

Arenapark

Masterplan 2019

8 Mei 2019



POSAD MAXWAN
strategy x design

SWECO 

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**



DRIJVER EN PARTNERS

In opdracht van:



Hilversum

Inhoudsopgave

1	Inleiding	07	5	Energie	81
2	Programma	19	6	Fasering	85
3	Verkeer	35	7	Vervolg	93
4	Openbare ruimte	55			



Voorwoord en leeswijzer

Dit masterplan is de uitkomst van een samenwerking tussen een vijftal partijen, gezamenlijk 'het consortium'. PosadMaxwan heeft daarin de rol van stedenbouwkundig ontwerper en penvoerder van het definitieve masterplan, Sweco procesleiding en onderzoeksthema klimaatadaptatie, Goudappel Coffeng voor advies op verkeer en parkeren, Buiting Advies heeft onderzoeksthema ecologie geleid en Drijver en partners het thema sport.

Dit masterplan is in 7 hoofdstukken opgebouwd waarbij na de inleiding, waarin het doel en de ingrediënten van het masterplan wordt beschreven, in hoofdstuk 2 de ontwikkelingsmogelijkheden en bijbehorende functionaliteiten uiteen worden gezet. Hoofdstuk 3 verkeer brengt de verschillende modaliteiten en stromen in beeld. Bij openbare ruimte, hoofdstuk 4, wordt aandacht besteed aan de inrichting, ecologie, klimaatadaptatie en sport in de buitenruimte. Hoofdstuk 5 gaat nog iets dieper in op energie verbruik en mogelijke duurzame opwekking in het plangebied. Daarna is in hoofdstuk 6 nagedacht over een mogelijke fasering van de ontwikkelingen en verbetering van de openbare ruimte. Het masterplan wordt afgesloten met enkele vervolgstappen.

01

Wat omvat het masterplan Arenapark? In dit hoofdstuk wordt kort stilgestaan bij de kwaliteiten en zwaktes van het huidige Arenapark, wat de functie van een masterplan is en hoe daar in deze opdracht invulling aan is gegeven en het programma van eisen dat is voortgekomen uit de onderzoeksfase.



Inleiding

1.1 Het Arenapark

Het Arenapark is een 30 ha grote kantoorlocatie in de zuidoostflank van Hilversum, waar meer dan 50 bedrijven gevestigd zijn in meer dan 30 afzonderlijke gebouwen. Het Arenapark is de grootste kantorenlocatie van de regio Gooi en Vechtstreek. Op Arenapark gevestigde grote bedrijven zijn onder andere Nike (het EMEA hoofdkantoor), NCOI, Rabobank, SLTN en Bergman Kliniek.

In de noordwesthoek staat het grote MBO College met een regionale functie (5500 leerlingen). Langs de noordrand liggen een aantal vrijstaande en twee-onder-één-kap woningen en appartementengebouwen met een adres aan de Soestdijkerstraatweg, de noordgrens van de locatie. Op het Arenapark zijn drie sportorganisaties gehuisvest: de Gooische Atletiek Club (1800 leden), met enkele gebouwen rondom een 400 meter atletiekbaan, de HLTC Gooiland (800 leden) met acht buitenbanen en de Dudok Arena sporthal, die door het MBO College en verschillende Hilversumse sportclubs wordt gebruikt. Arenapark is vanaf snelweg A27 binnen 5 minuten bereikbaar per auto. Naast het Arenapark ligt station Hilversum Sportpark met dagelijks ongeveer 7400 in- en uitstappers.

Het gebied bevatte vroeger een drafbaan, voetbalvelden, tennisbanen en een expohal. In 1928 vond de dressuurproef van de Olympische Spelen van Amsterdam op het park plaats. De tribune van de atletiekbaan is ontworpen door Dudok en is een rijksmonument. Tussen 1990 en 2014 is Arenapark in fasen ontwikkeld tot het huidige stadium. Ten zuiden van het MBO College, rondom het Nike hoofdkantoor, in het zuidwesten van de locatie langs de Diependaalselaan en centraal in het Arenapark (ten zuiden van de vestigingen van Kroymans/Converse) is ruimte voor verdere ontwikkeling.



Station
Hilversum
Sportpark

Van Riebeeckkwartier

Laapersveld

MBO College

Acropolis

Castanea

Soestdijkerstraatweg

Schilderskwartier

Dudok
Arena

GAC

Dudok
tribune

Kroymans/
Converse

Academia

BeGreen

Ithaca

Nike

Arena

Mycene

HLTC
Ggoiland

Monnikenberg

Kantorenpark
Laapersveld

Athene

Sparta

Olympia

West-Indiëkwartier

Thebe

Colosseum

Marathon

Oostereind

Diependaalselaan

Goois Natuurreservaat

Laapersheide

Arenapark huidige situatie

Kwaliteiten en zwaktes

Arenapark is een zeer goed gelegen kantorenlocatie met forse ruimte voor groei. Op het huidige park is 100.000 m² bvo kantoorruimte gerealiseerd; een aantal dat planologisch kan worden uitgebreid met 87.000 m² bvo, een toename van 87%. Deze groei is equivalent aan tussen de 4000 en 6000 arbeidsplaatsen. De sportfuncties op het terrein in combinatie met de aanwezigheid van Nike, geven Arenapark een sportief imago, dat bestendigd en versterkt kan worden.

De ontsluiting per auto is uitstekend en de directe nabijheid van een NS station is een pluspunt. De ligging van de stationstoegang kan verbeterd worden. De bereikbaarheid per fiets is redelijk, waarbij de bereikbaarheid vanuit het zuidwesten te wensen overlaat. De openbare ruimte is op delen van het terrein tijdelijk ingericht en van matige tot lage kwaliteit.

De auto is dominant in het gebied. Dat is duidelijk te zien aan de hoeveelheid parkeren op maaiveld, maar ook aan de hoeveelheid verharding en de diverse lage hekken die het verkeer moeten sturen. Er zijn problemen met de snelheid, met name op de Arena, en het feit dat de voetgangers- en fietsstructuur niet compleet is.

Er is een grote verscheidenheid in gebouwtypen en architectuur. De huidige opzet is zo ingericht dat de gebouwgroepen als losse eilanden functioneren, waarbij de entree of zichtzijde zich vaak afkeert van de openbare ruimte. Daarmee bevinden de ontmoetingsruimtes of mogelijkheden voor interactie met name binnenin de eilanden. Het ontbreekt daarmee aan samenhang in het gebied als totaal.



Gebouwgroepen



Braakliggende terreinen



Tijdelijke inrichting en lage hekken

1.2 Masterplan Arenapark

Wat is een Masterplan

Een Masterplan gaat vooraf aan verder ontwerp en uitwerking van een gebied. In een Stedenbouwkundig Plan, of zoals het geval is bij het Arenapark een inrichtingsplan en uitwerking bouwenvolop per ensemble, wordt de ontwikkeling van een locatie met maatvoering van bouwkvavels en openbare ruimte vastgelegd. Het Masterplan legt daaraan voorafgaand de principes voor de ontwikkeling vast. Tot de principes behoren voorstellen voor gebruik (omvang, type en verdeling van programma, eventueel met bandbreedte); voorstellen voor ontwikkelkvavels en hoofdopzet van bouwvolumes (inclusief bouwhoogte); voorstellen voor de hoofdstructuur wat betreft mobiliteit en openbare ruimte; voorstellen op hoofdlijnen voor beeldkwaliteit (wat wordt het karakter van de openbare ruimte en de bebouwing?); voorstellen op het gebied van duurzaamheid en energie, waterbeheer, ecologie etc.

Aanleiding voor het Masterplan

Het Arenapark is het enige kantorenpark in de regio met een grote capaciteit voor nieuwe kantoren. Het huidige bestemmingsplan uit 2012 is gebaseerd op een Masterplan uit 2007 en laat een gedetailleerde uitwerking zien voor kantoren, parkeergarages en een hotel, naast een summer idee over de inrichting van het openbaar gebied. Dit plan is niet tot ontwikkeling gekomen,

waardoor - onder andere - de verbetering van de inrichting van de openbare ruimte stagneert. In 2018 heeft Nike zich aan het Arenapark gecommitteerd en gronden verworven. Hiermee, en ook door de weer toegenomen vraag naar kwalitatief goede kantoorruimte, is er nieuw perspectief voor ontwikkeling ontstaan.

Dit was de aanleiding voor het opstellen van een nieuw Masterplan Arenapark. Dit nieuwe Masterplan maakt het mogelijk om het bestemmingsplan te herijken en om te bepalen welke investeringen de gemeente zou kunnen doen in openbare ruimte en voorzieningen. Een nieuw Masterplan maakt het bovendien mogelijk om verbeteringen te realiseren in delen van het park die al ontwikkeld zijn.

De gemeente Hilversum beschrijft in de Nota van Uitgangspunten als volgt het doel van het masterplan: *Het masterplan vormt de basis voor bestemmingsplanwijzigingen en investeringsplannen van de gemeente. Het Masterplan geeft concrete plannen voor en besluiten over een fysieke realisatie van maatregelen die nodig zijn om het Arenapark te ontwikkelen conform de Structuurvisie Hilversum 2030.*

Ook is flexibiliteit gewenst door middel van een gefaseerde uitvoering. De beoogde

veranderingen vereisen namelijk grote besluiten en investeringen van bedrijven, ProRail, NS, het Goois Natuurreservaat en de gemeente Hilversum en anderen.

De verdere ontwikkeling van Arenapark heeft binnen de verschillende deelgebieden een verschillende dynamiek. Het plan heeft een langere looptijd. Het Masterplan is geen gefixeerd eindbeeld. Het schetst de ruimtelijke structuurelementen, randvoorwaarden en programma's die van belang zijn om de ontwikkeling in de toekomst in goede banen te leiden.

Wat zijn uitgangspunten voor het Masterplan?

Bij de start van het opstellen van het Masterplan is een Nota van Uitgangspunten opgesteld met als doel de opgave af te bakenen en uitgangspunten te benoemen. De afbakening is gebiedsgericht (grens gebied en deelgebieden), opgevegericht en tijdgericht (planhorizon 2035). Het Masterplan neemt de Nota van Uitgangspunten voor het Arenapark als kader. De NvU is op 16 april 2019 vastgesteld door de Gemeenteraad van Hilversum en beschrijft de ruimtelijke en programmatistische karakteristieken van het Arenapark.

De beleidsuitgangspunten per deelgebied zijn uitgewerkt aan de hand van de volgende thema's:

1. Economie
2. Onderwijs en sport
3. Mobiliteit
4. Stedenbouw, architectuur en cultuurhistorie
5. Duurzaamheid en klimaat
6. Openbare ruimte, natuur, landschap en recreatie.

De inzet van de gemeente voor het masterplan is een duurzaam, uitdagend, sportief, gezond, aantrekkelijk en klimaatrobuust Arenapark. Oftwel een actuele visie op hoe het Arenapark kan worden ontwikkeld tot een circulair en energiepositief kantorenpark. Voor details verwijzen we de lezer naar dat document. Een belangrijke uitspraak die in de NVU gedaan wordt is dat de ontwikkelcapaciteit voor Arenapark, in 2007 op 95.000 m² bvo kantoren gesteld, gehandhaafd blijft. Sinds 2007 is 8.000 m² kantoren gerealiseerd. In dit Masterplan wordt aangegeven hoe en onder welke voorwaarden de resterende 87.000 m² bvo op de locatie kan worden ontwikkeld, en tegelijk aan een aantal andere doelen en ambities invulling kan worden gegeven.





Arenapark in vogelvlucht

1.3 Ingrediënten masterplan

Het Masterplan is voorbereid en opgesteld door een consortium van adviseurs, bestaande uit PosadMaxwan, Sweco, Goudappel Coffeng, Buiting Advies en Drijver & partners. Het consortium heeft onderzoek uitgevoerd op verschillende thema's. Tijdens het proces is er afstemming geweest met Prorail en NS over mogelijke verplaatsing van station Sportpark en met Nike over de inpassing van hun uitbreidingsplannen en wensen voor het Arenapark. Tijdens het gehele proces is afgestemd met stakeholders en omwonenden.

Het Masterplan zet in op de ontwikkeling van een toekomstbestendige en bruisende werklocatie met daarin aandacht voor een groene, gezonde en sportieve omgeving. Duurzaamheid, sport, gezond, openbare ruimte en klimaatadaptatie zijn centrale thema's. In de themaonderzoeken zijn steeds aanbevelingen gedaan over hoe deze thema's een plek kunnen vinden in het masterplan. Meer gedetailleerde informatie over ieder onderwerp is te vinden in de vervolghoofdstukken. En in de eerder verschenen rapportages uit de onderzoeksfase.

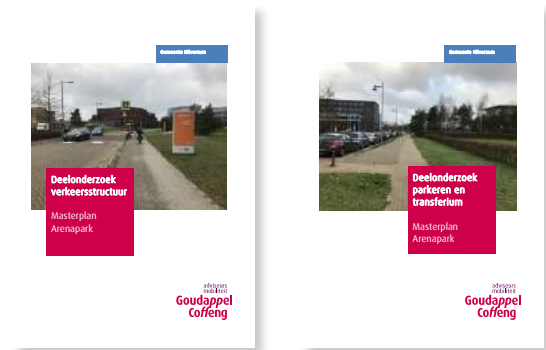
Concluderend uit de rapporten en de gemeentelijke besluitvorming rond de Nota van Uitgangspunten bestaat het Programma van Eisen uit de volgende onderdelen:

Bebouwing

- Groei werkgelegenheid: ruimte voor 87.000 m² nieuw programma (minimaal 4.000 arbeidsplaatsen). Dat betekent een goede afstemming met de eigenaar van de grond;
- Nike is voornemens een hotel te realiseren op het Arenapark aan de centrale voetgangersroute. Ook heeft zij de wens de bestaande Nike store te verplaatsen en uit te bouwen;
- Mogelijkheid houden om wonen als functie aan het Arenapark toe te voegen. De meeste kansen worden daarvoor gezien rondom de nieuwe stationslocatie. Woonfunctie kan hier bijdragen aan verbetering van de sociale veiligheid. Dit biedt ook mogelijkheden voor het maken van long stay appartementen voor Nike.

Verkeer & OV

- Mogelijkheid behouden voor het verplaatsen van het station, in een opzet met perrons tegenover elkaar incl. traverse en fietstunnel. Aandachtspunt is voldoende ruimte op het stationsplein, sociale veiligheid, kwaliteit van loop- en fietsroutes en een volwaardige inpassing aan de zijde van Laapersveld;
- Verbinding tussen Arenapark en Laapersveld (ontsluiting perrons en verbinding wijken);
- Een P&R functie voor 80 à 100 auto's past bij een dergelijke stationsomgeving, maar vraagt wel om een parkeerregime en moet dichtbij het station gepositioneerd worden;
- Goede afstemming bushaltes en station;
- Nieuwe fietsroute (tunnel) bij de onderdoorgang Diependaalselaan;
- Voorkeursnelheid op gehele Arenapark 30km/u.





Sport

De gemeente wil sport op het Arenapark meer uitstraling geven en ziet daarvoor drie denkrich-tingen: 1. De groene campusomgeving en ligging in de natuur, met sport in de buitenruimte. 2. De olympische historie meer zichtbaar maken. 3. Sport verbinden met Hilversum als Mediastad, door innovaties toe te passen op het snijvlak van sport, technologie en media. Het doel is mensen meer te stimuleren om te bewegen en te sporten, daarom inzetten op:

- Het masterplan houdt rekening met een moge-lijke multifunctionele sporttrack op de contour voormalige drafbaan (hardlopen, skeeleren, fietsen (Gooise Wieler Club)). Vanwege veiligheidsredenen is goede afstemming (bijv. gebruik buiten kantooruren) tussen kantoren en sport beoefening benodigd;
- Sportvoorzieningen en -uitstraling in de openba- re ruimte (bijv. padelbanen en skatepark);
- Een mogelijke indoor atletiekhal (multifunctio- neel) in de buurt van de Dudokhal.
- Vanuit de gebruikers is het een wens om de behoeften van kinderopvang, sport-BSO en de sportende jeugd van verenigingen in de plannen voor het Arenapark mee te nemen.



Ecologie, klimaatadaptatie en energie

- Benutten kwaliteit omliggende natuur (droog heidelandschap) om coherent beeld te creëren op het Arenapark;
- Arenapark waterbestendig maken voor bui van 90 mm/u. Inrichting hiervoor zo veel mogelijk vergroenen en minimaal verhard. Bijkomend voordeel is dat groen en schaduw van bomen bijdragen aan het voorkomen van hitte eilanden;
- Zoveel mogelijk natuurinclusief en waterneutraal bouwen;
- Op de Marathon één rijstrook benutten voor wadi;
- Het water via de Arena richting een opvang aan het Colosseum laten stromen;
- Verbeteren drainage en infiltratie op de groene delen van de atletiekbaan;
- Overvloeicapaciteit van hemelwaterafvoer richting het zuiden van het plangebied.
- Ambitie is het Arenapark te transformeren tot energiepositief gebied.

Geen onderdeel Masterplan

Een aantal functies en programmaonderdelen zijn onderzocht in de eerste fase, maar bleken niet te passen of niet levensvatbaar binnen het



Arenapark. Er is daarom gekozen om onderstaan- de punten niet mee te nemen in het masterplan:

- Internationale school;
- Zwembad Lieberg, niet wenselijk ivm ruimtebe- slag, beschikbaarheid alternatieve locaties en aantallen bezoekers en parkeren;
- Verplaatsing tennisvelden HLTC en indoor tennishal
- Mountainbike parcours lijkt niet logisch binnen het natuurgebied. Mogelijk zijn er kansen in de nabijheid van het arenapark;
- Verbreding atletiekbaan van 6- naar 8-lanen wordt niet aanbevolen omdat er genoeg aanbod elders is;
- Brug tussen Colosseum en Laapersheide (wens Nike). De huidige aansluiting via het viaduct is voldoende en kan nog verbeterd worden;
- Openstellen aansluiting Soestdijkerstraatweg voor autoverkeer. Dat vergroot de drukte op de Soestdijkerstraatweg en maakt het kruispunt complexer;
- Uitbreiding parkeerplaatsen voor huidige functies. Het totale aantal parkeerplaatsen op het Arenapark is conform de normen;
- Transferium voor centrumbezoekers, wordt niet levensvatbaar geacht omdat de toegankelijkheid voor verkeer en parkeren in Hilversum centrum goed is en daarmee een overstap naar andere modaliteiten op Arenapark niet aantrekkelijk maakt. Wel is een P+R voorziening opgenomen in het masterplan die dienst kan doen als transferium, door bijvoorbeeld OV-fietsen aan te bieden om naar het centrum te reizen.

1.4 Participatieproces

Het kantorenpark Arenapark Hilversum is geen onbeschreven blad. Er zijn tal van partijen betrokken in het gebied, met posities, rechten, ambities en betrokkenheid. Met het Masterplan Arenapark Hilversum wordt een stap richting de toekomst gezet samen met gebruikers, bewoners en belanghebbenden. De combinatie van adviseurs (PosadMaxwan, Sweco, Goudappel Coffeng, Drijver en Partners, Buiting Advies) heeft in opdracht van de gemeente Hilversum onderzoeken verricht en tegelijk posities, belangen en wensen opgehaald bij gemeente, gebruikers, bewoners en belanghebbenden.

De input van de stakeholders is een belangrijk onderdeel en voedingsbron geweest van de planvorming. Het proces waarin dat is gebeurd is gestoeld op openheid, interactie en transparantie. De samenwerking met stakeholders en het participatieproces zijn in drie fasen onderscheiden:

- Voorbereidingsfase
- Onderzoeksfase
- Ontwerpfase

Via deze drie stappen is in het plan in de loop van vier maanden opgesteld, in samenspraak met alle betrokkenen in en om het gebied. In meerdere of mindere mate is er overleg en contact geweest met het Vastgoed Owners Collectief, het Gebruikerscollectief, het bewonerscomité van de Soestdijkerstraatweg, BeGreen Energy, Castanea, de Fietzersbond, Gooische

Atletiek Club, het Gooisch Natuurreservaat, GWC de Adelaar, HET coöperatie, HilverZon, H.L.T.C. Gooiland, Keurmerk Veilig Ondernemen, Nike, ProRail, NS, Optisport, Provincie Noord-Holland, MBO College Hilversum (ROC Amsterdam), Waternet, , omwonenden en betrokkenen van het Laapersveld.

Voorbereidingsfase

Wat is het probleem dat opgelost moet worden in het Masterplan? Wie hebben welke belangen in het gebied en kunnen meedenken?

De eerste stap was het leggen van contacten met gebruikers, bewoners en belanghebbenden. Naar aanleiding van dit eerste contact zijn er met sleutel stakeholders interviews gehouden:

VOC, Gebruikerscollectief, ROC, GNR, ProRail en Nike. Iets later is ook het Bewonerscollectief Soestdijkerstraatweg aan dit rijtje toegevoegd. Daarnaast hebben er locatiebezoeken plaatsgevonden. En er hebben met Nike en ProRail werkateliers plaatsgevonden over specifieke gebieden en onderwerpen.

Op 16 januari 2019 heeft voor de omgeving een bewonersbijeenkomst (circa 50 personen) plaatsgevonden, waar aanpak en opgaven zijn gepresenteerd, en ook de gemeentelijke concept Nota van Uitgangspunten. In deze inloopbijeenkomst heeft veel gesprek plaatsgevonden. Ook is de inventarisatie van opgaven getoetst en verder aangescherpt met bewoners. De reacties waren overwegend positief en betreffen veelal aanvullingen op de Nota van Uitgangspunten en de inventarisatie van de opgaven die goed passen. Voorbeelden van aangedragen onderwerpen zijn de sociale veiligheid in het gebied, de (toekomstige) bus routes, ontsluitingsweg naar Laapersveld, verkeersonveilige situaties, parkeerprobleem en parkeerdruk in omliggende wijken en het verzoek om speelvoorzieningen.

Resultaat: inventarisatie van de opgaven, standpunten en ambities, contact met betrokken partijen, interviewverslagen.

Onderzoeksfase

Welke opgaven en alternatieven zijn er voor het Masterplan? Welke voor- en nadelen leveren deze op voor de belanghebbende partijen?

In de onderzoeksfase hebben begin februari vier inhoudelijke thematafels plaatsgevonden over: verkeer en parkeren; openbare ruimte, klimaatadaptatie en natuur; sportbehoefte en sportvoorzieningen; gebouwde omgeving, voorzieningen en energie. Daar waren in totaal ca. 40 verschillende personen bij aanwezig, van 17 verschillende partijen. Waaronder het Gebruikerscollectief en het Vastgoed Owners Collectief (VOC). Daarnaast hebben individuele gesprekken plaatsgevonden met stakeholders.

Thematafels en vele bilaterale contacten hebben bijgedragen aan het uitbrengen van rapporten op vijf onderzoeksthema's: Parkeren, Verkeer, Klimaatadaptatie, Natuur en Sportbehoefte/sportvoorzieningen.

Op 7 maart 2019 heeft een stakeholdersbijeenkomst plaatsgevonden, waar een terugkoppeling van de onderzoeksresultaten is gedeeld. De reacties gingen voornamelijk over de toekomstige verkeersstructuur. Over dit thema heeft een constructief vervolgoverleg plaatsgevonden waar met

vertegenwoordigers van VOC, Gebruikerscollectief, Nike, Bewonerscollectief Soestdijkerstraatweg en gemeente Hilversum nogmaals is gekeken naar varianten voor de toekomstige verkeersstructuur in het gebied. Op 7 maart 2019 heeft ook een bewonersbijeenkomst (circa 45 personen) plaatsgevonden waar de tussenresultaten van de vijf onderzoeksresultaten zijn gedeeld.

Ook in deze fase hebben werkateliers met Nike en ProRail plaatsgevonden, doorlopend tot in april.

Resultaat: ingrediënten voor de ontwerpfase, zoals de onderzoeksresultaten, de posities, belangen en wensen van stakeholders, besprekingsverslagen van stakeholders- en bewonersbijeenkomsten, werkateliers e.a. gesprekken met suggesties en ideeën vanuit de omgeving.

Ontwerpfase

In de ontwerpfase is met de opgehaalde 'ingrediënten' gewerkt aan de contouren van het Masterplan. Op 8 april 2019 hebben een stakeholdersbijeenkomst en een bewonersbijeenkomst (circa 60 personen) plaatsgevonden. Daar zijn in de middag en de avond de contouren van het Masterplan gepresenteerd en de varianten en afwegingen toegelicht. De reacties betreffen veelal aanvullingen op onderdelen of vragen over verdere uitwerkingen. Voorbeelden van aangedragen

onderwerpen zijn ontwikkelruimte BVO kantoren, bouwhoogte, stations verplaatsing, sociale veiligheid, P&R, parkeervergunningen, de voorgestelde passerelle en de busroutering.

Met de opgehaalde aanscherpingen, suggesties, opmerkingen en vragen is verder gewerkt tot het definitief concept Masterplan. Deze is op 7 mei 2019, op een stakeholderbijeenkomst, gepresenteerd aan alle betrokken stakeholders.

Ook hebben in deze fase nog werksessies met Nike en ProRail/NS/gemeente plaatsgevonden.

Resultaat: besprekingsverslagen van stakeholders- en bewonersbijeenkomsten, werkateliers e.a. gesprekken met suggesties en ideeën vanuit de omgeving, definitief concept Masterplan Arenapark.

