

Besprekingsverslag workshop II Werkpakket 3

Onderwerp: workshop 2 Hilversum Sportpark

Datum: 14-03-2019

Projectnummer: 364083

Referentienummer: Besprekingsverslag

Plaats en datum bespreking: Utrecht, Inktpot Prorail, 28-03-2019

Aanwezig:	Deany van Steinvooorn	Sweco
	Jaap Ton	Sweco
	Jules van Riel	Sweco
	Gijs de Haan	PosadMaxwan
	Richard Dekker	ProRail
	Caroline Brunekreef	ProRail
	Joost Bekkers	ProRail
	Rembrandt Koops	ProRail
	Theo Stoop	ProRail
	Rene Nijdam	Gemeente Hilversum
	Gert-Jaap Koppenol	NS
	Regina Horbach	Provincie Utrecht
Afwezig:	Vincent de Heer	NS Stations
	Rowena Kuijper	Provincie Noord-Holland
	Paul Chorus	Provincie Noord-Holland
	Jan Koning	Provincie Utrecht
	Ewout Fennis	Provincie Utrecht
	Carmen Leutscher	NS
	Bart van der Helm	Gemeente Hilversum
Kopie aan:	Naam	Bedrijf

1.1 Agenda

Joost Bekkers deelt de agenda met de aanwezigen:

- Terugkoppeling resultaten workshop 14 maart (Deany, Jaap & Jules)
- Aanpak workshop II (Joost, Rembrand)

1.2 Opening

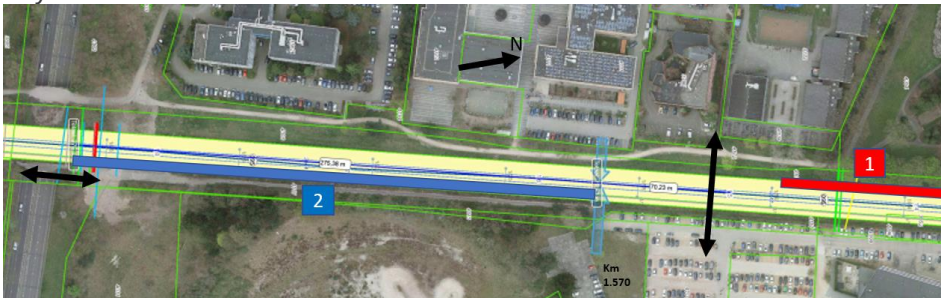
Joost opent de workshop. Er zijn een aantal nieuwe gezichten, wat reden is voor een kort voorstelrondje.

Sweco / PosadMaxwan wordt gevraagd om de resultaten van de vorige workshop te delen. Er zijn 4 alternatieven uit de vorige sessie gekomen voor de locatie van de perrons ten opzichte van elkaar (waarbij perron 2 (oostelijk) vast ligt qua locatie (uitkomst WP 1 en 2)):

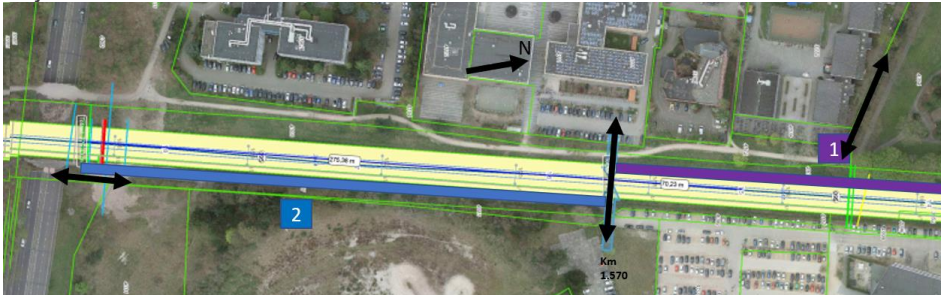
Symmetrisch:



