveld ligt buiten het studiegebied van het Masterplan Arenapark. Daarom is de ontsluiting daarvan niet in deze rapportage uitgewerkt. Het advies is in het Masterplan op te nemen de bereikbaarheid van Laapersveld te onderzoeken. De tunnel in de Diependaalselaan heeft voldoende capaciteit. Als er daadwerkelijk verkeersproblemen zijn op de ontsluitingsroute, zijn aanpassingen op de kruispunten logischer dan het aanleggen van een nieuwe autotunnel. Mogelijke denkrichtingen zijn de capaciteit op de rotonde Utrechtseweg – Gijsbrecht van Amstelstraat vergroten en een uitvoeger en/of invoeger rechtstreeks op de Dienpenaalselaan.

4.7 Openbaar vervoer (bus)

Centraal in deze paragraaf staat de vraag: ‘Wat zijn de meest wenselijke busroutes over het Arenapark in de situatie na het aanleggen van HOV in ‘t Gooi?’

HOV in ‘t Gooi

In 2021 verandert de lijnvoering met het ingaan van de nieuwe concessie Gooi- en Vechtstreek 2021-2031. In de tussenliggende jaren voltooit de provincie Noord-Holland de aanleg van de nieuwe HOV-busbaan tussen Huizen en Hilversum. Plannen bestaan om deze HOV-busbaan via een aftakking te verbinden met het Arenapark en het Tergooi ziekenhuis. De vervoerder die de concessie verkrijgt, bepaalt de uiteindelijke lijnvoering. De infrastructurele aftakking vanaf het HOV-tracé naar het Arenapark wordt gerealiseerd. Het is echter nog onzeker of de vervoerder die de concessie verkrijgt hier ook een busverbinding op gaat rijden. Hierover zal de vervoerder afspraken maken met de provincie Noord-Holland (concessie verlener). Het bedienen van het Arenapark, is gezien de functies (treinstation, ROC en kantoren) echter wel zeer waarschijnlijk.

Belang bushalte Arenapark

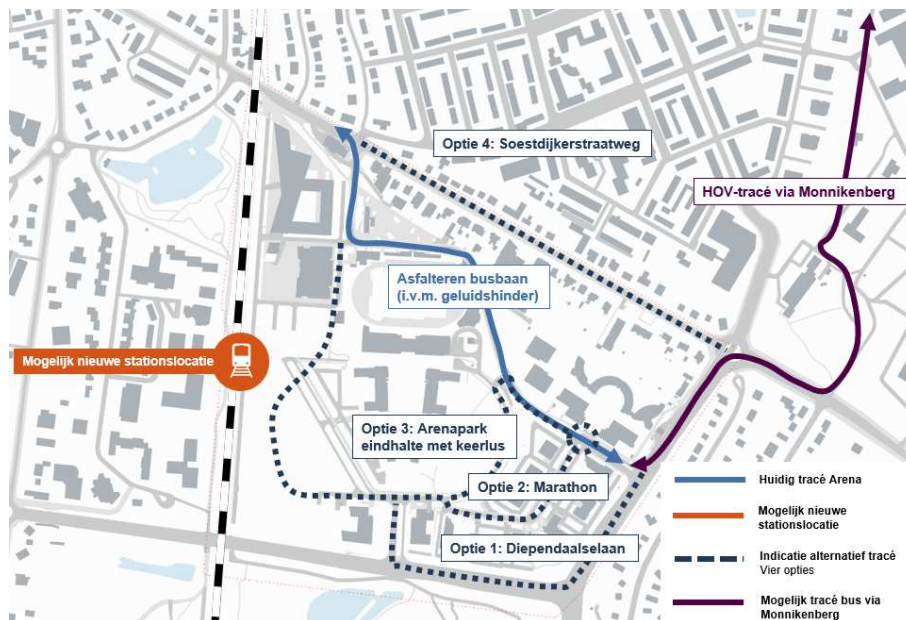
Voor de kantoren en het ROC op het Arenapark is een bushalte met een goede busverbinding zeer wenselijk. Het gebruik van de huidige twee haltes is hoog. Daarom is het belangrijk om de infrastructuur op het Arenapark aantrekkelijk te maken voor een busroute. Dit betekent een maximumsnelheid van bij voorkeur 50 km/uur. Door HOV in ‘t