02

Binnen het Arenapark bevindt zich nog ontwikkelruimte. Dit hoofdstuk toont hoe deze ruimte ingevuld kan worden en wat er nodig is om de ambities qua kantooroppervlak en arbeidsplaatsen voor de regio te behalen.



Programma

2.1 Programma en eigendom

Het Arenapark is is hét kantorenpark van regio Gooi en Vechtstreek. De belangrijkste economische ambitie voor het Arenapark is het creëren van ruimte voor werkgelegenheid op een toekomstbestendige en bruisende werklocatie. Uitgangspunt van de gemeente is 87.000 m² nieuw programma toe te voegen dat gelijk staat aan minimaal 4.000 nieuwe arbeidsplaatsen.

Het is voor de Hilversumse economie en leefbaarheid van belang om bestaande en nieuwe bedrijven met een toegevoegde waarde te binden en balans te houden tussen wonen en werken. Diverse onderzoeken, waaronder MIRT Oostkant Amsterdam, laten zien dat –zonder een gerichte en stevige inzet op verbetering van het vestigingsklimaat– de regio 1000 arbeidsplaatsen per jaar blijft verliezen. Er is in Hilversum en de omliggende regio behoefte aan kwalitatief goede kantoren met metrages van 300-800m² en flexconcepten voor ZZP'ers. Het Arenapark is de enige substantiële kantoorlocatie in de regio waar ontwikkeling van nieuwe kantoorruimte mogelijk is.

Met dit Masterplan is en blijft het Arenapark hét kantorenpark in de Regio. Dit Masterplan zet in op een groei in werkgelegenheid van 4000 arbeidsplaatsen, met ondersteunende voorzieningen, een aantrekkelijke campus uitstraling en meer synergie met het kantorenpark Laapersveld.

In de uitwerking van de programmering wordt uitgegaan van een verhouding van 85/15: minimaal 85% van het totale bouwvolume voor de primaire functie kantoren en maximaal 15% voor andere functies die ondersteunend zijn aan de werklocatie en sociale veiligheid, waaronder het hotel, winkeltjes, woningen en de eventuele indoor atletiekhal. Bij 87.000 m² bouwvolume gaat het om respectievelijk

74.000 m² kantoren (equivalent aan 3.700 arbeidsplaatsen) en 13.000 m² overige functies (die deels ook werkgelegenheid bieden). Hierin is ruimte voor tussen de 10 en 100 appartementen voor één- en tweepersoons huishoudens. Aanvullend worden optimalisaties in bouwlagen en bouwvlakken onderzocht. Een en ander draagt bij aan de economische doelstellingen en een goede functiemix.



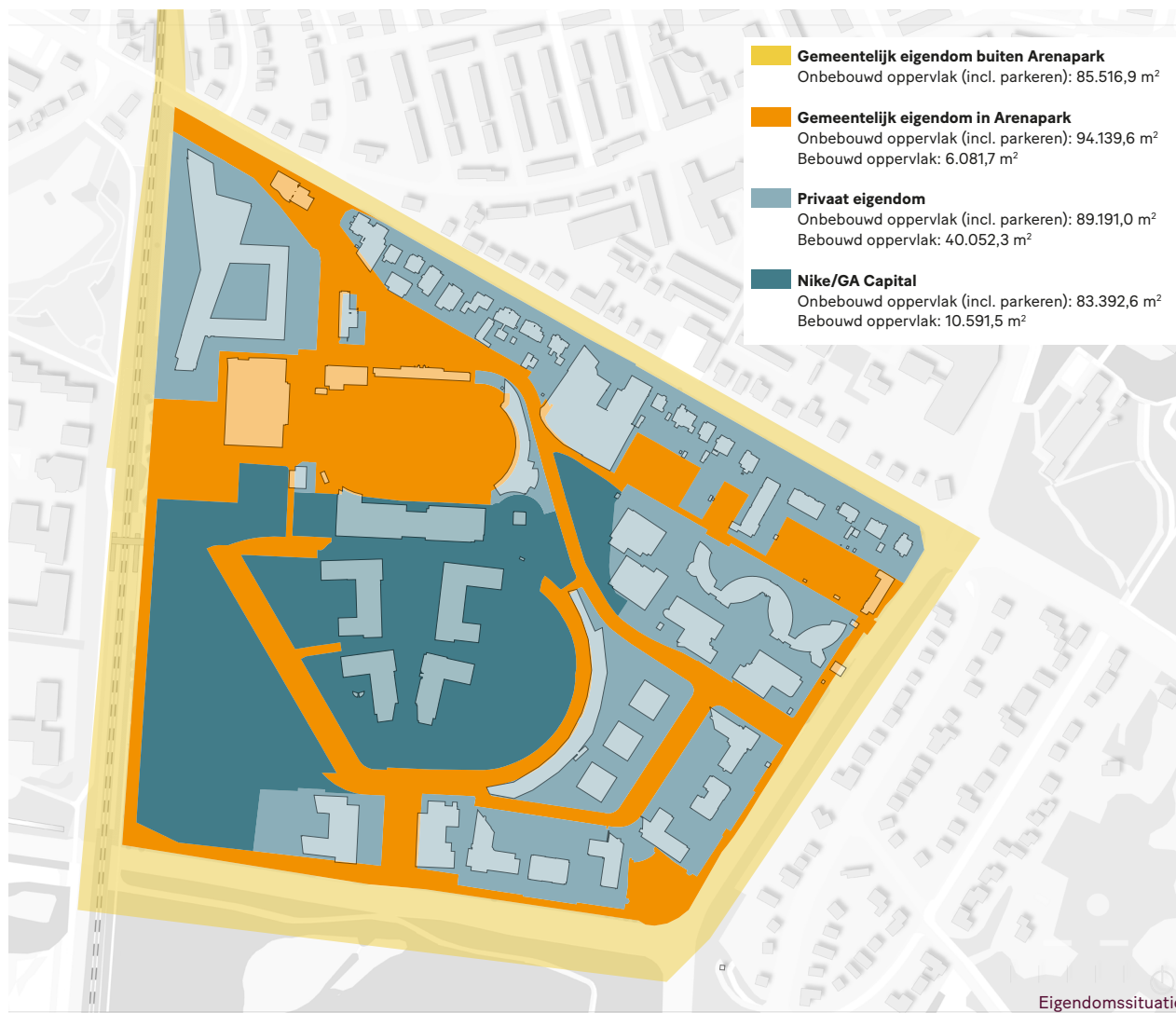
-  Projectgebied Masterplan Arenapark
-  Eigendomsgrenzen
-  Percelen met ontwikkelrechten
-  Openbare ruimte met tijdelijke inrichting

Afstemmen plannen

Op dit moment ligt het eigendom van de meeste kavels met ontwikkelrechten bij Nike/GA Capital. Dat betekent dat ontwikkelingen vaak in afstemming met deze partijen moet gebeuren. Zeker omdat Nike op dit moment slechts plannen heeft voor ca. 25.000 m² kantoor, hotel, store en aanvullende functies en het huidige bestemmingsplan maar beperkt ruimte geeft voor intensivering van het gebied buiten de eigendommen van Nike/GA Capital.

Nike houdt echter graag voor de toekomst de opties open. Tegelijkertijd is een uitwisseling van grond nodig voor de start van hun eerste fase. Daarin liggen ook kansen voor de gemeente om de eigendomssituatie van de ontwikkeling rondom de mogelijke nieuwe stationslocatie goed af te stemmen, omdat deze zich nu deels op gemeentelijke gronden en deels op Nike eigendom bevinden.

Ook de situatie van de private gronden elders in het gebied kan nog verder afgestemd worden. Kan er bijvoorbeeld een samenwerking aangegaan worden om tot een algehele kwaliteitsverbetering van Arenapark te komen? Of kan er een oplossing worden gevonden voor de parkeerdruk in delen van het gebied?



Ontwikkelpotentie en functies

In het masterplan is onderzocht hoe 87.000 m² te ontwikkelen oppervlak een plek kan vinden op de beschikbare locaties. Deze zijn onderverdeeld in de 'Stationslocatie' nabij het mogelijke nieuwe station Hilversum Sportpark, 'Noord-Oost omgeving' rondom Arena, Nike gebouwen rondom de bestaande Nike campus en 'Zuid-West omgeving'. Het basismodel bestaat uit een of meer parkeerlagen met daarboven een gangbaar kantoorgebouw van 30x40m, 1200m² BVO per laag.

Nike werkt in hun plannen al toe naar een diverser aanbod aan functies en voorzieningen die ook (gedeeltelijk) toegankelijk worden voor alle gebruikers van het Arenapark. Binnen het masterplan is verder gestudeerd op andere functies (sportvoorzieningen, horeca, hotel en wonen) binnen de stationslocatie, omdat deze centraal in het plangebied is gelegen naast de mogelijke nieuwe stationslocatie en nabij een diversiteit aan gebruikers. Zeker als het station verplaatst wordt zullen grote stromen gebruikers van het Arenapark rondom dit gebouw wandelen en verblijven. Dat geeft ook een kans voor aantrekkelijke plinten.

Daarnaast worden er kansen gezien in de ontwikkeling van de Noord-Oost omgeving, rondom een nieuw aan te leggen plein op de plek waar Arena en Colosseum samenkomen. Daar wordt nu

Ontwikkelpotentie (in m²) per locatie en eigenaar

Stationslocatie	27.070 m ²
(Gemeente, Nike/GA Capital)	
Nike Employee Store (1.070m ²) + hotel programma (2.000m ²) + mogelijk kleinschalige horeca of winkels	3.070 m ²
Toren 1 (6 verd incl. hotel, 3.500m ²)	7.200 m ²
Toren 2 (6 verd x 1200m ² , max. 30m)	7.200 m ²
Toren 3 (8 verd x 1200m ² , max. 30m)	9.600 m ²

ZW omgeving	16.800m ²
(Nike/GA Capital)	
Toren 4 (7 verd, max. 30m)	8.400 m ²
Toren 5 (7 verd, max. 30m)	8.400 m ²

NIKE gebouwen	25.600m ²
(Gemeente, Nike/GA Capital)	
West ring (R1)	12.800m ²
Oost ring (R2)	12.800m ²

NO omgeving	16.800m ²
(Nike/GA Capital)	
Toren 6 (7 verd, max. 30m)	8.400 m ²
Toren 7 (7 verd, max. 30m)	8.400 m ²

Bijbehorende parkeeropgave

Stationslocatie	905 pp. benodigd
Programma plint	443 pp.
- Hotel: 86 pp.	
- P+R: 90 pp.	
- MBO College (336 pp. - 150 pp. op eigen terrein) 186 pp.	
- Dudok Arena: 100 pp.	
- GAC: 22 pp.	
Toren 1 (3.700 m ² /100x2,05)	76 pp.
Toren 2 (7.200 m ² /100x2,05)	148 pp.
Toren 3 (9.600 m ² /100x2,05)	197 pp.

916 pp. beschikbaar

Parkeergarage -1 (10.165 m ² @ 25 m ² /pp)	406 pp.
Parkeergarage 0 (4.800 m ² @ 25 m ² /pp)	192 pp.
Parkeergarage 1 (4.800 m ² @ 25 m ² /pp)	192 pp.
Parkeergarage 2 (4.800 m ² @ 25 m ² /pp)	192 pp.

ZW omgeving	345 pp. benodigd
Toren 4 + 5 (16.800 m ² /100x2,05)	345 pp.

345 pp. beschikbaar

2 lagen parkeren (10.000 m ² @ 25 m ² /pp)	345 pp.
--	---------

NIKE gebouwen	526 pp. benodigd
West ring (R1) (12.800 m ² /100x2,05)	263 pp.
Oost ring (R2) (12.800 m ² /100x2,05)	263 pp.

700 pp. beschikbaar

Parkeerplaatsen volgens Nike masterplan	700 pp.
---	---------

NO omgeving	345 pp. benodigd
Toren 6 + 7 (16.800 m ² /100x2,05)	345 pp.

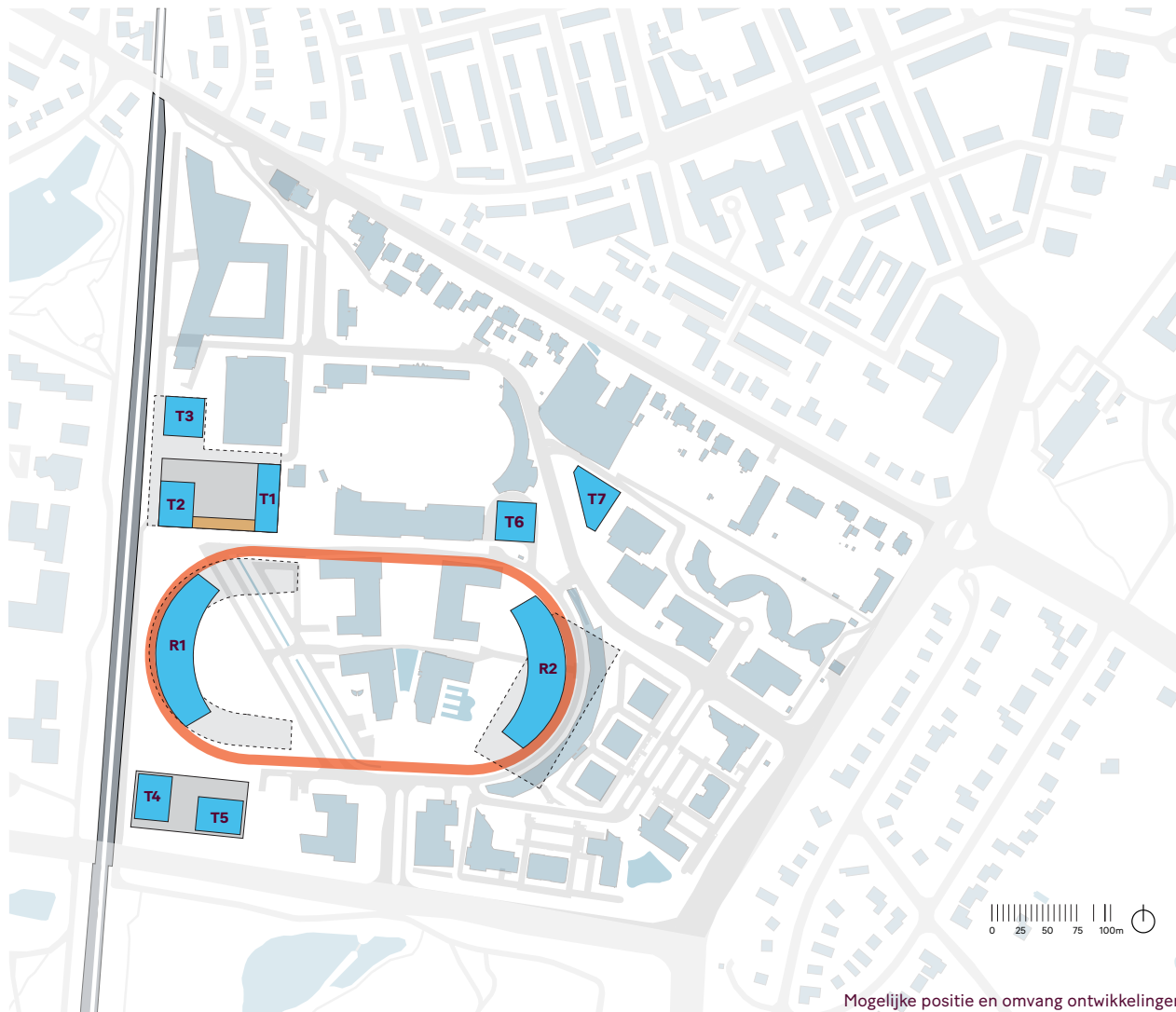
300 pp. beschikbaar

Getekend oppervlak (7.500 m ² @ 25 m ² /pp)	300 pp.
Ontbrekende 45 pp. in andere Nike parking	

ingezet op tijdelijke voorzieningen met foodtrucks. Dat zou in de toekomst bestendig kunnen worden in de plinten van de nieuw te bouwen gebouwen, om daarmee het plein goed te verbinden met de binnenwereld van de kantoren.

Parkeren

Voor de nieuwe functies is het nodig parkeerplaatsen te realiseren conform de parkeernormen. Deze worden gebouwd en, waar mogelijk, ondergronds aangelegd. De Hilversumse parkeernorm houdt voor nieuwe kantoorgebouwen 2,05 parkeerplaatsen per 100 m² bvo aan. In de tabel en diagram hiernaast is aangegeven hoe dat een plek kan vinden op de ontwikkelingslocaties. Bij de stationslocatie en de Nike gebouwen is nog wat overcapaciteit. Daar kan wellicht ruimte gevonden worden voor overige functies als winkels en horeca in de plint. Daarnaast liggen er wellicht mogelijkheden voor dubbelgebruik omdat de functies werken, wonen, hotel en sport een andere dynamiek verdeeld over de dag kennen.



Mogelijke positie en omvang ontwikkelingen

2.2 Ruimtelijke inpassing

De nieuwe ontwikkelingen zijn aangepast aan de omliggende bebouwing qua omvang (solitaire alzijdige blokken, soms in ensembles, soms solitair) en hoogte (mid-rise). Daarnaast wordt aangesloten op het herstel van de drafbaan, een wens die nadrukkelijk naar voren komt in de plannen van Nike.

Voor een goede ruimtelijke inpassing die ook van toegevoegde waarde is voor het Arenapark zijn aantrekkelijke transparante plinten belangrijk. Uiteraard bij de gebouwen die direct aan de nieuwe hoofdroutes gelegen zijn, maar ook bij de overige gebouwen draagt een entree gericht naar de straat bij aan kwaliteit en sociale veiligheid.

Dat betekent ook dat parkeren zoveel mogelijk uit het zicht moet worden opgelost in ondergrondse oplossingen of aan de achterzijde van een entreegebied. Op deze manier krijgt de gehele openbare ruimte in het Arenapark een meer voetganger vriendelijke uitstraling. Tegelijkertijd zal zeker in de delen waar een monofunctioneel kantoorgebruik plaatsvindt aandacht moeten blijven voor sociale veiligheid na werktijden.

In de diagrammen is nu uitgegaan van een maximale bouwhoogte voor de bouwvelop van 30 meter. Dat geeft een gelijkmatige verdeling van de toe te voegen kantooroppervlakte over het hele plangebied,

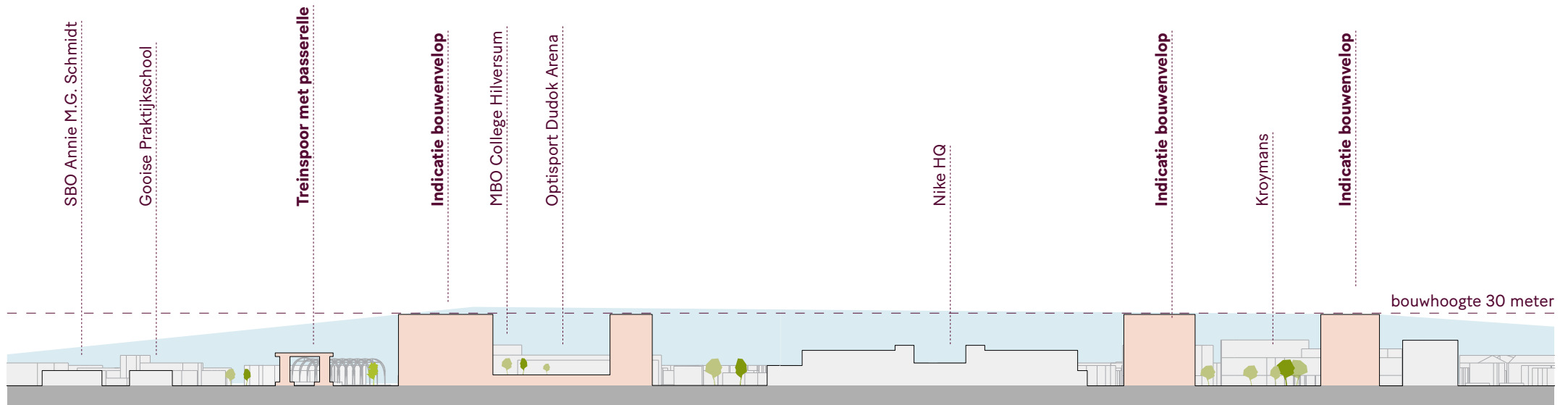
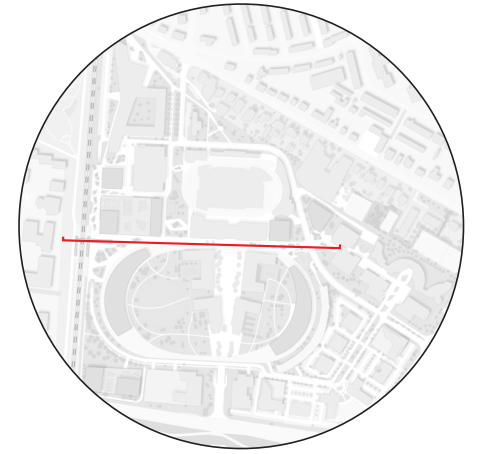
maar wijkt daarmee op sommige plekken af van het huidige bestemmingsplan. Bij verdere uitwerking zal onderzocht moeten worden of er meer gevarieerd kan worden in hoogte. Voor de stationslocatie is een maximale hoogte van 40 tot 45 meter vastgesteld (iets dat ook van pas kan komen bij een business case voor een woongebouw); hier kan dus hoger gebouwd worden ten opzichte van de rest van het Arenapark, waar bescheidener insteken logisch lijkt.

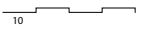
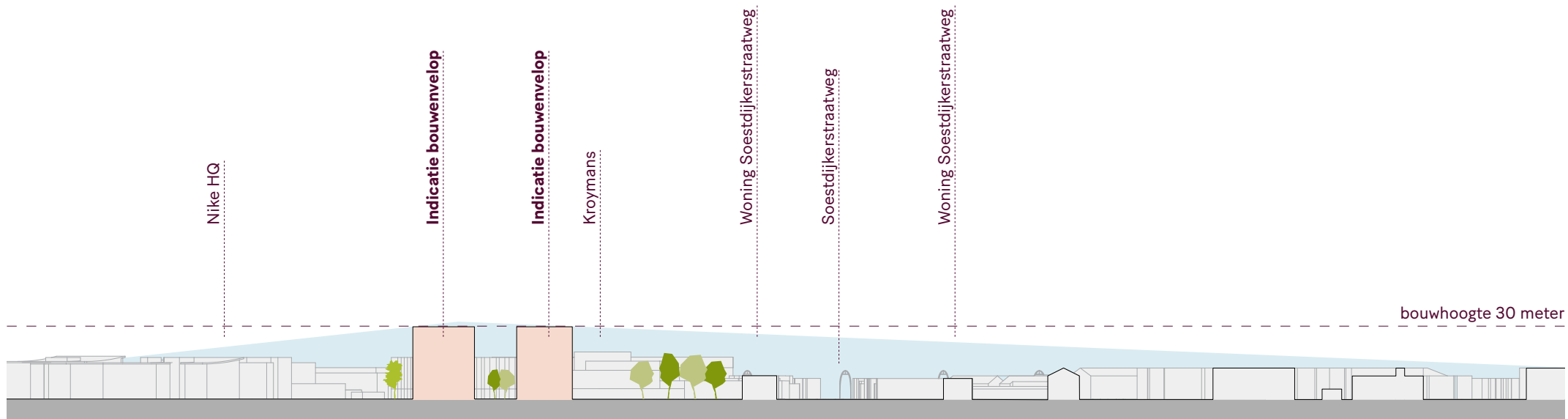
In de komende paragrafen wordt verder ingegaan op de ontwikkellocaties, metrages en functionaliteiten. Daarbij moet worden opgemerkt dat er nu vanuit is gegaan dat andere functies als wonen, sportvoorzieningen, hotel en retail een verminderd kantooroppervlak met zich meebrengen. Mocht de wens zijn om 87.000 m² zoveel mogelijk voor kantoren te behouden en het overige programma als aanvullend te beschouwen vraagt dat ook een aanpassing van de maximum hoogtes.





Mogelijke positie en omvang ontwikkelingen





2.3 Ontwikkeling stationslocatie

De ontwikkeling op de stationslocatie zal waarschijnlijk een van de eerste gebouwen zijn die ontwikkeld gaat worden op het Arenapark. Dit gebouw geeft, vanwege de centrale ligging in het gebied, naast de beoogde stationslocatie, aanleiding tot een gemengd programma van kantoren, hotel, Nike store, retail, en eventueel wonen en een indoor atletiekhal. De bijbehorende parkeergarage geeft daarnaast ruimte aan 90 P&R plaatsen.