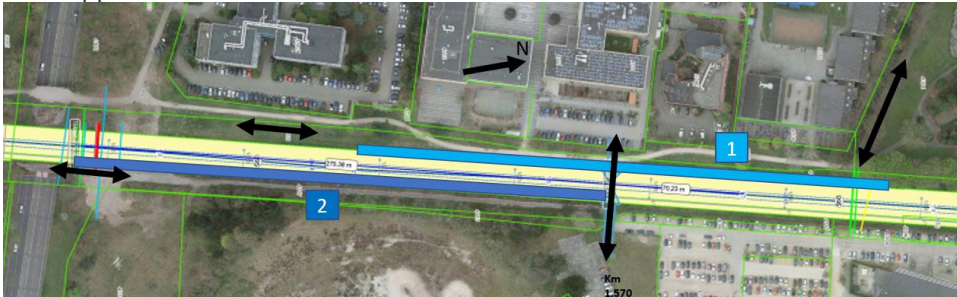
Asymmetrisch:



Bajonet:



Overlappend:



In deze alternatieven zijn nog wat variaties mogelijk, zoals meer of minder overlappend.

NS lijkt nog geen uitspraak te hebben gedaan ter bevestiging van de uitkomsten van de werkpakketten 1 (verkorte aankondiging overweg) en 2 (analyse oversteektijd verbinding Hilversum-Amersfoort). Dit loopt nog in de contacten tussen ProRail en NS.

Door de provincie Noord Holland (afwezig) is vooraf meegegeven dat vanuit het programma OV-knooppunten de haltering van bussen dicht bij OV knooppunten urgent is. Een afstand van 300 meter tussen bushalte en treinstation wordt als te groot gezien, ongeveer 100 meter wordt als maximum aangehouden. Toevoeging ProRail: of tenminste een rechtstreekse zichtlijn.

In reactie hierop is de vraag hoe groot het belang van die overstap nog zal zijn nadat de HOV-in'tGooi in gebruik is genomen (snelle verbinding naar Centraal). Ter beantwoording is nadere info nodig over huidige en te verwachten aantallen, ook op de andere buslijnen langs Hilversum Sportpark. Sweco zal de provincies hierover benaderen.

Deany van Steinvoren vermeldt de stand van zaken in het Masterplan-ontwerp voor Arenapark, en de uitgangspunten die daarin naar voren komen. Deze kunnen van invloed zijn op de uiteindelijke locatie van de perrons en het verdere stationsontwerp. Echter wordt er in deze workshop voor gekozen om de uitgangspunten uit het masterplan niet leidend te laten zijn. In dit stadium moet er ruimte zijn om vrij te denken over inpassing van het verplaatste station, zonder beperkingen. Het gaat nu om de levensvatbaarheid van het station, niet om de inpassing binnen al gekozen uitgangspunten in het Masterplan.

Uit het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) blijkt dat een nieuwe stationslocatie gunstig is voor de bestaande overweg(on)veiligheid. Het verplaatsen van het station heeft tot gevolg dat de Soestdijkerstraatweg niet meer overgestoken hoeft te worden van het aankomstperron uit Utrecht, richting het Arenapark v.v., en dat de spoorbaan niet meer gelijkvloers hoeft te worden overgestoken door aankomende en vertrekkende treinreizigers.

De huidige afstand tussen de sporen is 3,60 meter. Dit zit onder de actuele norm van (minimaal) 4 meter, en doet zich voor over het gehele traject Utrecht-Hilversum.

In hoeverre kan dit een issue worden bij verplaatsing van het station?

Als uitgangspunt wordt genomen dat een toekomstige sporenligging zoveel mogelijk niet onmogelijk gemaakt moet worden bij een verplaatsing van het station (bijv. steunpunten bovenleidingportalen ver genoeg uit elkaar), maar dat een partiële aanpassing voor alleen deze locatie binnen het baanvak niet hoeft te worden meegenomen.