Gooi is een bushalte nabij station Hilversum Sportpark van minder groot belang. Met HOV in 't Gooi wordt de busverbinding naar station Hilversum 'Centraal' sneller en wordt dit de voor de hand liggende overstaplocatie tussen bus en trein. Een verplaatsing van station Hilversum Sportpark betekent dus niet automatisch een verplaatsing van de busroute over het Arenapark (figuur 4.15).

Busroutes Arenapark

Om inzicht te krijgen in de meest wenselijke busroute over het Arenapark zijn een aantal opties uitgewerkt (zie figuur 4.15):

- De huidige busroute over het Arenapark heeft veel voordelen: deze is direct en heeft twee bushaltes: nabij het ROC en centraal op het Arenapark nabij diverse kantoorpanden. Een nadeel is de huidige klinkerbestrating. Dit levert geluidsoverlast/trillinghinder op voor omwonenden aan de Soestdijkerstraatweg. Deze overlast is sterk te verminderen door de huidige klinkers te vervangen voor asfalt. Dit komt bovendien het comfort van de busreizigers ten goede. Deels is de overlast ook te verminderen door met schonere en stillere bussen te gaan rijden in de nieuwe concessie.
- Naast het huidige tracé, zijn vier alternatieve opties op figuur 4.15 weergegeven die de locatie van het mogelijk te verplaatsen station aandoen:
 - Optie 1: via Oostereind – Diependaalselaan – Colosseum – Thebe ten westen van de atletiekbaan naar de Soestdijkerstraatweg. Het voordeel van deze route is dat deze langs het verplaatste station Hilversum Sportpark komt en veel over 50 km/uur wegen gaat. Het nadeel is dat de halte centraal tussen de kantoren op het Arenapark komt te vervallen en dat de rijdafstand voor de bus toeneemt.
 - Optie 2: een variant op optie 1 waarbij de bus niet via de Diependaalselaan rijdt, maar via de Marathon. Het voordeel ten opzichte van optie 1 is dat de halte centraal tussen de kantoren op het Arenapark blijft bestaan. Het nadeel van deze route is dat de reistijd toeneemt bij een maximumsnelheid van 30 km/uur op de Marathon.
 - Optie 3: de busverbinding naar het Arenapark wordt geen tussenstop van het HOV-tracé. Het Arenapark wordt de eindhalte voor de bus komend vanaf Hilversum 'Centraal'. Dit is een combinatie van een van de voorgaande opties met een keerlus op het Arenapark. Hiermee worden de busverbindingen van en naar het Arenapark minder direct, omdat de bus altijd via Hilversum 'Centraal' rijdt.
 - In optie 4 rijdt de bus niet meer over het Arenapark, maar volgt deze de Soestdijkerstraatweg. Het nadeel van deze route is het vervallen van de bushalte op het Arenapark. Het voordeel is een kortere en snellere route. De huidige overlast voor bewoners aan de Soestdijkerstraatweg door de busroute (die te beperken is door de klinkers te vervangen door asfalt) verplaatst van de achterkant naar de voorkant van de woningen.



Figuur 4.15: Huidige en mogelijk toekomstige busroute

Overige aandachtspunten:

- Als de eindhalte op het Arenapark komt te liggen, biedt dit kansen voor een laadpunt voor elektrische bussen (en eventueel elektrische auto's).
- Bij verplaatsing van het station ontstaat er mogelijk ruimte op de locatie van het huidige perron om een busbaan te realiseren langs het spoor richting het HOV-tracé. Waarschijnlijk is de ruimte zonder aankopen van achtertuinen onvoldoende.