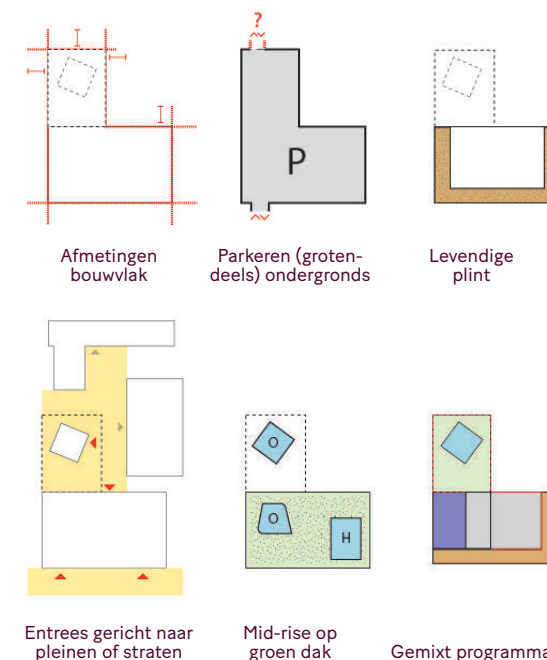
In de uitwerking van de stationslocatie is uitgegaan van één grote ondergrondse parkeerlaag die bereikt wordt via een tunnel onder het stationsplein door. Dit zorgt ervoor dat het bestemmingsverkeer voor deze gebouwen via de zuid-west zijde rijdt en niet op de Arena (achter de woningen van de Soestdijkerstraatweg langs). En dat daarnaast het beoogde stationsplein vrij blijft van autoverkeer. Het overige parkeren is boven de grond gesitueerd in circa 3 lagen. Voor een goede aansluiting op de openbare ruimte van het stationsplein en de noord-zuidroute vanaf het bestaande station wordt deze garage afgeschermd met een levendige en transparante plint. Daarnaast is het bovengrond parkeren kleiner qua afmetingen zodat toren 3 solitair gepositioneerd kan worden en daarmee de openbare ruimte rondom deze toren, Dudok Arena en MBO College prettiger kan worden ingericht. De onderste lagen worden beschouwd als een

'podium' waarboven 3x een mid-rise gebouw wordt geplaatst. Deze gebouwen omvatten het hotel (in Toren 1) eventueel in combinatie met een aantal kantoorlagen. En kantoren of woningen in toren 2 en 3. De functies in de torens kijken naar op het dak van de parkeergarage. Het is daarom belangrijk om deze in een verdere uitwerking aandacht te geven en in te richten met groen en eventueel sportvoorzieningen.

De functie wonen biedt op deze locatie veel mogelijkheden voor een levendige en sociaal veilige plek ook na kantoor tijden. En is mogelijk aantrekkelijk voor starters (appartementen 80-100 m²) die in de grotere regio werken en daarom baat hebben aan de nabijheid van het station. Mocht er worden gekozen voor woningen dan zal er aandacht moeten uitgaan naar de andere aantallen parkeerplaatsen die deze functie met zich meebrengt en de eisen die de spoorlocatie stelt ten opzichte van geluid. Vanwege

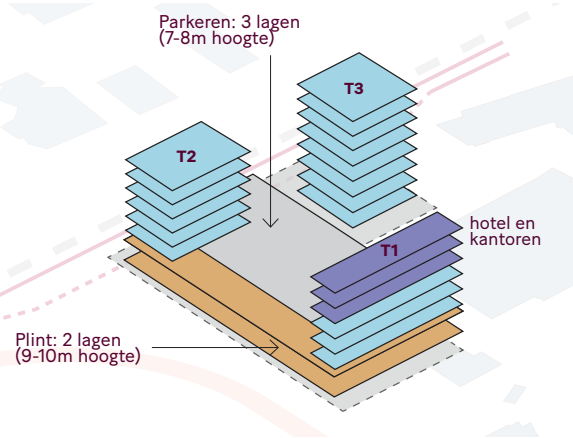
de solitaire ligging lijkt toren 3 het meest geschikt. Deze biedt capaciteit aan 90-100 appartementen en geeft daarmee voldoende houvast voor een haalbare business case en levendige omgeving.

Gezien de diverse gebruikers (kantoren, P&R, hotel) van deze locatie en het gedeelde eigendom van de grond (gemeente en Nike/GA Capital) zal de gehele ontwikkeling incl. parkeergarage goed afgestemd moeten worden en wellicht zelfs door meerdere partijen uitgevoerd.



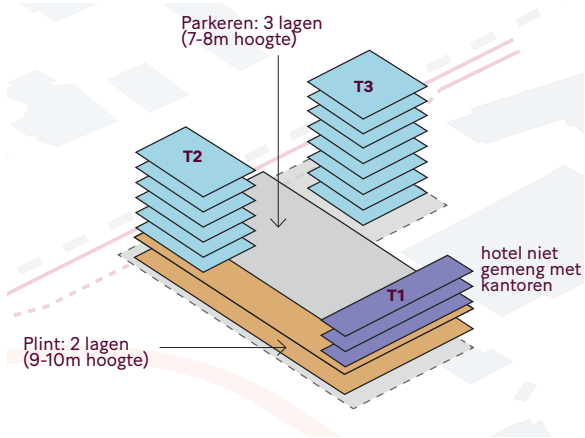
Stationslocatie	27.070 m ²
Nike Employee Store (1.070m ²) + hotel programma (2.000m ²) + mogelijk kleinschalige horeca of winkels	3.070 m ²
Toren 1 (6 verd incl. hotel, 3.500m ²)	7.200 m ²
Toren 2 (6 verd x 1200m ² , max. 30m)	7.200 m ²
Toren 3 (8 verd x 1200m ² , max. 30m)	9.600 m ²

Parkeren	905 pp. benodigd
Programma plint	484 pp.
- Hotel: 86 pp.	
- P+R: 90 pp.	
- MBO College (336 pp. - 150 pp. op eigen terrein) 186 pp.	
- Dudok Arena: 100 pp.	
- GAC: 22 pp.	
Toren 1 (3.700 m ² /100x2,05)	76 pp.
Toren 2 (7.200 m ² /100x2,05)	148 pp.
Toren 3 (9.600 m ² /100x2,05)	197 pp.
916 pp. beschikbaar	
Parkeergarage -1 (10.165 m ² @ 25 m ² /pp)	406 pp.
Parkeergarage 0 (4.800 m ² @ 25 m ² /pp)	192 pp.
Parkeergarage 1 (4.800 m ² @ 25 m ² /pp)	192 pp.
Parkeergarage 2 (4.800 m ² @ 25 m ² /pp)	192 pp.



Stationslocatie (variant)	23.370 m ²
Nike Employee Store (1.070m ²) + hotel programma (2.000m ²) + mogelijk kleinschalige horeca of winkels	3.070 m ²
Toren 1 (hotel, 3.500m ²)	3.500 m ²
Toren 2 (6 verd x 1200m ² , max. 30m)	7.200 m ²
Toren 3 (8 verd x 1200m ² , max. 30m)	9.600 m ²

Parkeren	829 pp. benodigd
Programma plint	484 pp.
- Hotel: 86 pp.	
- P+R: 90 pp.	
- MBO College (336 pp. - 150 pp. op eigen terrein): 186 pp.	
- Dudok Arena: 100 pp.	
- GAC: 22 pp.	
Toren 2 (7.200 m ² /100x2,05)	148 pp.
Toren 3 (9.600 m ² /100x2,05)	197 pp.
916 pp. beschikbaar	
Parkeergarage -1 (10.165 m ² @ 25 m ² /pp)	406 pp.
Parkeergarage 0 (4.800 m ² @ 25 m ² /pp)	192 pp.
Parkeergarage 1 (4.800 m ² @ 25 m ² /pp)	192 pp.
Parkeergarage 2 (4.800 m ² @ 25 m ² /pp)	192 pp.



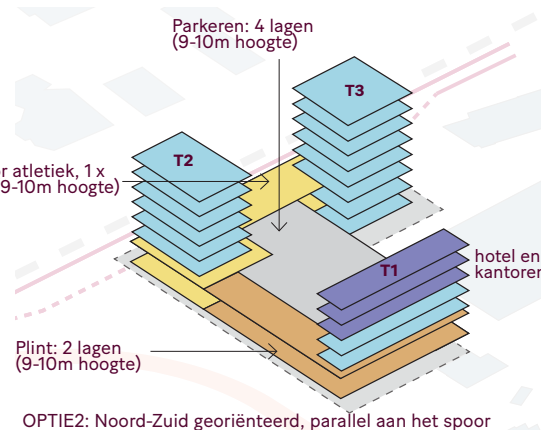
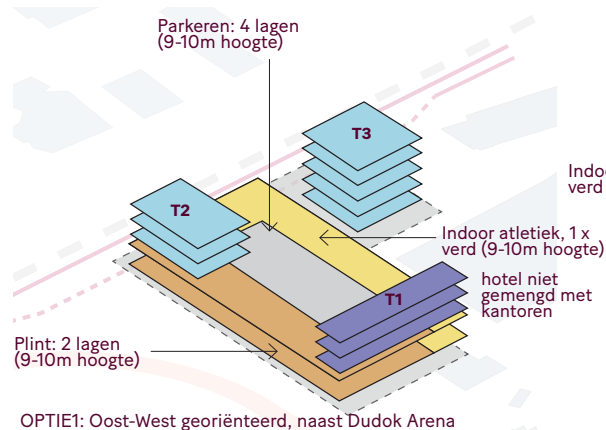
Indoor atletiekhal

In het masterplan is onderzocht of het mogelijk is om een indoor atletiekhal aan het gebied toe te voegen. Deze functie is een grote wens van de Gooise Atletiek Club en heeft potentie voor gebruikers vanuit de grotere regio. Een dergelijke hal is vanwege de benodigde lengte van 80-90m niet op veel plekken in te passen. Gezien de omvang en de ligging nabij de buitenvelden van de GAC lijkt de stationslocatie daar het meeste geschikt voor.

Op deze locatie biedt een dergelijke hal ook mogelijkheden voor een aantrekkelijke plint en daarmee sociale veiligheid aan de 'achterzijde' van het blok. Oftwel gepositioneerd tussen de nieuwe ontwikkeling en de Dudok Arena, of parallel aan het spoor. Dat vraagt wel om een transparante uitvoering van de gevel, conform referentiebeelden hiernaast, waarbij het mogelijk is de sporters 'aan het werk' te zien. In de optie waarbij de atletiekhal parallel aan het spoor is gelegen begeleidt het daarmee ook de studenten van de nieuwe stationslocatie naar het MBO college (sociale veiligheid), maar zorgt het er wel voor dat toren 3 niet meer als solitair gebouw kan worden gepositioneerd.

In beide optiek zorgt het volume van de hal wel voor een verkleining van het mogelijke parkeeroppervlak en daarmee minder te ontwikkelen meters en een mogelijk minder efficiënte parkeergarage.

Mogelijk alternatieve vormen van gebruik van een atletiekhal zijn niet onderzocht in dit proces, maar kunnen wellicht het draagvlak vergroten.



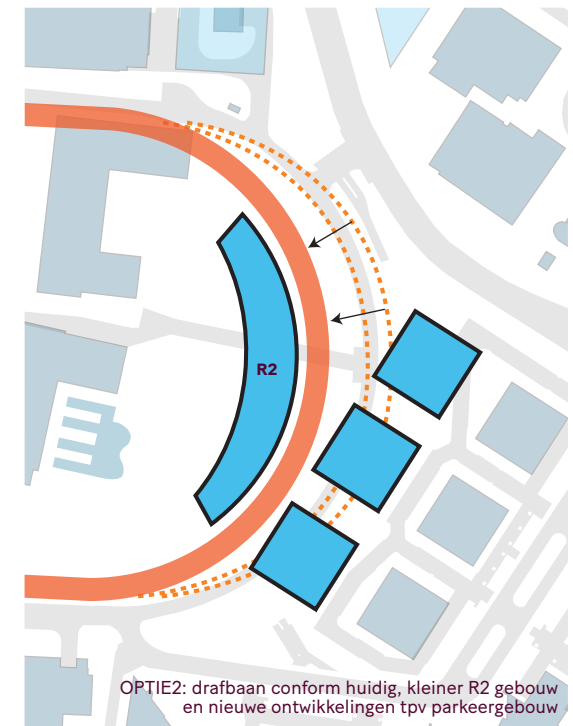
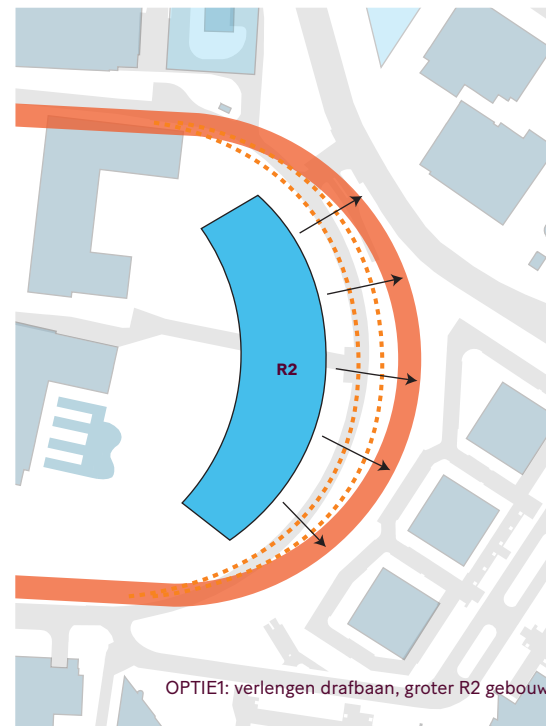
2.4 Ontwikkeling Colosseum

Aan de oostzijde van de drafbaan is een parkeergebouw gelegen dat in de huidige situatie een barrière vormt tussen de verschillende delen van het Arenapark en weinig bijdraagt aan de kwaliteit openbare ruimte. De nieuwe ontwikkelingen bieden mogelijk aanleiding voor een ondergrondse oplossing waarbij het parkeren van R2, T6, T7 en dit parkeergebouw plek kan vinden.

Een dergelijke oplossing biedt mogelijkheid voor meer wandelroutes om het gebied te doorkruisen, maar moet goed afgestemd worden met de eigenaren en gebruikers, omdat de parkeeroplossing ruimte biedt aan verschillende kantoren rondom.

Op dit moment (en mogelijk erger in de toekomst) is er wateroverlast tussen de kantoren aan de Marathon en het parkeergebouw. Een andere invulling van deze locatie kan ook een oplossing bieden voor dit probleem.

Vooralsnog zijn er twee mogelijke opties verkent, zoals hiernaast is ingetekend. Een versie waarbij de drafbaan in oostelijke richting wordt verlengd en daarmee ruimte biedt aan een groot R2 gebouw. Of een waarbij de drafbaan iets verkleind wordt en er een nieuwe ontwikkeling (bijvoorbeeld vergelijkbaar met de kantoren aan de Marathon) op de locatie van het parkeergebouw komt.

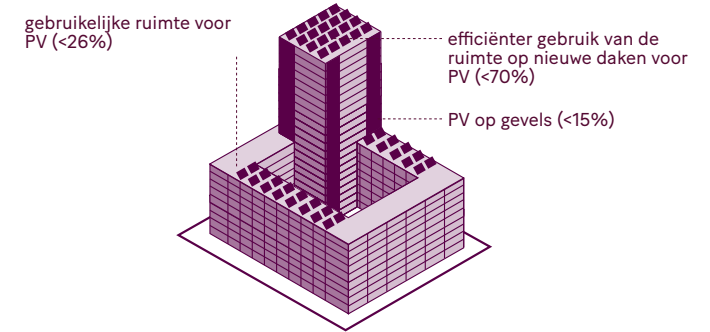


2.5 Duurzaamheid

Uiteindelijk gaat het masterplan Arenapark niet alleen om het toevoegen van vierkante meters. Het gaat in belangrijke mate over een toekomstbestendige en bruisende werklocatie met daarin aandacht voor een groene, gezonde en sportieve omgeving (zie hoofdstuk 4 openbare ruimte) en waarin de (nieuwe) gebouwen een zo klein mogelijke ecologische footprint hebben.

Het Masterplan zet in op een duurzaam, uitdagend, sportief, gezond, aantrekkelijk en klimaat-robuust Arenapark. En gevraagd naar een actuele visie op hoe het Arenapark kan worden ontwikkeld tot een circulair en energiepositief kantorenpark. Dat vraagt wat van bestaande en nieuw te bouwen gebouwen. Zo moeten nieuwe gebouwen voldoen aan de hoogste standaarden en doelen zoals gesteld door de gemeente Hilversum.

Er moet ruimte gevonden worden voor elektriciteitsopwekking op de daken, gevels en mogelijk ook in de openbare ruimte, maar daarnaast ook voor het opvangen van water, groen om hitte eilanden te voorkomen en natuurinclusiviteit. Dat vraagt om een ontwerptraject waarbij de voor- en nadelen en effecten op schaal van het gehele gebied inzichtelijk worden gemaakt, zodat een goede afweging kan worden gemaakt tussen de verschillende opgaven en wensen. Meer over



energie ten opzichte van het gehele Arenapark is te vinden in hoofdstuk 5: Energie.

Circulariteit

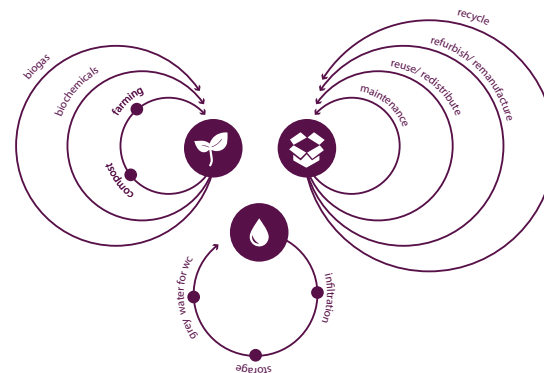
De bouwindustrie is één van de grootste veroorzakers van afval. Voor de ontwikkelingen van de nieuwbouw moet een circulairiteitsstrategie worden opgesteld waarin uiteen wordt gezet hoe aanbesteding, constructie, onderhoud en het eindgebruikfasen zo circulair mogelijk kunnen worden vormgegeven. Daaraan worden bijvoorbeeld ook materialenpaspoorten en materiaal levenscyclus beoordelingen toegevoegd.

Circulaire principes kunnen vervolgens ook de grondslag zijn tijdens het gebruik van het vernieuwde Arenapark. Vanuit de principes van de circulaire economie wordt vaak gesteld dat er drie categorieën zijn; bio-afval, technologisch afval en water.

Het terugdringen van bio-afval kan door het scheiden van afval. Door hier in het ontwerp ruimte voor te houden wordt het scheiden van afval veel eenvoudiger. Bio-afval kan bovendien uitstekend worden gecomposteerd en bijvoorbeeld als mest te gebruiken in de daktuinen en dergelijken. Het overblijvende afval kan worden afgevoerd voor het produceren van bio-gas.

Technologisch afval betreft niet alleen hoog-technologisch afval, de categorie bevat grofweg alle door de mens gemaakte objecten en materialen. Er kan door de gebruikers (eventueel samen met de omwonenden) worden bekeken hoe gebruiksvorwerpen een nieuw leven kunnen krijgen. Nike zelf heeft bijvoorbeeld mooie voorbeelden van het hergebruiken van de schoenen voor nieuwe producten of zelfs bestrating van sportroutes (Nike grind)

Ten aanzien van water kan regenwater worden verzameld en worden gebruikt voor het bewateren van groen en beplanting. Door het water te filteren kan bovendien de slag worden gemaakt om het te gebruiken voor het doorspoelen van toiletten.



03

De wens is om Arenapark vriendelijker te maken voor langzaam verkeer.

Tegelijkertijd brengen nieuwe ontwikkelingen ook meer bewegingen met zich mee. Dit hoofdstuk toont hoe in het masterplan de verschillende verkeersstromen een plek krijgen en hoe een mogelijke verplaatsing van het station Hilversum Sportpark daarbij past.

A background pattern of small, evenly spaced yellow dots on a white background, forming a grid that covers the entire page.

Verkeer

3.1 Station Hilversum Sportpark

Verplaatsing van station Hilversum Sportpark vergroot de toegankelijkheid én veiligheid van het Arenapark. Haalbaarheid van de verplaatsing wordt onderzocht door gemeente, ProRail, NS en andere partijen.

Spoorkruising Soestdijkerstraatweg

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

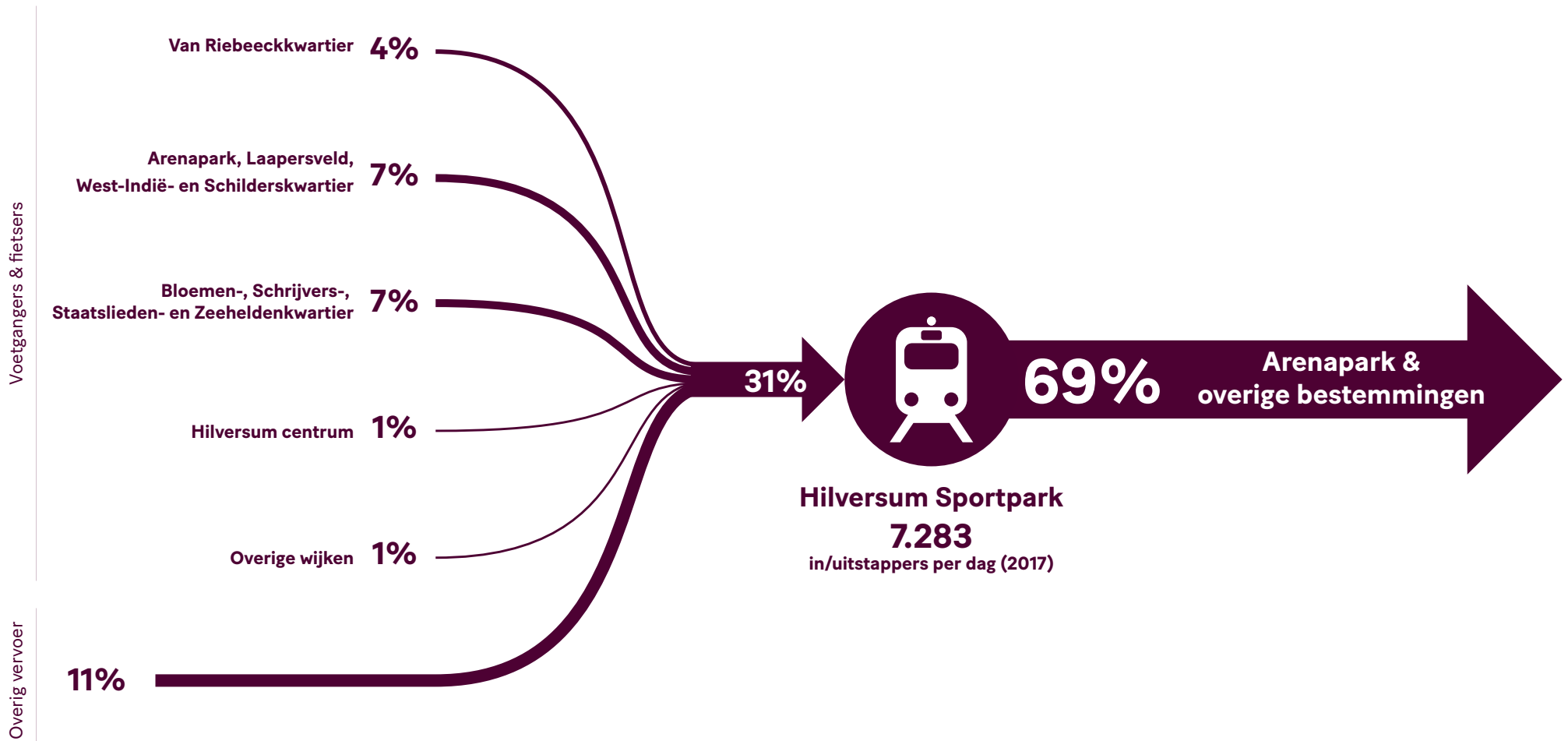
De huidige spoorwegovergang in de Soestdijkerstraatweg is een veiligheidsknelpunt. De overweg is een van 40 overwegen van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) met het meeste verbeterpotentieel (veiligheid en doorstroming) in Nederland. Voetgangers die hun trein willen halen, maken manoeuvres die leiden tot gevaarlijke situaties, zoals het oversteken van de spoorbaan bij gesloten spoorbomen.

Door het verplaatsen van het station worden de loopstromen directer en verlopen deze (voor het grootste deel) 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.

Herkomst en bestemming

Station Hilversum Sportpark is voornamelijk een attractiestation: de meeste reizigers reizen naar het station toe (69%). Het grootste deel van deze reizigers vervolgt de reis te voet, vooral in de richting van het Arenapark. Verplaatsing van het station verkort voor hen de loopafstand en maakt routing duidelijker. Kantoren en andere bestemmingen op het Arenapark worden zo zichtbaarder en toegankelijker.

Slechts een klein deel van de reizigers loopt of fietst naar het station vanuit de noordelijke wijken, zoals het Van Riebeeckkwartier (4%). Verplaatsing van het station in zuidelijke richting vergroot de loopafstand daardoor voor slechts een klein deel van de gebruikers.



Nieuwe locatie station Hilversum Sportpark

De nieuwe locatie van het station is o.a. afhankelijk van de afstand van het oostelijk perron ten opzichte van de Soestdijkerstraatweg. Om de spoorovergang van de Soestdijkerstraatweg open te houden terwijl een trein aan het perron stilstaat (eis Prorail bij nieuwe situaties), dient een afstand van ten minste 378 meter aangehouden te worden tussen perron en kruising.

Het nieuwe station ligt centraal ten opzichte van het Arenapark en Laapersveld. De meeste treinreizigers lopen hierdoor rechtstreeks over het station naar hun bestemming. Aan oostzijde van het perron is ruimte voor een aantrekkelijk stationsplein. In de nieuwbouw langs dit plein kunnen stationsgerelateerde functies, zoals een kiosk, opgenomen worden. De westzijde (Laapersveld) is echter beperkter in ruimte. Dat vraagt om extra aandacht bij het ontwerp daarvan en zal nog verder uitgediept moeten worden. De verplaatsing van het station maakt het mogelijk om een ongelijkvloerse spoorkruising voor treinreizigers en eventueel ander langzaam verkeer te realiseren tussen Laapersveld en het Arenapark.