2 Concepten & Scoring

In de werksessie wordt de groep in tweeën gedeeld. Er wordt geanalyseerd en beoordeeld op de vier hoofdvarianten perronliggingen. Daarbij gaat het ook om de globale inpassing van de volgende functies:

- Ontvangst
- Fietsenstalling
- Parkeerplaats auto's (P&R, K&R)
- Bushalte
- Tunnel (fiets en voetgangers)
- Traverse (voetgangers)

Na de fase met twee deelgroepen krijgt iedereen een groene, witte en blauwe sticker.

Er zijn 5 uitgewerkte varianten in de sessie gegenereerd. Echter waren er 2 vrijwel identiek en daarom worden er 4 varianten gescoord, volgens de volgende scoring:

Groen = beste variant

Wit = 2^e variant

Blauw = 3^e variant

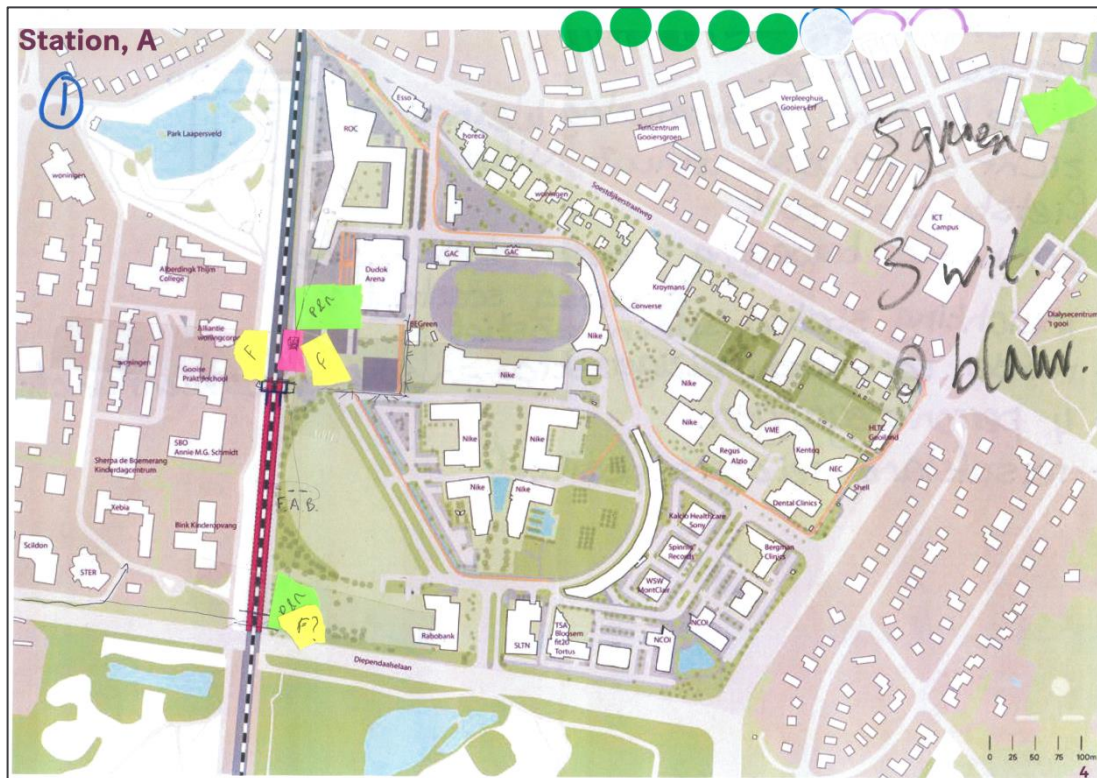
Geen sticker = slechtste variant

Stickers zijn geplakt door de aanwezigen en geven daarmee een intersubjectief oordeel.

2.1 Beoordeelde varianten

Algemeen:

- De perronlengte is gesteld op 270 meter, als reservering voor toekomstig materieel. Volgens huidige standaard zouden perrons eerst korter worden aangelegd (220 meter).
- De treinen naar Utrecht komen op Utrecht CS 'kops' aan. Instappers in Hilversum zullen zoveel mogelijk voorin de trein willen zitten, wat een effect betekent op de spreiding van reizigers over perron 1.
- Qua perrontoegangen heeft concentratie van reizigersstromen voorkeur boven spreiding, vanwege sociale controle / veiligheid.
- Voor elke variant wordt uitgegaan van autobereikbaarheid van het station alleen aan de zijde Arenapark. Aan westzijde geen voorzieningen voor bussen, K&R e.d.