Conclusie

Omdat de provincie Noord-Holland en niet de gemeente Hilversum de concessieverlener is en omdat de buslijnen afhankelijk zijn van de aanbiedingen van de vervoerders (als concessiehouder) tijdens de aanbesteding, zijn wel de meest wenselijke busroutes te bepalen, maar is het niet zeker dat de bus via die route gaat rijden. Op basis van voorgaande analyse heeft de huidige route de voorkeur. Daarmee blijft de kans het grootst dat de vervoerder deze opneemt in de nieuwe concessies. Deze route heeft de kortste afstand, is het snelste (uitgaande van 50 km/uur) en de huidige relatief centraal gelegen bushaltes kunnen blijven bestaan. Een verplaatsing van station Hilversum Sportpark betekent niet automatisch een verplaatsing van de busroute over het Arenapark. Als dat wel wenselijk is heeft optie 2 de voorkeur, omdat er dan een bushalte blijft centraal tussen de kantoren op het Arenapark. Het advies is te wachten met definitieve besluiten over infrastructuur voor de bus tot na verlening van de nieuwe concessie.

4.8 Zwembad

Centraal in deze paragraaf staat de vraag: 'Wat is het effect van een zwembad op de verkeersgeneratie (en daarmee de verdere analyse in dit rapport) van het Arenapark?'

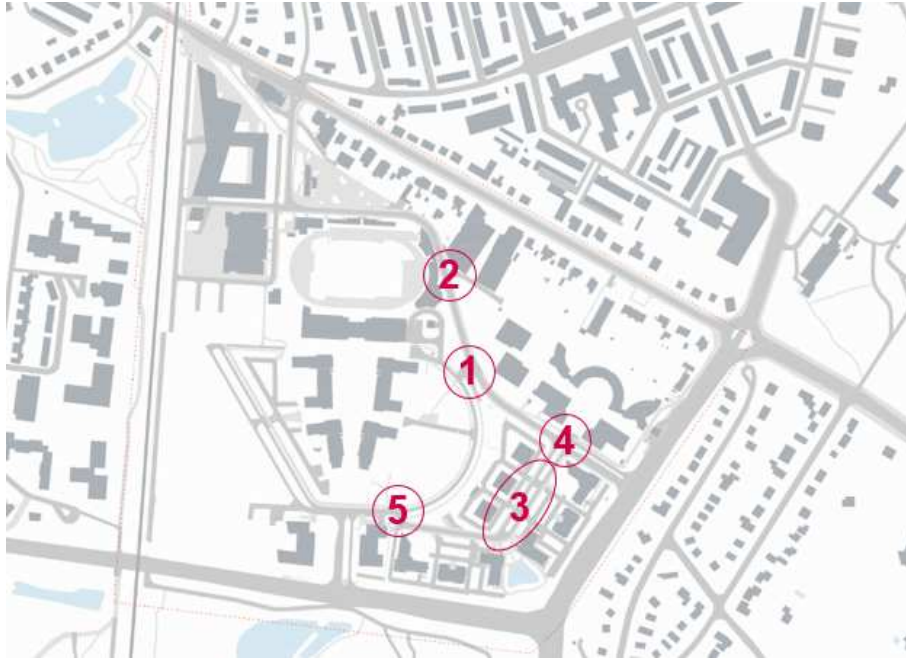
Naast scenario's 'verwachting' en 'maximaal' wat betreft ruimtelijke ontwikkelingen zijn er ook ideeën om een zwembad te vestigen op het Arenapark. Het gaat om een zwembad in bijvoorbeeld de zuidwesthoek van het Arenapark met 250.000 tot 300.000 bezoekers per jaar. CROW-publicatie 272 geeft inzicht in enkele kengetallen voor zwembaden: 65% van de bezoekers komt met de auto, de bezettingsgraad van de auto is gemiddeld 3,0 personen en 20% van de bezoekers komt in het weekend. De verkeersgeneratie op een gemiddelde werkdag komt daarmee uit op circa 340 tot 410 mvt/etmaal.