Een nieuw station maakt een verbetering van de voorzieningen voor treinreizigers mogelijk en een meer verkeersveilige inrichting van de directe omgeving. Aan beide zijden moeten voldoende

fietsenstallingsplekken worden opgenomen die op een logische manier ontsloten zijn, zonder om te rijden. En aan de Arenapark oost-zijde daarnaast ook K+R mogelijkheden.

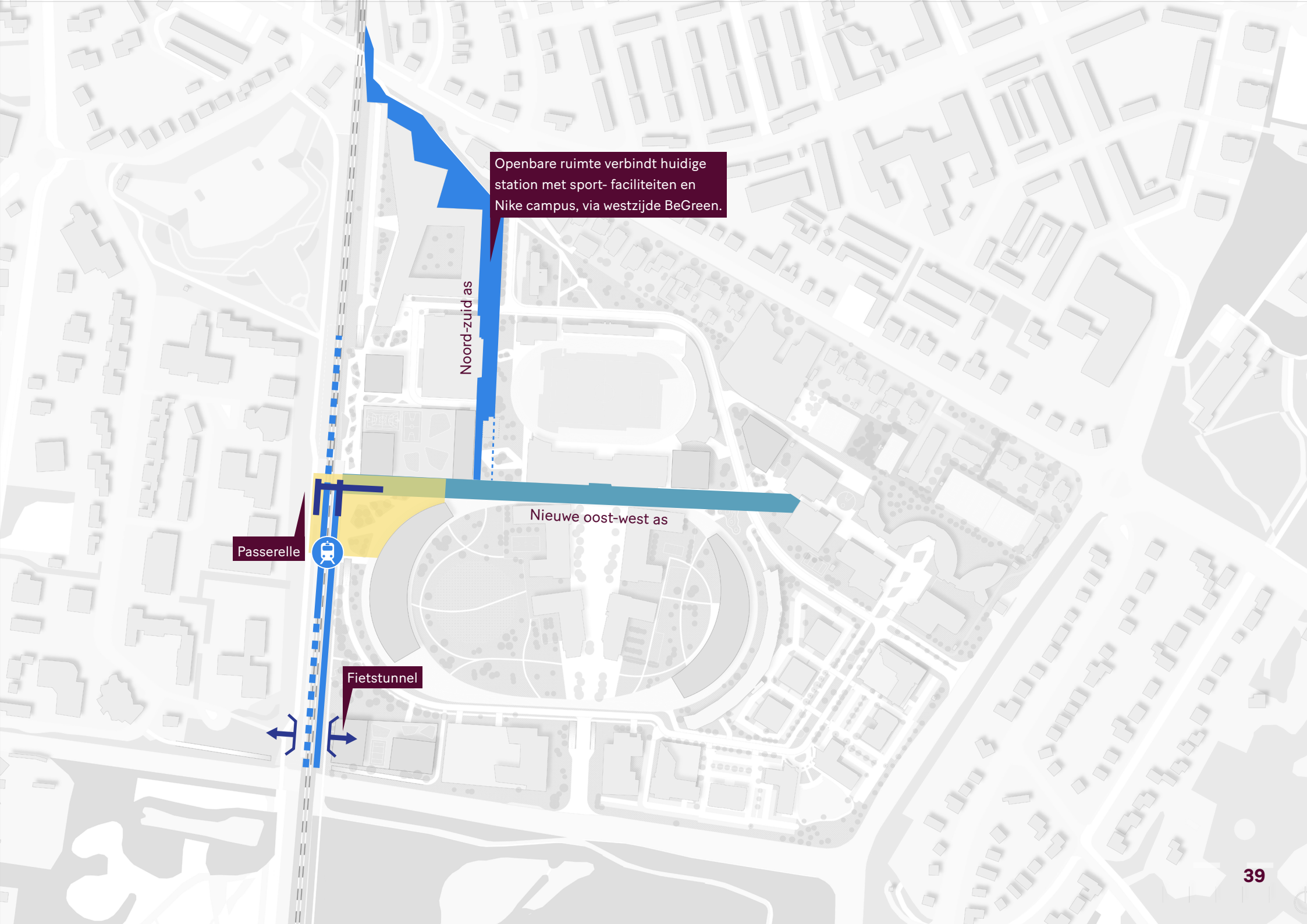
Tot slot is sociale veiligheid is op deze locatie een aandachtspunt. Het ligt verder van de woningen, de meeste functies op het Arenapark zijn nu in de avond gesloten en zeker naar de zuidzijde van de perrons toe neemt het toezicht af. Om diezelfde reden is het volgens NS en Prorail niet wenselijk om een ontsluiting van het station aan de Diependaalselaan zijde te maken. Het clusteren van reizigers aan de noordzijde geeft meer ogen op dezelfde plek. Mogelijk geeft het station zo dichtbij het natuurgebied licht en geluidhinder. Er moet verder onderzocht worden of en hoe dat gecompenseerd kan worden.

Station op huidige locatie

De haalbaarheid van de stationsverplaatsing wordt momenteel onderzocht. Wanneer de verplaatsing niet mogelijk blijkt en het station behouden blijft op de huidige locatie, dient het Arenapark nog steeds een logische, aantrekkelijke entree voor treinreizigers te hebben. Door zowel de Noord-zuid as (Arena) als de nieuwe Oost-west as (Colosseum) te ontwikkelen tot aantrekkelijke openbare ruimtes met logische routing voor voetgangers, is het Arenapark vanuit beide locaties goed te bereiken.



Aantrekkelijk, groen stationsplein



Openbare ruimte verbindt huidige station met sport- faciliteiten en Nike campus, via westzijde BeGreen.

Noord-zuid as

Nieuwe oost-west as

Passerelle



Fietstunnel



3.2 Passerelle

De toevoeging van een passerelle over het spoor verbindt het Arenapark met het Laapersveld en vermindert zo de barrièrewerking van het spoor.

De passerelle dient zo twee doelen: bereikbaarheid van de perrons én de omliggende wijken.

Deze dubbele functie maakt dat de toevoeging van de passerelle ongeacht de verplaatsing van het station van waarde is. Door rekening te houden met de toekomstige stationsverplaatsing kan de passerelle al in een eerder stadium worden aangelegd.

De toevoeging van de passerelle vermindert het aantal voetgangers op de spoorkruising met de Soestdijkerstraatweg en vergroot zo de veiligheid. Bovendien wordt het Arenapark zo verbonden met het Laapersveld tot één gebied.

Het is wenselijk om voor voetgangers en eventueel fietsers een meer directe verbinding vanuit Laapersveld naar het nieuwe station te creëren. Op dit moment is dat door eigendomsgrenzen lastig te realiseren. De routing door de wijk zal daarom uitgewerkt moeten worden in overleg met alle belanghebbenden in en in integraliteit met bestaande verkeersproblematiek op Laapersveld.

Locatie passerelle

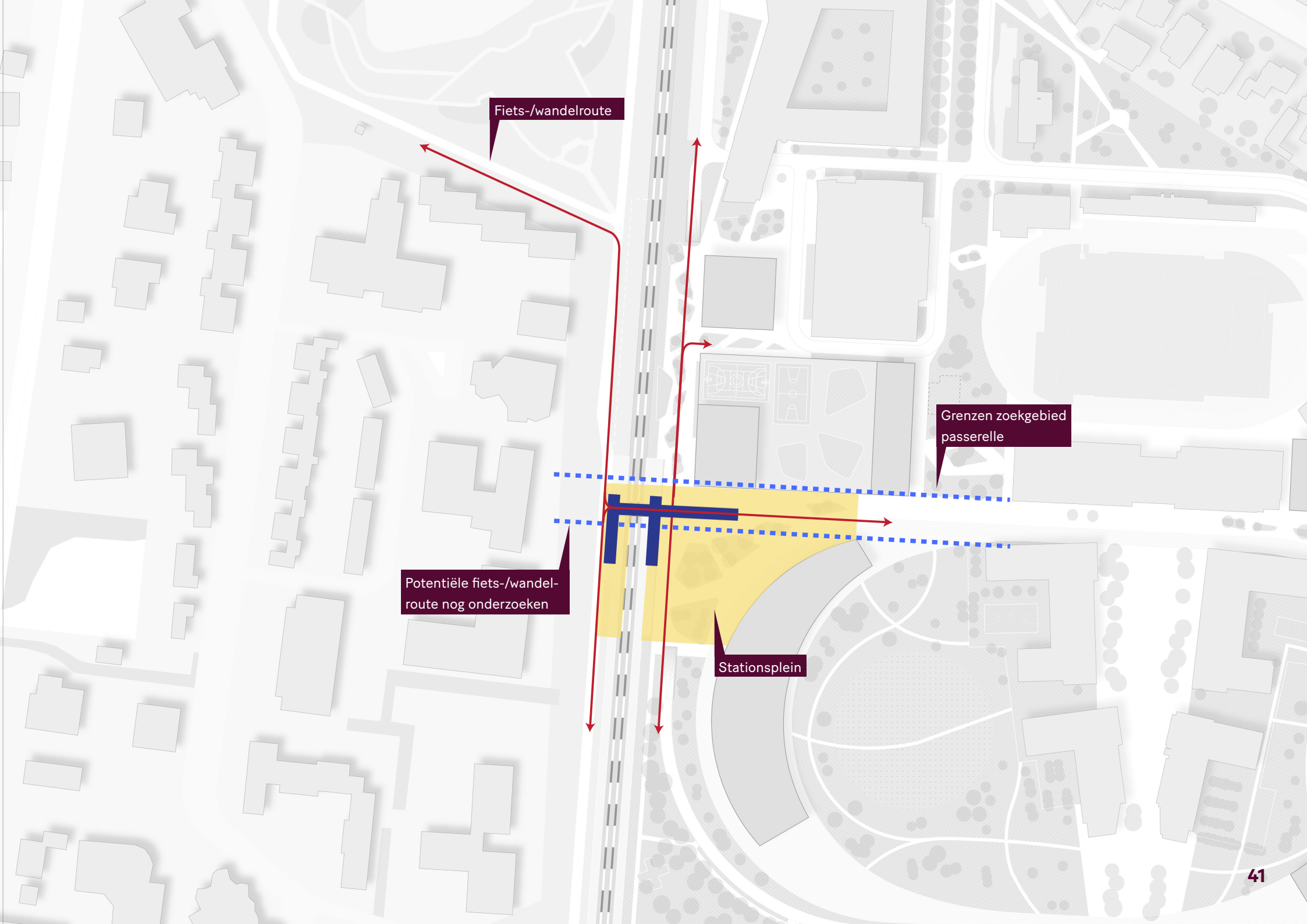
De passerelle wordt aangelegd in het verlengde van de nieuwe oost-west as tussen de Nike kantoren richting het oostelijk deel van het Arenapark. Zo sluit het logisch aan op de belangrijkste voetgangersstromen en op het nieuwe stationsplein.

Wanneer de verplaatsing van station Hilversum Sportpark onhaalbaar blijkt, kan een andere (noordelijker gelegen) locatie voor de passerelle worden overwogen. Dit kan mogelijk bijdragen aan een kortere loopafstand vanuit het MBO College naar het westelijk perron. Een noordelijker gelegen passerelle heeft mogelijk effect op het ontwerp van de gebouwen op de stationslocatie.



Passerelle als aantrekkelijke, toegankelijke loopbrug





Fiets-/wandelroute

Grenzen zoekgebied
passerelle

Potentiële fiets-/wandel-
route nog onderzoeken

Stationsplein

3.3 Auto

De ontsluiting voor de auto wordt aangepast om overlast te voorkomen en de toename van het aantal autobewegingen mogelijk te maken. De wegen worden aantrekkelijker en consistentier ingericht, zodat de autostructuur ook voldoende ruimte laat voor fietser en voetganger.

Hoofdontsluiting

Aan de ontsluiting van het Arenapark wordt een nieuwe verbinding tussen Acropolis en Thebe toegevoegd. Daarmee verdeelt de ontsluiting van het gebied ten noorden van de atletiekbaan tussen Arena en Thebe, waardoor de verkeersintensiteit op Arena zal verminderen (hierover meer in het Deelonderzoek Verkeersstructuur). Ten behoeven van het station dient een K+R locatie ingericht te worden. Dat kan mogelijk op de lus rondom de Dudok Arena, aan de zuidzijde van het stationsplein of verder zuidelijk langs Thebe.

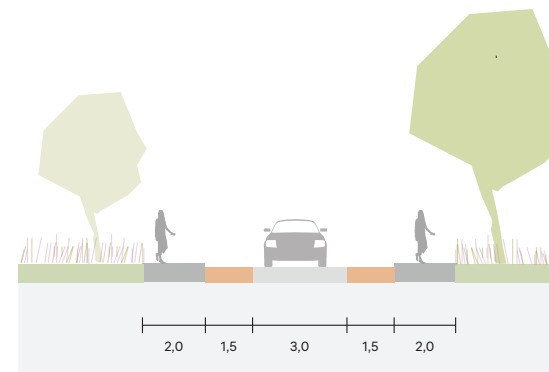
Bij verplaatsing van het station ontstaat een goede ontsluiting van het station en de bijbehorende voorzieningen, zoals P+R en ontwikkeling van kantoren en woningen. Om te voorkomen dat de auto conflicteert met voetgangers en fietsers op het stationsplein, wordt de verbinding Thebe-Acropolis ter hoogte van het station verdiept aangelegd. Deze verdiepte weg heeft een directe aansluiting op de ondergrondse parkeergarage ten behoeve van de P+R, hotel en overige functies.

Wegprofiel

Het heeft de voorkeur alle wegen op het Arenapark in te richten als 30 km/uur erftoegangswegen. Het profiel van deze weg bestaat bij voorkeur uit een asfalt rijbaan (stiller dan huidige klinkers) van in totaal 6 meter breed met daarin rode fietsstroken en aan beide zijde een trottoir van 2 meter breed. Daarmee ontstaat een herkenbaar en eenduidig wegbeeld.

Wanneer na aanpassing van de hoofdontsluiting en toepassen van een stiller wegdek sprake is van geluidsoverlast door het autoverkeer, kunnen aanvullende maatregelen als een geluidswal tussen straat en achtertuinen Soestdijkerstraatweg worden overwogen.

Voor een goede busverbinding van en naar het Arenapark moet de infrastructuur voor de bus op het Arenapark optimaal zijn; hiervoor zou een verhoging van de maximumsnelheid tot 50 km/uur op de busroute overwogen kunnen worden.



Principeprofiel

Aanpassing kruispunten

Door de verkeerstoename als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen op het Arenapark (2.600 tot 7.600 mvt/etmaal) en de groei van het verkeer als gevolg van andere ontwikkelingen is op de kruispunten Diependaalselaan – Colosseum en Oostereind – Arena uitbreiding van het aantal opstelstroken nodig. De benodigde aanpassingen zijn afhankelijk van het uiteindelijk te realiseren programma en de gekozen ontsluitingsvarianten.

Inrit Soestdijkerstraatweg

Het openstellen van de noordelijke inrikker is onwenselijk. Het leidt tot een verkeerstoename op de Soestdijkerstraatweg. Dit is gezien de huidige problemen die hier worden ervaren, onwenselijk. Daarnaast kan het leiden tot doorgaand verkeer zonder herkomst of bestemming door het Arenapark van de noordelijke naar een van de twee andere inrikkers. Er is bovendien beperkte ruimte op het kruispunt Soestdijkerstraatweg – Arena voor de benodigde uitbreiding.

Zie Deelonderzoek
Verkeersstructuur voor meer over
verkeersopgave Laapersveld

Tunnel

Potentiële
K+R locatie

P&R

Arena

Soestdijkerstraatweg

Mycene

Olympia

Marathon

Oostereind

Thebe

Diependaalselaan

30

30

3.4 Parkeren

Voor nieuwe functies moeten parkeervoorzieningen worden toegevoegd.

Parkeervoorzieningen worden gebouwd en, zoveel mogelijk, buiten het straatbeeld aangelegd.

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 (>100%). 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 (parkeerdruk 70%-80%). Omdat de parkeerdruk per bedrijf sterk verschilt is het wenselijk te stimuleren om te komen tot uitwisseling van de particuliere parkeerplaatsen.

Om te komen tot een meer optimale parkeeroplossing en eenmalige bouwkosten is het mogelijk de parkeergarage onder de Nike ontwikkeling en stationslocatie te koppelen. Dat geeft voordelen voor ontsluiting van de beide garages en parkeeraantallen, maar vraagt ook om goede afstemming tussen de ontwikkelende partijen.

Toekomstig parkeerregime

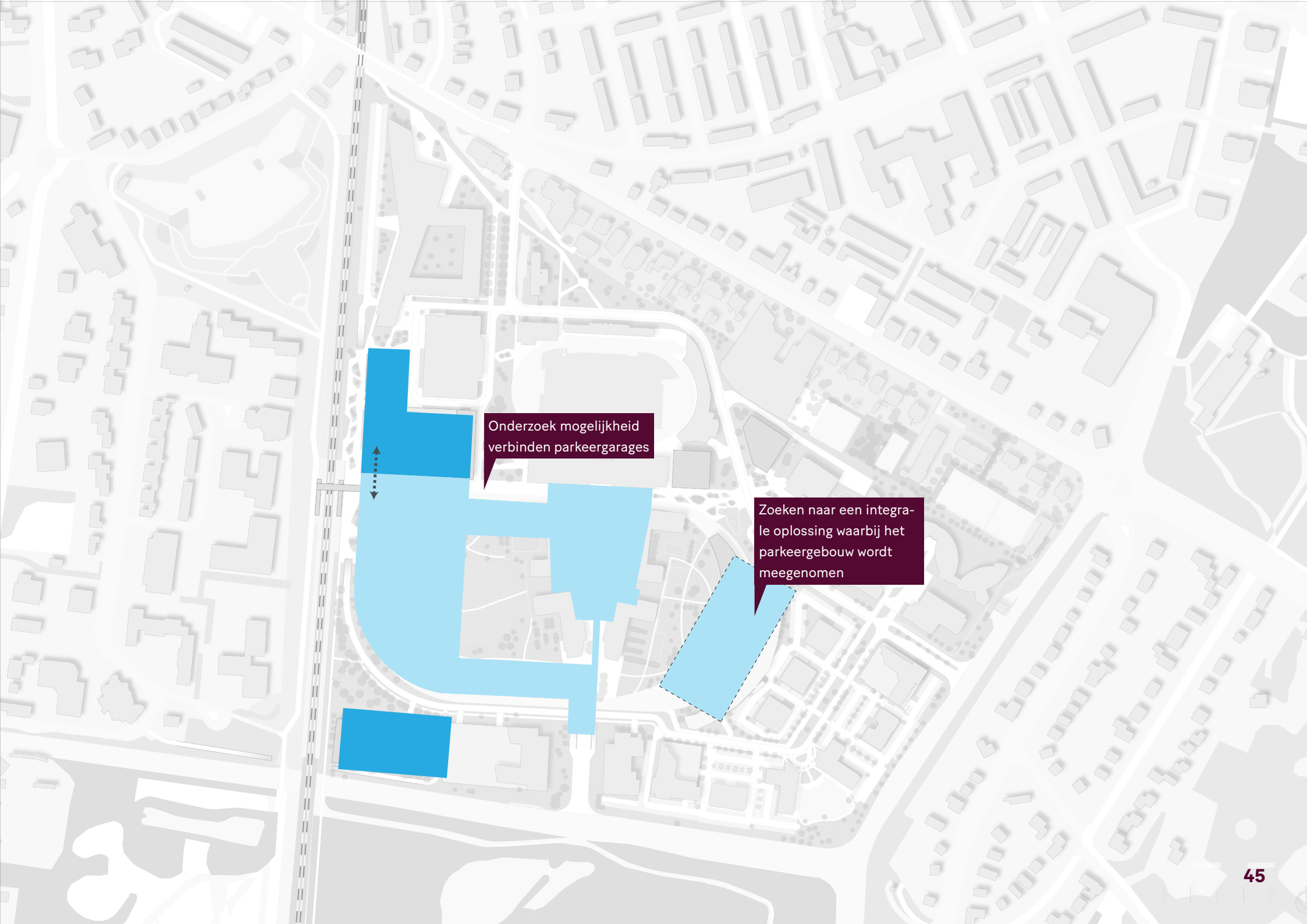
Vanuit een integrale aanpak voor het parkeren op

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 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 buurtbewoners.



Onderzoek mogelijkheid
verbinden parkeergarages

Zoeken naar een integra-
le oplossing waarbij het
parkeergebouw wordt
meegenomen

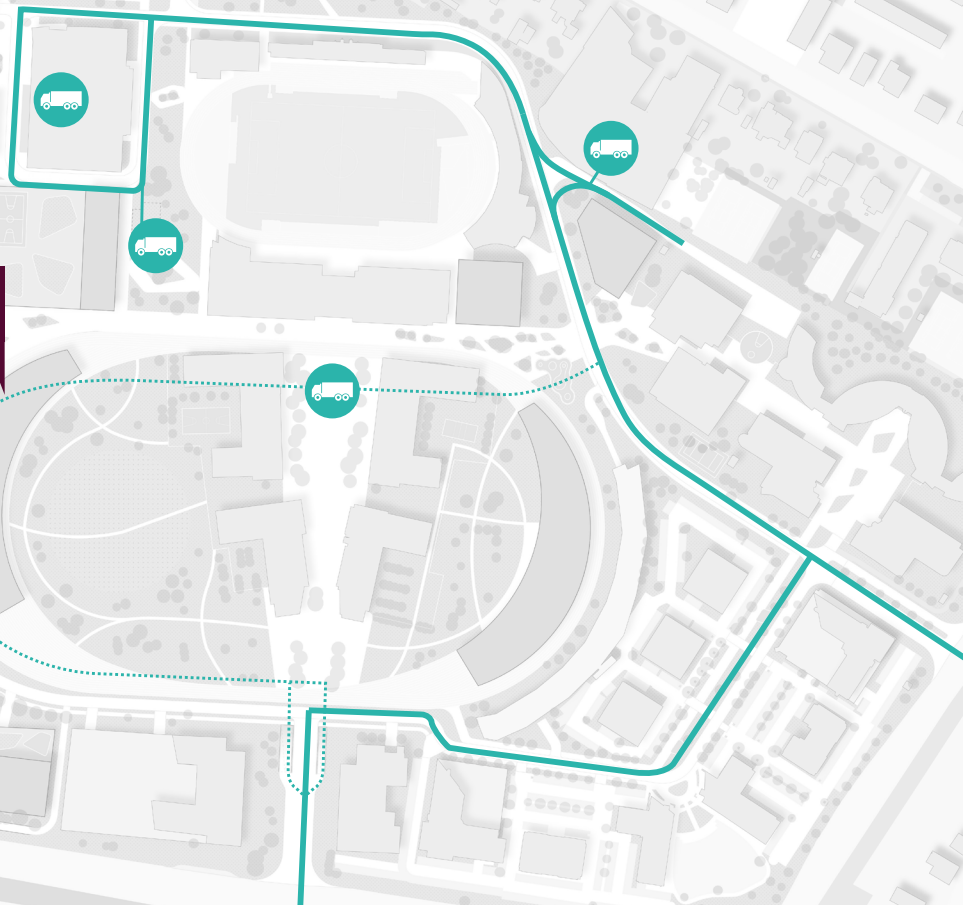
3.5 Logistiek

Een aantal locaties op het Arenapark dienen bereikbaar te zijn voor logistiek verkeer. Hiervoor wordt het autonetwerk gebruikt. De logistiek van Nike wordt ondergronds opgelost.

Er zijn vier bestemmingen met relatief veel laad- en losverkeer met grotere vrachtwagens: Nike, Dudok Arena, BeGreen en Kroymans. Nike kan zijn logistiek via de parkeergarage plaats laten vinden. Voor de Dudok Arena en BeGreen is een lus rond de Dudok Arena handig. Voor het laden en lossen van autobedrijf Kroymans is een goede laad- en losplaats op bijvoorbeeld de Mycene of langs de Arena nodig, zodat deze niet het zicht op de Arena blokkeert. Ook is een goede keervoorziening via bijvoorbeeld de Mycene wenselijk. Op de wegen met veel logistiek verkeer is een minimale breedte van 6 meter nodig (dat is conform het voorgestelde basisprofiel).

De lus rondom de Dudok Arena wordt bij voorkeur zo min mogelijk gebruikt, omdat deze ook interfereert met de noord-zuid wandelroute. Hier zal in een vervolgon ontwerp rekening mee gehouden moeten worden.

logistiek Nike
ondergronds



3.5 Bus

Langs het Athene bevindt zich de busroute en bijbehorende haltes. Ook in de toekomstige situatie blijft dit meest eenvoudige route. Alternatieven voor een halte dichtbij het verplaatste station kunnen gevonden worden in een route via Thebe.

Concessieverlening

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.

Voorkeursroute

Op basis van de uitgevoerde analyse heeft de huidige route over de Arena 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 (bij eventuele verhoging maximumsnelheid tot 50 km/uur) en de huidige relatief centraal gelegen bushaltes kunnen blijven bestaan.

Beperking geluidsoverlast

Een nadeel is de huidige klinkerbestrating. Dit levert geluidsoverlast/trillingshinder 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.

