



Deelonderzoek
parkeren en
transferium

Masterplan
Arenapark

Gemeente Hilversum

Deelonderzoek parkeren en transferium

Masterplan Arenapark

Datum	28 maart 2019
Kenmerk	002779.20190215.R1.03
Eerste versie	

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Hilversum
Titel rapport	Deelonderzoek parkeren en transferium Masterplan Arenapark
Kenmerk	002779.20190215.R1.03
Datum publicatie	28 maart 2019
Projectteam Goudappel Coffeng	Floris Frederix, Jeroen Loijen, Casper Westerveld en anderen

	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
2	Huidige situatie	2
2.1	Parkeercapaciteit	2
2.2	Parkeerbehoefte	3
2.3	Bezettingsgraad parkeerplaatsen	6
2.4	Enquête parkeermotief	11
2.5	Conclusies huidige situatie en uit te werken vraagstukken	12
3	Transferium	15
3.1	Transferium of P+R	15
3.2	Herkomst-P+R	16
3.3	Bestemmings-P+R	20
3.4	Basisvoorwaarden P+R-terrein	20
4	Toekomstige parkeersituatie	22
4.1	Collectief gebruik van particuliere parkeerplaatsen	22
4.2	Parkeerbehoefte ontwikkelingen toekomstige situatie	23
4.3	Omvang toekomstige parkeervoorzieningen	25
4.4	Parkeerregime openbare parkeerplaatsen	26
5	Conclusies en aanbevelingen	30

1

Inleiding

Voor het Masterplan Arenapark heeft de gemeente Hilversum opdracht gegeven aan het consortium om een onderzoek uit te voeren naar de parkeersituatie voor de auto en de fiets:

- aantallen, bezettingsgraad en parkeermotief op het Arenapark in de huidige situatie;
- de benodigde capaciteit inclusief het nut en de noodzaak van een transferium in de toekomstige situatie.

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. Hoofdstuk 3 gaat in op het transferium. Uit hoofdstukken 2 en 3 volgen een aantal vraagstukken waarop wordt ingegaan in hoofdstuk 4 over de toekomstige situatie. Tot slot volgen in hoofdstuk 5 de conclusies en aanbevelingen.

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

2

Huidige situatie

Dit hoofdstuk beantwoordt de vraag: Hoe ziet de huidige situatie met betrekking tot parkeren (motorvoertuigen en fietsen) op het Arenapark eruit? De navolgende paragrafen geven daarom achtereenvolgend het antwoord op vier deelvragen:

- Wat is de huidige parkeercapaciteit?
- Wat is de huidige parkeerbehoefte?
- Wat is de huidige bezetting van de parkeerplaatsen?
- Door wie worden de openbare parkeerplaatsen gebruikt?

2.1 Parkeercapaciteit

De huidige parkeercapaciteit is het huidige aantal aanwezige parkeerplaatsen. De parkeerplaatsen op het Arenapark (particulier en openbaar) zijn geteld door waarnemers in januari en februari 2019.

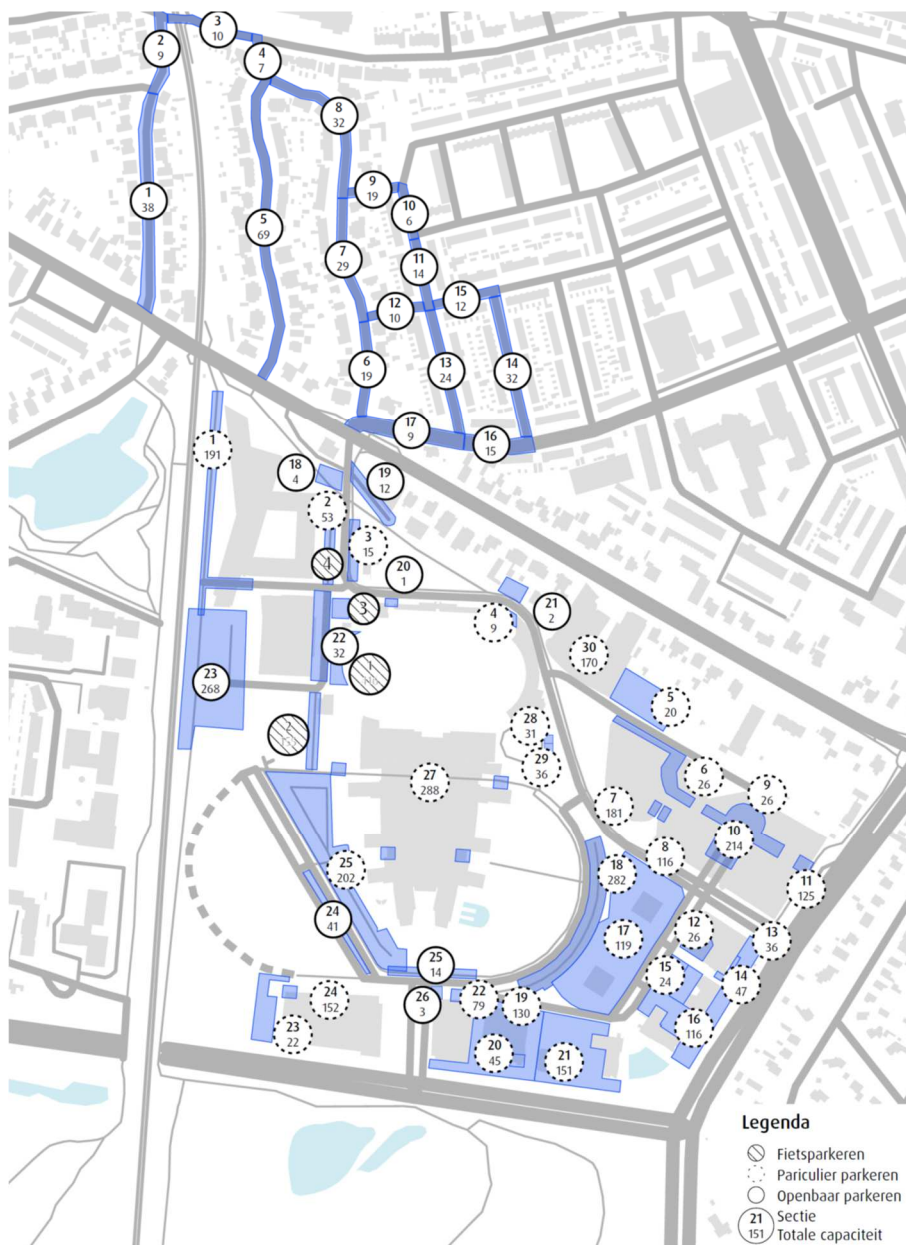
Parkeercapaciteit auto (zie figuur 2.1):

- 2.923 parkeerplaatsen achter een slagboom of in een garage (particulier);
- 319 parkeerplaatsen voor vrij parkeren (gratis openbaar);
- 55 parkeerplaatsen voor betaald parkeren (openbaar);
- 354 parkeerplaatsen in de Van Riebeeckbuurt (gratis openbaar).

Het totaal aantal autoparkeerplaatsen op het Arenapark is dus 3.297, waarvan circa 89% particulier en maar 11% openbaar toegankelijk.

Parkeercapaciteit fiets (zie figuur 2.1):

- 416 plekken in de fietsenstalling Gooise Atletiek Club;
- 155 plekken in de fietsenstalling tussen Arena en Colosseum;
- diverse niet getelde particuliere fietsenstallingen rondom de kantoorpanden.



Figuur 2.1: Parkeercapaciteit auto en fiets per sectie

2.2 Parkeerbehoefte

Parkeernorm

Het uitgangspunt voor het Masterplan is dat het Arenapark voorziet in voldoende parkeerplaatsen en dat parkeeroverlast in de omgeving van het Arenapark wordt voorkomen. Elke nieuwe ontwikkeling dient te voldoen aan de parkeernormen voor auto's uit de Parkeernota 2017 van de gemeente Hilversum. De indruk bij een aantal

stakeholders is dat het Arenapark ooit met een heel lage parkeernorm is gebouwd en nu te weinig parkeerplaatsen zijn. In het Masterplan uit 2007 staat beschreven dat de parkeernorm destijds 0,8 parkeerplaatsen per 100 m² bvo kantoren bedroeg. De huidige parkeernorm voor kantoren is 2,05 parkeerplaatsen per 100 m² bvo (rest bebouwde kom, kantoren zonder baliefunctie).

Parkeerbehoefte op basis van de parkeernorm

Om inzicht te krijgen in de huidige theoretische parkeerbehoefte van alle functies op het Arenapark zijn de actuele parkeernormen toegepast. De parkeernormen zijn overgenomen uit de Parkeernota 2017 van de gemeente Hilversum waarbij het Arenapark in de stedelijke zone 'Rest bebouwde kom/Buitengebied' ligt. Het leerling aantal is aangegeven door het ROC. De oppervlaktes zijn overgenomen van de website www.arenaparkhilversum.nl van het Vastgoed Owners Collectief. Op het Arenapark zijn voornamelijk kantoren gevestigd zonder baliefunctie. Alleen voor het gebouw waarin Bergman Clinics is gevestigd (Marathon 1) is uitgegaan van een kantoor met baliefunctie.

De uitgangspunten en het resultaat van de berekening is weergegeven in tabel 2.1. Daaruit blijkt dat de circa 2.800 parkeerplaatsen gewenst zijn om te voorzien in de parkeervraag van alle functies op het Arenapark (exclusief eventuele P+R-plaatsen).

functie	parkeernorm	per eenheid	omvang	eenheid	parkeerbehoefte
ROC	5,8	per 100 leerlingen	5.800	leerlingen	336
sporthal	2,85	per 100 m ² bvo	3.500	m ² bvo	100
sportveld (atletiek en tennis)	20	per ha netto terrein	2,08	ha netto terrein	42
kantoor	2,05	per 100 m ² bvo	105.850	m ² bvo	2.170
kantoor met balie (bezoekers)	2,85	per 100 m ² bvo	5.300	m ² bvo	151
totaal					2799

Tabel 2.1: Op basis van parkeernormen berekende behoefte aan parkeerplaatsen van het Arenapark

Kanttekeningen theoretische parkeerbehoefte

Op de berekening van de parkeerbehoefte op basis van de parkeernormen zijn de volgende kanttekeningen te plaatsen:

- Conform de Parkeernota 2017 is uitgegaan van het gebiedstype 'rest bebouwde kom'. Over het algemeen is in dit gebiedstype geen treinstation en geen snelwegaansluiting aanwezig.
 - Omdat de directe nabijheid van een treinstation het reizen per trein aantrekkelijker maakt is in de nabijheid van een treinstation de parkeerbehoefte veelal lager. Aan de rand van het Arenapark ligt het station Hilversum Sportpark en dus kan de werkelijke parkeerbehoefte lager zijn dan de uitkomst van voorgaande berekening.
 - Omdat de directe nabijheid van een snelwegaansluiting het gebruik van de auto aantrekkelijk maakt is in de nabijheid van een snelwegaansluiting de parkeerbehoefte veelal hoger. De aansluiting op de snelweg A27 ligt op korte afstand en dus kan de werkelijke parkeerbehoefte hoger zijn dan de uitkomst van voorgaande berekening.

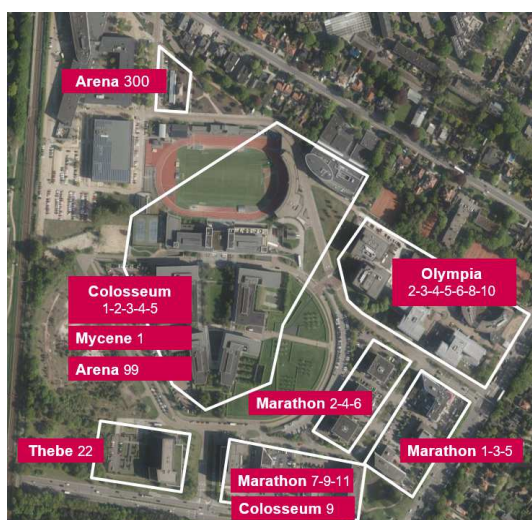
- De drukste momenten van de functies (dat alle parkeerplaatsen bezet zijn) zijn niet gelijktijdig. Het drukste moment van de kantoren en het ROC valt op een werkdag overdag. Het drukste moment van de sportvoorzieningen valt in de avonden of in het weekend. Omdat de drukste momenten niet gelijktijdig zijn, kunnen parkeerplaatsen voor beide functies worden gebruikt en daalt de totale behoefte aan parkeerplaatsen. Omdat het Arenapark een dermate groot gebied is en het overgrote deel van de parkeerplaatsen op particulier terrein zijn, is met dit dubbelgebruik geen rekening gehouden in de berekening.

Conclusie

Op basis van de parkeernormen is de totale parkeerbehoefte circa 2.800 parkeerplaatsen. De totale parkeercapaciteit is circa 3.300 parkeerplaatsen. Dus zijn in theorie voldoende parkeerplaatsen aanwezig voor de huidige situatie. Op deze conclusie is de leegstand niet van invloed, omdat de parkeernorm uitgaat van het gebouw en niet van het gebruik (in tegenstelling tot de bezettingsgraad in paragraaf 2.3).

In tabel 2.2 is een nadere opsplitsing gemaakt van voorgaande vergelijking naar functietype en type parkeervoorziening. Hieruit volgt dat een nuancering van bovenstaande conclusie op zijn plaats is:

- Te zien is dat het ROC onvoldoende capaciteit heeft op eigen terrein. In de praktijk wijken veel parkeerders (met name studenten) van het ROC dan ook uit naar het gratis openbaar parkeren nabij de sportvoorzieningen (zie paragraaf 2.4).
- Voor de kantoren is te zien dat er clusters zijn met een tekort. Dit zijn de clusters die parkeerplaatsen in de parkeerbanaan huren. De ligging van de clusters is weergegeven in figuur 2.2. Een verdere detaillering naar kantoorgebouw is in deze theoretische benadering niet zinvol, omdat parkeerplaatsen deels onderling uitgewisseld worden (tussen de gebouwen van Nike bijvoorbeeld) en parkeerplaats niet altijd bij en specifiek gebouw horen maar bij een cluster van gebouwen (zoals bij Marathon 2, 4, 6).



Figuur 2.2: In tabel 2.2 gehanteerde clusters van kantoren

parkeerbehoefte	p.p.	parkeercapaciteit	p.p.	balans
ROC	336	eigen terrein ROC	244	-92
sporthal	100	gratis openbaar	319	
sportveld (atletiek en tennis)	42	eigen terrein (tennis)	20	
totaal sport	142	totaal nabij sport	339	+197
kantoor Arena 300	7	eigen terrein/garage	15	8
kantoor Colosseum 1 t/m 5, Mycene 1, Arena 99	759	eigen terrein/garage	727	-31
kantoor Olympia 2, 3, 4, 5, 6, 8, 10	580	eigen terrein/garage	688	108
kantoor Marathon 2, 4, 6	174	eigen terrein/garage	119	-55
kantoor Marathon 1, 3, 5	293	eigen terrein/garage	249	-44
kantoor Marathon 7, 9, 11, Colosseum 9	353	eigen terrein/garage	405	52
kantoor Thebe 22	156	eigen terrein/garage	174	18
		parkeerbanaan	282	282
		betaald parkeerplaatsen	55	55
totaal kantoor	2.321	totaal nabij kantoren	2714	+393

Tabel 2.2: Vergelijking theoretische parkeerbehoefte en parkeercapaciteit

2.3 Bezettingsgraad parkeerplaatsen

De bezettingsgraad is het aantal parkeerplaatsen dat bezet is ten opzichte van de parkeercapaciteit. Dit geeft inzicht in het feitelijke gebruik van de parkeerplaatsen ten opzichte van de theoretische benadering in paragraaf 2.2. Om de bezettingsgraad te bepalen zijn parkeerdrukmetingen uitgevoerd op de volgende momenten:

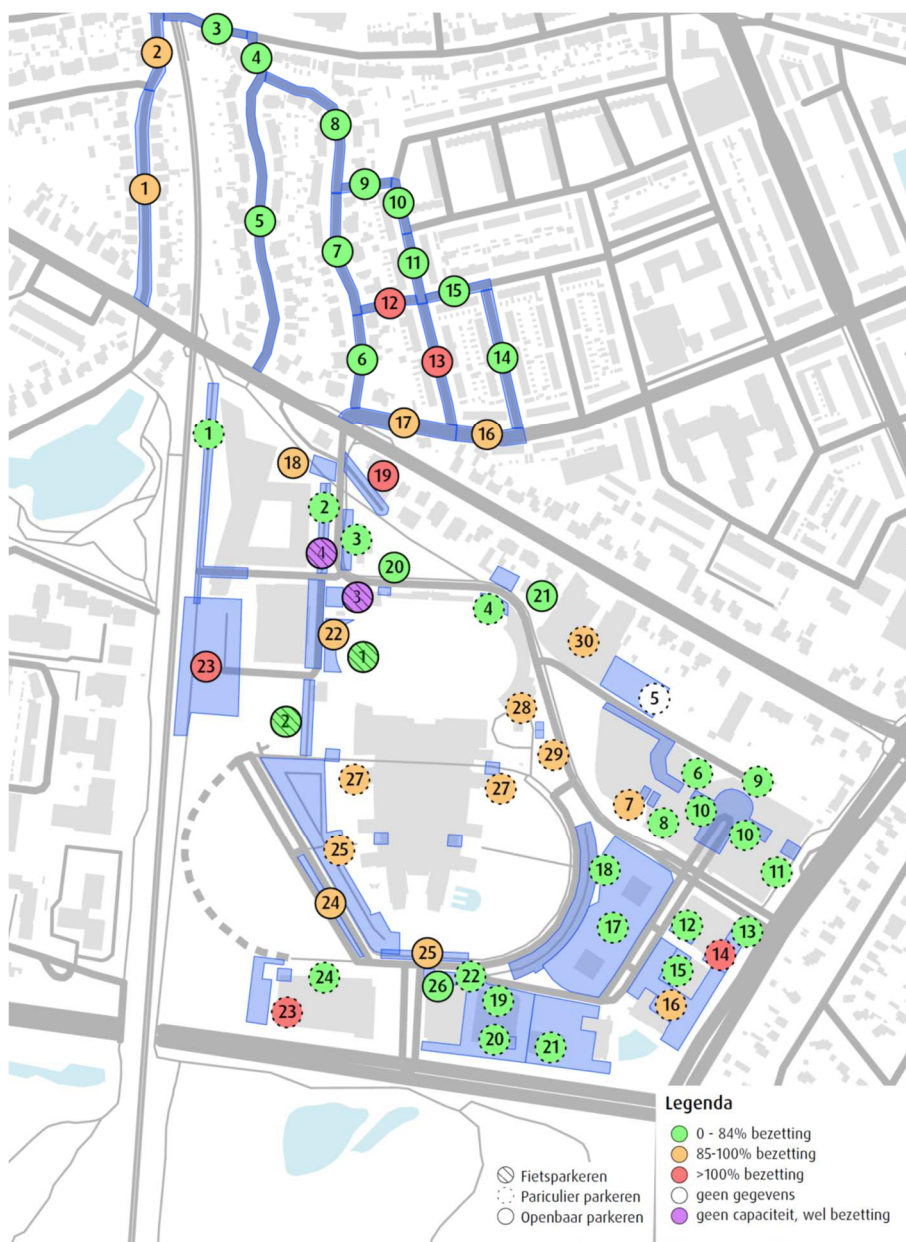
- zaterdag 12 januari 2019 om 11.00 en 14.00 uur;
- dinsdag 15 januari 2019 om 10.00, 15.00 en 20.00 uur;
- donderdag 17 januari 2019 om 10.00, 15.00 en 20.00 uur;
- zaterdag 19 januari 2019 om 11.00 en 14.00 uur.
- donderdag 28 februari 2019 om 10.00 uur

Auto

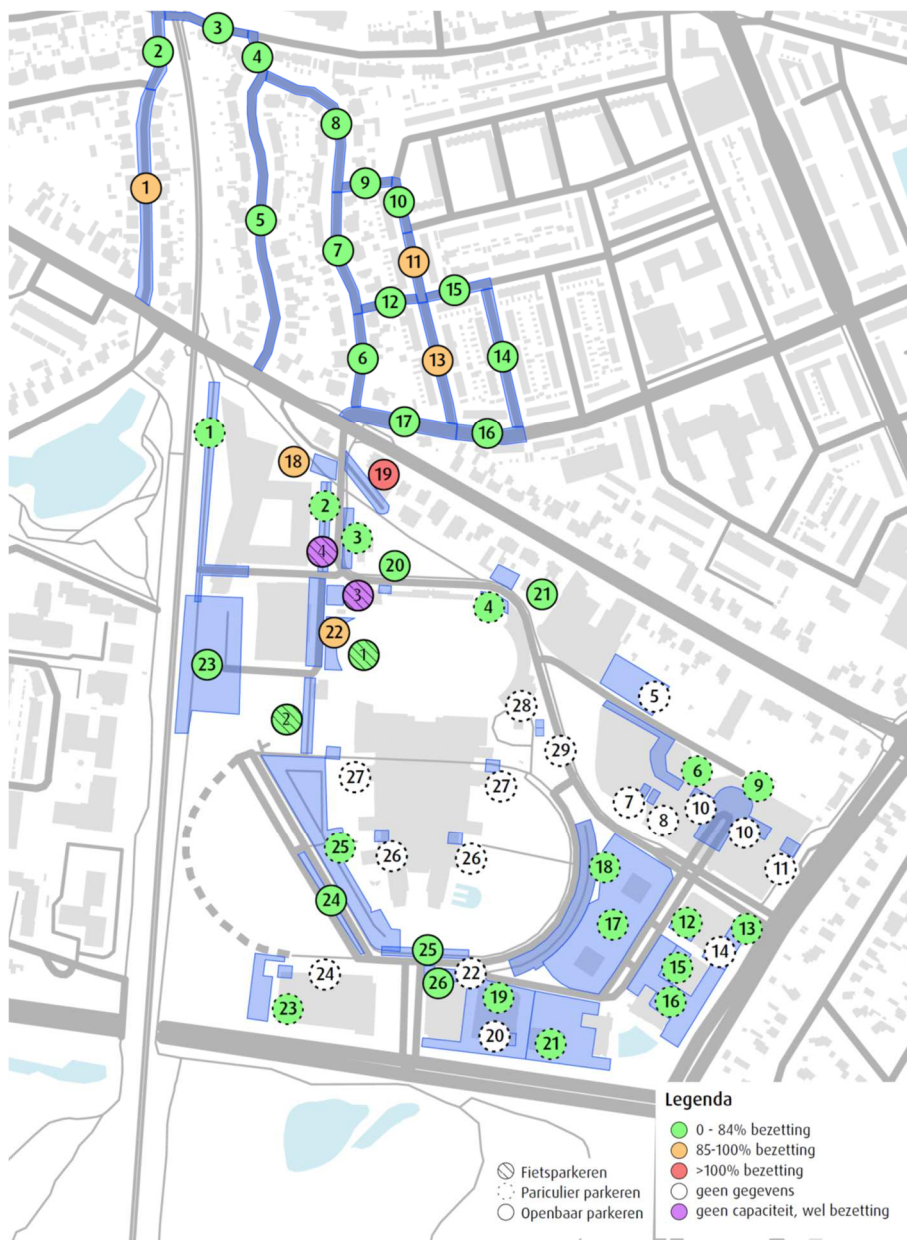
Voor de maatgevende werkdag overdag, werkdagavond en zaterdag is de bezettingsgraad per parkeerterrein weergegeven in de figuren 2.3 tot en met 2.5. Tabel 2.3 geeft een samenvatting van de bezettingsgraad per type parkeerplaats.

	getelde			
	parkeercapaciteit	werkdag overdag	werkdagavond	zaterdag
betaald parkeren	55	55 (100%)	11 (20%)	0 (0%)
vrij parkeren	319	331 (104%)	157 (50%)	112 (35%)
particuliere parkeerplaatsen	2.923	2.094 (72%)	94 (5%)	122 (5%)
Van Riebeeckbuurt	354	253 (70%)	242 (70%)	209 (60%)

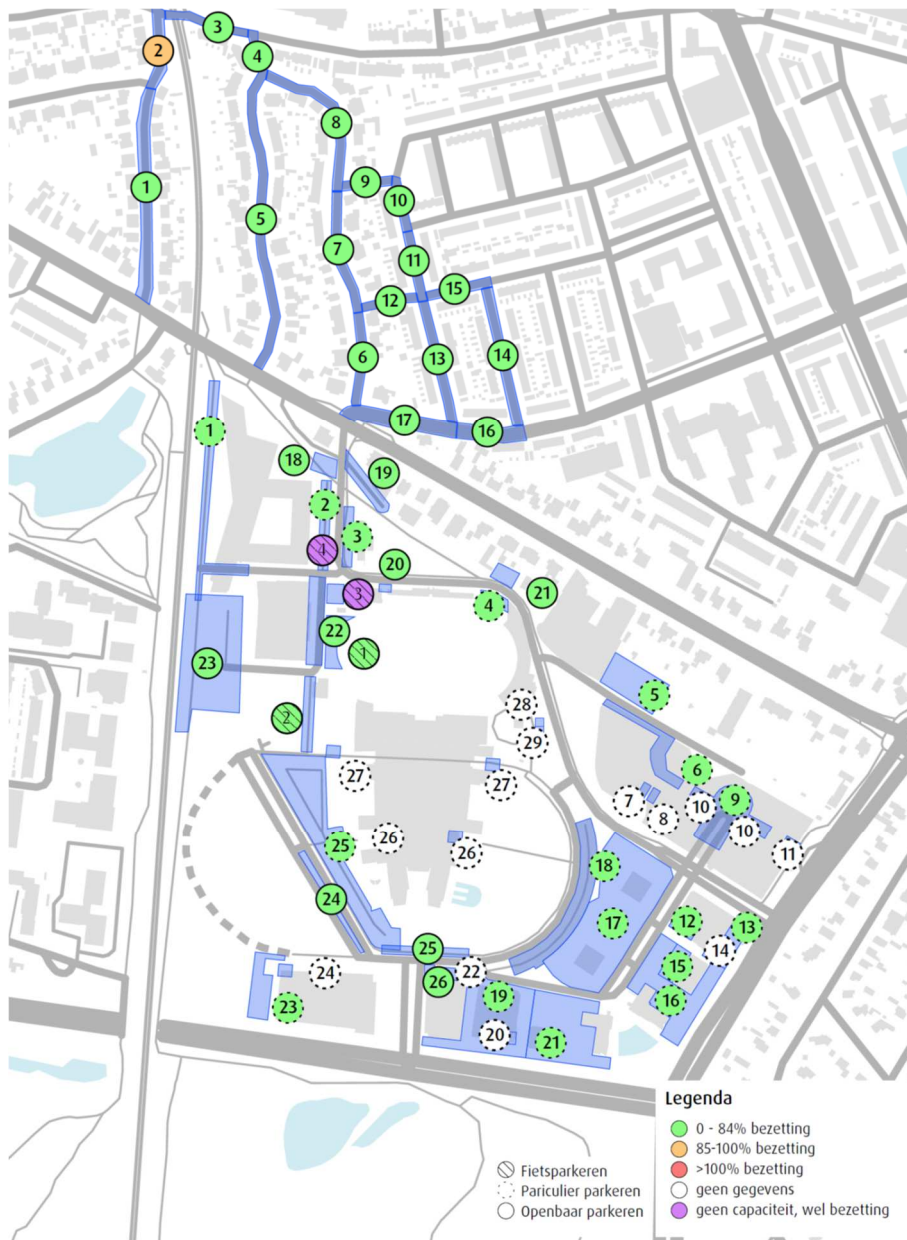
Tabel 2.3: Bezettingsgraad parkeerplaatsen Arenpark Hilversum



Figuur 2.3: Resultaat parkeerdrukmeting werkdagen overdag



Figuur 2.4: Resultaat parkeerdrukmeting werkdagavonden



Figuur 2.5: Resultaat parkeerdrukmeting zaterdag

Aandachtspunten

- De particuliere parkeerplaatsen zijn geteld op donderdag 17 januari 2019 om 15.00 en 20.00 uur, op zaterdag 11.00 uur en later de ontbrekende parkeergarages op donderdag 28 februari 2019 om 10.00 uur.
- Een deel van de kantoorgebouwen is momenteel niet verhuurd. Op basis van contact met Castanea Makelaars en een inventarisatie via funda.nl is de leegstand geschat op 8.000 m2 bvo. De parkeerbehoefte van deze leegstand op basis van de parkeernomen

is 164 parkeerplaatsen. Als de leegstaande kantoren worden gevuld neemt de het aantal bezette particuliere parkeerplaatsen dus met circa 164 toe tot 2.258, dan neemt de bezettingsgraad dus toe tot 77%.

- De parkeerdruk op de particuliere parkeerplaatsen (slagboom/garage) verschilt sterk per terrein. De particuliere parkeerplaatsen liggen verspreid over 30 verschillende parkeerlocaties:
 - 10 terreinen bijna helemaal vol (>85%), met name rondom Nike, Rabobank en het terrein/garage rondom Marathon 1, 3 en 5;
 - 14 terreinen waren redelijk vol (>50% en <85%);
 - 6 terreinen met meer dan de helft van de parkeerplaatsen leeg (<50%), dit is met name op de terreinen/garages van de gebouwen met (deels) leegstand.
- Doordat op verschillende particuliere parkeerterreinen bedrijfsnamen per parkeerplaats aangegeven zijn, is te zien dat de parkeerdruk ook van bedrijf tot bedrijf verschilt. Op straat is te zien dat bij het ene bedrijf alle parkeerplaatsen bezet zijn en bij het andere bedrijf parkeerplaatsen beschikbaar zijn.

Conclusie

Op de werkdagavonden en weekenddagen zijn er voldoende parkeerplaatsen. Op de werkdagen overdag is de conclusie genuanceerder:

- Parkeerplaatsen Van Riebeeckbuurt: De bezettingsgraad op de werkdag overdag is hoger dan op de andere momenten. Dit betekent dat de parkeerplaatsen deels worden gebruikt door mensen die er niet wonen (zie paragraaf 2.4). Op enkele delen van straten is de bezettingsgraad hoger dan 85%, maar er zijn altijd aanliggende delen met een lagere bezettingsgraad. Dit betekent dat er op de werkdag overdag nog voldoende vrije plekken zijn voor mensen die er wonen.
- Openbare parkeerplaatsen (gratis en betaald) zijn volledig bezet. Omdat er meer auto's staan geparkeerd dan er plekken zijn, is het zeker dat er een tekort aan parkeerplaatsen wordt ervaren door deze parkeerders.
- Particuliere parkeerplaatsen (achter slagboom) zijn deels vol en deels vrij. De parkeerdruk op de particuliere parkeerplaatsen verschilt dus sterk per gebouw en bedrijf. Een deel van de parkeerders ervaart een tekort en ander deel ervaart voldoende ruimte.

Fiets

Tijdens de parkeerdrukmeting is tevens het aantal gestalde fietsen geteld rondom de sportvoorzieningen. Te zien is dat de bezettingsgraad op de getelde locaties laag is.

	getelde parkeer- capaciteit	werkdag overdag	werkdag- avond	zaterdag
fietsenstalling Gooise Atletiek Club	416	76 (18%)	123 (30%)	62 (15%)
fietsenstalling tussen Arena en Colosseum	155	121 (78%)	44 (28%)	46 (30%)
omgeving sportvoorzieningen	n.v.t.	4	14	23

Tabel 2.4: Bezettingsgraad fietsparkeerplaatsen Arenpark Hilversum

2.4 Enquête parkeermotief

Om inzicht te krijgen in de herkomsten en parkeermotief zijn de parkeerders geënquêteerd. In twee gebieden zijn de parkeerders gevraagd naar postcode herkomst, motief en frequentie:

- Acropolis (het parkeerterrein achter de Dudok Arena)
- Riebeeckbuurt

Enquête Acropolis (het parkeerterrein achter de Dudok Arena)

Deze enquête is gehouden op dezelfde dagen als de parkeerdrukmeting: op werkdagen tussen 07.30 en 10.00 uur en tussen 14.00 en 20.00 uur, op 2 zaterdagen tussen 10.00 en 15.00 uur. Geënquêteerd zijn automobilisten die hun auto parkeren of weggrijden van het parkeerterrein achter de Dudok Arena (nummer 23 op figuur 2.1).

motief/frequentie	werkdagen	zaterdagen
werk	53%	0%
school	24%	0%
sport	18%	97%
station	3%	1%
overig	2%	2%
totaal	100%	100%
1x per week en minder	27%	60%
2x per week en meer	73%	40%

Tabel 2.5: Samenvatting resultaten enquête parkeerterrein achter Dudok Arena automobilisten

Het totaal aantal respondenten is 664 waarvan 214 op de zaterdagen en 450 op de werkdagen. Het parkeermotief is in tabel 2.5 samengevat. Wat opvalt is:

- 53% van de respondenten werkt op het Arenapark. Deze respondenten gaven veelal aan te werken bij: NCOI, Nike en Rabobank. Dit zijn ook de grotere werkgevers in het gebied. Dit bevestigt de conclusie uit voorgaande paragraaf dat de parkeerdruk op de particuliere parkeerplaatsen sterk verschilt per terrein en bedrijf en dat deze bij Nike en Rabobank hoog is. Werkers bij bedrijven met een hogere parkeerbehoefte dan parkeercapaciteit wijken dus uit naar dit parkeerterrein.
- 24% van de respondenten zijn studenten van het ROC. De parkeercapaciteit op eigen terrein van het ROC is dus onvoldoende voor de parkeerbehoefte van studenten. Dit volgde ook uit de parkeerbehoefte op basis van de parkeernomen in voorgaande paragraaf.
- 18% van de respondenten heeft het parkeermotief 'sport'. Deze waren op werkdagen voornamelijk in de avonden aanwezig.
- 3% van de respondenten gebruikt het parkeerterrein als P+R om door te reizen met de trein. Voor aanvang van de enquête is om 07.30 uur ook het aantal geparkeerde voertuigen geteld. De kans bestaat dat deze auto's van treinreizigers zijn. In hoofdstuk 3 wordt nader ingegaan op het P+R.

Enquête Van Riebeeckbuurt

De enquête is gehouden op donderdag 28 februari van 6.30 tot 9.00 uur. De enquêtes zijn afgenomen door bijna alle (circa 90%) wandelaars op de Soestdijkerstraatweg komende uit Stadhouderslaan, Alexanderlaan en Van Riebeeckbuurt/Waldecklaan te vragen of ze zojuist hun auto hebben geparkeerd en vervolgens naar postcode herkomst, motief en frequentie te vragen.

motief/frequentie	aantal	percentage
station	14	64%
werk	6	27%
school	2	9%
totaal	22	100%
1x per week en minder	4	18%
2x per week en meer	18	82%

Tabel 2.6: Samenvatting resultaten enquête parkeerterrein achter Dudok Arena automobilisten

Het parkeermotief is in tabel 2.6 samengevat. Het totaal aantal van 22 auto's die in de ochtend worden geparkeerd is niet hoog. Het merendeel daarvan (14) zijn treinreizigers en gebruiken de parkeerplaatsen dus als P+R. Ook opvallend is het hoge aantal dat 2x per week of meer hier parkeert.

2.5 Conclusies huidige situatie en uit te werken vraagstukken

Uit voorgaande analyse blijkt dat voor Arenapark als geheel voldoende parkeerplaatsen zijn en de overloop naar de omgeving relatief beperkt is. Kijken we gedetailleerder naar doelgroepen/funcities en specifieke locaties dan ligt deze conclusie genuanceerder (zie hieronder). Uit de analyse van de huidige situatie volgen een aantal vraagstukken die een nadere uitwerking behoeven. Op deze vraagstukken is in hoofdstuk 3 (transferium) en in hoofdstuk 4 (toekomstige situatie) nader ingegaan.

Sportfuncities, werkdagavonden en weekenddagen

- Op werkdagavonden en weekenddagen zijn er geen parkeerproblemen op het Arenapark en in de omliggende buurten. Voor de sporters, bewoners, werkers en studenten zijn er om deze momenten voldoende parkeerplaatsen aanwezig blijkt uit voorgaande paragrafen.
- Sporters ervaren ook op werkdagen overdag nauwelijks parkeerproblemen, omdat deze voornamelijk op werkdagavonden en weekenddagen aanwezig zijn.

Van Riebeeckbuurt

- De bezettingsgraad van de parkeerplaatsen in de omliggende buurten is op de werkdag overdag hoger dan op de andere momenten. Dit betekent dat de parkeerplaatsen deels worden gebruikt door mensen die er niet wonen. Uit de

enquête blijkt dat dit voor 64% treinreizigers zijn, voor 27% werkers van het Arenapark en 9% studenten. Het totale absolute aantal treinreizigers, werkers en studenten in deze buurt is overigens laag: 22. De 354 parkeerplaatsen in deze buurten worden dus vooral gebruikt door bewoners en een klein deel door treinreizigers als P+R voorziening. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de P+R voorziening.

- Op enkele wegvakken is de bezettingsgraad hoger dan 85%, maar er zijn altijd aanliggende wegvakken met een lagere bezettingsgraad. Dit betekent dat er op de werkdag overdag ook nog voldoende vrije plekken zijn voor bewoners. Een deel van de bewoners zal dus hinder ervaren van de treinreizigers/werkers. Dit komt overeen met het beeld uit de inloopavond. Met voldoende parkeerplaatsen op het Arenapark voor treinreizigers, werkers en scholieren en parkeervergunning in de Van Riebeeckbuurt is de ervaren parkeerhinder te voorkomen. In hoofdstuk 4 wordt hier nader op ingegaan.

Treinreizigers

- Uit voorgaande analyse blijkt dat de parkeerplaatsen in de omliggende buurten voor een klein deel worden gebruikt door treinreizigers. Ook de parkeerplaatsen op het Arenapark worden voor een klein deel gebruikt door treinreizigers. Een P+R voorziening op het Arenapark is hiervoor een oplossing.
- Ook vanuit bijvoorbeeld de regiofunctie van een treinstation, de gewenste verplaatsing van P+R nabij station Hilversum 'centraal' en de wens om het mobiliteitsgedrag te verduurzamen is het waardevol om het nut en de noodzaak van een transferium op het Arenapark te onderzoeken. In hoofdstuk 3 wordt hier nader op ingegaan.

ROC/studenten

- Het ROC heeft met het huidige studentenaantal (5.800) een tekort van 92 parkeerplaatsen ten opzichte van de parkeernorm. De bezettingsgraad van de parkeerplaatsen op eigen terrein en de openbare in de omgeving is hoog. Uit de enquête blijkt dat 24% van de parkeerders op het gratis openbare parkeerterrein Acropolis studenten zijn. Studenten beschikken over een studentenreisproduct waarmee ze gratis of met korting in het openbaarvervoer reizen. In paragraaf 4.4 wordt nader ingegaan op parkeerregime van de openbare parkeerplaatsen.

Kantoren en particuliere parkeerplaatsen

- Uit de parkeerbehoefte op basis van de parkeernorm en uit de totale bezettingsgraad van alle particuliere parkeerplaatsen bij de kantoren (77%) blijkt dat er voldoende parkeerplaatsen zijn voor de kantoren waarbij rekening is gehouden met de opvulling van leegstand. Kijken we naar de afzonderlijke kantoorclusters en parkeerterreinen dan is het beeld genuanceerder.
- Kantoorclusters met een tekort op basis van de parkeernormen maken gebruik van de parkeerbanaan. Daarmee is dit tekort op basis van de parkeernormen opgelost.
- De bezettingsgraad van de afzonderlijke parkeerterreinen is sterk verschillend. Door de vele slagbomen en op de parkeerterreinen naamkaartjes voor parkeerplaatsen per bedrijf, is het gebruik van de parkeerplaatsen niet optimaal. Dit komt overeen met de ervaringen van gebruikers: een deel ervaart een tekort en een ander deel ervaart voldoende ruimte. Dit is ook terug te zien in het hoge gebruik van het gratis openbare

Acropolis parkeerterrein door werkers (53% uit enquête). Dit leidt tot het vraagstuk: 'Kan het onderling delen van parkeerplaatsen helpen bij het beter onderling verdelen van de parkeerbehoefte en de parkeercapaciteit?' (paragraaf 4.1).

Openbare parkeerplaatsen

- De openbare parkeerplaatsen (gratis en betaald) zijn op werkdagen overdag allemaal bezet door met name werkers en studenten. Er is geen parkeergelegenheid beschikbaar voor incidentele bezoekers van het gebied. 'Is door een wijziging van het parkeerregime deze situatie te verbeteren?' 'Wat is daarvan het effect op de omliggende buurten?' (paragraaf 4.4).

Toekomstige ontwikkelingen

- Diverse partijen hebben de wens aanvullende functies op het Arenpark te ontwikkelen. Het toevoegen van functies vergroot de parkeerbehoefte. Dit leidt tot de vraag: 'Hoeveel extra parkeerplaatsen zijn voor de nieuwe functies nodig?' (paragraaf 4.2).

3

Transferium

3.1 Transferium of P+R

Mogelijk onderdeel van het masterplan Arenapark is realisatie van een transferium of P+R. Een P+R (Park and Ride of Parkeer en Reis) is een parkeervoorziening bij een halte of station, die bedoeld is voor automobilisten die vervolgens met het openbaar vervoer verder reizen. Een groter parkeerterrein buiten het stadscentrum, dat specifiek voor reizen naar de binnenstad is bedoeld, wordt soms transferium genoemd. Hier kan men veelal voordelig parkeren en met de bus, fiets, trein, tram of metro naar het stadscentrum reizen of naar een bedrijventerrein. Het verschil tussen een transferium en een P+R-terrein is dat een P+R-terrein alleen een parkeerplaats is op een locatie bij een OV-knooppunt en een transferium een parkeerplaats is voor reizen naar het stadscentrum.

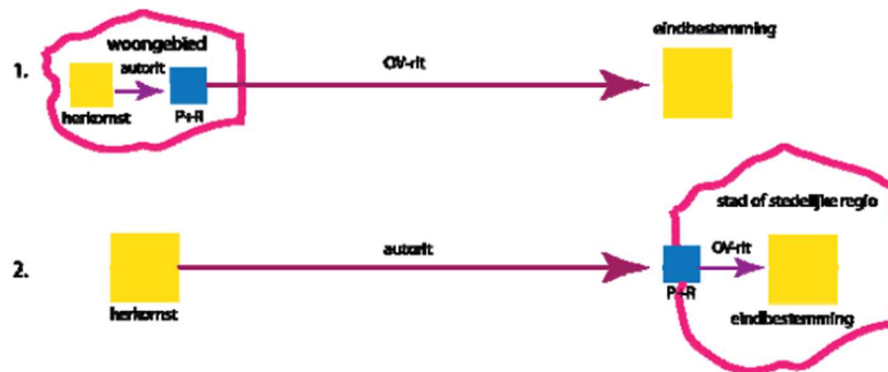
Gezien de gunstige ligging van het Arenapark ten opzichte van zowel het NS-station Hilversum Sportpark als de A27 zijn er beide soorten P+R denkbaar (zie ook figuur 3.1).

1. Herkomst-P+R

P+R's met een herkomstfunctie zijn gelegen nabij de herkomstgebieden van het langrijdende verkeer. Zij kenmerken zich door een voor de doelgroep kort vortransport met de auto en een relatief lang natransport met doorgaans het openbaar vervoer.

2. Bestemmings-P+R

P+R's met een bestemmingsfunctie zijn vooral gelegen aan de toevoerwegen van stedelijke agglomeraties, woonkernen en natuur- en recreatiegebieden. Zij kenmerken zich door een voor de doelgroep lang(er) vortransport met de auto en een relatief kort natransport met het openbaar vervoer. Een bestemmings-P+R wordt ook wel een transferium genoemd.



Figuur 3.1: Illustratie van herkomst-P+R (boven) en bestemmings-P+R (onder)

Paragraaf 3.2 gaat in op de ingeschatte potentie voor een herkomst-P+R bij het Arena-park. In paragraaf 3.3 volgt de ingeschatte potentie voor een bestemmings-P+R. Daarbij zijn de volgende bronnen gebruikt:

- Nederlandse Spoorwegen, 2018. *NS Jaarverslag; Reizigersgedrag 2017*.
<https://www.nsjaarverslag.nl/reizigersgedrag/hilversum-sportpark>
- KpVV, 2013. Op weg naar het beter benutten van P+R.
- CROW, 2015. Handboek P+R.
- Goudappel Coffeng, 2012. *Mythes over P+R ontkracht*. OV-magazine.

3.2 Herkomst-P+R

Treinbediening van Hilversum Sportpark en stations in de regio

Een nieuwe P+R bij station Hilversum Sportpark zou als herkomst-P+R kunnen fungeren voor de regio. In de omgeving van Hilversum is een aantal kernen die niet verbonden zijn met het spoornetwerk, zoals bijvoorbeeld Huizen, Blaricum, Laren, Eemnes of de gemeente Wijde Meren. Gezien de gunstige ligging van het station ten opzichte van de A27 en de N201 kan het voor reizigers gunstig zijn de auto daar te parkeren en verder te reizen met de trein. Belangrijke voorwaarde hiervoor is de treinbediening van de stations. In tabel 3.1 is de huidige treinbediening voor de verschillende stations aangegeven.

richting	Hilversum Sportpark	Hilversum	Hollandsche Rading	Hilversum Media Park, Bussum-Zuid	Naarden-Bussum
Utrecht Centraal	4x/u SPR	4x/u SPR	2x/u SPR	2x/u SPR (+2x/u met overstap)	4x/u SPR
Amsterdam Zuid/Schiphol	2x/u SPR (+4x/u met overstap)	2x/u IC + 2x/u SPR	2x/u SPR (+2x/u met overstap)	2x/u SPR (+2x/u met overstap)	2x/u SPR (+2x/u met overstap)
Amsterdam Centraal	- (+2x/u met overstap)	2x/u IC + 2x/u SPR	- (+4x/u met overstap)	2x/u SPR (+2x/u met overstap)	2x/u SPR (+2x/u met overstap)
Almere Centrum	2x/u SPR	2x/u SPR (+2x/u met overstap)	- (+2x/u met overstap)	- (+4x/u met overstap)	2x/u SPR (+2x/u met overstap)
Amersfoort	- (+4x/u met overstap)	4x/u IC + 2x/u SPR	- (+4x/u met overstap)	2x/u SPR (+2x/u met overstap)	2x/u SPR (+4x/u met overstap)

Tabel 3.1: Treinbediening stations in de regio

Uit tabel 3.1 valt af te leiden dat station Hilversum Sportpark voor de richtingen Utrecht CS en Almere Centrum een identieke bediening kent als station Hilversum. Voor de overige richtingen (Amsterdam Zuid, Amsterdam CS en Amersfoort) kent Hilversum een veel betere bediening, onder andere omdat het een Intercitystation betreft en daarmee snellere en frequentere bediening kent. Vanaf Hilversum Sportpark kan op station Hilversum natuurlijk wel overgestapt worden op de Intercity's in de verschillende richtingen. Hiervoor geldt dat voornamelijk richting Amsterdam CS een gunstige overstap wordt geboden (2 minuten, cross-platform). Voor de richting Amersfoort is de overstap-tijd met 9 minuten iets langer en voor de richting Amsterdam Zuid/Schiphol hangt het tijdstip af of overstappen te Hilversum, reizen via Utrecht CS of de directe Sprinter de snelste optie is.

In vergelijking met de wat verder gelegen (Sprinter-)stations ligt het aan de herkomst af of Hilversum Sportpark als volwaardig alternatief kan worden gezien. Vanuit de richting Huizen/Blaricum in de richting Amsterdam is het onlogisch om Hilversum Sportpark als alternatief te zien, aangezien (i) de stations Hilversum Media Park, Bussum-Zuid en Naarden-Bussum al in de richting van Amsterdam liggen en (ii) deze stations een betere treinbediening kennen.

P+R-voorzieningen van Hilversum Sportpark en Hilversum 'Centraal'

Naast de treinbediening van de verschillende stations zijn ook de P+R-voorzieningen van belang. Hierna worden voor Hilversum Sportpark en Hilversum 'Centraal' de huidige P+R-voorzieningen omschreven en de mogelijke ontwikkelingen daarvan.

Hilversum Sportpark

Station Hilversum Sportpark kent momenteel geen officiële P+R-voorzieningen. Wel kent het station in de buurt vrij toegankelijke, gratis parkeerplaatsen. NS meldt dat station Hilversum Sportpark in 2017 ongeveer 7.300 in- en uitstappers per gemiddelde werkdag kent (NS, 2018). Als voortransport auto (bestuurder) wordt een aandeel van 13% gemeld. In dat geval zou dat neerkomen op bijna 500 auto's per werkdag ($7.300/2 * 13\%$). Omdat het onduidelijk is op welke manier het voor- en natransport van deze reizen is gemeten en omdat bijna 500 auto's per werkdag onrealistisch is gezien de beschikbare openbare parkeerplaatsen in de omgeving, is de twijfel over de nauwkeurigheid van deze data groot. Daarom is deze data niet gebruikt en is in het kader van deze studie een parkeerdrukmeting en enquête uitgevoerd (zie voorgaande hoofdstuk).

Uit de parkeerdrukmeting blijkt dat op werkdagen overdag de parkeerplaatsen in de nabijheid van het station veelal een hoge bezettingsgraad kennen (>85% bezetting). Uit de bijbehorende enquête die is afgenomen bij een deel van de parkeerders op de Acropolis bleek echter maar een zeer beperkt deel naar het station te gaan (3%, 15 reizigers). De enquêtes bij de parkeerdrukmeting zijn op de werkdagen gestart om respectievelijk half 8 en kwart voor 8. Het is aannemelijk dat reizigers die Hilversum Sportpark als P+R gebruiken al voor deze tijdstippen aanwezig zijn. Op deze momenten kende de parkeerterreinen ongeveer 10% tot 20% bezetting. De totale capaciteit van de parkeermogelijkheden op dit parkeerterrein is 268 plaatsen. Op basis van de enquête in de Van Riebeeckbuurt gehouden op een donderdag van half zeven tot negen uur blijkt dat er 14 parkeerders naar het station gaan.

In de toekomst wordt HOV in 't Gooi gerealiseerd. Omdat het Arenapark alleen via aftakking van de HOV te bereiken is verwachten we geen effect van betekenis op het aantal P+R reizigers.

Hilversum 'Centraal'

Zoals eerder benoemd kent station Hilversum een betere treinbediening dan Hilversum Sportpark. Doordat het station echter in het centrum van Hilversum gelegen is, is het minder goed bereikbaar per auto dan Hilversum Sportpark. Momenteel is er een P+R-terrein bij het station, Q-park 'P+R Wandelpad' met een capaciteit van 85 plaatsen. Voor NS-reizigers geldt hierbij een tarief van € 4,- per dag, indien men op dezelfde dag heen- en terugreist. In de huidige vorm wordt de P+R echter maar beperkt gebruikt, en op termijn zal deze worden opgeheven omdat deze op de plaats ligt van het HOV-bustracé. In dat geval is een van de zoekrichtingen om het huidige gebruik van de P+R te verplaatsen naar Hilversum Sportpark. Zoals eerder benoemd kent Hilversum Sportpark echter een lager bedieningsniveau dan Hilversum 'Centraal' en zal dit niet voor alle richtingen opgaan.

Hollandsche Rading

Station Hollandsche Rading kent een officieel P+R-terrein met een capaciteit van 75 (gratis) parkeerplaatsen. Doordat Hollandsche Rading echter geen aparte afrit op de A27 heeft, is Hilversum Sportpark voor automobilisten op de A27 vanuit het noorden (bijvoorbeeld Blaricum, Huizen) een logischere plek voor een P+R. Vanuit een deel van de

gemeente Wijdemeren (bijvoorbeeld Nieuw-Loosdrecht) richting Utrecht is Hollandsche Rading wel een logische herkomst-P+R.

Hilversum Media Park

Hilversum Media Park kent geen officieel P+R-terrein. In de nabijheid van het station is het echter wel mogelijk om vrij te parkeren (in de woonwijk), of betaald op het Media Park. Hilversum Media Park is echter minder makkelijk te bereiken vanaf de hoofdwegen in de regio dan Hilversum Sportpark.

Bussum-Zuid

Station Bussum-Zuid kent een ruim, gratis parkeerterrein bij het station met een capaciteit van 373 parkeerplaatsen. Vooral richting Amsterdam kan dit een aantrekkelijke optie zijn voor automobilisten. Het is redelijk bereikbaar vanaf de A1 en het Gooi.

Naarden-Bussum

Naarden-Bussum kent een betaald P+R-terrein met 102 plaatsen, waar voor NS-reizigers het reductietarief van € 4,- geldt. Evenals Bussum-Zuid is Naarden-Bussum vanuit het Gooi een aantrekkelijke optie richting Amsterdam.

Potentie Hilversum Arenapark als herkomst-P+R

Gegeven de treinbediening van Hilversum Sportpark in relatie tot de nabijgelegen stations en de mogelijkheden voor P+R bij dat nabijgelegen station, wordt vooral potentie gezien voor Hilversum Sportpark als herkomst-P+R vanuit de richting Blaricum/Huizen/Laren/Eemnes richting Utrecht CS en verder. Voor andere bestemmingen vanuit deze plaatsen zijn andere, logischere P+R-locaties (in de richting Amsterdam bijvoorbeeld Bussum-Zuid of Naarden-Bussum). Daarnaast is de verwachting dat P+R bij Hilversum Sportpark een deel van de huidige P+R bij Hilversum 'Centraal' over kan nemen.

De capaciteit die benodigd is voor een dergelijke P+R wordt ingeschat op 80 plaatsen en bestaat uit de huidige parkeerders rond Hilversum Sportpark en het verplaatsen van P+R Hilversum 'Centraal':

- Huidig gebruik treinreizigers bij omliggende parkeerplaatsen Hilversum Sportpark: 30 reizigers op een dag op basis van beide enquêtes.
- Daarbovenop nog reizigers die al aanwezig waren voordat de enquête op Acropolis begon. Stel de helft van alle bezette parkeerplaatsen (7,5% van 268 plaatsen) op het moment dat de parkeerdrukmeting en enquête begon waren treinreizigers, die van P+R gebruik zouden maken: 20 parkeerplaatsen.
- Opvangen verplaatsen P+R Hilversum 'Centraal'. Deze kent nu een capaciteit van 85 plaatsen, maar wordt maar beperkt gebruikt. Daarnaast is de treinbediening op Hilversum Sportpark beduidend minder dan op Hilversum 'Centraal', waardoor ook een deel verloren zal gaan: 30 parkeerplaatsen.

Indien de P+R daarnaast onder de aandacht gebracht wordt bij bijvoorbeeld inwoners van Blaricum, Huizen, Laren en Eemnes, die in de huidige situatie met de auto naar Utrecht reizen kan het mogelijk vergroot worden tot 100 plaatsen. Echter, de openbaar vervoerverbindingen van deze inwoners verbeteren in de toekomst door de HOV in 't

Gooi en onderdeel van de HOV-busverbinding zijn is een nieuwe P+R voorziening bij Laren. Een vergroting tot 100 plaatsen is daarom onwaarschijnlijk.

3.3 Bestemmings-P+R

Naast een herkomst-P+R is ook een zogenoemde bestemmings-P+R een mogelijkheid voor het Arenapark. Dit zou bijvoorbeeld een rol kunnen spelen in het verminderen van de verkeersdruk in het centrum van Hilversum door automobilisten vanaf de A27 richting het centrum van Hilversum eerder af te vangen en verder te laten reizen met het OV.

De potentie voor deze functie wordt veel lager ingeschat dan als herkomst-P+R. Dit heeft onder andere te maken met het feit dat er in het centrum van Hilversum voldoende parkeerplaatsen te vinden zijn, waardoor het parkeren op afstand en overstappen op het OV voor het laatste kleine stukje een dermate hoge drempel is dat het gebruik daarvan zeer beperkt lijkt. Enkel met hele hoge parkeertarieven in het centrum zouden reizigers verleid kunnen worden voor de bestemmings-P+R, maar in Hilversum zijn de parkeer-kosten niet bovengemiddeld hoog. Ook blijkt uit het verkeersmodel dat er maar een beperkt aantal reizigers vanaf de A27 het centrum van Hilversum als bestemming hebben. Bijkomende voorwaarde voor een bestemmings-P+R is een goede ontsluiting richting het centrum. De ontsluiting richting het centrum met het openbaar vervoer scoort niet hoger dan met de auto.

Op extreem drukke dagen (bijvoorbeeld door evenementen of hele drukke zaterdagen) zou een P+R/transferium op het Arenapark wel als overloop kunnen dienen voor de parkeergelegenheden in het centrum. Deze dagen zullen echter niet vaak overlappen met reguliere werkdagen, waardoor het P+R-terrein dubbel gebruikt kan worden en er geen extra capaciteit vrijgemaakt hoeft te worden voor functie als bestemmings-P+R. Wel is het van belang om de ontsluiting naar het centrum in ogenschouw te nemen, indien het terrein op deze dagen als overloop gebruikt zal worden (bijvoorbeeld inzet van extra pendelbusjes).

3.4 Basisvoorwaarden P+R-terrein

KpVV-publicatie 'Op weg naar het beter benutten van P+R' (2013) schrijft de volgende basisvoorwaarden voor:

- Veiligheid, zowel de persoonlijke sociale veiligheid als de veiligheid van de auto.
- Voldoende vrije parkeerplaatsen, zodat de reiziger er zeker van kan zijn dat hij/zij op de P+R kan parkeren, ongeacht het tijdstip van aankomen.
- Frequent openbaar vervoer, niet alleen overdag maar ook 's avonds, op feestdagen en tijdens vakanties.
- Bewegwijzering naar het P+R-terrein voor de niet-bekende gebruiker.

Gerelateerd aan een mogelijke P+R-terrein op het Arenapark lijkt een frequentie van 4x/u overdag richting Utrecht voldoende te zijn om te fungeren als herkomst-P+R.

Daarnaast is actuele informatie over de beschikbaarheid van parkeerplaatsen ook een must. Een volle P+R vormt een erg negatieve ervaring en als dit vaker voorkomt raakt een P+R-locatie 'besmet'. Reizigers zullen dan op een gegeven moment afhaken en de reis met P+R niet meer proberen.

Met betrekking tot de afstand tot het station schrijft het CROW in het 'Handboek P+R' voor dat de maximale loopafstand 300 meter is. Beschikbare parkeervoorzieningen op een grotere afstand worden niet gebruikt.

Qua tariefstelling wordt aangeraden om een eenheidstarief te gebruiken voor het parkeren en gerelateerd aan het reizen. Dit wordt al veelal gedaan bij P+R-terreinen, waarbij een reductietarief geldt voor treinreizen die op dezelfde dag gemaakt worden. Logischerwijs moet het tarief niet te hoog zijn, zodat reizigers niet afgeschrikt worden, en moet de P+R daarnaast iets extra's bieden ten opzichte van de gratis parkeerplaatsen in de omliggende woonwijken. Dit kan bijvoorbeeld een korte loopafstand zijn of de veiligheid van het terrein (verlicht, achter slagboom, camerabewaking).

In de situatie zonder verplaatsing van station Hilversum Sportpark is het niet mogelijk een P+R te realiseren dichtbij het station dan de gratis parkeerplaatsen in de omliggende woonwijken. Om parkeerhinder van de treinreizigers in de woonwijk te voorkomen is naast het aanleggen van een P+R terrein dus ook parkeervergunning nodig in de woonwijken. In paragraaf 4.4 wordt hier nader op ingegaan.

4

Toekomstige parkeersituatie

4.1 Collectief gebruik van particuliere parkeerplaatsen

Uit de parkeerdrukmeting volgt dat de particuliere parkeerplaatsen op werkdagen overdag deels bezet en deels vrij zijn. Per kantoor verschilt de balans tussen vraag en aanbod van parkeerplaatsen. Sommige werkers ervaren dat er geen parkeerplaats te vinden is. Andere werkers ervaren dat er voldoende plek is. Op dit moment is het lastig om van elkaars parkeerplaatsen gebruik te maken vanwege de vele slagbomen en bedrijfsnaambordjes. Dit leidt tot het vraagstuk: 'Kan het onderling delen van parkeerplaatsen helpen bij het beter onderling verdelen van de parkeerbehoefte en de parkeercapaciteit?'

Ervaringen stakeholders

Uit de resultaten van hoofdstuk 2 blijkt dat er zowel op basis van de parkeernorm (de theoretische parkeerbehoefte) als de bezettingsraad (het werkelijke gebruik) voor alle parkeerders van de functies op het Arenapark voldoende parkeerplaatsen zijn als alle parkeercapaciteit op het Arenapark wordt gedeeld (freeflow-systeem).

Het Vastgoed Owners Collectief Arenapark heeft in afgelopen jaren verkend of collectief gebruik van parkeerplaatsen mogelijk is. Het bleek toen niet haalbaar om een freeflow-systeem in plaats van vaste parkeerplaatsen te hanteren. Gebruikers willen de zekerheid van een parkeerplaats en eigenaren willen geen 'vreemde mensen' in hun garage: 'dan is de controle weg'. Dit beeld zal nu niet veranderd zijn. Nike is geïnteresseerd in een intelligent systeem dat de weg naar een vrije parkeerplaats wijst. Dat is hen meer waard dan een vaste parkeerplaats met een Nike-bordje.

Mogelijkheden delen parkeerplaatsen

Haalbaarheid van een freeflow-systeem is het grootst wanneer sprake is van één parkeersysteem bij één eigenaar. Belangrijk daarbij is dat de flexibilisering van het gebruik van de parkeerplaatsen wordt georganiseerd op een manier waarop eigenaren en de huidige gebruikers zo min mogelijk worden belast. Tegelijkertijd zal een en ander zelf door eigenaren en gebruikers georganiseerd moeten worden.

Er zijn de volgende kansen:

- De Olympia-gebouwen bieden kansen om met zoiets te beginnen en later eventueel verder uit te rollen. Het aantal parkeerplaatsen in dit kantoorcluster is 688, de parkeerbehoefte op basis van de parkeernormen is lager (580) dan dat en het feitelijk gebruik is beperkt tot 487 parkeerplaatsen. Dit levert dus 100 tot 200 parkeerplaatsen op voor andere gebruikers. Voor uitvoering is een nieuw parkeermanagementsysteem nodig. Bij het vervanging van de slagbomen en parkeerapparatuur is reserveren en vaste, wisselende, maximale aantallen parkeerplaatsen per bedrijf technisch te realiseren. Gezien het bouwjaar van de gebouwen en de levensduur van parkeerapparatuur is een deel van de huidige apparatuur mogelijk aan vervanging toe.
- Ook de parkeerbanaan leent zich goed om op een dergelijke wijze te gebruiken. Eventueel zou deze gehele voorziening als openbaar terrein kunnen worden opgesteld (en dan ook ingericht) met abonnementen voor (huidige) vaste gebruikers (bedrijven). Dan is betaald parkeren nodig om de exploitatie rendabel te maken.
- Andere kans is het huidige overschot op sommige particuliere parkeerplaatsen als openbare parkeerplaatsen beschikbaar te maken door deze locaties via bijvoorbeeld een Parkbee-achtige parkeervoorziening te registreren. Via Parkbee zijn de onderbenutte parkeerlocaties te benutten. Hiermee is wel zekerheid over de beschikbaarheid van alle parkeerplaatsen, omdat men opgeeft hoeveel parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor Parkbee-gebruikers. Daar staat tegenover dat er wel vreemden in de garage of op het terrein komen. Bij een parkeerterrein (in tegenstelling tot een parkeergarage) is dit waarschijnlijk een minder groot probleem, want die zijn in dit geval al door voetgangers te betreden. Nadeel is dat de parkeerplaatsen alleen toegankelijk zijn voor gebruikers van de Parkmobile of Parkline app en niet alle incidentele bezoekers zullen hierover beschikken.

Een belangrijke voorwaarden voor het delen van parkeerplaatsen is dat er een regulering is van de uitwijkmogelijkheden in de omgeving. Als in de omgeving voldoende en/of gratis parkeermogelijkheden zijn, dan is er geen of minder aanleiding om parkeerplaatsen te delen. De druk op het parkeren is dan te laag. Op het Arenapark zijn gratis parkeerplaatsen en in de omliggende woonbuurten zijn voldoende gratis parkeerplaatsen beschikbaar. Een parkeerregulering op het Arenapark en in de omliggende woonbuurten is dus wenselijk om het delen van parkeerplaatsen te stimuleren.

4.2 Parkeerbehoefte ontwikkelingen toekomstige situatie

Centraal in deze paragraaf staat de vraag: 'Hoeveel extra parkeerplaatsen zijn voor de nieuwe functies nodig?'

Het uitgangspunt voor het Masterplan is dat wordt voorzien in voldoende parkeerplaatsen voor het gehele Arenapark en dat parkeeroverlast in de omgeving van het Arenapark wordt voorkomen. Elke nieuwe ontwikkeling dient te voldoen aan de parkeernormen voor auto's uit de Parkeernota 2017 van de gemeente Hilversum. In tabel 4.1 is een voorlopige schatting van de door Nike gewenste uitbreiding opgenomen

met daarbij de omvang, parkeernorm en de parkeerbehoefte. In tabel 4.2 is dit voor een voorlopige schatting van de andere toekomstige uitbreidingen opgenomen.

functie	omvang	eenheid	toegepaste functie	parkeernorm	eenheid	parkeervraag
office	6.270	m ² bvo	kantoren (kantoren zonder balie)	2,05	per 100 m ² bvo	129
commercial	4.300	m ² bvo	museum	1,1	per 100 m ² bvo	47
employee store	0	m ² bvo	gebruik door werknemers Nike	0	per 100 m ² bvo	0
hospitality	2.860	m ² bvo	museum	1,1	per 100 m ² bvo	31
sports	1.585	m ² bvo	sportzaal	2,75	per 100 m ² bvo	44
food services	1.000	m ² bvo	café/bar/cafetaria medewerkers	0,6	per 100 m ² bvo	6
food services	1.000	m ² bvo	restaurant medewerkers	2,6	per 100 m ² bvo	26
storage	5.470	m ² bvo	arbeidsextensief/bezoekers-extensief (loods/opslag)	1,05	per 100 m ² bvo	57
hotel	120	kamers	4* hotel	7,2	per 10 kamers	86
totale parkeervraag uitbreiding Nike						427

Tabel 4.1: Parkeervraag uitbreiding Nike

Aandachtspunten bij tabel 4.1 zijn:

- Er is nu geen uitbreiding van de oppervlakte van de 'employee store' voorzien. Als deze functie verandert van een winkel voor medewerkers in een reguliere winkel dan moet rekening worden gehouden met de parkeervraag.
- De 'food service' is de uitbreiding van het bedrijfsrestaurant van Nike en alleen toegankelijk voor medewerkers van Nike. Daarom is alleen met de parkeervraag van de medewerkers van het bedrijfsrestaurant rekening gehouden.

functie	omvang	eenheid	toegepaste functie	parkeernorm	eenheid	parkeervraag
extra kantoor	62.000	m ² bvo	kantoren zonder balie	2,05	per 100 m ² bvo	1.271
indooratletiek	2.350	m ² bvo	sportzaal	2,75	per 100 m ² bvo	65
P+R	80	p.p.	n.v.t.	1	per p.p.	80

Tabel 4.2: Parkeervraag overige uitbreidingen

Aandachtspunten bij tabel 4.2 zijn:

- De beschikbare plancapaciteit voor kantoren is nog 87.000 m² bvo (Converse en Paula Radcliffe reeds gerealiseerd). De voorlopige schatting van de door Nike gewenste uitbreiding voorziet in circa 25.000 m² bvo. Dan is dus nog circa 62.000 m² bvo extra kantoren over.
- Zoals uit hoofdstuk 3 blijkt wordt de benodigde capaciteit voor P+R ingeschat op 80 plaatsen en bestaat deze uit de huidige parkeerders rond Hilversum Sportpark en het verplaatsen van P+R Hilversum 'Centraal'. De uitbreiding van de bestaande parkeervoorzieningen op het Arenapark geldt alleen voor het deel dat wordt verplaatst vanuit P+R Hilversum 'Centraal' (30) en het parkeren in de omliggende woonwijken (15). Dit zijn 45 parkeerplaatsen.

- De omvang van de indooratletiek is 1.600 tot 3.100 m² bvo. Op basis van de ervaringen van Drijver en Partners is de verwachting dat de werkelijke parkeervraag lager is dan de parkeernorm. Omdat de daadwerkelijke omvang nog onbekend is adviseren we rekening te houden met 65 parkeerplaatsen die met name in de avonduren en de weekenden worden gebruikt. Op die momenten zijn er voldoende openbare parkeerplaatsen beschikbaar blijkt uit hoofdstuk 2.

Conclusie

Voor de nieuwe functies in het gebied is uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen nodig. Het gaat om de volgende aantallen:

- 427 parkeerplaatsen voor de voorlopige schatting van de door Nike gewenste uitbreiding.
- 2,05 parkeerplaatsen per 100 m² bvo aanvullende nieuwe kantoorgebouwen.
- 45 parkeerplaatsen voor een uitbreiding van de P+R naast het reeds in gebruik zijnde aantal van 35 parkeerplaatsen. Het totaal van een nieuw P+R voorziening komt daarmee op 80 parkeerplaatsen
- geen aanvullende parkeerplaatsen voor sportvoorzieningen die met name in de avonduren en de weekenden worden gebruikt zoals de indooratletiek. De bestaande openbare voorzieningen hebben op deze momenten voldoende capaciteit.

4.3 Omvang toekomstige parkeervoorzieningen

Voor de huidige functies is enerzijds het verminderen van het aantal parkeerplaatsen niet logisch, omdat de parkeerdruk op de openbare parkeerplaatsen hoog is. Anderzijds is het realiseren van meer parkeerplaatsen niet noodzakelijk, omdat op basis van zowel de parkeernormen als ook de parkeerdruk op de particuliere parkeerplaatsen er over het algemeen voldoende parkeerplaatsen zijn.

Het huidige gratis openbare parkeerterrein Acropolis is grotendeels tijdelijk en het terrein oogt als een tijdelijke voorziening. Indien het tijdelijke parkeerterrein in de toekomst wordt opgeheven dan lijkt het logisch om het huidige aantal parkeerplaatsen op het terrein te compenseren in het gebied. In de huidige situatie staat het terrein immers vol.

Daartegenover staat dat er nog restcapaciteit is op en in de diverse particuliere parkeervoorzieningen op het Arenapark. En ook op basis van de theoretische parkeernormen zijn er voldoende parkeerplaatsen op het Arenapark. Hoewel er kansen zijn om de particuliere parkeerplaatsen beter te benutten (zie paragraaf 4.1) is men hiervoor volledig afhankelijk van huidige eigenaren en gebruikers. De ervaring is dat de eigenaren daar niet enthousiast voor zijn. Daarom is de verwachting dat dit niet tot een afname zal leiden van het gebruik van de openbare parkeerplaatsen, maar alleen tot een betere benutting van de particuliere parkeerplaatsen (bijvoorbeeld door de opvulling van leegstand).

Het aantal reeds aanwezige openbare parkeerplaatsen is 374 parkeerplaatsen:

- 319 parkeerplaatsen voor vrij parkeren (gratis openbaar);

- 55 parkeerplaatsen voor betaald parkeren (openbaar);

Ter vervanging van reeds aanwezige openbare parkeerplaatsen zijn in de toekomstige situatie circa 379 parkeerplaatsen nodig, bestaande uit:

- 207 parkeerplaatsen voor de huidige sportvoorzieningen (142 parkeerplaatsen, op basis van parkeerbehoefte en bezettingsgraad hoofdstuk 2) en nieuwe sportvoorzieningen (65 parkeerplaatsen, op basis van paragraaf 4.2), welke overdag voor werkers wenselijk zijn als overloop van de particuliere parkeerplaatsen (op basis van enquête en bezettingsgraad openbare parkeerplaatsen hoofdstuk 2).
- 80 parkeerplaatsen voor P+R (op basis van hoofdstuk 3);
- 92 parkeerplaatsen om het huidige tekort van het ROC te compenseren (op basis van enquête en parkeerbehoefte berekening in hoofdstuk 2).

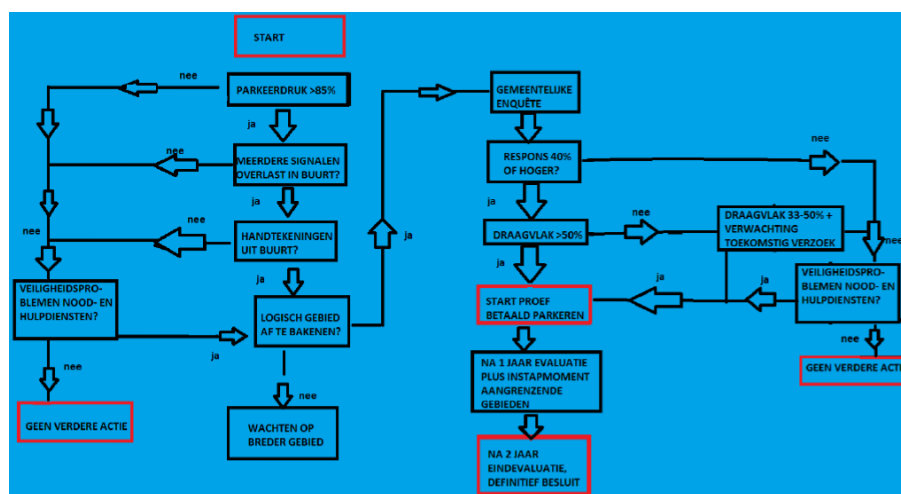
Voor de nieuwe kantoor gerelateerde functies zijn de volgende parkeerplaatsen nodig zoals beschreven in paragraaf 4.2:

- 427 parkeerplaatsen voor de voorlopige schatting van de door Nike gewenste uitbreiding.
- 2,05 parkeerplaatsen per 100 m² bvo aanvullende nieuwe kantoorgebouwen.

4.4 Parkeerregime openbare parkeerplaatsen

Parkeernota 2017

In de Parkeernota 2017 is het beleid opgenomen om bewoners van een buurt zelf te laten bepalen over het parkeerregime in de buurt (zie stroomschema figuur 4.1). Dit sluit tevens aan bij de strekking van de artikelen in de Gemeentewet, waar het regulerend karakter wordt genoemd als belangrijkste reden van invoering betaald parkeren. Als er geen noodzaak is om te reguleren, kan het invoeren van betaald parkeren achterwege blijven.



Figuur 4.1: Stroomschema betaald parkeren (Parkeernota 2017, paragraaf 8.2)

Huidige parkeerregime

Op het Arenapark en in de relevante omliggende buurten zijn op dit moment drie type parkeerregimes:

- particulier achter een slagboom of in een garage betaald door de eigenaar, huurder of gebruiker (2.923 parkeerplaatsen in het Arenapark);
- openbaar betaald (55 parkeerplaatsen in het Arenapark) met een tarief van € 1,60 per uur met een dagtarief van € 7,80;
- openbaar gratis (319 parkeerplaatsen in het Arenapark, 354 parkeerplaatsen in de Van Riebeeckbuurt en meer in andere verderaf gelegen buurten).

Wijziging parkeerregime

Om verschillende redenen is voor de toekomstige situatie een wijziging van deze parkeerregimes en meer parkeerregulering wenselijk:

- incidentele bezoekers;
- autoluwe buitenruimte en gebouwde parkeervoorziening;
- stimuleren gebruik en delen particuliere parkeerplaatsen;
- functioneren P+R-voorziening;
- parkeerhinder omliggende buurten.

Incidentele bezoekers

De openbare parkeerplaatsen (gratis en betaald) zijn op werkdagen overdag allemaal bezet door met name werkers en deels studenten. Er is geen parkeergelegenheid beschikbaar voor incidentele bezoekers van het gebied. Door middel van parkeerregulering kunnen parkeerplaatsen worden vrijgehouden voor incidentele bezoekers.

Autoluwe buitenruimte en gebouwde parkeervoorziening

De druk op het Arenapark neemt toe door de gewenste nieuwe functies. Voor een aansprekende uitstraling van het gebied is een groene, duurzame, autoluwe buitenruimte gewenst. Er zijn verschillende mogelijkheden om dit in te vullen.

Voorbeelden zijn:

- Kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer en fiets- en wandelroutes met daardoor meer gebruik van deze modaliteiten tot gevolg en een lager aandeel autogebruik.
- Parkeervoorzieningen direct bereikbaar vanaf de randen van het gebied, zodat minder zoekend autoverkeer het gebied betreedt.
- Parkeervoorzieningen zo veel mogelijk uit het zicht plaatsen in bijvoorbeeld garages.
- Bij de inpassing van de verschillende modaliteiten de auto ondergeschikt maken aan de andere modaliteiten (voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer).
- Bij de afweging van het parkeerregime ook expliciet het (eventuele) effect op het autogebruik meewegen.
- Mobiliteitsmanagement vanuit de bedrijven en andere functies op het Arenapark.
- Campagnes om het fietsgebruik en OV-gebruik te stimuleren (zoals Hilversum Fietst).

Een parkeerregulering ondersteunt bovenstaande mogelijkheden. Om alle gewenste functies in het gebied mogelijk te maken en een aansprekende uitstraling van het gebied

met een groene, duurzame, autoluwe buitenruimte te verkrijgen is het gewenst de parkeerplaatsen zoveel mogelijk onder te brengen in een gebouwde parkeervoorziening. In een gebouwde parkeervoorziening zal een betaald parkeerregime gaan gelden om de voorzienig (enigszins) rendabel te maken.

Stimuleren gebruik en delen particuliere parkeerplaatsen

De particulier parkeerplaatsen achter een slagboom of in een garage worden betaald door de eigenaar, huurder of gebruiker. Per bedrijf is dit verschillend, maar er wordt voor betaald en het gebruik is gereguleerd. De huidige huurprijzen op het Arenapark liggen tussen de € 500,- en € 1.250,- per parkeerplaats per jaar (exclusief BTW) (bron: Funda). Omgerekend naar werkdagen komt dat neer op circa € 2,50 à € 6,25 per parkeerplaats per dag (inclusief BTW). Het gebruik van de openbare parkeerplaatsen op het Arenapark en in de omgeving is in tegenstelling tot de particuliere parkeerplaatsen gratis. Vanuit een integrale aanpak voor het parkeren op het Arenapark zou het logisch zijn als het openbare parkeren ook wordt gereguleerd. Daarmee wordt uitwijking van de gereguleerde particuliere parkeerplaatsen naar gratis openbare parkeerplaatsen voorkomen en dat voorkomt onderbenutting van de particuliere parkeerplaatsen. Bovendien stimuleert dit het delen van de particuliere parkeerplaatsen, doordat de druk op deze parkeerplaatsen wordt geborgd.

Functioneren P+R-voorziening

Om het gebruik van de parkeerplaatsen in de Van Riebeeckbuurt door treinreizigers en de hinder daarvan voor bewoners te voorkomen en het gebruik van een nieuwe P+R voorzienig te stimuleren is in deze buurt parkeerregulering nodig. Als dat niet wordt ingevoerd blijven treinreizigers in deze buurt (gratis en op kortere afstand van het station) parkeren en parkeren de treinreizigers waarschijnlijk niet in de nieuwe P+R voorzienig.

Parkeerhinder omliggende buurten

Uit hoofdstuk 2 blijkt dat de parkeerplaatsen in de Van Riebeeckbuurt in de huidige situatie gebruikt worden door treinreizigers en werkers van het Arenapark, maar dat er ook voldoende parkeerplaatsen vrij zijn. Voor het functioneren van de parkeerregulering op het Arenapark is het wenselijk dat ook in de omliggende buurten parkeerregulering is. Bovendien blijven de parkeerplaatsen in Van Riebeeckbuurt daarmee vrij voor de bewoners. Voor invoering van een parkeerregulering is het stromenschema opgenomen in de Parkeernota 2017. Daarmee wordt een parkeerregulering alleen ingevoerd als er voldoende draagvlak is onder de buurtbewoners.

Conclusie parkeerregulering

Vanuit een integrale aanpak voor het parkeren op het Arenapark en omgeving is voor de toekomstige situatie een wijziging van de huidige parkeerregimes en meer parkeerregulering wenselijk. Uit bovenstaande analyse volgt een parkeerregulering bestaande uit:

- Alle openbare parkeerplaatsen op het Arenapark op werkdagen overdag reguleren door middel van betaald parkeren.
- Bij voldoende draagvlak onder de buurtbewoners de parkeerplaatsen in de omliggende buurten reguleren met parkeervergunningen.

Betaald parkeren

Om overlast voor de aangrenzende buurt te beperken is een laag tarief wenselijk. Het huidige tarief op Athene is € 1,60 per uur met een dagtarief van € 7,80. Dit tarief maakt het aantrekkelijk om in de Van Riebeeckbuurt te parkeren. Daarnaast is enige samenhang met de huurtarieven voor de particuliere parkeerplaatsen wenselijk. Zoals aangegeven komen de huidige huurprijzen omgerekend naar werkdagen neer op circa € 2,50 à € 6,25 per parkeerplaats per dag (inclusief BTW).

Conclusies en aanbevelingen

Hoe ziet de toekomstige situatie met betrekking tot parkeren (motorvoertuigen en fietsen) op het Arenapark eruit, waarbij uitgegaan wordt van de ontwikkelingen, die de verschillende stakeholders voor ogen hebben op en voor het Arenapark?

Huidige functies

Voor de huidige functies is enerzijds het verminderen van het aantal parkeerplaatsen niet logisch, omdat de parkeerdruk op de openbare parkeerplaatsen hoog is. Anderzijds is het realiseren van meer parkeerplaatsen niet noodzakelijk, omdat op basis van zowel de parkeernormen als ook de parkeerdruk op de particuliere parkeerplaatsen er over het algemeen voldoende parkeerplaatsen zijn. Wel is het wenselijk te stimuleren om op termijn te komen tot uitwisseling van de particuliere parkeerplaatsen. Hoewel de ervaring is dat de eigenaren daar niet enthousiast voor zijn, zijn er een aantal nieuwe kansen.

P+R

De potentie van een bestemmings-P+R (ofwel transferium) is minimaal. De potentie van een herkomst-P+R is ingeschat op 80 parkeerplaatsen. Uitgangspunt daarbij is een loopafstand van maximaal 300 meter. Hoe dichterbij het station deze voorzieningen worden gerealiseerd, hoe hoger het gebruik en hoe minder de overlast in de omgeving zal zijn.

Toekomstige functies en aantal parkeerplaatsen

Voor de nieuwe functies is het nodig parkeerplaatsen te realiseren conform de parkeernormen. Ter vervanging van de 374 aanwezige openbare parkeerplaatsen zijn in de toekomstige situatie circa 379 parkeerplaatsen nodig:

- 207 parkeerplaatsen voor de bestaande en nieuwe sportvoorzieningen welke overdag als overloop van de particuliere parkeerplaatsen voor werkers wenselijk zijn;
- 80 parkeerplaatsen voor P+R;
- 92 parkeerplaatsen voor het huidige tekort van het ROC.

Naast bovenstaande openbare parkeerplaatsen zijn 427 parkeerplaatsen voor de door Nike op basis van de voorlopige inschatting gewenste uitbreiding en voor aanvullende nieuwe kantoorgebouwen 2,05 parkeerplaatsen per 100 m² bvo conform de

parkeernorm. Het advies is uitwisseling tussen de toe te voegen parkeerplaatsen mogelijk te maken.

Toekomstig parkeerregime

Vanuit een integrale aanpak voor het parkeren op het Arenapark en omgeving is meer parkeerregulering voor de toekomstige situatie wenselijk, om:

- parkeercapaciteit beschikbaar te maken voor incidentele bezoekers;
- een autoluwe buitenruimte en een gebouwde openbare parkeervoorziening mogelijk te maken;
- het gebruik en het delen van de particuliere parkeerplaatsen te stimuleren;
- de P+R-voorziening optimaal te laten functioneren;
- parkeerhinder in de omliggende buurten te voorkomen.

Het gaat dan om een parkeerregulering bestaande uit:

- alle openbare parkeerplaatsen op het Arenapark op werkdagen overdag reguleren door middel van betaald parkeren;
- de parkeerplaatsen in de omliggende buurten reguleren met parkeervergunningen bij voldoende draagvlak onder de betreffende buurtbewoners.

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

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**