In het scenario 'verwachting' uit paragraaf 3.2 is als ruimtelijke ontwikkeling een extra 'Rabobank kantoor' opgenomen. Als het zwembad dit extra 'Rabobank kantoor' in bijvoorbeeld de zuidwesthoek van het Arenapark vervangt neemt de verkeersgeneratie van scenario 'verwachting' af, omdat de verkeersgeneratie kleiner is dan van het extra kantoor (548 mvt/etmaal).

Is het aanvullend op scenario 'verwachting' dan is het effect van het zwembad op de analyse resultaten in dit rapport beperkt en daarom niet uitgewerkt. Dit komt omdat de verkeersstromen van en naar een zwembad veel gelijkmatiger verspreid zijn over de uren van de dag en de avond dan de aanwezige kantoren waarvan de verkeersstromen zijn geconcentreerd in de ochtend- en avondspits. Door deze spreiding is het effect op bijvoorbeeld de verkeersafwikkeling beperkt.

4.9 Resterende aandachtspunten Arenapark

Centraal in deze paragraaf staat de vraag: 'Wat zijn de resterende vraagstukken op het gebied van verkeersveiligheid op en rondom het Arenapark en hoe hiermee om te gaan?'



Figuur 4.16: Resterende aandachtspunten Arenapark op kaart

1. Kruispunt Colosseum - Arena

Dit kruispunt heeft twee aandachtspunten. Ten eerste de ongunstige ligging van de ontsluiting van de parkeerbaan midden op het kruispunt. Een verplaatsing van de ontsluiting maakt het kruispunt overzichtelijker en verkeersluwer.

Ten tweede is de voetgangersoversteek te verbeteren. Zoals in paragraaf 4.4 aangegeven, is het gebruik van de Arena ter hoogte van de kruispunt Colosseum - Arena en kruispunt Arena - Mycene in de huidige situatie circa 2.000 mvt/etmaal. Dat is een dermate lage verkeersintensiteit dat al sprake is van een verkeersluwe situatie. Als scenario 'maximaal' wordt gerealiseerd en het hotel, P+R terrein, kantoren en atletiekhal via de Arena worden ontsloten neemt de verkeersintensiteit toe tot circa 4.500 mvt/etmaal (afhankelijk van de gekozen interne ontsluitingsstructuur, zie paragraaf 4.4). Ook bij een dergelijke verkeersintensiteit kan voor een verkeersluwe inrichting worden gekozen. Een verkeersluwe inrichting is wenselijk voor de oversteekbaarheid van de Arena door voetgangers richting de bushalte of tussen de diverse gebouwen waarin Nike gevestigd is. De invulling van de verkeersluwe inrichting is afhankelijk van de toekomstige vormgeving van de Arena. Door deze oversteek te voorzien van een (groen) middeneiland kunnen voetgangers de weg in twee etappes oversteken. Daarmee is de kwaliteit van de oversteekbaarheid voldoende gewaarborgd tot minimaal 10.000 mvt/etmaal.

2. Laden en lossen van Kroymans

In de huidige situatie komen circa 4x per week vrachtwagens om te laden en te lossen bij autobedrijf Kroymans. Zij keren op het weggedeelte tussen Kroymans en de Dudok

Arena. Bij het verplaatsen van de busknip, is dit niet langer mogelijk. Ontheffing is lastig te onderbouwen (wie wel en wie niet?), dus is het alternatief om ter plekke een keer-mogelijkheid te realiseren voor dit vrachtverkeer. Zonder verplaatsing van de busknip blijft het probleem bestaan dat laden en lossen regelmatig op de weg plaatsvindt, terwijl voor medeweggebruikers door de bocht in de Arena onvoldoende zicht is op tegemoetkomend verkeer om de vrachtwagen te passeren. In overleg met het autobedrijf moet hier een oplossing voor worden gezocht.