Verplaatsing station

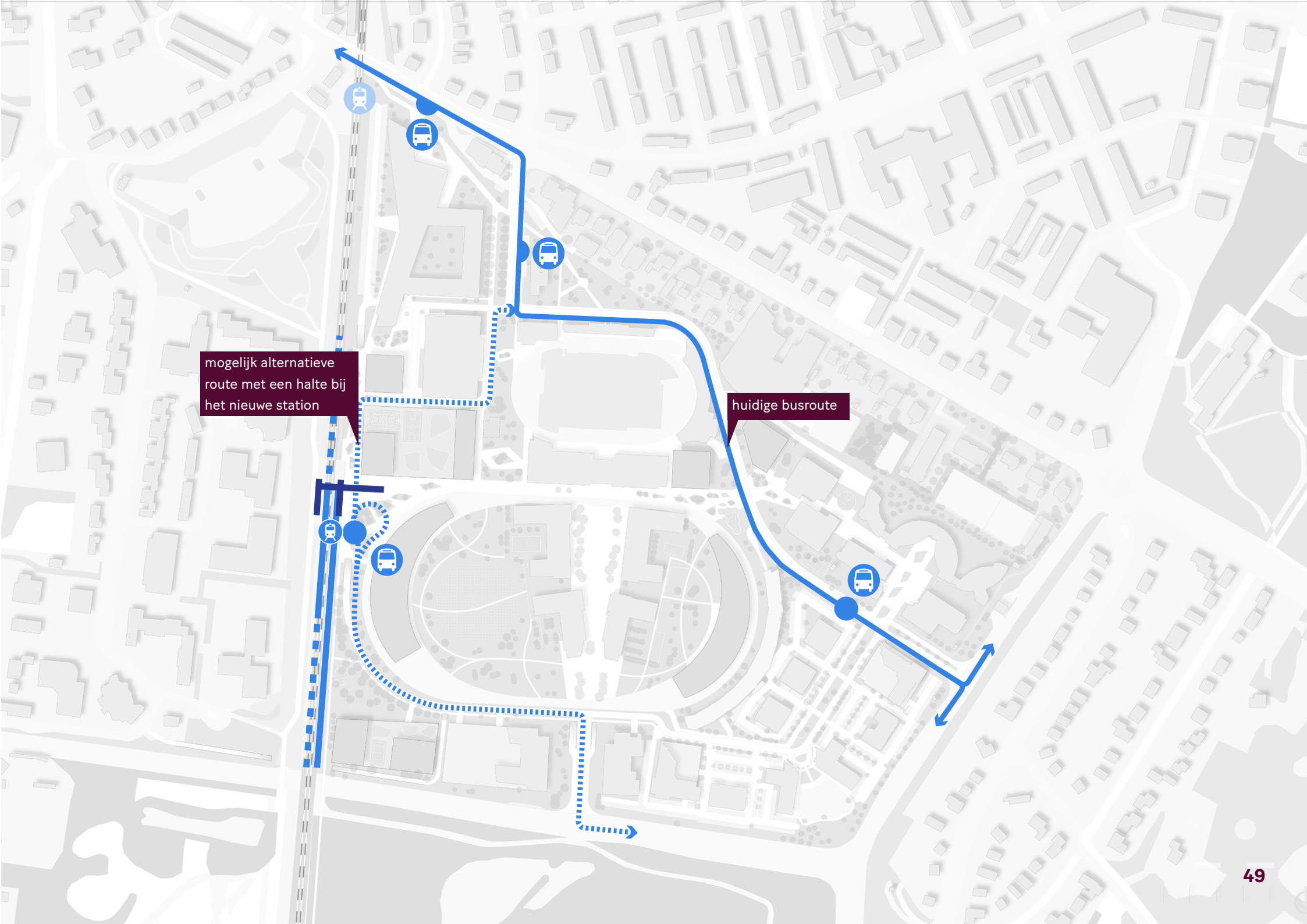
Een verplaatsing van station Hilversum Sportpark betekent niet automatisch een verplaatsing van de busroute over het Arenapark. Door HOV in 't Gooi is een bushalte nabij station Hilversum Sportpark van minder groot belang. Met HOV in 't Gooi wordt de busverbinding naar station Hilversum 'Centraal' sneller en wordt dit de voor de hand liggende overstaplocatie tussen bus en trein. Het advies is te wachten met definitieve besluiten over infrastructuur voor de bus tot er meer duidelijkheid is over de stationsverplaatsing, de nieuwe concessies (NH en Utrecht) en de uitwerking van de routing van de HOV bij Monnikenberg.

Mocht er toch een bushalte nabij het station gewenst zijn dan is een optie voor een route via

Thebe naar de Arena mogelijk, zoals hiernaast op het diagram is aangegeven. Dat betekent wel dat de bus over het stationsplein zal moeten rijden, omdat hij niet in de tunnel past. Dat geeft een interferentie met voetgangers en brengt een verlenging van de passerelle met zich mee. En daarnaast zal de route tussen de nieuwe ontwikkeling op de stationslocatie doorlopen. Dat geeft mogelijk beperkingen voor het te bebouwen oppervlak en de mogelijkheid voor een atletiekhal in noord-zuid richting.

Een eventuele mogelijkheid om deze problemen te ondervangen is een keerlus aan de zuidzijde van het stationsplein inpassen. Dan is station Sportpark mogelijk het eindpunt van de lijn.

Alle opties vragen om zorgvuldige afweging van voor en nadelen. En bij een route via het nieuwe station om een nadere ontwerpslag.



mogelijk alternatieve
route met een halte bij
het nieuwe station

huidige busroute

3.6 Fiets

Op dit moment is het Arenapark beperkt toegankelijk voor de fiets. Een nieuwe fietstunnel en algehele kwaliteitsverbetering van het netwerk maakt fietsen op en naar het Arenapark veiliger, sneller en aantrekkelijker.

Fietsnetwerk Hilversum

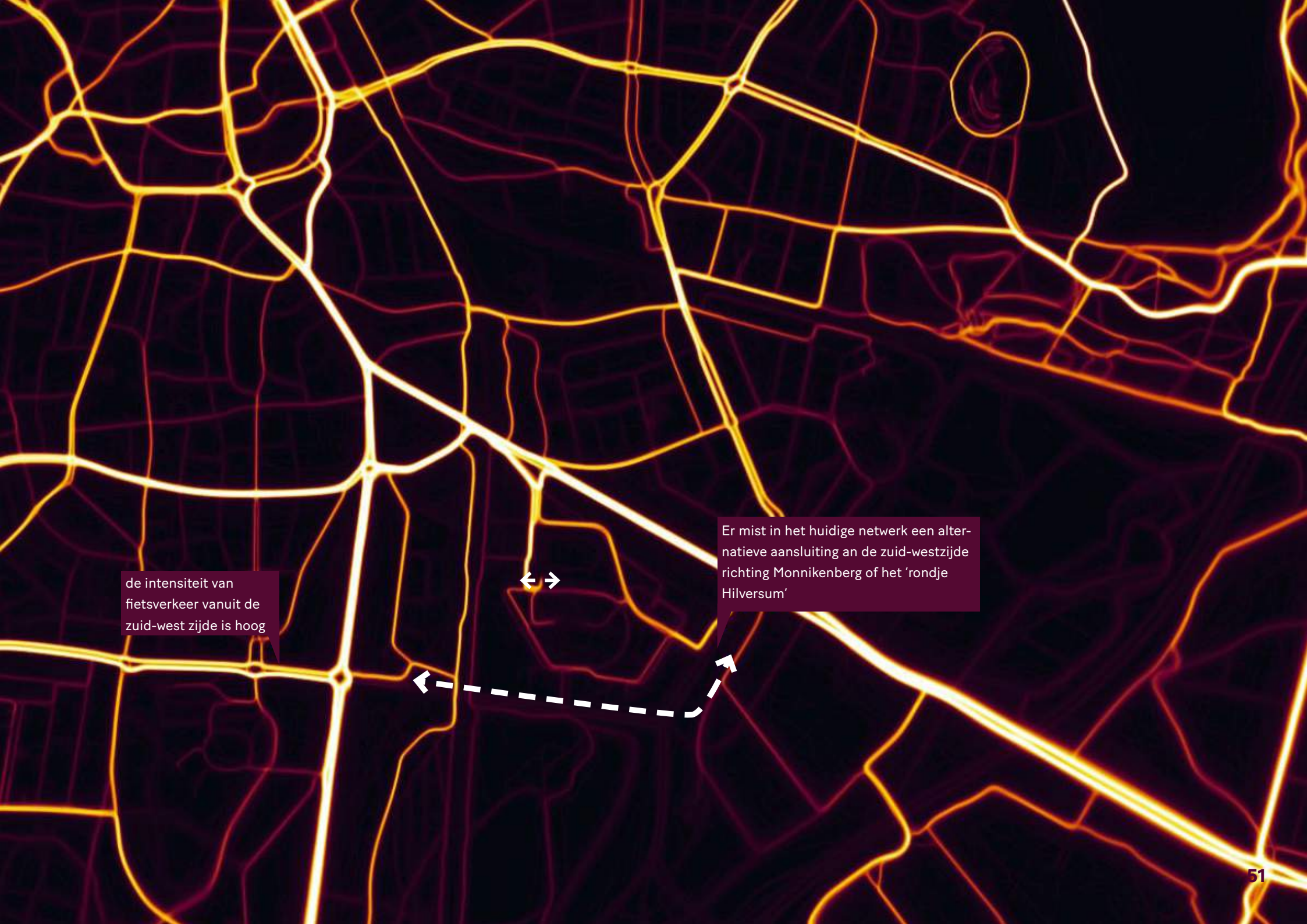
Het Arenapark is zeer beperkt opgenomen in het langzaam-verkeersnetwerk van Hilversum. Dit komt mede door de ligging aan de rand van de stad. Slechts op twee locaties is het bedrijventerrein aangesloten op het fiets- en wandelnetwerk: aan de noordzijde bij de Soestdijkerstraatweg en aan de oostzijde bij de Oostereind.

Tunnel Diependaalselaan

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, 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.
- Het helpt bovendien om fietsverkeer tegen de richting in op de oversteek Soestdijkerstraatweg wat te verminderen.



de intensiteit van
fietsverkeer vanuit de
zuid-west zijde is hoog

Er mist in het huidige netwerk een alter-
natieve aansluiting an de zuid-westzijde
richting Monnikenberg of het 'rondje
Hilversum'

Fietsnetwerk 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. De gewenste verbeteringen bestaan op hoofdlijnen uit meer samenhang tussen de fiets- en voetgangersvoorzieningen door een consistente en herkenbare vormgeving zoals fietsstroken en een herkenbaar trottoir langs alle autoroutes.

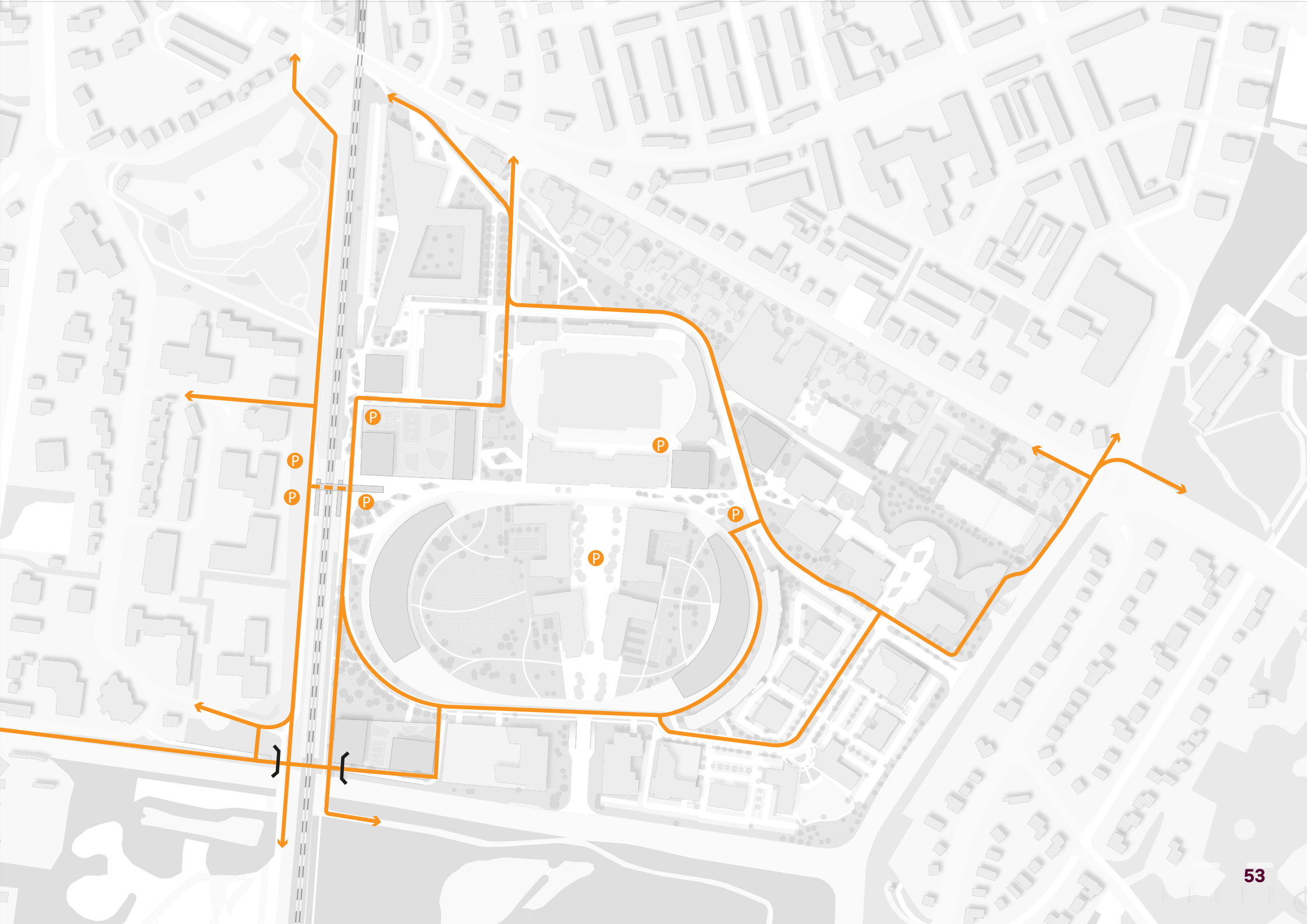
De nieuwe autoverbinding Thebe-Acropolis is ook toegankelijk voor de fiets. Bovendien zullen de routes aan weerszijden van het spoor worden ingericht als aantrekkelijke loop/fietsverbindingen o.a. richting het verplaatste station en Goois Natuurreservaat.

Rondom het verplaatste station worden de benodigde fietsenstallingen geplaatst. De stallingen worden waar mogelijk geïntegreerd in naastgelegen bebouwing (vooral aan oostzijde spoor).

Momenteel is de oversteek bij het verlaten van Arenapark aan de noordzijde moeilijk en onveilig. Dat vormt nog een aandachtspunt in verdere uitwerking.



Sociale veiligheid is een belangrijk aandachtspunt bij uitwerking van de fiets/voetgangerstunnel langs de Diependaalselaan.



04

De openbare ruimte op het Arenapark is gefragmenteerd en grotendeels van lage kwaliteit. Dit hoofdstuk beschrijft de visie op het maken van een aantrekkelijker openbare ruimte door vergroening passend bij het omliggende heidelandschap en het toevoegen van sportvoorzieningen.



**Openbare
ruimte**

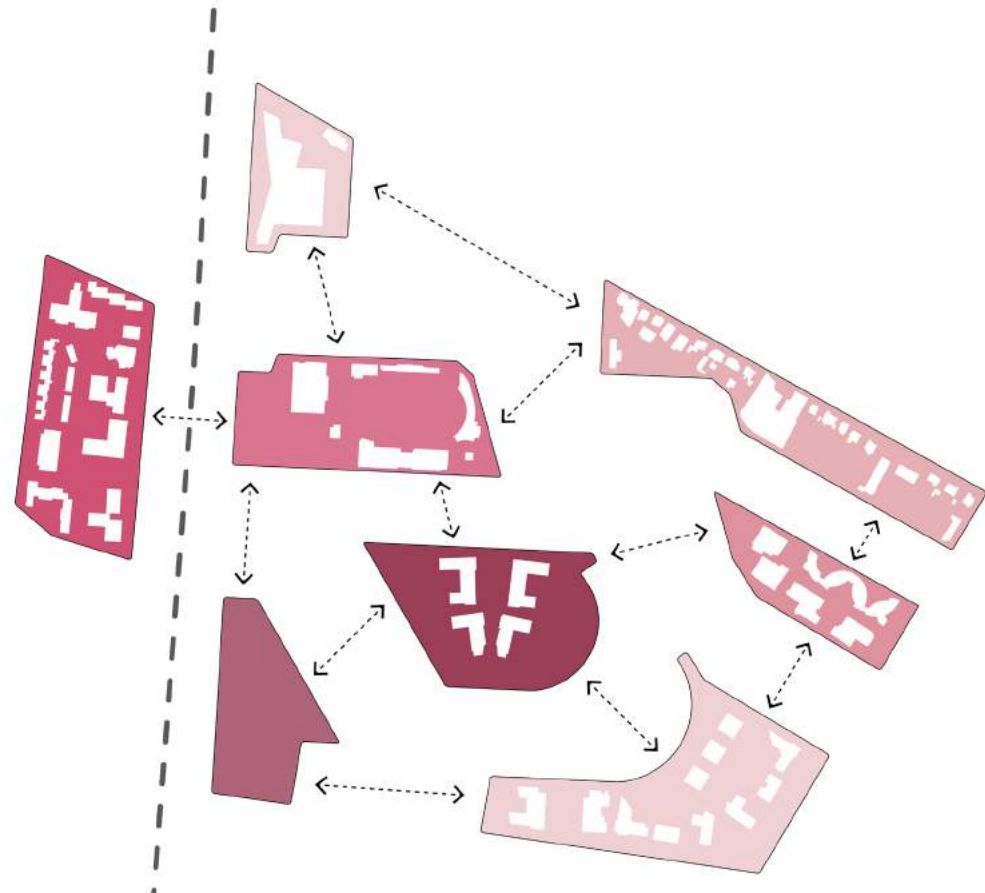
4.1 Natuurlijke samenhang

Een coherente visie op een groene inrichting van de openbare ruimte draagt bij aan het bijeenbrengen van de verschillende gefragmenteerde delen van het Arenapark.

De grote diversiteit aan beheerregimes en ambities van de openbare ruimte tussen de verschillende eigenaren en een gebrek aan richtlijnen voor inrichting van de openbare ruimte hebben geresulteerd in een inconsistente buitenruimte van lage kwaliteit.

De fysieke barrière van het spoor en programmatische scheiding tussen verschillende gebruikers dragen bij aan het gebrek aan een eenduidig visueel karakter. De potentie van het Arenapark als samenhangende campus wordt hierdoor onvoldoende benut.

Dit Masterplan stelt een overkoepelende behandeling van de openbare ruimte voor het gehele Arenapark voor, door een eenduidige groen- en materiaaltoepassing. Door deze behandeling niet alleen toe passen op gemeentelijke gronden, maar ook samenwerking aan te gaan met private grondeigenaren, ontstaat de kans de identiteit van het Arenapark als geheel te versterken.





Groene, samenhangende inrichting van de openbare ruimte

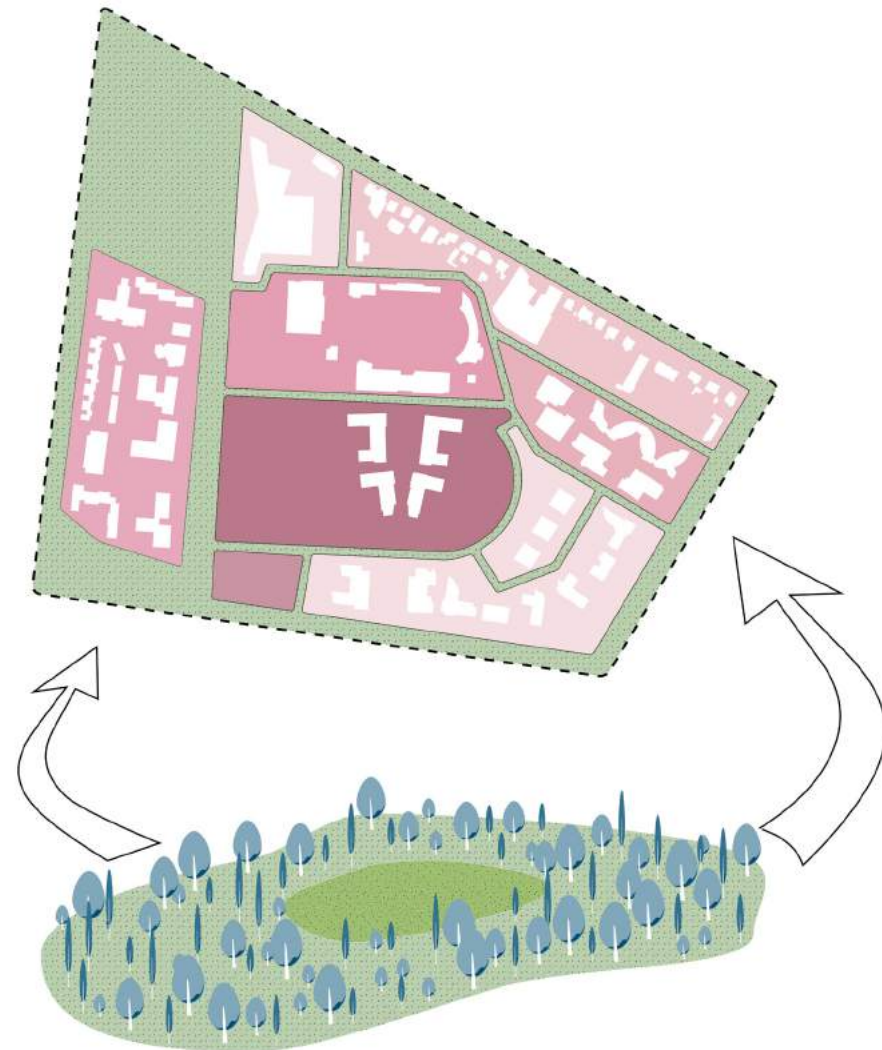
(Her)introduceren van het heidelandschap

Het Arenapark bevindt zich op de grens van de stad Hilversum en het karakteristieke landschap van het Goois Natuurreservaat (GNR). Door de campusfuncties van het Arenapark (werken, leren, sporten) te combineren met de natuurlijke kwaliteiten van het heidelandschap vormt het Arenapark de logische brug tussen stad en buitengebied.

Hoewel het Arenapark grenst aan het GNR is dit aantrekkelijke landschap niet zichtbaar in de straten en openbare ruimtes. Ook de typisch Hilversumse lanen met bomenrijen zijn niet terug te vinden op het Arenapark.

Dit Masterplan stelt voor het Arenapark meer 'park' te maken door groen vanuit de omgeving het gebied binnen te brengen en verbindingen met de omgeving te verbeteren, zowel recreatief, landschappelijk als ecologisch. De omliggende natuurgebieden worden zo beter bereikbaar en de identiteit van het Arenapark wordt versterkt.

Dit leidt tot een nieuw hybride landschap dat Hilversums stedelijke en natuurlijke karakter bijeenbrengt en zo de natuur van het GNR ook in een stedelijke omgeving zichtbaar en ervaarbaar maakt.





4.2 Groen en ecologie

Referentie en blik op de toekomst

Daar waar nu het Arenapark ligt, lag honderd jaar geleden nog een heidegebied dat in directe verbinding stond met de huidige Laapersheide ten zuiden van het Arenapark. Het ecologische doel van dit masterplan is het terugbrengen van karakteristieke elementen uit het heidelandschap en deze laten verweven met de ecologische kansen in en rondom de gebouwen in het Arenapark.

Bomen, struiken, heide en grasvegetaties

Bij het zandige heidelandschap horen bomen en struiken als grove den, zomereik, ruwe berk, wilde lijsterbes, brem en jeneverbessen afgewisseld met lage begroeiing van struikhei, kruipbrem en vele kruiden. Voor de soorten van het heidelandschap zijn schrale, zandige condities een vereiste. Op rijkere delen zorgen grasklokjes, margriet, peen en diverse soorten klavers in de graslanden voor een gewenste afwisseling.

Weinig beheer en veel biodiversiteit

Doordat deze vegetaties aansluiten bij de groei-plaatsomstandigheden en de natuur selecteert, is minder beheer nodig dan bij onnatuurlijke vegetaties. Al deze vegetaties leveren voedsel voor vlinders, bijen en andere insecten.

Gebouwen en directe omgeving

De daken van de gebouwen zijn bij voorkeur groen

en muren zijn waar mogelijk begroeid met klimplanten. In de gebouwen worden zoveel mogelijk voorzieningen getroffen om onderdak te bieden aan vogels en vleermuizen. De bloembakken en perken bestaan uit uitbundig bloeiende planten met veel nectar. Door de 'echte' natuur het Arenapark binnen te halen, komt het typisch Gooise landschap dicht bij de gebruikers te staan.

Meer dan natuur alleen

Een groene omgeving op een zandige bodem draagt bij aan de afvoer van hemelwater tijdens piekbuien. Ook kunnen natuurlijke vegetaties goed tegen droogte, waardoor water geven in de zomer niet nodig is (een besparing op onderhoudskosten). Een omgeving met veel groen is tijdens warme dagen koeler. Hierdoor worden stedelijke hitte eilanden voorkomen, dit leidt tot een lagere energievraag van de airco's in gebouwen en is de omgeving ideaal voor sporters die op een zomerse namiddag toch willen. Zo wordt bijgedragen aan een klimaatadaptievere Arenapark.

Tenslotte draagt een mooie, robuuste groene omgeving bij aan het maken van een aantrekkelijke werk-, leer- en sportomgeving. De identiteit van het Arenapark versterkt en zal een aantrekkende werking hebben op nieuwe bedrijven en verhoogt de waarde van het vastgoed. Een waardevolle groene inrichting dient zo meerdere doelen.



Zomereik



Ruwe berk



Geoorde wilg (vochtig)



Grauwe wilg (vochtig)



Grove den



Boswilg



Brem



Gaspeldoorn



Jeneverbes



Wilde lijsterbes



Sporkehout



Heidelandschap op Laapersheide



Heideschraal grasland



Boom



Schets natuurvriendelijke oever

4.3 Sport

Het Arenapark moet zich ontwikkelen tot een hoogwaardige werk-leer en sportcampus, toegankelijk voor gebruikers van het Arenapark én overige Hilversummers. De gemeente heeft in dit kader de volgende ambities:

- Ontwikkelen van een groene campusomgeving liggend in de natuur, met sport in de buitenruimte.
- De olympische historie meer zichtbaar maken.
- Sport verbinden met Hilversum als Mediastad, door innovaties toe te passen op het snijvlak van sport, technologie en media.

Er is behoefte aan de volgende voorzieningen:

Kleinschalige trendy voorzieningen (nieuw)

Zorg voor kleinschalige zichtbare trendy voorzieningen voor sport en bewegen. Voorbeelden zijn padel, een playcourt, 3x3-basketbal, een klimmuur, skatepark, bootcamp, een beachcourt, een interactieve voetbalmuur....

Multifunctionele sporttrack (nieuw)

Realiseer een multifunctionele sporttrack op de contouren van de voormalige drafbaan. Bij gebruik voor wielrennen en skeeleren is veiligheid een belangrijk aandachtspunt. Specificaties: tenminste 5 meter breed en 200 meter voor de finish 6 meter breed. Verhard oppervlakte en onder afschot aangelegd. Verlichting voor avondgebruik en let op veiligheid (afscherming lichtmasten).

Een natuurlijke en beweegvriendelijke omgeving (aanpassing)

Creëer een natuurlijke en beweegvriendelijke omgeving, waar het prettig is om te verblijven, een lunchwandeling te maken en te sporten.

Tennis en padel (bestaand en nieuw)

Creëer 2 padelbanen. Eén padelbaan is 10 meter breed en 20 meter lang. Verbeter de zichtbaarheid van en de bewegwijzering naar HLTC Gooiland (tennisbanen). Een locatie van de padelbanen tussen de atletiekbaan en de huidige tennisbanen concentreert de racketsport en versterkt de zichtbaarheid van de HLTC-banen.

Indoor atletiekhal (nieuw)

Realiseer een indoor atletiekhal die ook geschikt is voor evenementen voor Nike. Een indoor-atletiekhal is L-vormig met een lengte van 80 a 90 meter en een breedte van 20 meter en plaatselijk 45 meter. De 20 meter is voor de sprintlanen en de breedte van 45 meter voor de technische nummers. De hoogte is voor de sprintlanen 2,5-3 meter en voor de technische nummers 9-10 meter.

Functionaliteit atletiekbaan (bestaand)

Een eventuele verplaatsing van de naastgelegen energiecentrale komt het gebruik van de atletiekbaan ten goede (nu geurhinder). Voorkom windhinder door hoge gebouwen nabij de atletiekbaan bij

een verdere herontwikkeling van het Arenapark.

Verbinding Arenapark met Laapersheide (bestaand)

Verbeter de ontsluiting van het Arenapark met het natuurgebied Laapersheide (en de omgeving) door het optimaliseren van de bestaande ontsluiting via het spoorviaduct over de Diependaalselaan (zie ook verkeer) voor recreatief/sportief gebruik.

Hardware én orgware (uitbreiding)

Zorg dat de organisatie wordt versterkt voor sport en bewegen op het Arenapark, zodat meer werknemers én leerlingen van het MBO College en Hilversummers sporten en bewegen op het Arenapark.

Bovendien wordt de Olympische historie herstelt met het terugbrengen van de contour van de drafbaan en wordt het zicht op de Dudok tribune verbeterd.



Breed scala aan sportvoorzieningen draagt bij aan 'sportkarakter' van het Arenapark.

4.4 Typologieën openbare ruimte

Door middel van een simpel palet aan typologieën voor de inrichting van openbare ruimtes is het mogelijk het gehele Arenapark in te richten met consistent gebruik van materiaal, beplanting en inrichting van infrastructuur.

De inrichting van de openbare ruimte is grofweg onder te verdelen in vijf typologieën: de wegen en shared space, voetpaden, ontmoetingsplekken, heidelandschap en schaduwgroen. Deze typologieën vormen de bouwstenen voor een consistente en herkenbare inrichting van het Arenapark.

Naast het gemeentelijk eigendom is ook een groot deel van de buitenruimte in handen van private eigenaren. Goede samenwerking tussen gemeente en de verschillende grondeigenaren is van belang in de uitwerking van de openbare ruimte. Het opstellen van heldere ontwerprichtlijnen kan hieraan bijdragen.

Een consistente behandeling van de openbare ruimte vraagt ook om consistent beheer, ook hier is samenwerking belangrijk. Een enkele Arenapark-overkoepelende beheerstrategie heeft hierbij de voorkeur.

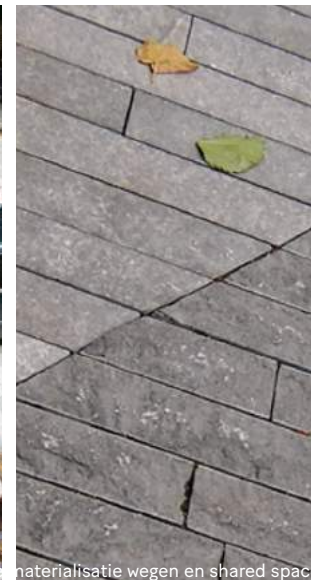


Het Goois Natuurreservaat: referentie voor inrichting Arenapark

Wegen en shared space

Wegen binnen het Arenapark worden ingericht op een snelheid van 30 km/u, resulterend in een 6 meter breed profiel voor auto en fiets. De wegen kunnen zo versmald worden ten opzichte van de huidige situatie, waardoor meer ruimte ontstaat voor voetganger en groen. Zo kan langs de Marathon een groenstrook met wadi worden aangelegd, dankzij versmalling van de weg. Door van deze 6 meter aan beide zijden 1,5 meter te reserveren voor de fiets, verbetert de veiligheid en comfort voor fietsers op het Arenapark. Asfaltering van de wegen leidt tot een reductie van het weggeluid. Een subtiel hoogteverschil tussen weg en voetgangerszone vergroot de veiligheid en maakt het mogelijk hemelwater te geleiden naar geschikte infiltratiepunten.

Ter plaatse van belangrijke voetgangerskruisingen en logistieke routes verandert dit wegprofiel in een shared space inrichting. Op deze plekken verdwijnt het verschil in hoogte en materialisatie tussen het domein van de voetganger, fietser en automobilist en wordt één materiaal toegepast. Subtiel kleurverschillen of vergelijkbare details kunnen worden gebruikt om routes binnen de shared space gebieden aan te geven.



Impressie materialisatie wegen en shared space

Voetpaden

Alle voetpaden en voetgangersgebieden binnen het Arenapark dienen op constante wijze gematerialiseerd te worden. In de verdere uitwerking van de openbare ruimte zal nader worden gedefinieerd welke materialen te gebruiken. De gekozen materialen dienen functioneel te zijn (kostenefficiënt, slipvast, goed te onderhouden), de juiste kleur te hebben (een lichte, heldere kleur contrasterend met de beplanting) en een informeel karakter te hebben (klein formaat, variatie in patronen). Eventueel kan gekeken worden of het mogelijk is de bestaande gebakken klinkers her te gebruiken.

Voetgangersgebieden dienen goed uitgerust te zijn op eventuele hittestress door het bieden van voldoende schaduwrijke zones, bijvoorbeeld door het planten van bomen.



Ontmoetingsplekken

Naast de reguliere voetgangersgebieden kent de inrichting een aantal centrale ontmoetingsplekken. Dit kunnen bijvoorbeeld centrale looproutes of pleinen zijn. Op deze locaties wordt een afwijkende materialisatie toegepast. De materialen dienen te passen bij overige materialen in het gebied, maar af te wijken qua:

- Afmetingen of vorm: eventueel kan worden gezocht naar een variatie aan vormen en maten om de diversiteit te vergroten.
- Alternatieve afwerking van oppervlak of textuur, bijvoorbeeld door wel/niet tonen van betonaggregaat, zandstralen of gritstralen.
- Variatie in het bestratingspatroon om specifieke locaties of routes aan te duiden.

De sportterreinen dienen duidelijk herkenbaar te zijn door passende materialen en over het Arenapark gezamenlijk een consistente uitstraling te hebben, door bijvoorbeeld kleurgebruik. Sportvoorzieningen dienen nadrukkelijk een publieke en uitnodigende uitstraling te hebben.

Ook op de ontmoetingsplekken geldt de noodzaak voor voldoende schaduw om hittestress tegen te gaan.



Impressie materialisatie ontmoetingsplekken

Heidelandschap

Waar de omstandigheden het toelaten (bijvoorbeeld qua bezonning) en het gebied niet voor andere doeleinden gebruikt wordt, dient een zo groot mogelijk deel van de openbare ruimte ingericht te worden als heidelandschap. In samenwerking met ecologische experts zijn bouwstenen samengesteld voor de toepassing van heide en hieraan gerelateerde plantensoorten (zie de bijlage door Buiting Advies: Arenapark Masterplan bijdrage Ecologie, februari 2019).

Het heidelandschap vereist voldoende zonlicht en bestaat uit een mix tussen heide en minimale toevoeging van siergrassen (verhouding 80/20). De bijpassende bomen zijn voornamelijk dennen. Huidige volgroeide bomen die passen bij dit beeld zouden zoveel mogelijk behouden moeten blijven. Overige bomen kunnen in jonge vorm aangeplant worden.



Impressie heidelandschap

Schaduwgroen

In de minder zonnige gebieden zal het heidelandschap minder goed groeien. De verhouding siergrassen en heide verandert hierdoor (ca. 80/20 verhouding). Dit geldt voor zones direct langs bebouwing en openbare ruimtes met veel schaduw. Ook hier worden bij voorkeur volgroeide bomen met voldoende zicht op ooghoogte gepland, maar wordt gekozen voor loofbomen (bijvoorbeeld Betula).

Deze beplantingsvoorstellen versterken de Hilversumse identiteit en vergroten tegelijkertijd de biodiversiteit en ecologische kwaliteit. Dit wordt versterkt door het beplanten van gebieden binnen het Arenapark met verschillende soorten, maten en groottes. In de minder toegankelijke delen kan worden gezocht naar een verdere verbreding van de diversiteit aan bodembedekkers, struiken en bomen.

Met betrekking tot het borgen van sociale veiligheid langs fiets- en voetpaden is aandacht voor de hoogte van struiken benodigd.



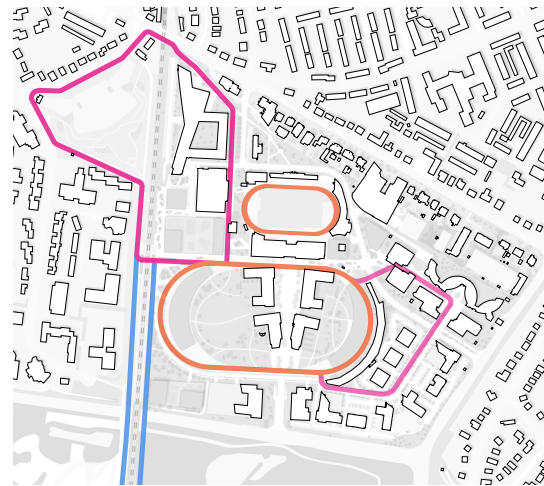
Impressie Schaduwgroen

4.5 Inrichting buitenruimte

Een consistente aanpak van de publieke buitenruimtes die de natuur van het GNR het Arenapark binnen brengt, maakt de diversiteit aan gebruikers en functies zichtbaar op een logische en toegankelijke manier.

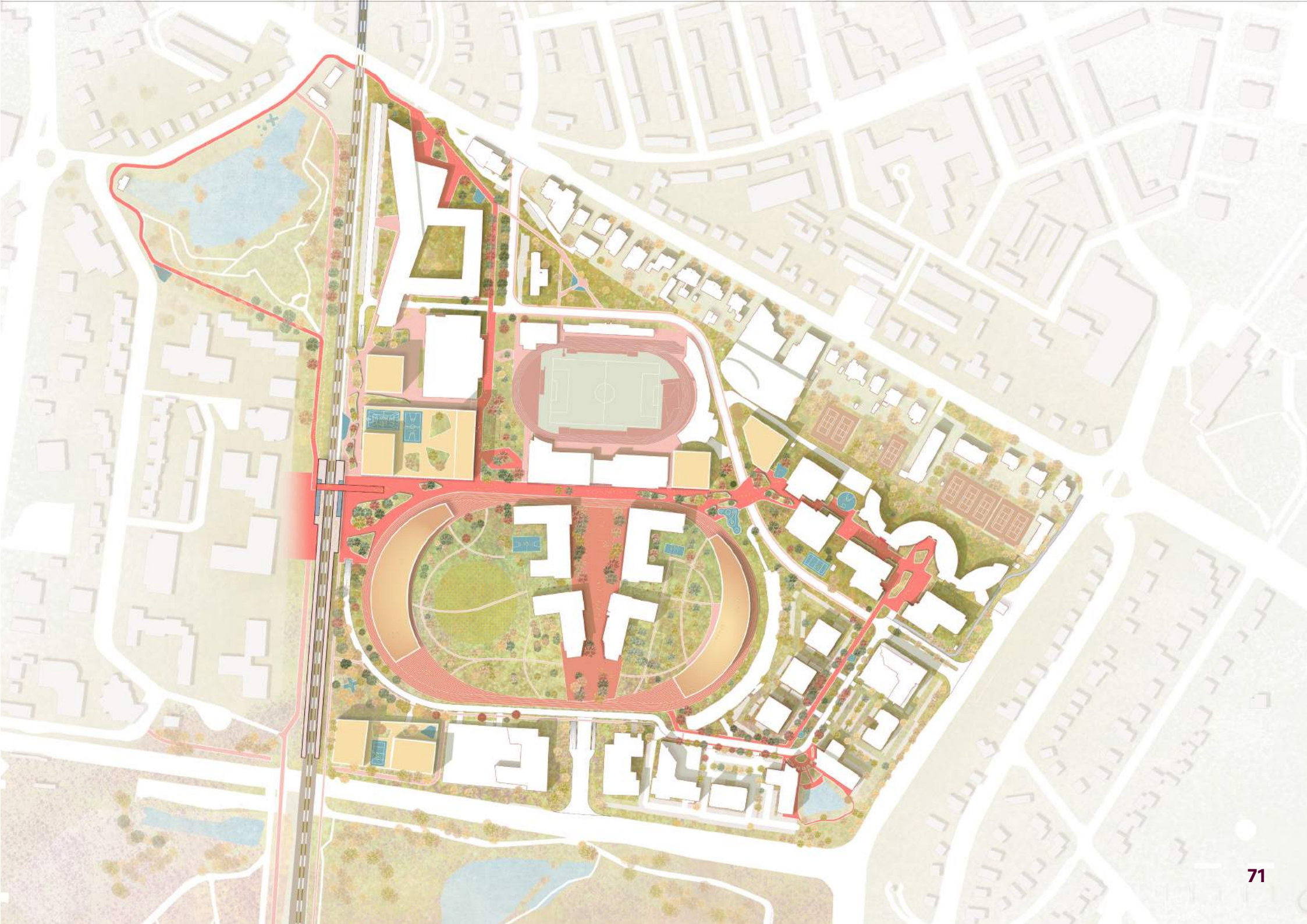
De consistente inrichting van de buitenruimte en aandacht voor sport en recreatie dient om de eenheid van het Arenapark te vergroten. De twee sporttracks (GAC en nieuwe multifunctionele sporttrack om de Nike kantoren) dragen hier ook aan bij door het aanbieden van publieke toegankelijke sportvoorzieningen. De sporttracks worden verder vergroot door de nieuwe multifunctionele sporttrack om de Nike kantoren uit te breiden met twee aanvullende sportroutes. Deze routes zijn ruim vormgegeven wandel- en fietsroutes en kunnen ook gebruikt worden als verlenging van de sporttrack door bijvoorbeeld hardlopers. Ze verbinden de verschillende delen van het Arenapark, naastgelegen Laapersveld en Goois Natuur Reservaat met elkaar en vergroten bovendien de sportmogelijkheden.

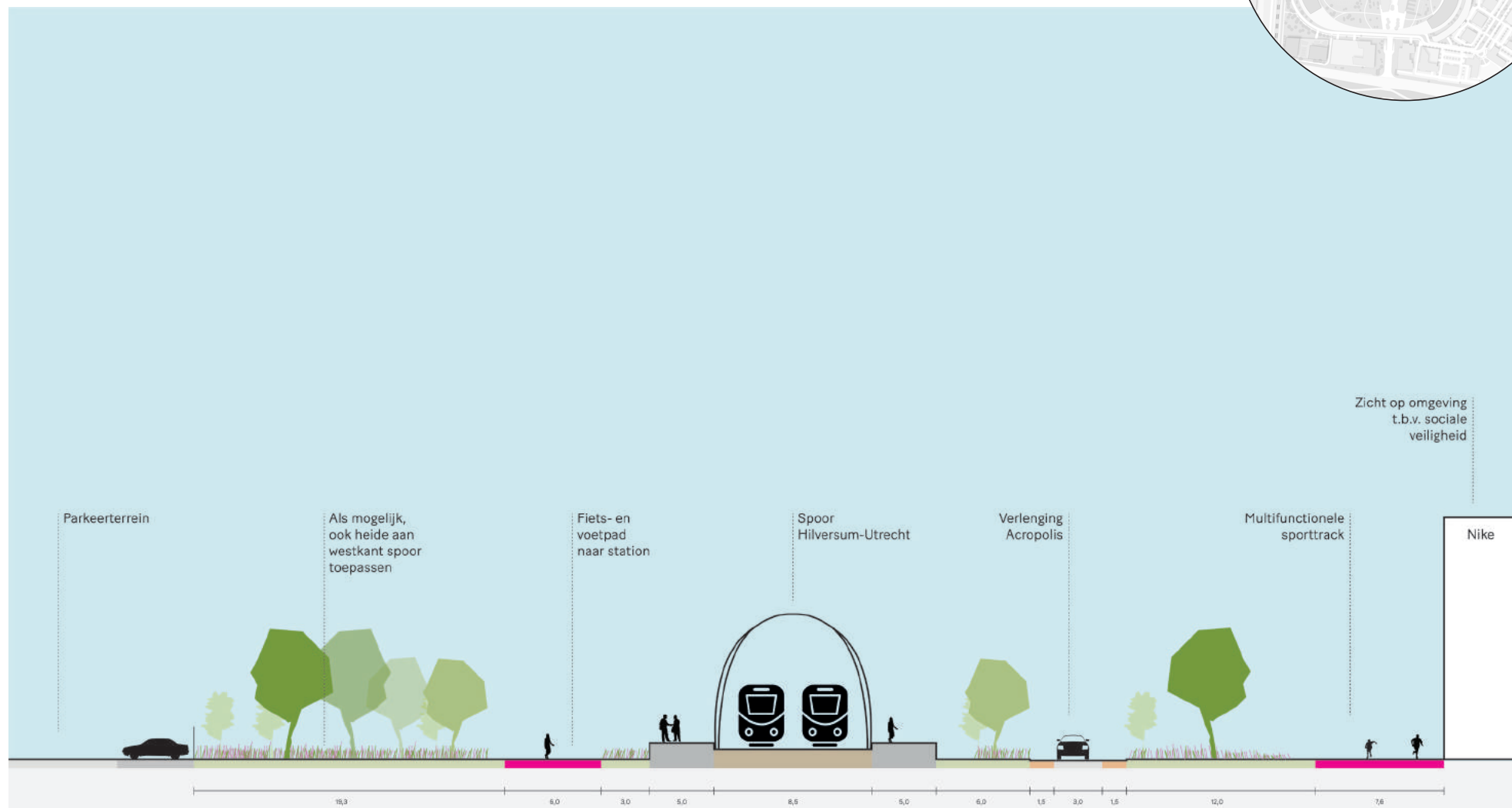
De plankaart op pagina 71 toont het gewenste uiteindelijke beeld van het Arenapark. Veel ruimte voor groen en langzaam verkeer, een prettige en gezonde werkomgeving. Om dat beeld compleet te maken is het nodig in een vervolgtraject samen



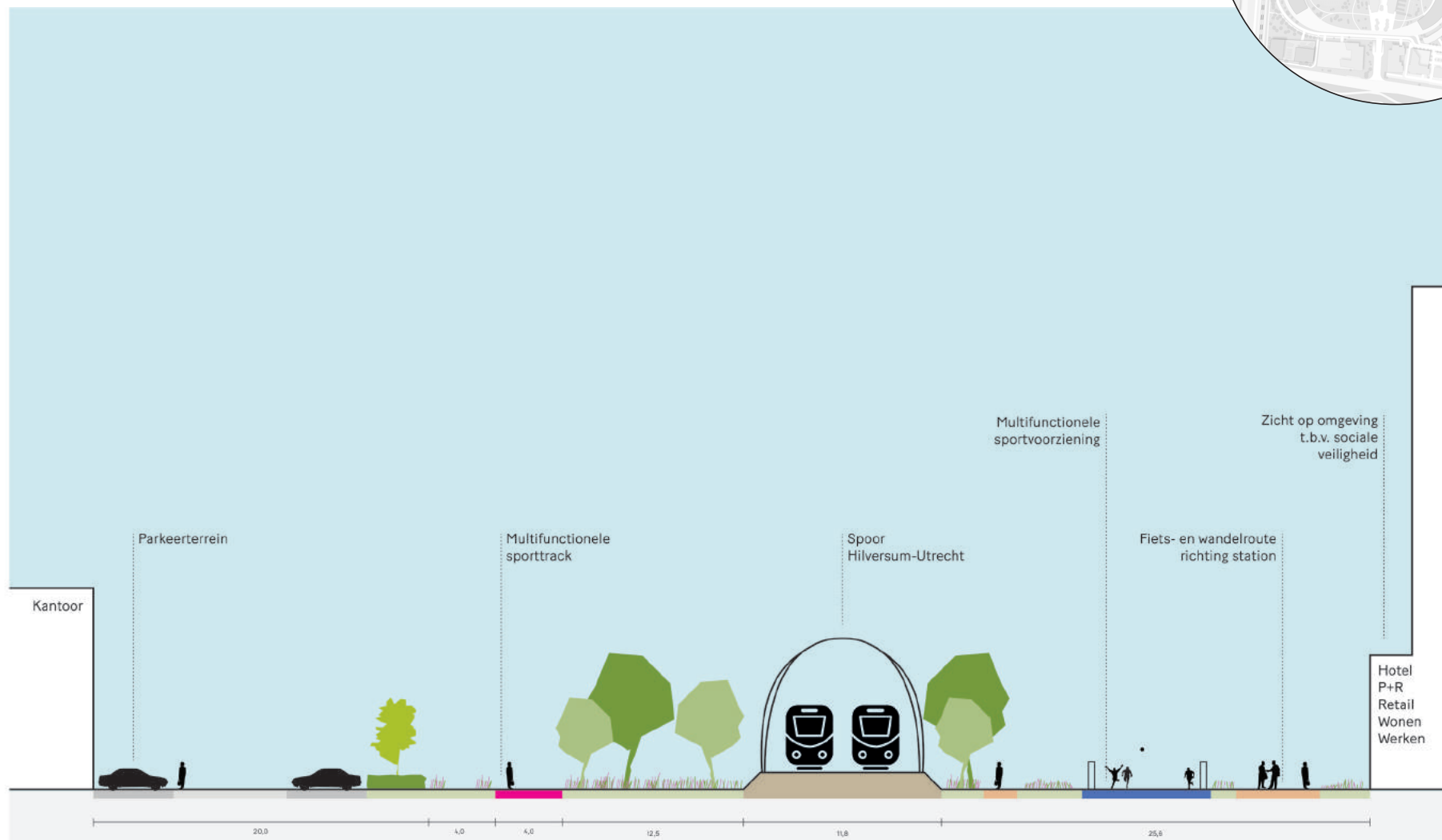
Sporttracks (oranje) met aanvullende sportroutes door Arenapark en Laapersveld (paars)

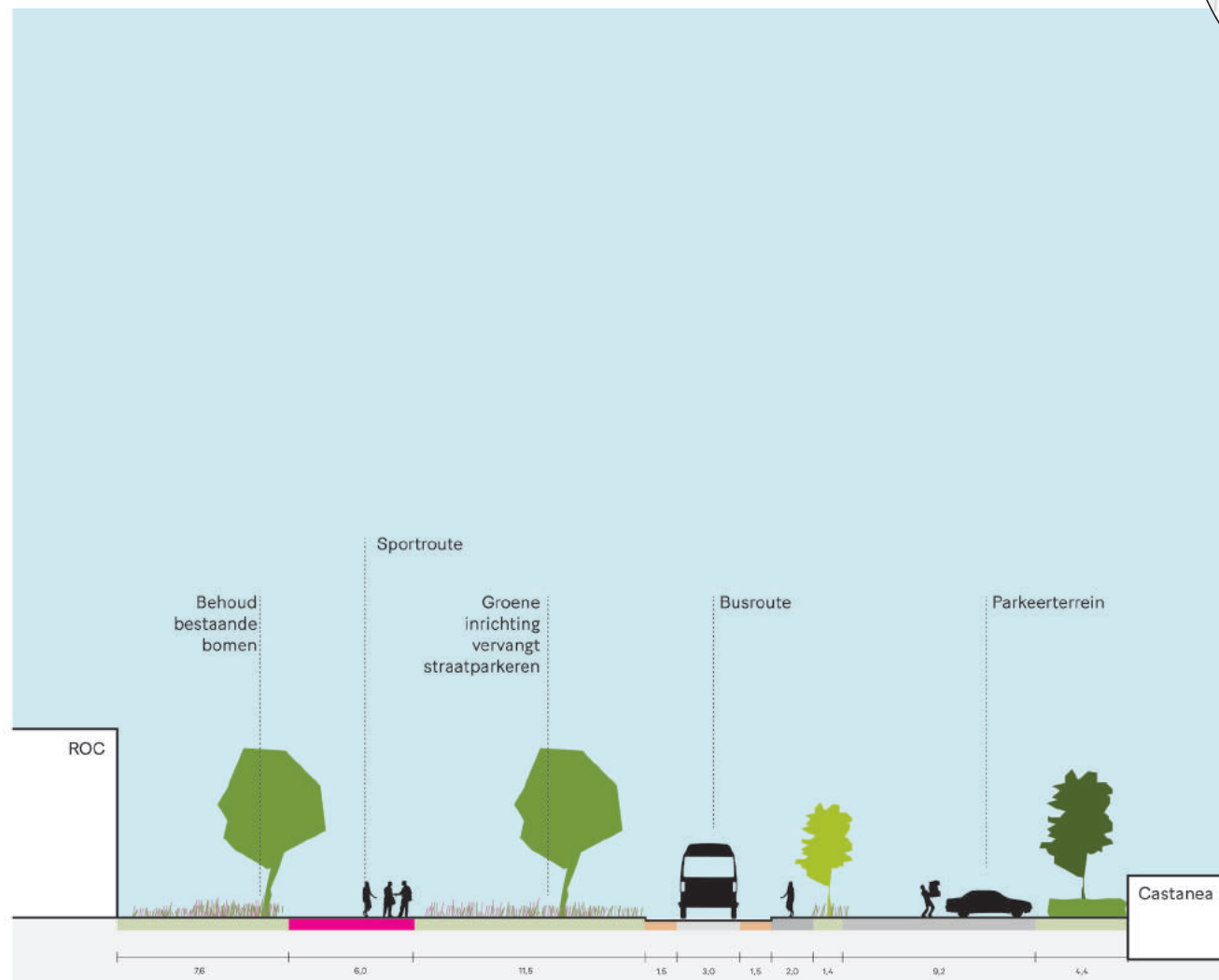
met huidige eigenaars en gebruikers te bekijken hoe de gebieden waar nu veelal geparkeerd wordt (met name in de zuid-oost zijde langs Olympia en Marathon), mee kunnen transformeren zonder dat aan functionaliteit en aantallen parkeerplaatsen wordt ingeleverd.



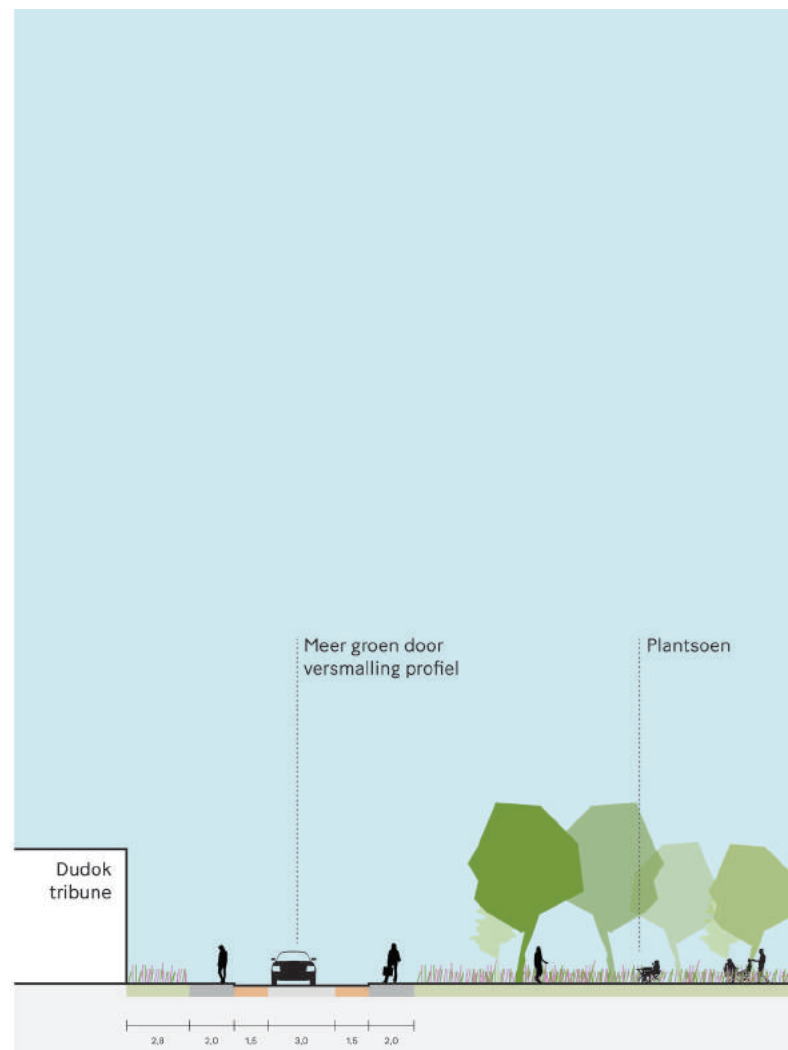


Acropolis t.h.v. nieuwbouw stationsomgeving

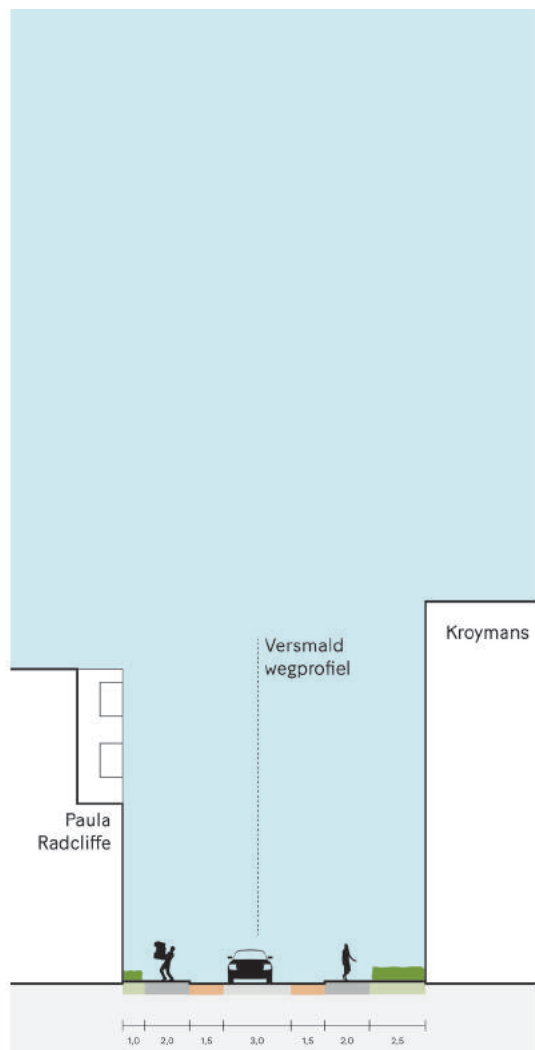




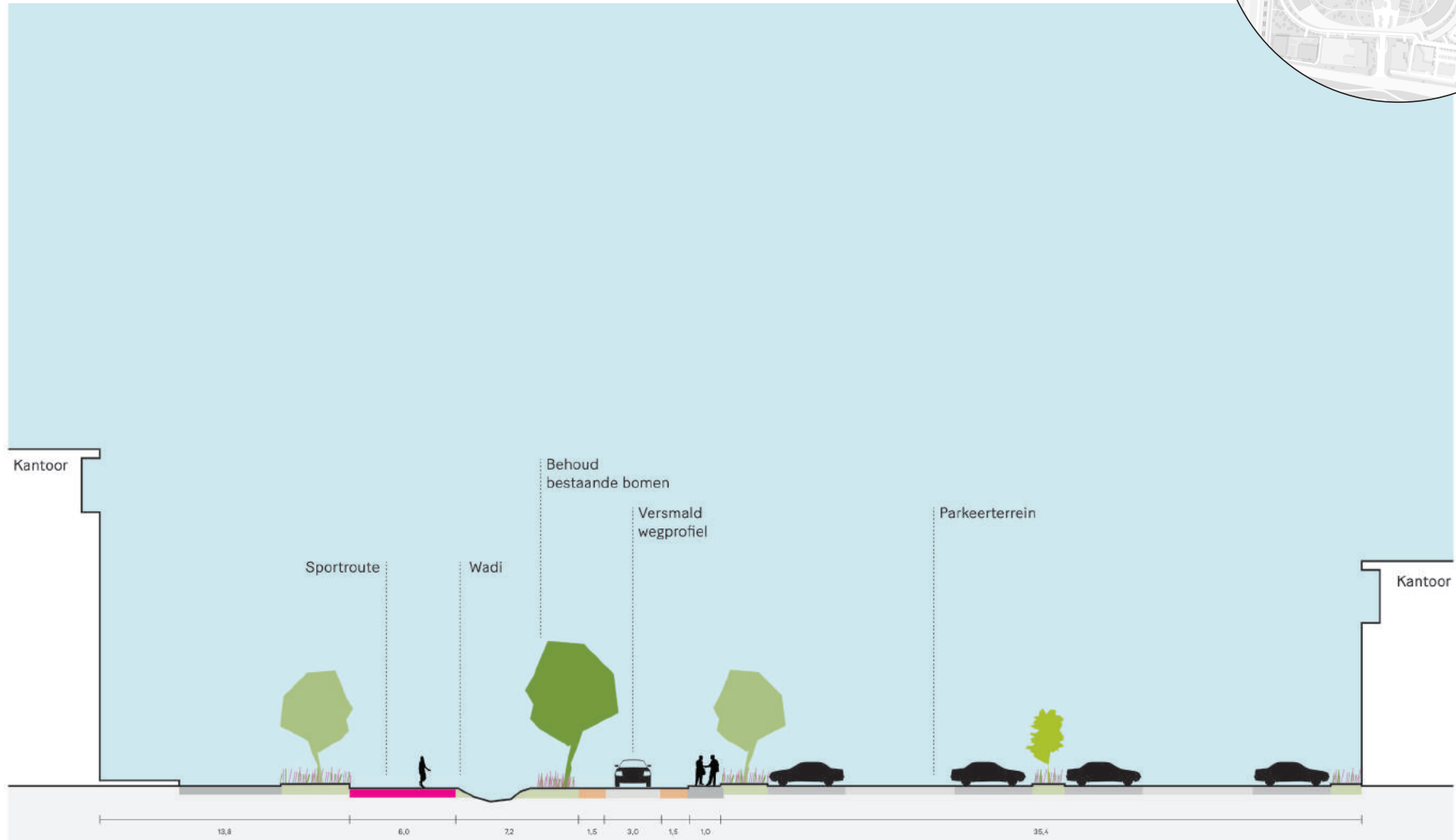
Arena t.h.v. Dudok tribune



Arena t.h.v. Paula Radcliffe en Kroymans



Marathon





Zicht op het nieuwe Stationsplein



Zicht op Marathon

05

Een hedendaags masterplan kan niet zonder een visie op nieuwe opgaven zoals klimaatadaptatie en energie. Waar het klimaat een plek heeft gekregen bij hoofdstuk 4 openbare ruimte, gaan we in dit hoofdstuk verder in op de mogelijke oplossingen voor energieopwekking van zowel elektriciteit als warmte in het Arenapark.

The image features a uniform grid of small red dots arranged in 20 rows and 30 columns across the entire white background. In the bottom-left corner, the word "Energie" is written in a dark purple, serif font. The word is positioned such that its letters are superimposed on the grid of dots.

Energie

5.1 Energie

Ambitie van de gemeente Hilversum is in 2050 CO2 neutraal te zijn en in 2040 volledig van het aardgas af te zijn. Om dit te bereiken is besloten het Arenapark te transformeren tot energiepositief gebied: een Arenapark waar meer energie wordt geproduceerd dan verbruikt.

Energieverbruik

In een energiepositief gebied dient allereerst het gebruik te worden teruggedrongen. Volgens het Bouwbesluit dient elk kantoor groter dan 100 m² vanaf 2023 minimaal energielabel C te hebben. Een aantal kantoren heeft op dit moment, volgens de data, nog een te laag energielabel en zal dus aangepast moeten worden om het verbruik terug te dringen en/of energie op te kunnen wekken. Om energiepositief te zijn dienen echter ambitieuzere eisen aan de bebouwing gesteld te worden om het energieverbruik tot een minimum terug te kunnen brengen.

Energieproductie

Ook zal er ingezet moeten worden op energieproductie. Hierbij dient gezocht te worden naar een combinatie van de volgende maatregelen:

- De opwek van windenergie is niet mogelijk vanwege verschillende restricties, voornamelijk vanwege de korte afstand op omliggende woningen.
- Gezien de aard van de gebouwen bieden de

grote platte daken mogelijkheden voor zonnepanelen eventueel zelfs in combinatie met groen en/of waterberging. Bij bedekking van alle daken met zonnepanelen kan in ca. 1/3 van de huidige energievraag worden voorzien. Aanvullende maatregelen, bijvoorbeeld zonnepanelen op gevels zijn dus nodig. Een deel van de panelen kan ook worden ingezet als PVT, dus om warmte op te wekken.

- De haalbaarheid van geothermie als warmtebron is nog onduidelijk en dient nader onderzocht te worden. Hiervoor is nu een nationaal onderzoek gaande dat zal starten in de omgeving van Hilversum.
- Er wordt onderzoek gedaan naar mogelijkheden van een collectief warmtenet, mogelijk kan hier op worden aangesloten.
- Overige maatregelen als biovergisting, warmte koude opslag en eventueel waterstof zijn nog niet concreet overwogen, maar kunnen nader worden onderzocht.

Bovenstaande maatregelen lijken onvoldoende om het Arenapark energiepositief te maken. Nader onderzoek naar een uitgebreider energievisie is nodig om de haalbaarheid en invulling inzichtelijk te maken.

BeGreen

BeGreen is een biomassacentrale die momenteel meerdere locaties van energie voorziet, waaronder het MBO College, Dudok Arena en Nike kantoren. De centrale is centraal in het Arenapark gelegen, tussen atletiekbaan, hoofdgebouw Nike en Dudok Arena in.

De huidige locatie van BeGreen is om een aantal redenen ongelukkig:

- Atleten gebruikmakend van de omliggende sportvoorzieningen ondervinden overlast door de uitstoot van de centrale.
- Logistiek verkeer door het Arenapark is nodig om de centrale te bevoorraden.
- De centrale bevindt zich centraal op de in het masterplan voorgestelde belangrijke

looproute. Verplaatsing van de centrale biedt ruimte om de openbare ruimte zo aantrekkelijk mogelijk in te richten.

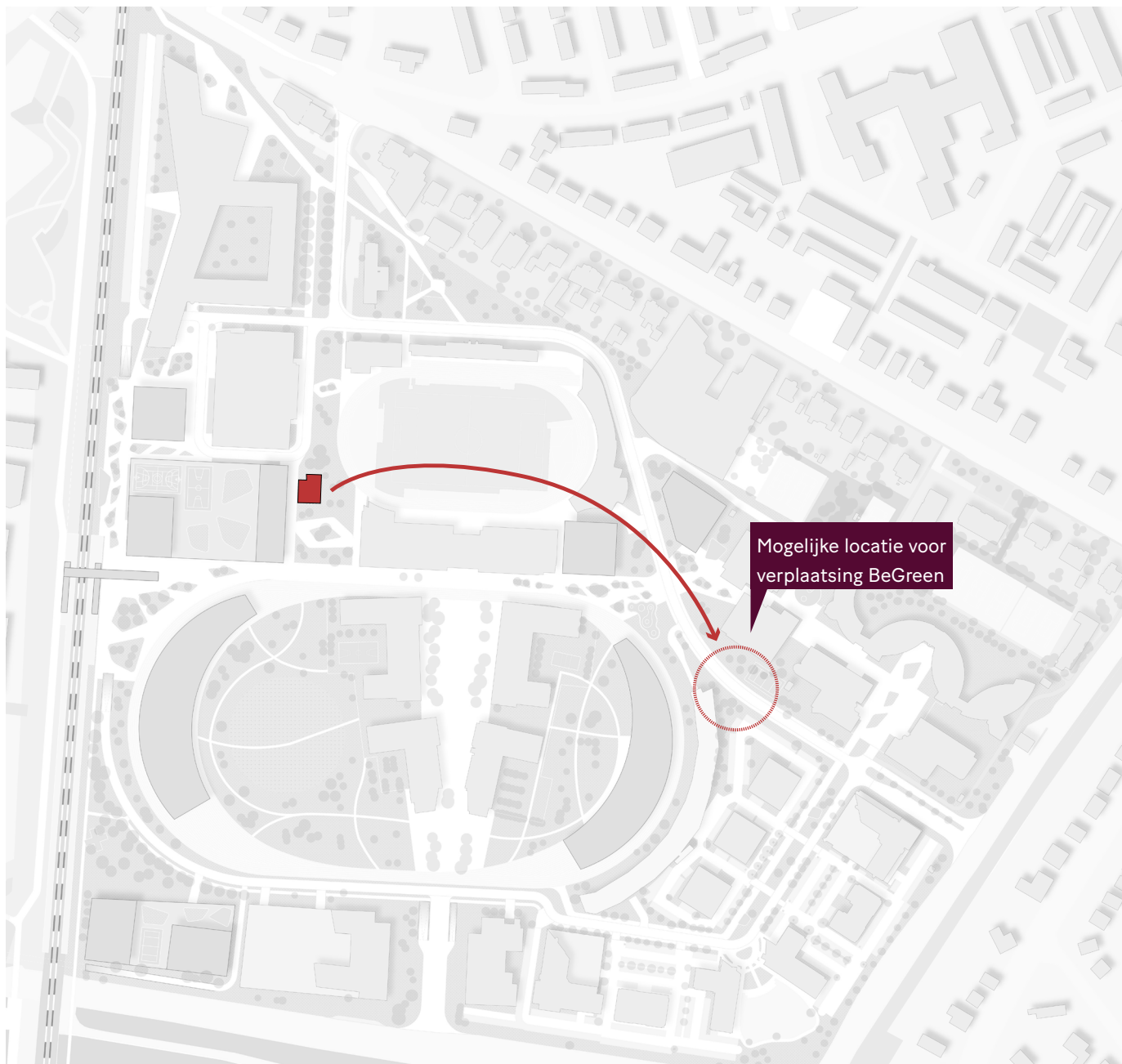
Om deze redenen adviseren wij, in samenspraak met BeGreen, huidige afnemers en overige vastgoedeigenaren, in te zetten op uitfasering van de biomassacentrale voor 2033.

Bij uitfasering dient een alternatieve oplossing voor de warmtevoorziening te worden gevonden.

Dit kan door:

- Een alternatieve warmte-/energievoorziening voor de huidige aangesloten afnemers respectievelijk het gebied Arenapark (inclusief de nog te ontwikkelen delen).
- Verplaatsing van BeGreen binnen het Arenapark (met voortgezet gebruik van de huidige of eventueel te upgraden installatie). De voorkeur is om dit op een centrale positie te plaatsen, omdat dit voordelen geeft ten opzichte van transport (zo min mogelijk warmte verlies). Binnen de huidige situatie zou de plek achter het huidige parkeergebouw een optie daarvoor zijn (zie tekening op pagina 85). Dit kan echter een negatieve uitwerking hebben op mogelijke nieuwbouw rondom deze plek.

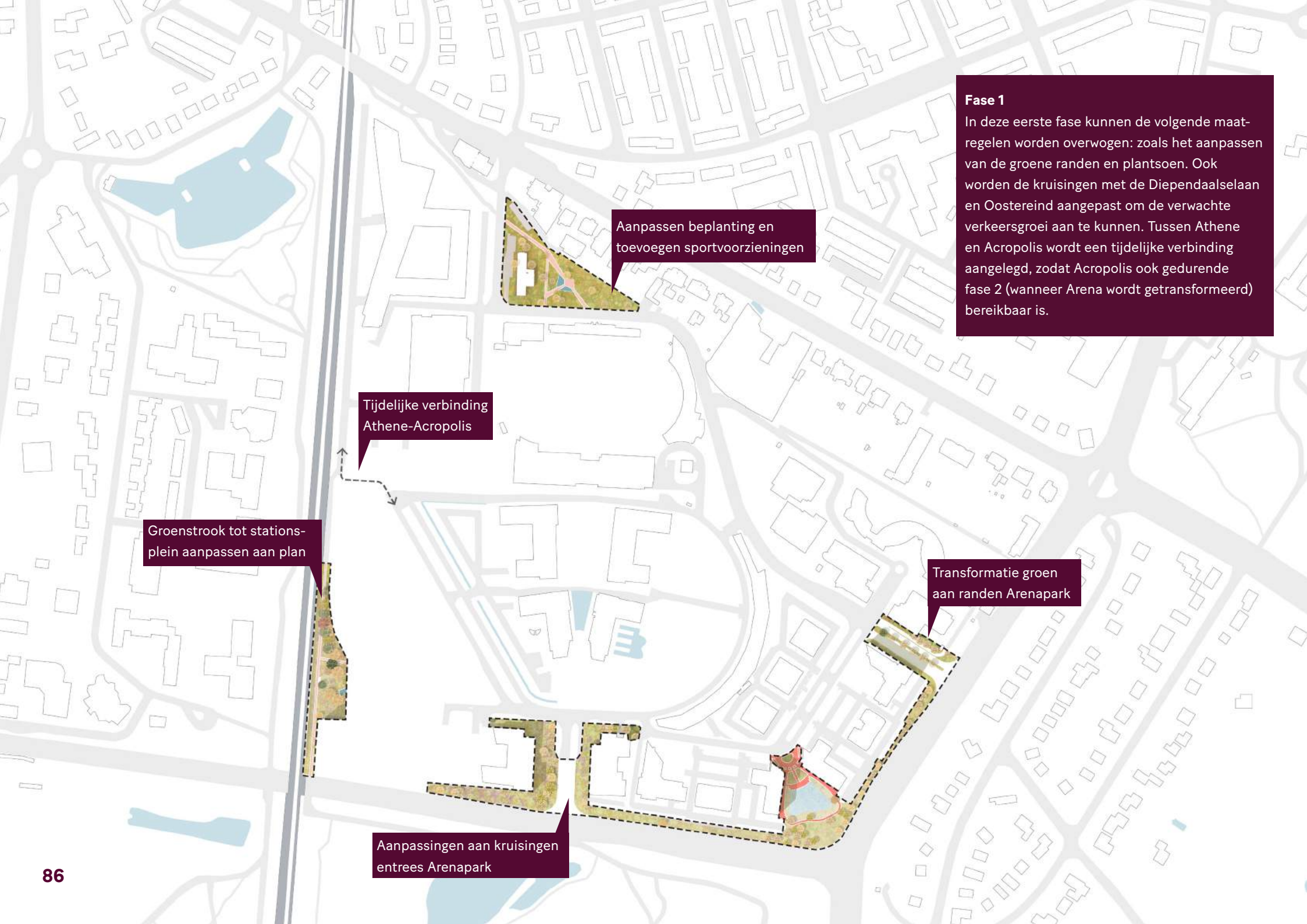
Haalbaarheid en wenselijkheid van deze alternatieven dienen in samenspraak met de betrokken partijen verder onderzocht te worden.



06

De verschillende ingrepen die moeten plaatsvinden in het Arenapark kunnen niet allemaal tegelijk uitgevoerd worden. Vandaar dat er is nagedacht over een mogelijke fasering van de nieuw te ontwikkelen gebouwen en het realiseren van een hernieuwde inrichting daarbij





Fase 1

In deze eerste fase kunnen de volgende maatregelen worden overwogen: zoals het aanpassen van de groene randen en plantsoen. Ook worden de kruisingen met de Diependaalselaan en Oostereind aangepast om de verwachte verkeersgroei aan te kunnen. Tussen Athene en Acropolis wordt een tijdelijke verbinding aangelegd, zodat Acropolis ook gedurende fase 2 (wanneer Arena wordt getransformeerd) bereikbaar is.

Aanpassen beplanting en toevoegen sportvoorzieningen

Tijdelijke verbinding Athene-Acropolis

Groenstrook tot stationsplein aanpassen aan plan

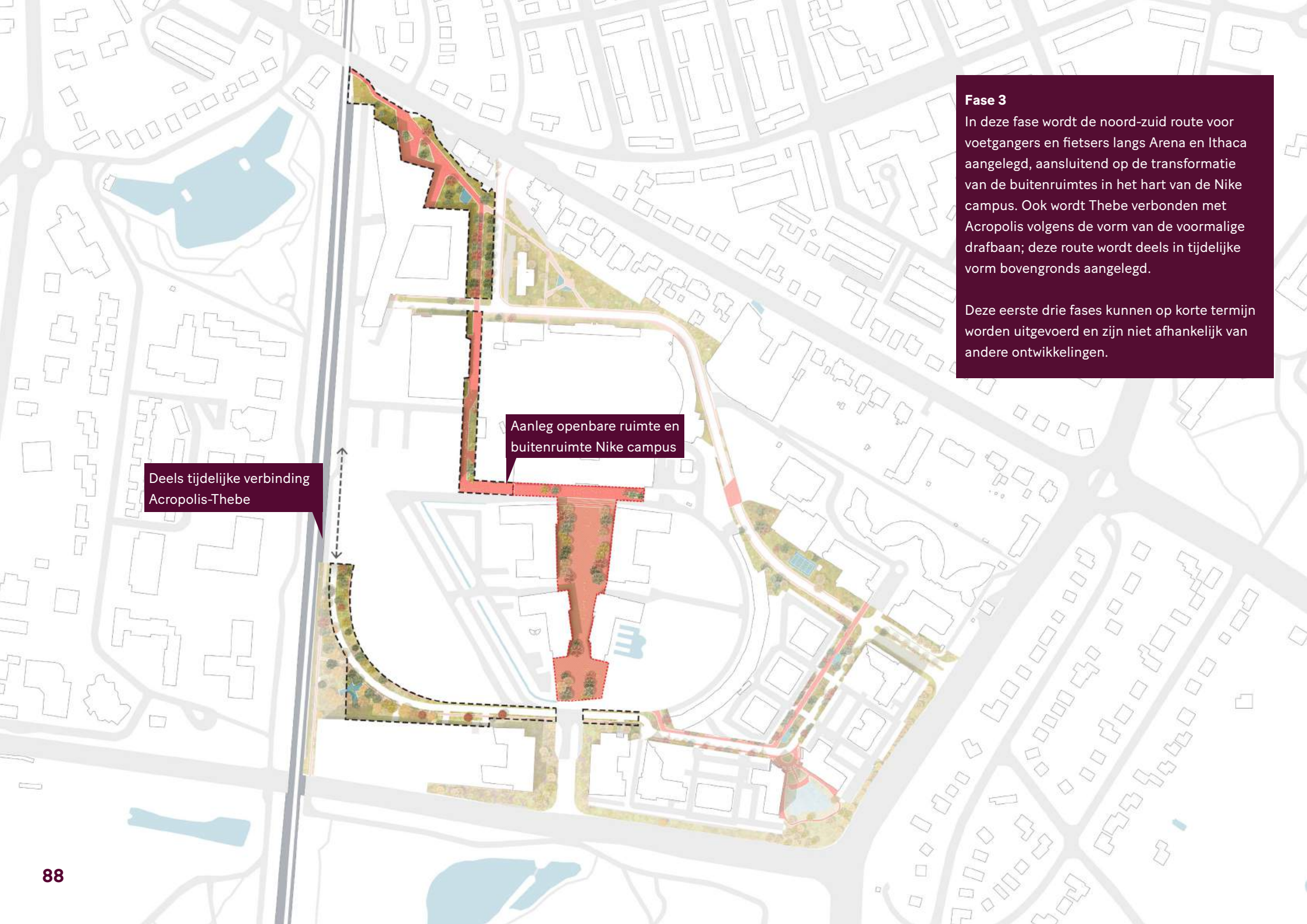
Transformatie groen aan randen Arenapark

Aanpassingen aan kruisingen entrees Arenapark

Fase 2

In deze fase wordt het wegprofiel en naastgelegen groen van Arena en Marathon getransformeerd. Door de in fase 1 gerealiseerde verbinding tussen Thebe en Acropolis blijft het MBO College en Dudok Arena toegankelijk. Gedurende de aanleg dient via een tijdelijke route over de bouwlocatie gezorgd te worden voor toegankelijkheid van locaties langs Arena en Marathon.

Transformatie weg en groen Arena en Marathon



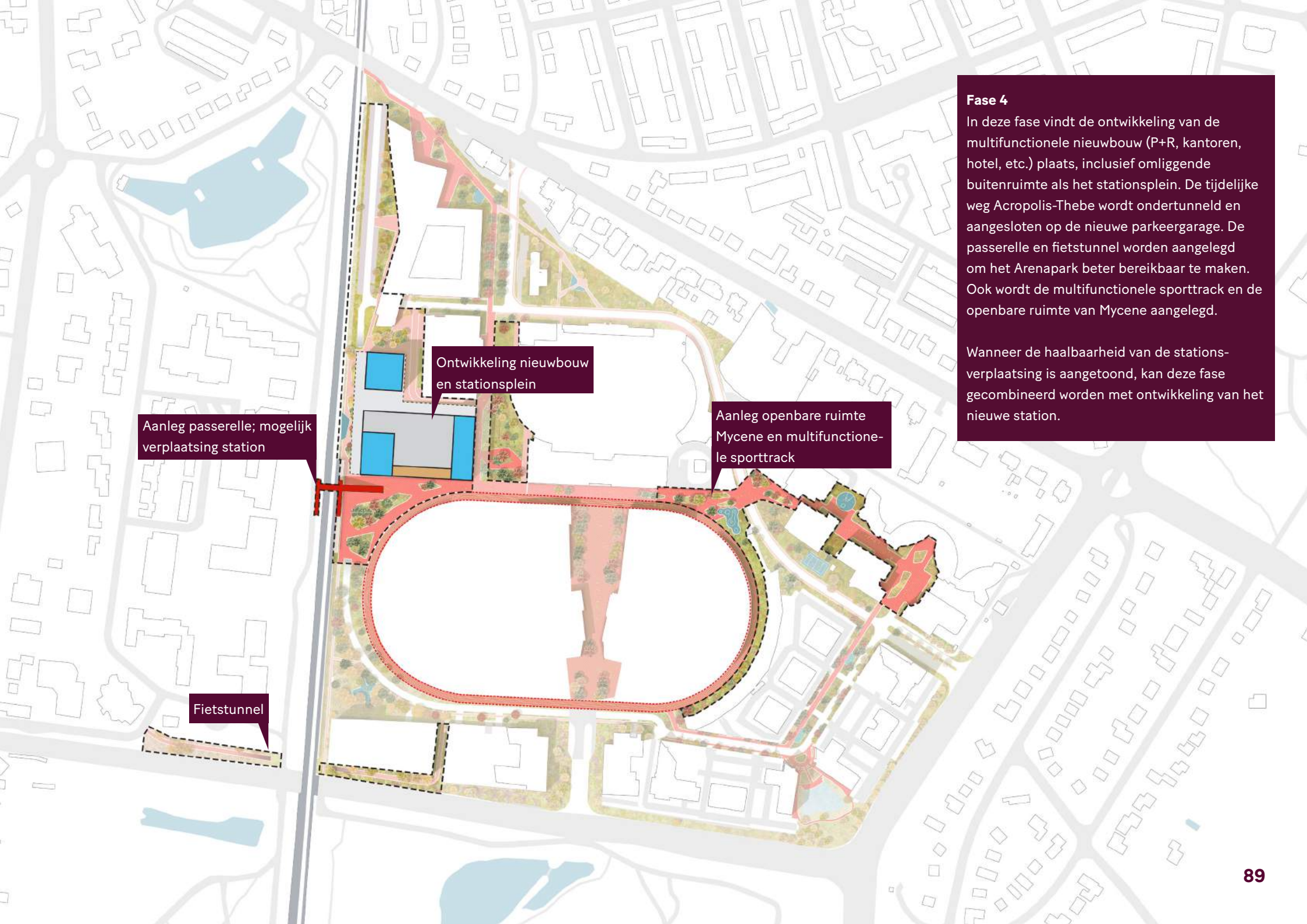
Fase 3

In deze fase wordt de noord-zuid route voor voetgangers en fietsers langs Arena en Ithaca aangelegd, aansluitend op de transformatie van de buitenruimtes in het hart van de Nike campus. Ook wordt Thebe verbonden met Acropolis volgens de vorm van de voormalige drafbaan; deze route wordt deels in tijdelijke vorm bovengronds aangelegd.

Deze eerste drie fases kunnen op korte termijn worden uitgevoerd en zijn niet afhankelijk van andere ontwikkelingen.

Aanleg openbare ruimte en
buitenruimte Nike campus

Deels tijdelijke verbinding
Acropolis-Thebe



Fase 4

In deze fase vindt de ontwikkeling van de multifunctionele nieuwbouw (P+R, kantoren, hotel, etc.) plaats, inclusief omliggende buitenruimte als het stationsplein. De tijdelijke weg Acropolis-Thebe wordt ondertunneld en aangesloten op de nieuwe parkeergarage. De passerelle en fietstunnel worden aangelegd om het Arenapark beter bereikbaar te maken. Ook wordt de multifunctionele sporttrack en de openbare ruimte van Mycene aangelegd.

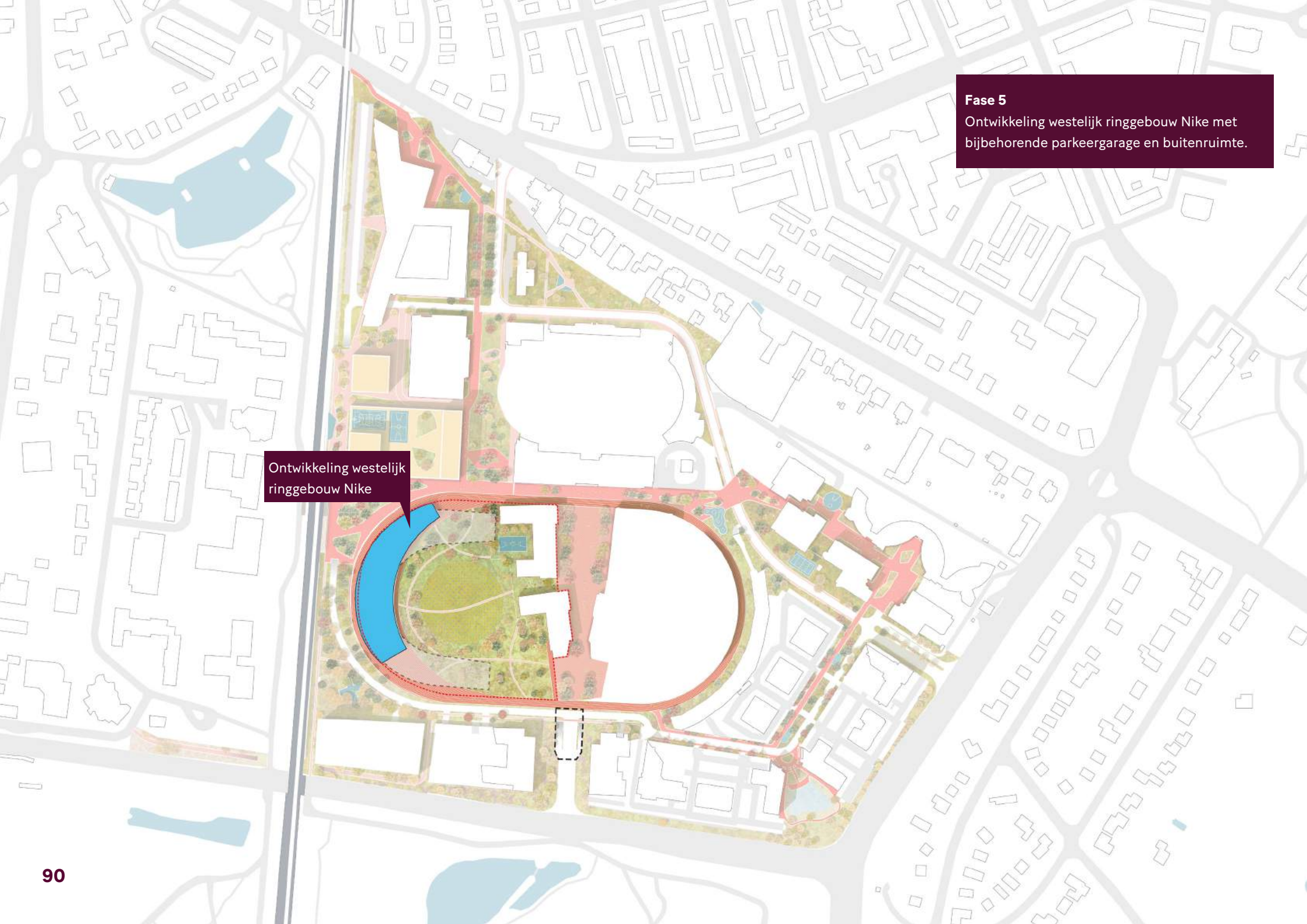
Wanneer de haalbaarheid van de stationsverplaatsing is aangetoond, kan deze fase gecombineerd worden met ontwikkeling van het nieuwe station.

Ontwikkeling nieuwbouw
en stationsplein

Aanleg passerelle; mogelijk
verplaatsing station

Aanleg openbare ruimte
Mycene en multifunctionele
sporttrack

Fietstunnel



Fase 5

Ontwikkeling westelijk ringgebouw Nike met
bijbehorende parkeergarage en buitenruimte.

Ontwikkeling westelijk
ringgebouw Nike

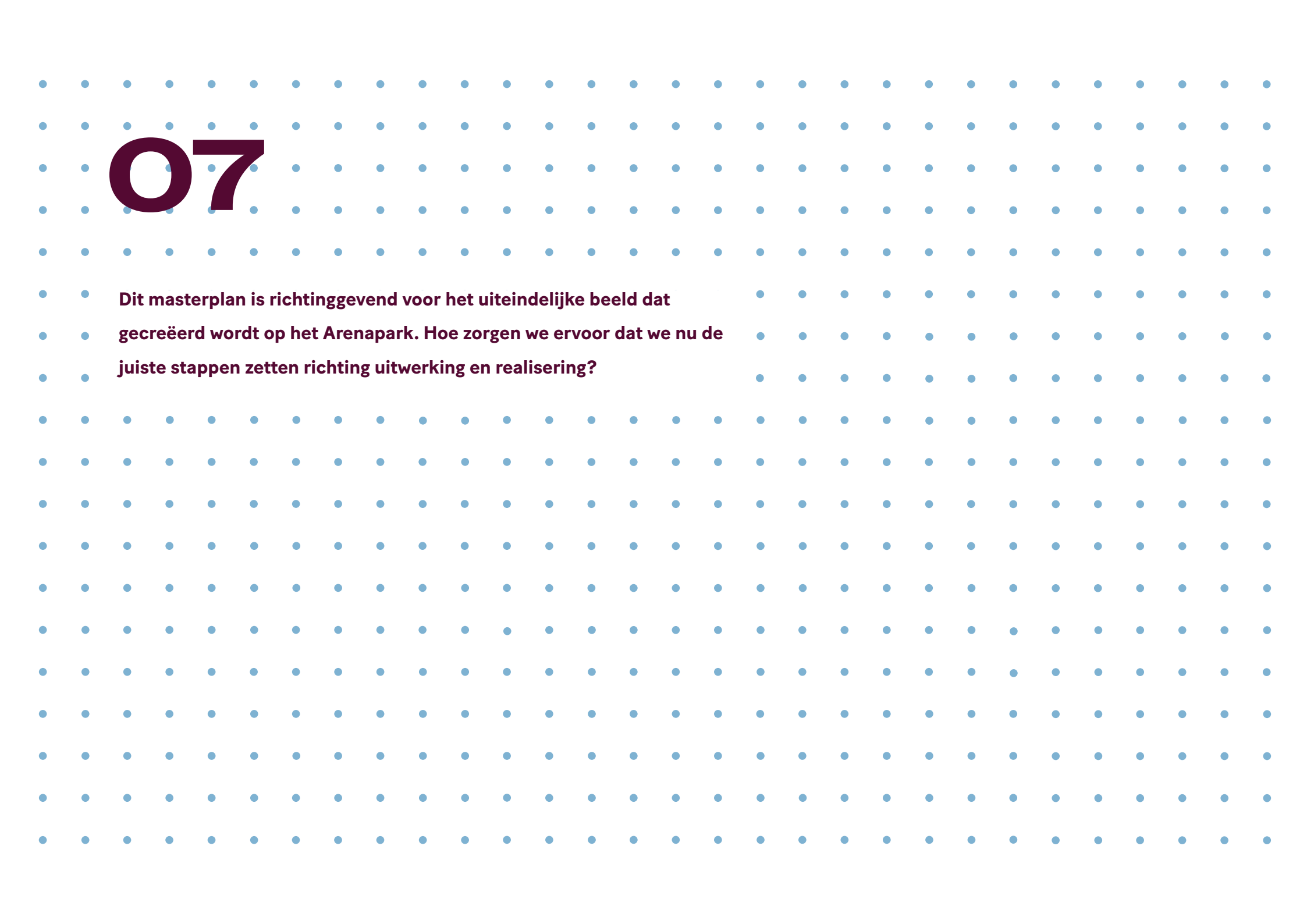
Fase 6

Ontwikkeling van drie overblijvende ontwikkellocaties, in nader te bepalen volgorde: oostelijk ringgebouw Nike, bebouwing langs Arena en zuidwest hoek Arenapark. Gecombineerd met bijbehorende parkeeroplossingen (rekening houdend met uitwisseling tussen verschillende parkeerlocaties) en buitenruimte.

Nieuwbouw langs Arena

Ontwikkeling oostelijk ringgebouw Nike

Nieuwbouw zuidwest hoek Arenapark



07

Dit masterplan is richtinggevend voor het uiteindelijke beeld dat gecreëerd wordt op het Arenapark. Hoe zorgen we ervoor dat we nu de juiste stappen zetten richting uitwerking en realisering?

A grid of blue dots on a light gray background. The dots are arranged in a regular pattern, with 20 dots per row and 20 dots per column. The word "Vervolg" is written in a dark red, serif font, centered horizontally and positioned in the lower half of the grid.

Vervolg

7.1 Vervolgstappen

Het Masterplan zet een visie neer voor de doorontwikkeling van Arenapark, met als perspectief het jaar 2035. Daarmee ligt er een richtinggevend document, dat een handelings- en ontwikkelingsperspectief biedt, een onderlegger voor verder onderzoek en planontwikkeling, voor verder overleg en afspraken tussen partijen, voor nadere besluitvorming door de gemeente, voor uitwerking van vastgoedontwikkeling en inrichting van de openbare ruimte, etc.

Voor het vervolg dienen zich op veel onderdelen uitwerkingsopgaven en deeltrajecten aan, bijvoorbeeld (niet volgtijdelijk):

1. Stedenbouwkundige en architectonische uitwerking van het 'stadsblok' ten zuiden van het MBO College (bij de mogelijke stationslocatie). Dit betreft een gezamenlijke ontwikkeling van gemeente en GAC/Nike, i.e. nadere afspraken nodig. In samenhang met deze uitwerking zijn tegelijk onderzoeken en haalbaarheidsstudies nodig naar:
 - Toevoeging van wonen (welke mogelijkheden/vraag/doelgroep/concrete aantallen, passend in Arenapark);
 - Multifunctionele indoor (atletiek)hal;

- Multifunctionele parkeergarage (voor hotel, P&R, kantoren/wonen, ROC, sporthal(len), zowel investering als exploitatie);
 - Faseerbaarheid van de ontwikkeling van dit blok (hotelontwikkeling als eerste fase);
 - Financiën en grondexploitatie.
2. Planstudie en besluitvorming inzake stationsverplaatsing en nieuwe stationsplein (mede tbv het Stedenbouwkundig Programma van Eisen voor de ontwikkeling van het stadsblok en de eerste ontwikkelingsfase van Nike). Samen met Prorail en NS wil de gemeente dit uitwerken in een Plan van Aanpak, met o.a. aandacht voor inpassing en ontsluiting aan Laapersveldzijde. In samenwerking met

de partners moet een financieringsplan en besluitvormingsproces worden opgesteld;

3. Nadere uitwerking voor de aanpak van het proces kwaliteitseisen. Waarbij een actualisatie van de beeldkwaliteitseisen voor de diverse ontwikkelingslocaties wordt opgesteld. Eventueel in combinatie met een stedenbouwkundig programma van eisen voor deze locaties. Aanpassing gebiedsparagraaf over Arenapark en oostzijde Laapersveld in de Welstandsnota Hilversum, zodat de welstandscommissie de ontwerputwerking van de nieuwe gebouwen kan toetsen in lijn met dit Masterplan.
4. Nadere uitwerking varianten verkeersstructuur, incl. busroutering, voorpleinfuncties station, parkeren/logistiek van stationslocatie en Nike. Om te komen tot de gewenste verkeersstructuur is het nodig om de haalbaarheid van een fietstunnel en passerelle te onderzoeken incl. routing in Laapersveld. Ook is het nodig om afspraken te maken met private grondeigenaren over overpad (Nike, MBO College) en met busvervoerders, besluiten te nemen over het snelheidsregime, etcetera.

5. Planvorming, afspraken en grondoverdrachten tussen gemeente en Nike/GA Capital. Onderdelen hierin zijn o.a.;
 - Samenwerking in de ontwikkeling in het stadsblok;
 - Planvorming voor kantoorontwikkeling in de zuidwesthoek van het Arenapark en langs de Arena;
 - Planvorming voor de openbare ruimte i.r.t. de Nike campus.
6. Integrale uitwerking ontwerp openbare ruimte, incl. faseringsplan voor uitvoering. Om de visie op de openbare ruimte te realiseren, is het nodig om inrichtingsplannen te ontwerpen, gevolgd door investeringramingen. Hierbij is samenwerking nodig met private eigenaren en gebruikers over de raakvlakken tussen hun terreinen en de openbare ruimte. Er is bovendien uitwerking nodig om te komen tot beheer van sportvoorzieningen in de openbare ruimte, openbaar groen en waterberging.
7. Uitwerking energietransitie richting energiepositief, incl. uitfasering biomassacentrale en collectieve warmte/stroomlevering uit duurzame bronnen.
8. Aanpak/strategie voor het verkrijgen van een collectief gebruik/beheer van bestaande

parkeervoorzieningen rond kantoorgebouwen, zodat deze optimaal worden benut en de parkeerdruk op de openbare voorzieningen en de omliggende wijken afneemt.

9. Onderzoek naar een ontwikkelingsaanpak aan de oostzijde van Nike, die kan leiden tot het vervangen van het huidige halfronde parkeergebouw door een ondergrondse voorziening.
10. Het ontwikkelen van gebiedsmanagement, waarin ook mobiliteitsmanagement en gebruik en beheer van sportfaciliteiten (indoor/outdoor) worden opgenomen.
11. Definiëren ontwikkelopgave rond 'noord-oost' plein, inclusief nieuwe gebouwen, horecavoorzieningen, sportvoorzieningen (bijv. skatepark/padel), veilige kruising auto-, logistiek en voetgangersverkeer.
12. Kaders voor evenementen: Het opstellen van een locatieprofiel en/of het verduidelijken van het bestemmingsplan voor evenementen op Arenapark, is één van de te nemen vervolgstappen. Bij de inrichtingsplannen voor de openbare ruimte wordt rekening gehouden met eventueel benodigde voorzieningen, zoals stroom- en watertappunten.

13. Financiële uitwerking van het masterplan. Het masterplan vormt de visie, nader te onderzoeken zijn de kosten, mogelijke opbrengsten en private bijdragen. Daarbij ook de kosten/baten afweging voor gemeentelijke investeringen en de fasering/budgettering hiervan.

14. Haalbaarheidsstudie en ontwikkelen van business case voor multifunctionele indoor (atletiek)hal

Gebiedsmanagement

Er is een grote potentie voor het versterken van gebiedsmanagement door het Vastgoed Owners Collectief Arenapark en het Gebruikerscollectief Arenapark, in samenwerking met de gemeente. De potentie ligt in de vergroting van mobiliteitsmanagement, de synergie tussen werken en leren, het opzetten van sportprogramma's, gemeenschappelijke evenementen, branding van het profiel van Arenapark, het versterken van de samenwerking met de bedrijven op Laapersveld, het vormgeven van de energietransitie, het opzetten van gemeenschappelijke beveiliging en groenbeheer van de private terreinen, rookvrij beleid en andere initiatieven voor schoon-heel-veilig en samenwerking met de gemeente.

Colofon

Dit Masterplan is opgesteld door PosadMaxwan en Sweco, in samenwerking met Goudappel Coffeng, Buiting advies en Drijver en partners in opdracht van de gemeente Hilversum.

PosadMaxwan

Binckhorstlaan 36
2516 BE Den Haag
t. 070 322 2869
e. mail@posadmaxwan.nl
i. www.posadmaxwan.nl

Mei 2019

PosadMaxwan

Rients Dijkstra, Froukje van de Klundert, Gijs de Haan,
Neil Moncrieff, Gintare Norkunaite, Leonardo Cannizzo

Sweco

Deany van Steenhoorn, Lisette van der Kolk,
Jules van Riel, Martijn Steenstra, Jaap Ton

Goudappel Coffeng

Floris Frederix, Jeroen Loijen

Buiting Advies

Ronald Buiting, Tim Asbreuk

Drijver en Partners

Rob de Vries

POSAD MAXWAN
strategy x design

SWECO 

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**



DRIJVER EN PARTNERS