1^e variant (best beoordeeld):

perrons tegenover elkaar, traverse voor voetgangers op de kop van beide perrons, toevoeging zuidelijke fietstunnel (Diependaalselaan)

Dit alternatief heeft de volgende kenmerken zoals benoemd tijdens de workshop:
(geel is fietsenstallingen, groen is P&R, roze is ontvangst/commerce)

- Goede sociale veiligheid door ligging perrons tegenover elkaar (voetgangerstraverse op kop van beide perrons)
- Goede leesbaarheid van het station door een logische ligging van stationsplein (overzichtelijk) en symmetrische ligging van perrons.
- Door kopse ligging traverse kan het ruimtebeslag op de perrons kleiner zijn (geen compensatie perronoppervlak)
- Zicht op traverse vanuit Nike (centrale as)
- Fietstunnel zuidzijde positief, geeft alzijdige fietsbereikbaarheid
- Vanwege fietstunnel: minder langzaam verkeer en fietsbewegingen over de spoorwegovergang (aannee)
- Inrichtingsmogelijkheden stationsplein positief
- Door het kunnen scheiden van verkeersfuncties (door verlenging traverse of ondergronds brengen van autoverkeer) zijn er minder conflicten met reizigersstromen voorplein
- Reisafstand reizigers positief, dichtst bij reizigersstromen (ROC, woon- en werkgebieden)
- Mogelijkheid P+R zuidoosthoek

- 4 perrontoegangen mogelijk (indien P&R en/of fietsenstallingen aan zuidzijde worden gerealiseerd) (nadelig voor concentratie reizigers, voordelig voor bereikbaarheid en sociale veiligheid aan zuidzijde)

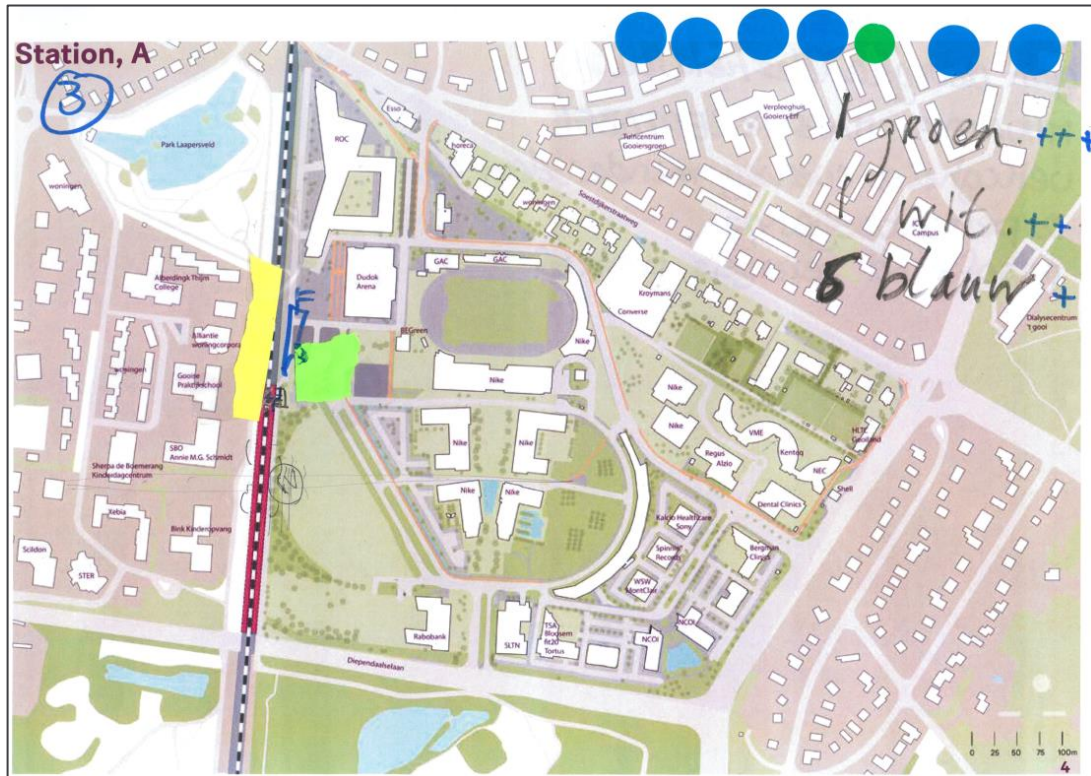


2^e variant: perrons verschoven ten opzichte van elkaar (overlappend), traverse op kop oostelijk perron, toevoeging zuidelijke fietstunnel (Diependaalselaan)

Dit alternatief heeft de volgende kenmerken zoals benoemd tijdens de workshop:

- Minder sociaal veilig dan symmetrisch gelegen perrons
- Zicht op perron vanuit Laaperspark en ROC kan voordeel zijn
- Kans op olifantenpaadjes op kop westelijk perron in relatie tot de overweg (geen reizigersvoorzieningen (chico, TB7)), kan noodzaken tot extra perrontoegang
- Nodigt uit tot meerdere perrontoegangen, dan verspreidt de reizigersstroom (minder sociale controle).
- Spreiding reizigers op perron en van het perron af bij uitstappen perron 1 is positief (voor reizigers naar Utrecht is het dichterbij instappen)
- Langere looproute ROC en bewoners (tov huidige situatie), maar eventueel korter dan bij symmetrische ligging perrons.
- Ruimtebeslag traverse groter dan bij kopontsluiting (lijkt overigens wel inpasbaar binnen beschikbaar profiel)
- Zicht op traverse vanuit Nike (centrale as)
- Inrichtingsmogelijkheden stationsplein positief

- Door het kunnen scheiden van verkeersfuncties minder conflicten met reizigersstromen voorplein
- Loopafstand voor reizigers positief
- Bouwfasering kan lastig zijn ivm huidige perron (perron 1)
- Mogelijkheid P+R zuidwesthoek



3^e variant:

perrons tegenover elkaar, traverse voor voetgangers op de kop van beide perrons, zonder zuidelijke fietstunnel (Diependaalselaan)

Dit alternatief heeft de volgende kenmerken zoals benoemd tijdens de workshop:

Kernvraag bij deze variant:

Hoe noodzakelijk is de zuidelijke fietstunnel voor (sec) een goed station?

NB: deze variant gaat uit van ongelijkvloers kruisen van verkeerstromen voorplein, via verlengde traverse)

- Minder functionaliteit in het verkeersnetwerk (3 toegangswegen voor de fiets in plaats van 4). Geen zuidelijke fietstunnel betekent minder functionaliteit in relatie tot station, maar hoe groot is dit nadeel als de bereikbaarheid vanuit de andere drie kwadranten in orde is?

- Minimale situatie, maar acceptabel
- Veiligheid overweg minder dan bij 1^e of 2^e alternatief vanwege ontbreken zuidelijke fietsverbinding
- 2 centrale perrontoeegangen (via traverse), fietsenstallingen aan beide zijden
- Afstanden voor reizigers positief
- Spreiding reizigers op perron en van het perron af bij in/uitstappen perron 1 (passagiers geconcentreerd in zuidelijk deel trein)
- Informele perronopgangen indien mensen niet tot de traverse willen gaan ter plaatse van het voorplein (te voorkomen door hekken?).
- Mogelijkheid P+R zuidwesthoek
- Mogelijkheid als faseringsstap omdat het variant 1 (met zuidelijke fietstunnel) niet onmogelijk maakt.



4^e variant: traverse voor voetgangers in combinatie met tunnel voor fietsers/voetgangers (midden onder perrons óf ten zuiden van Laaperspark)

Dit alternatief heeft de volgende kenmerken zoals benoemd tijdens de workshop:

(P = passerelle, T = tunnel fiets/voet, ruimtebeslag indicatief aangegeven bij helling 5 a 6 %, P en T eventueel te combineren) Geen fietsverbinding zuidelijk langs Diependaalselaan.

- Conflict reizigersstromen/fiets/voet, met ander verkeer, met name aan de Arenakant in verband met inpassing bussen en autoverkeer
- Groot ruimtebeslag, veel verschillende eigendomssituaties, complexe inpasbaarheid

- Hoge kosten, extra bij zowel onderdoorgang (ter hoogte van Laaperspark) als traverse
- Sociale veiligheid in onderdoorgangen is problematisch.
- Moeilijke inrichting van het voorplein door insnede tunnel (kruisend verkeer P&R/bus)
- Geen (logische) fietsverbinding voor doorgaande fiets via de onderdoorgang (lage bijdrage aan fietsnetwerk)
- Uitstraling maakt het station niet makkelijker vindbaar (indien geen traverse als landmark)
- Verder weg of minder rechtstreeks voor reizigersstromen (oa ROC)
- Mogelijkheid P+R zuidwesthoek
- Bundeling van kruisend verkeer, matig acceptabele fietsverbinding (niet doorgaand).

2.2 Samengevat in tabelvorm

Kwalitatieve beoordeling

Schaal:

++ = goed

+ = redelijk goed

0 = neutraal

- = matig

-- = slecht

Aspect	Variant 1	Variant 2	Variant 3	Variant 4
Sociale veiligheid	++	+	++	++
Bijdrage in fietsnetwerk	Ja (+)	Ja (+)	Nee (-)	Nee (-)
Ruimtesbeslag traverse/onderdoorgang	++	+	++	--
Bereikbaarheid voor fietsers (x richtingen)	4	4	3	3
Afstand omwonenden (tov huidig)	--	-	--	--
Veiligheid overweg	++	++	+	+
Inrichtingsmogelijkheden voorplein	++	++	++	--
Reizigersafwikkeling op perron	0	+	0	0
Zichtas Nike/landmark	++	++	++	+
Bouwfasering	+	-	++	(+) afh. van locatie tunnel
Mogelijkheid P+R	+	+	+	+
Conflict vervoersstromen	++	++	-	--
Beperking aantal perrontoegangen	+	-	++	++

3 Conclusie en vervolg

De beoordeling is niet een volledige consensus tussen alle stakeholders, maar geeft wel richting voor de meest kansrijke oplossing. Inpasbaarheid lijkt in voldoende mate aanwezig, de ligging van de traverse in de voorziene as (Masterplan) is logisch voor aankomst en vertrek van reizigers.

Wel zal in het stedenbouwkundig plan voor het voorplein voldoende ruimte gemaakt moeten worden (keuze rooilijnen) en veel aandacht gegeven moet worden aan sociale veiligheid en kwaliteit van de toeleidende loop- en fietsroutes, incl. verbinding met het ROC.

De voorkeursvariant dient nader te worden uitgewerkt, als de betrokken partijen een positieve verwachting hebben ten aanzien van kwaliteit en aantrekkelijkheid van het station, ten opzichte van de omgeving, en een positieve business case (kosten, financiering) willen gaan nastreven.

Naast de ruimtelijke inpassing hangt de levensvatbaarheid van de verplaatsing ook samen met de toekomstige reizigers aantallen als gevolg van doorontwikkeling en kwaliteitsverbetering van het gebied Arenapark.

De waarde van de sessie wordt positief gevonden dankzij de procesaanpak door ProRail. Het blijkt mogelijk collectief met verschillende perspectieven (stakeholders) te komen tot een goed gedragen globaal voorstel voor inpassing.

De inpassing zal door PosadMaxwan schetsmatig worden uitgewerkt in het Masterplan Arenapark en nog worden voorgelegd aan de partijen. Vervolgens is het aan de gemeente om vervolgstappen te entameren.