Door het laden en lossen te verplaatsen van de Arena naar de Mycene ondervinden andere weggebruikers minder hinder. De vrachtwagen rijdt dan vanuit de noordelijke tak van het kruispunt Arena – Mycene achteruit de Mycene op. Omdat de chauffeur aan de linkerkant van de vrachtwagen zit heeft deze bij het achteruit rijden onvoldoende zicht en assistentie nodig van een medewerker. Verder is het van belang dat er geen voertuigen op de Mycene zijn geparkeerd. Dat is in de huidige situatie niet toegestaan, maar gebeurt in de praktijk soms toch. Alternatief is een laad- en losplaats langs de Arena te realiseren.

3. Marathon

Dit deel van de Marathon heeft door de fietsstroken en de brede middenberm relatief grootschalige infrastructuur ten opzichte van het gebruik. Een eenvoudige inrichting als 30 km/h-weg is voldoende voor het gebruik.

4. Kruispunt Marathon - Arena

De verkeersveiligheid op dit kruispunt is te verbeteren door de inrichting aan te passen. Het is met name de grootschalige verkeersruimte en de onduidelijk belijning die het kruispunt onoverzichtelijk maken.

5. Kruispunt Marathon –Colosseum

Ook op dit kruispunt is een aanpassing van de inrichting wenselijk om de verkeersveiligheid te verbeteren. Op dit kruispunt gaat het om de slinger met variërende weg-breedte en het niet doorlopen van de voetgangersvoorzieningen.

6. Maximumsnelheid

In paragraaf 4.2 over het langzaam verkeer is aangegeven dat het de voorkeur heeft alle wegen op het Arenapark in te richten als 30 km/uur erfdoegangswege met een breedte van 6 meter op de wegen met veel logistiek verkeer. Op deze maximumsnelheid zijn twee uitzonderingen:

- De conclusie in paragraaf 4.7 is dat voor een goede busverbinding van en naar het Arenapark de infrastructuur voor de bus op het Arenapark optimaal moet zijn. Daarbij hoort een maximumsnelheid van 50 km/uur op de busroute. Daarom heeft het de voorkeur de maximumsnelheid op de huidige busroute op 50 km/uur te houden. Het profiel van deze weg bestaat bij voorkeur uit een asfalt rijbaan van in totaal 6 meter breed met daarbinnen rode fietsstroken en aan beide zijde een trottoir van 2 meter breed.
- Op de inpridders moet een logische overgang worden gerealiseerd van 50 km/uur naar 30 km/uur. Dit betekent een dat het eerste deel van de inpridders, met daarop de voorsorteerstroken voor de verkeerslichten, nog 50 km/uur is. De overgang van 50

km/uur naar 30 km/uur ligt dus tussen het kruispunt Colosseum – Dienpendaalselaan en het kruispunt Colosseum – Thebe.

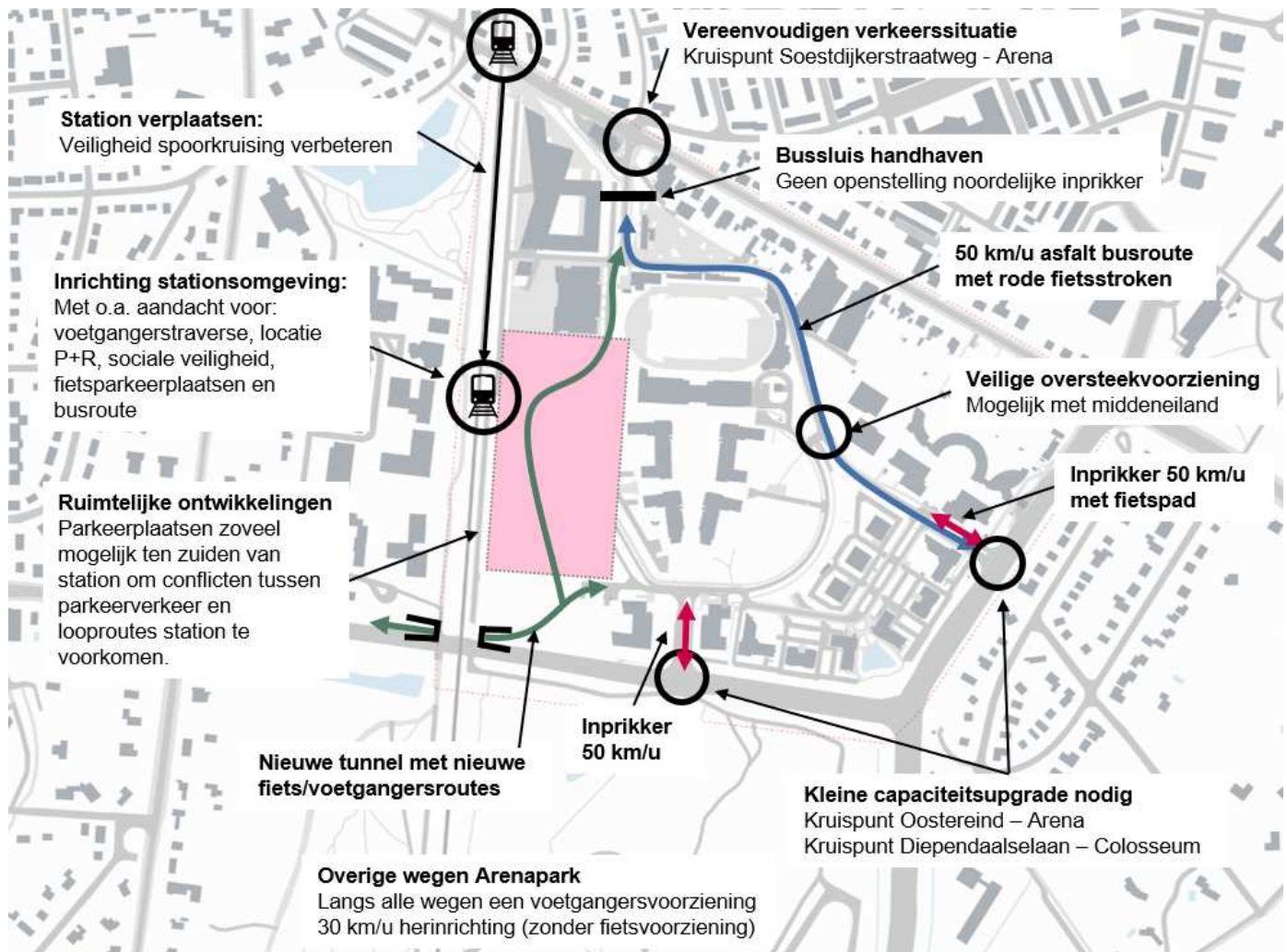
5

Conclusies en aanbevelingen

In figuur 5.1 is het antwoord op de hoofdvraag 'Hoe ziet de optimale verkeersstructuur voor het Arenapark (in 2030) eruit?' op basis van voorgaande hoofdstukken samengevat. Dit is het voorstel vanuit dit verkeerskundige deelonderzoek voor het Masterplan. In deze figuur zijn niet de in paragraaf 4.5 besproken varianten voor de ontsluitingsstructuur opgenomen:

- Huidige Arena benutten
- Zuidwesthoek (zoveel mogelijk via nieuwe verbinding ten westen van atletiekbaan/Nike)
- Zuidwesthoek + Arena (nieuw functies via nieuwe verbinding ten westen van atletiekbaan/Nike, bestaande functies via Arena)
- Zuidwesthoek + Arena + onderling verbonden

Verkeerskundig zijn alle vier de varianten mogelijk en is dus het advies in het Masterplan een bredere afweging te maken waarin ook de inrichting van de openbare ruimte is opgenomen.



Figuur 5.1: Voorstel optimale verkeersstructuur Arenapark

Vestiging Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0570) 666 222
F +31 (0570) 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl