

Aan de gemeenteraad
cc. college van B en W
cc. pers

DATUM 14 juni 2021
ZAAKNUMMER 569531
BEHANDELD DOOR Daniëlle Timmer
TELEFOON (035) 629 2584
UW KENMERK
BIJLAGEN 6
BETREFT Afronding vervolgstappen onderzoek verbinding Oost Centrum

Geachte raads- en commissieleden,

De raad heeft op 29 mei 2019 het stedenbouwkundig plan Stationsgebied vastgesteld en daarbij amendement A19-30 aangenomen, waarin gevraagd wordt om een integraal onderzoek naar mogelijke verbeteringen in de verbinding tussen Hilversum Oost en Centrum (<https://hilversum.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/648134fb-99fc-4dd5-a7c3-ccd75e3f0e0c?documentId=4ffe3184-b0cf-49dd-937d-75dad80686ac>).

Tijdens de raadsvergadering van 16 oktober 2019 hebben wij u op de hoogte gesteld van de uitkomsten van het rapport 'Onderzoek verbinding Oost – Centrum', zoals uitgevoerd door ingenieursbureau Movares. U heeft het rapport unaniem vastgesteld. Het college heeft de vervolgstappen uit het rapport verder uitgewerkt. Wij hebben hierbij hebben flinke stappen gezet, ook in de relatie en samenwerking met bewoners en externe partijen. Op 12 mei 2020 hebben wij u de stand van zaken van deze uitwerking toegelicht.

Met deze brief wordt uitvoering gegeven aan het geamendeerde raadsbesluit A19-30 en graag informeren wij u via deze weg over de afronding van de zeven vervolgstappen.

Achtergrond

De raad heeft op 29 mei 2019 het stedenbouwkundig plan Stationsgebied vastgesteld en daarbij amendement A19-30 aangenomen, waarin gevraagd wordt om een integraal onderzoek naar mogelijke verbeteringen in de verbinding tussen Hilversum Oost en Centrum. De achterliggende zorg was dat de gemeente zich met het stedenbouwkundig plan voor het Stationsgebied teveel op de centrumzijde van het station richtte en te weinig oog had voor (de verbinding met) de oostzijde van het spoor. Dat terwijl ook aan deze zijde, met de Gebiedsagenda 1221 als onderlegger, tal van ontwikkelingen gaande zijn.

Dit onderzoek is objectief door een onafhankelijk onderzoeksbureau uitgevoerd. Gemeente en vertegenwoordigers vanuit de buurten in Oost zijn samen opgetrokken in dit onderzoek, met respect voor elkaars input.

Het onderzoek resulteerde in diverse aanbevelingen, die zijn samengevat in zeven vervolgstappen. Met het raadsbesluit van 16 oktober 2019 heeft u het college de opdracht gegeven om deze vervolgstappen nader uit te werken als kader voor de verdere ontwikkeling van het Stationsgebied.

Hierover hebben we u op 12 mei 2020 tussentijds geïnformeerd middels een raadsinformatiebrief (zie bijlage 1).

Afronding van de zeven vervolgstappen onderzoek verbinding Oost - centrum

Hieronder vindt u een samenvatting van de vervolgstappen en de acties die het college de afgelopen twee jaar heeft genomen om aan hieraan gevolg te geven.

1) Ontwikkel een plan voor de spoorzone noordelijk van het station tot en met het J. Geradtsviaduct

Stand van zaken:

Deze vervolgstap is ingevuld met een zogenaamde Kansenskaart (zie bijlage 2). De kansenskaart zet in op voorkanten van gebouwen, groen en nieuwe plekken langs het spoor. Hierbij valt te denken aan de samenhang tussen de ontwikkelingen aan de Koninginneweg en de Korte Noorderweg. De onafhankelijke supervisor Ruimtelijke Kwaliteit is hierbij nauw betrokken.

De kansenskaart laat vooral de samenhang tussen twee stadshelften zien. Dit in aansluiting op het gedachtegoed voor het gebied langs het spoor in 1221 (tussen Oosterengweg en station Hilversum). Op de kaart is goed te zien dat het gebied zich niet zozeer opdeelt in Oost-centrum, maar in een gebied ten noorden en ten zuiden van de Kleine Spoorbomen.

In het noordelijke gebied heeft de gemeente zeer weinig bezit en is weinig ruimte voor ontwikkeling. Kansen voor dit gebied zijn op de kaart benoemd en kunnen (deels) hun weg vinden in de Omgevingsvisie.

Het gebied ten zuiden van de Kleine Spoorbomen kenmerkt zich door een intensieve en samenhangende aanpak in verschillende projecten en initiatieven rond het station. De Kansenskaart maakt dit goed duidelijk. Ten opzichte van mei 2019 is een evenwichtige benadering van beide stadshelften te zien. Het Stationsgebied aan de centrumzijde, Bruisend Hart en de Korte Noorderweg aan de oostzijde en de Kleine Spoorbomen en het station die beide gebieden fysiek aan elkaar verbinden.

Vervolg

De plannen tussen Kleine Spoorbomen en station worden verder uitgewerkt, waarbij de verbinding tussen Oost en centrum ingebed is in de uitgangspunten van de diverse plannen. Het gebied ten noorden van de Kleine Spoorbomen wordt nu niet actief opgepakt. De gemeente heeft er geen bezit en geen concrete plannen. De kansen die zijn benoemd worden bij initiatieven benut.

Conclusie:

Deze vervolgstap is afgerond. De kansenskaart laat de samenhang zien tussen oost en centrum, maar ook tussen de mogelijkheden ten noorden en ten zuiden van de Kleine Spoorbomen.

2) Ontwikkel een plan dat de beide stationspleinen via een sociaal veilige en aantrekkelijke verbinding tot eenheid smeedt

Stand van zaken:

Dit hebben we opgepakt door te kijken naar de wijze waarop we beide zijden van het station aan elkaar kunnen verbinden. De opgave valt uiteen in drie verschillende elementen:

A. Station Hilversum heeft in de toekomst twee voorkanten

NS, ProRail en gemeente hebben samen in het traject 'Integrale Stationsaanpak' de mogelijkheden voor de locatie van de fietsenstalling en haar entrees, de fietstunnel en het station zelf (bijlage 3) onderzocht. Partijen zijn overeengekomen dat beide zijden van het spoor een volwaardige entree tot station en stad verdienen. Concreet betekent dit twee volwaardige entrees plus bijbehorende functies, twee gebouwde fietsenstallingen.

Daarnaast zet de gemeente in op twee samenhangende gebiedsontwikkelingen aan weerszijden van het spoor (1221: Bruisend Hart en Stationsgebied) die recht doen aan de dynamiek en potentie van de locaties.

Aan de centrumzijde werken partijen via deze principes aan een schetsontwerp van de fietsenstalling en de stationshal. Deze twee onderwerpen krijgen in de structuurvisie Bruisend Hart ook een eerste ruimtelijke invulling.

B. Op en onder het spoor

Door Goudappel Coffeng is onderzoek gedaan naar de toekomstbestendigheid van de fietstunnel (bijlage 4). Het fietspad in de bestaande tunnel is namelijk aan de smalle kant voor het aantal fietsers dat er gebruik van maakt. Er is gekeken naar mogelijkheden om de tunnel te verbreden, het voetpad uit de tunnel te verwijderen en door het station te leggen, de fietsroutes in de stad aan te passen en de tunnel aantrekkelijk te maken. Het verbreden van de tunnel is financieel zeer onaantrekkelijk (> €15mln voor een verbreding van 1,5m).

Het voetpad uit de tunnel en door de stationstunnel aanleggen, belemmert juist de vrije verbinding tussen Oost en centrum. Daarnaast levert het gevaarlijke situaties in de fietstunnel op door mensen die alsnog de korte route bewandelen. Het aanpassen van fietsroutes is mogelijk, maar daarmee blijft de tunnel smal voor de verwachte aantallen fietsers. Het aantrekkelijker maken van de tunnel is wél mogelijk en de gemeente –maar ook ProRail en NS- heeft gekeken naar de mogelijkheden.

Concreet betekent dit het volgende:

- Er wordt gekeken naar een verbinding in materialisatie en inrichting tussen reizigerspassage en fietstunnel en mogelijk tussen Stationsplein en Bruisend Hart;
- De nieuwe fietsenstalling kan op -1 worden gekoppeld aan de reizigerspassage. De wanden van passage en stalling worden transparant uitgevoerd waardoor over de gehele lengte van de fietstunnel over en weer zicht is. Dit versterkt het gevoel van sociale veiligheid en ruimtelijkheid enorm;
- De entree van de fietsenstalling wordt bovendien uit de tunnel gehaald waardoor ook de fysieke veiligheid toeneemt;
- Tot slot wordt ingezet op het versterken van de visuele verbindingen over het spoor, zodat verbindingen weer zichtbaar en voelbaar te maken en de sociale controle en veiligheid langs het spoor te vergroten. Dit is bijvoorbeeld onderwerp van gesprek bij de uitbreiding van de Stationshal aan centrumzijde.

C. De Stationspleinen

Met het Bruisend Hart krijgt het station een tweede volwaardige voorkant en een groene levendige pleinruimte voor de stad en de buurt in 1221. Hoe dit eruit gaat zien, dat wordt uitgewerkt in een structuurvisie en vervolgens in een stedenbouwkundig plan en een bestemmingplan. Er wordt in de uitwerking van deze plannen rekening gehouden met een aantrekkelijke entree tot de fietstunnel.

Aan de centrumzijde is dit niet anders. De helling naar de tunnel toe wordt flauwer en breder en omzoomd door groene taluds. Het ‘muizengaatje’ om de tunnel in te gaan is verleden tijd en de entree naar de fietstunnel nodigt uit om naar oost te fietsen. Net als de entree van de fietstunnel aan de oostzijde in de toekomst uitnodigt om het centrum te bezoeken.

Vervolg:

De mogelijkheden voor de fietstunnel worden in eerste instantie verder onderzocht met betrokken stakeholders NS en ProRail. Dit vanwege de onderlinge complexiteit en de relatie met het ontwerp van de fietsenstalling en de uitbreiding van het Stationshal. Afhankelijk van de ruimte die techniek en integraliteit van de diverse ontwerpen dit toelaten, worden overige stakeholders waaronder inwoners van de stad betrokken.

Conclusie:

Met de kansenkaart is deze vervolgstap is afgerond; aan weerszijden van het station wordt de komende jaren nog volop gewerkt aan (de uitvoering van) ruimtelijke plannen, in samenwerking met diverse stakeholders.

Hoewel Goudappel Coffeng het verbreden van de fietstunnel als optimale oplossing ziet, geeft ze ook aan dat deze investering van minimaal € 15mln relatief veel geld voor een relatief klein deel van de totale doorfietsroute Hilversum-Laren is. Bovendien betekent het niet voldoen aan de richtlijnen voor de breedte van het fietspad niet dat er sprake is van verkeersveiligheid of afwikkelingsproblemen.

Het college ziet, gelet op de uitkomsten van het onderzoek naar de fietstunnel van Goudappel Coffeng, af van het verder onderzoeken van varianten als de verbreding van de tunnel en het verwijderen van het voetpad. Het college zet conform het advies in op het hoogwaardig opknappen, integreren en visueel onderdeel maken van de stationshal om zo de tunnel naar een hoger kwaliteitsniveau te tillen als passage tussen Hilversum Oost en centrum.

3) *Neem in de vervolgstudies van de Kleine Spoorbomen alle verkeers- en leefbaarheidseffecten in heel Hilversum mee*

Stand van zaken:

In het najaar van 2019 is door ingenieursbureau RoyalHaskoningDHV een verdiepingsslag gemaakt van de verkeersonderzoeken, waarbij de leefbaarheids- en verkeerseffecten breder in Hilversum aan bod zijn gekomen. De klankbordgroep Wijkverkeer Kleine Spoorbomen is hierover geïnformeerd. In deze klankbordgroep zijn de effecten van het sluiten van de Kleine Spoorbomen voor autoverkeer inzichtelijk gemaakt.

Er zijn bouwstenen benoemd die de veiligheid in de wijken in Oost verbeteren. Deze wijkopgaven worden opgepakt in de werkgroepen Groene Loper en Kleine Spoorbomen. Het besluit over de Kleine Spoorbomen heeft uw raad op 6 mei 2020 genomen. In de Mobiliteitsvisie 2040 is de sluiting van de Kleine Spoorbomen voor autoverkeer opgenomen. In 2020 is de klankbordgroep “Verbetering doorstroming Buitenring Noord” (Johannes Geradtsweg e.o.) gestart. De klankbordgroep heeft als opdracht een goede oplossing te bedenken voor het verbeteren van de doorstroming van het autoverkeer op de Johannes Geradtsweg. De verkeers- en leefbaarheidseffecten zijn een belangrijk onderdeel van deze opgave.

Daarnaast wordt in het project Bruisend Hart gekeken naar de nieuwe ruimtelijke structuur van dat gebied en ook aan de Korte Noorderweg worden plannen gemaakt voor herontwikkeling. Daarmee wordt een nieuwe verkeersstructuur zichtbaar die kansen biedt aan vergroening en langzaam verkeer in de wijken in Oost.

Vervolg:

In de raad van september 2021 wordt de raad een investeringsbesluit Kleine Spoorbomen voorgelegd, inclusief beoogde maatregelen voor de Johannes Geradtsweg.

Conclusie:

Deze vervolgstap is afgerond, de buurt is geïnformeerd en betrokken bij het vervolgproces.

4) *Doe in de Mobiliteitsvisie 2040 eenduidige uitspraken over de Johannes Geradtsweg en de kansen voor een Erfgooierstracé*

Stand van zaken:

In de Mobiliteitsvisie zijn diverse scenario's voor de mobiliteit in geheel Hilversum voor de lange termijn onderzocht. De raad heeft op 12 mei jl. gesproken over het scenario “Hilversum: de stad voor groene, duurzame en innovatieve mobiliteit” en de opdracht aan het college gegeven voor het opstellen van een eerste uitvoeringsprogramma Mobiliteit. Voor de Johannes Geradtsweg en de mogelijkheden voor een Erfgooierstracé zijn o.a. de volgende onderwerpen uit dit besluit interessant:

- Nader onderzoek naar de betaalbaarheid en de uitvoerbaarheid van de Noordoost-tunnel (van de Larenseweg naar de Nieuwe Crailoseweg (Crailosebrug);
- Fijnmazig vervoer;
- Slimme IVRI's en sensoren;

- Deelvervoer;
- Multimodale hubs.

Vervolg:

Het college start met het opstellen van een eerste uitvoeringsprogramma Mobiliteit en een aanpassing van de Parkeernota. De bovengenoemde tunnel wordt meegenomen in de participatie van de omgevingsvisie en vervolgens opgenomen in een tweede uitvoeringsprogramma Mobiliteit.

Conclusie:

In de mobiliteitsvisie zijn de Johannes Geradtsweg en de kansen voor een Erfgooierstracé meegenomen, maar zijn er nog geen eenduidige uitspraken gedaan. Daarmee zijn beide onderwerpen nog niet afgerond, maar zijn ze wel belegd en worden ze verder uitgewerkt (in samenhang met het totale Mobiliteitsvraagstuk in de stad).

5) *Raadpleeg Oost over de invoering van vergunningparkeren in het hele onderzoeksgebied*

Stand van zaken:

In het Stationsgebied (maar ook bij andere grotere en kleinere ontwikkelingen zoals 1221, Monnikenberg en Arenapark) neemt binnen eenzelfde oppervlak het aantal functies significant toe. Dit legt een grote claim op de beschikbare ruimte. Niet alleen het bouwvolume, maar ook de vraag naar bijvoorbeeld waterberging, groen en verblijfsruimte nemen toe. Dit om ook in de toekomst aantrekkelijk te blijven als een gezonde woon- en werkstad. Dat raakt de gehele inrichting van de stedelijke (openbare) ruimte en daarmee ook het parkeerbeleid. Parkeernormen zijn ingevoerd om (parkeer)overlast te voorkomen en leefbaarheid te vergroten.

Om toch adequaat te kunnen reageren op de actuele vragen voor de huidige hierboven geschetste verstedelijkingsproblematiek zijn aanpassingen doorgevoerd over de omgang met de parkeernormering rondom OV-knooppunten.

Belangrijkste uitgangspunt voor deze aanpassingen is een optimale vorm van leefbaarheid, waarin parkeervraag en -capaciteit in relatie tot doelgroepenbeleid zo optimaal mogelijk wordt afgestemd. In geval van parkeeroverlast biedt het parkeerbeleid nu twee opties om betaald parkeren als reguleringsvorm, bij parkeeroverlast, in te voeren (bewonersenquête en bereikbaarheid voor hulpdiensten).

De raad heeft deze aanpassing in januari 2021 vastgesteld (zie bijlage 5).

Hierin zijn ook de fietsparkeernormen opgenomen. Het fietsparkeren bij nieuwbouw is bovendien als richtlijn opgenomen in het door de raad vastgestelde bestemmingsplan Stationsgebied (7 oktober 2020).

Vervolg:

Na vaststelling van de mobiliteitsvisie wordt het parkeerbeleid geactualiseerd.

Conclusie:

Oost is niet geraadpleegd over de invoering van vergunningsparkeren. Het huidige parkeerbeleid schrijft een andere wijze van participatie voor. Wel is de parkeernormering – vooruitlopend op een aanpassing van de parkeernota- aangepast rondom OV knooppunten. .

6) *Voer de Gebiedsagenda gezamenlijk (gemeente en bewoners) verder richting uitvoering*

Stand van zaken:

Op tal van plekken in 1221 wordt gewerkt aan plannen om de in de gebiedsagenda geformuleerde ambities te realiseren. Dat geldt voor een fors aantal ontwikkellocaties en voor de projecten Groene Loper en Bruisend Hart. Veel is nog in de fase van planvorming, maar inmiddels zijn er ook de eerste concrete resultaten, zoals herstel van de monumentale Wybertjesfabriek

Vervolg:

Voor vergroening van de eerste pleinen (Ampèrestraat, Kleine Drift, Voorplein De Geus) wordt momenteel de laatste hand gelegd aan het (voorlopig) ontwerp. Dit in nauwe samenwerking tussen bewoners en gemeente. Naar verwachting kan dit najaar worden gestart met de werkzaamheden. Andere pleinen, waaronder het Jac. P. Thijsseplein volgen. Voor Bruisend Hart wordt gewerkt aan een structuurvisie. Ook zijn het Beeldkwaliteitsplan en het (Chw) bestemmingsplan in voorbereiding. Verder werken ontwikkelende partijen op verschillende locaties aan planvorming met diverse intentieovereenkomsten en naar verwachting komende periode ook de eerste anterieure overeenkomst(en) als resultaat.

Conclusie:

De uitwerking van deze vervolgstap is volop gaande en zal de komende jaren verder worden doorgezet. De vervolgstap is reeds stevig verankerd in de Gebiedsagenda 1221 en het op handen zijnde Beeldkwaliteitsplan en bestemmingsplan.

7) Onderzoek nut en noodzaak van een verbinding Liebergerweg-Oude Amersfoortseweg.

Stand van zaken:

Het onderzoek (bijlage 6) is gereed. Betrokkenen vanuit de bewonersorganisaties Liebergerweg hebben meegedacht over de onderzoeksvragen. De onderzoeksresultaten zijn gedeeld met belanghebbenden.

Vervolg:

Het onderzoek is bijgevoegd. Het advies van Goudappel Coffeng is om een verbinding op deze locatie op stads- en wijkniveau niet nader te onderzoeken, omdat deze op dat niveau onvoldoende aantrekkelijk is. Het vervoerspotentieel is volgens het bureau onvoldoende om de investering van minimaal 8 miljoen euro te kunnen verantwoorden. Op locatieniveau zou een dergelijke verbinding wellicht interessant zijn. De ontwikkelende partij van de locatie Hunkemöller zou dat, indien gewenst, nader kunnen onderzoeken. Deze heeft aangegeven de verbinding niet nader te zullen gaan onderzoeken. Onderbouwing hiervoor ligt, naast de conclusies van Goudappel Coffeng ook in de ongewenste doorsnijding van het spoorpark en van de toekomstige parkeergarage.

Conclusie

Het advies van Goudappel Coffeng aan de gemeente is om een verbinding niet verder te onderzoeken. Dit advies neemt het college over. Er zijn forse ingrepen nodig om een dergelijke verbinding te realiseren en de vervoerswaarde is beperkt.

Gevolgen voor het bestemmingsplan Stationsgebied

De uitwerking van de zeven vervolgstappen hebben geleid tot één aanpassing van de ruimtelijke kaders voor het bestemmingsplan Stationsgebied met betrekking tot vervolgstap 2. Een uitbreiding van de Stationshal is mogelijk gemaakt in dit bestemmingsplan. Ter plaatse van het Stationsplein is een uitwerkingsplicht opgenomen in het bestemmingsplan. Dit maakt het mogelijk deze aanpassing plus de uitwerking van het ontwerp van de fietsenstalling en de impact op de bovengesloten bouwblokken nader te onderzoeken.

De raad heeft het bestemmingsplan inclusief bovenstaande uitwerking op 7 oktober 2020 vastgesteld.

Participatie

Het onderzoek dat in 2019 door Movares is uitgevoerd kenmerkte zich door een 100% transparante participatie. Gemeente en buurtvoorzitters zijn als gelijke partners in dit traject opgetrokken. De nadere uitwerking van de vervolgstappen heeft op verschillende tafels met verschillende stakeholders plaatsgevonden. Dat betekent dat ook het vervolg van de participatie bij elk van de vervolgstappen anders is verlopen en soms in deze fase afwezig was (denk aan de uitwerking van de Stationshal door NS).

We hebben de destijds betrokken voorzitters van de buurtverenigingen op 10 mei jl. uitgenodigd om de afronding van het onderzoek te bespreken. De reacties op het doorlopen proces waren overwegend positief. Niet alle vervolgstappen hebben echter geleid tot de vooraf gewenste uitkomst (bijvoorbeeld bij de fietstunnel) en dat leidde bij sommigen tot teleurstelling. De voorzitters hebben de gedane onderzoeken ontvangen, om zo de achtergrond te kunnen lezen van de diverse conclusies die het college trekt.

Tot slot

Zoals uit bovenstaande blijkt, zijn de zeven vervolgstappen gedegen en in samenhang opgepakt. Wellicht is het belangrijkste resultaat wel dat het onderzoek tot een andere benadering van de verbinding tussen oost en centrum heeft geleid. Deze verbinding is nu integraal onderdeel van de verschillende plannen rond het station. Vervolgstappen die nog een vervolg nodig hebben en het gedachtengoed van de verbinding zijn stevig verankerd in de hierboven geschetste projecten en visies. Daarmee stelt het college dat de afronding van deze opdracht geslaagd is.

Dit wordt ondersteund door de nauwe samenwerking van diverse betrokkenen de afgelopen twee jaar om de samenhang van de verschillende grote en kleine opgaven in het gebied te bewaken. Dit leidt tot meer samenhang in de aanpak van Hilversum Oost en het Stationsgebied centrum, voor het gebied rondom het station. Ook de door de gemeente aangestelde onafhankelijk supervisor Ruimtelijke Kwaliteit draagt bij aan deze integraliteit.

Het gebied rondom het Station aan de Oost- en centrumzijde zien en benaderen we als één aaneengesloten volwaardig Stationsgebied.

Het college is van mening dat met de in deze brief vernoemde acties en resultaten op een juiste wijze uitvoering is gegeven aan A19-30. Vertrouwend u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd,

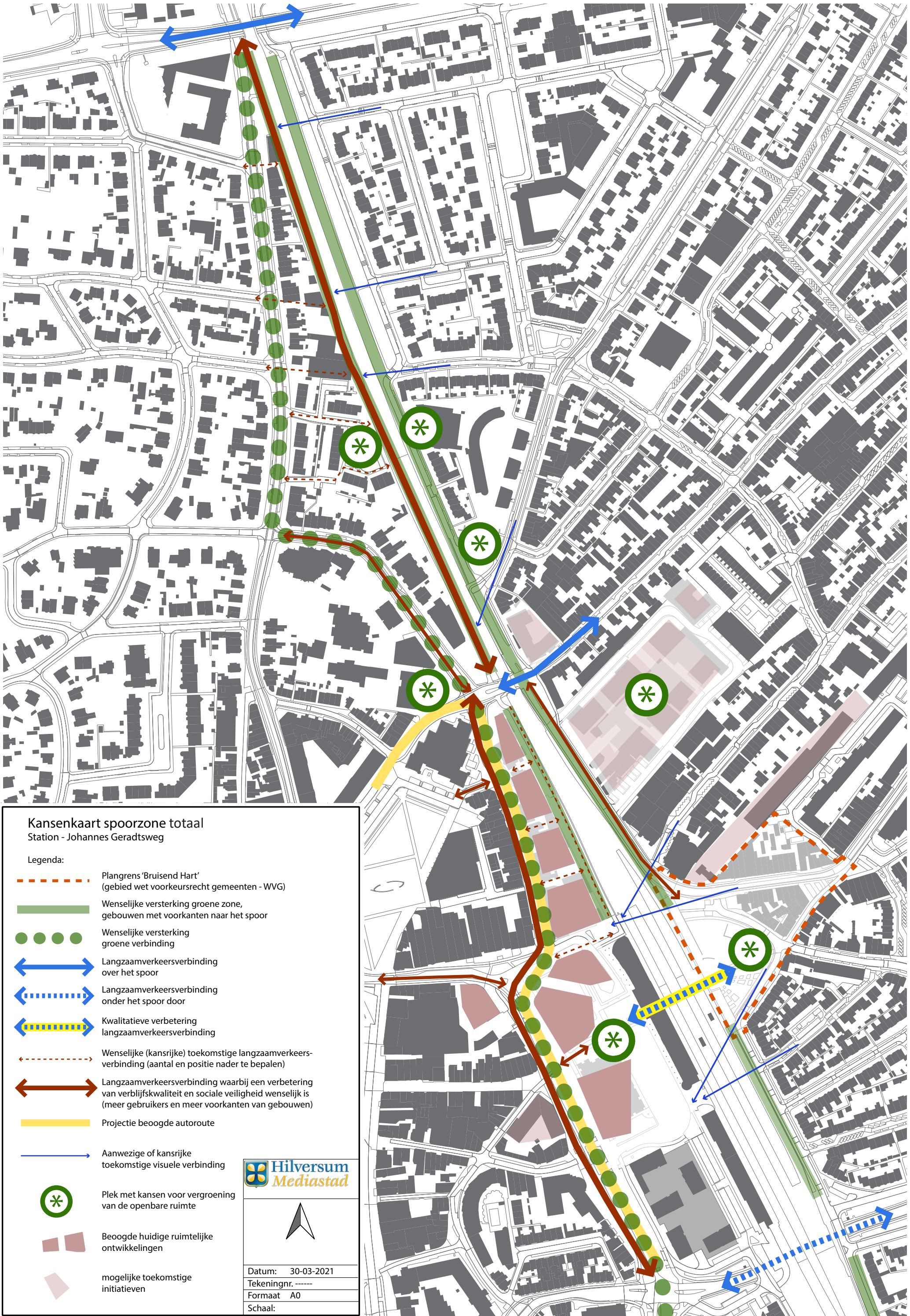
Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Hilversum,
de gemeentesecretaris,

de burgemeester,

W. Groot, ls.

Ch. B. Aptroot, wnd.



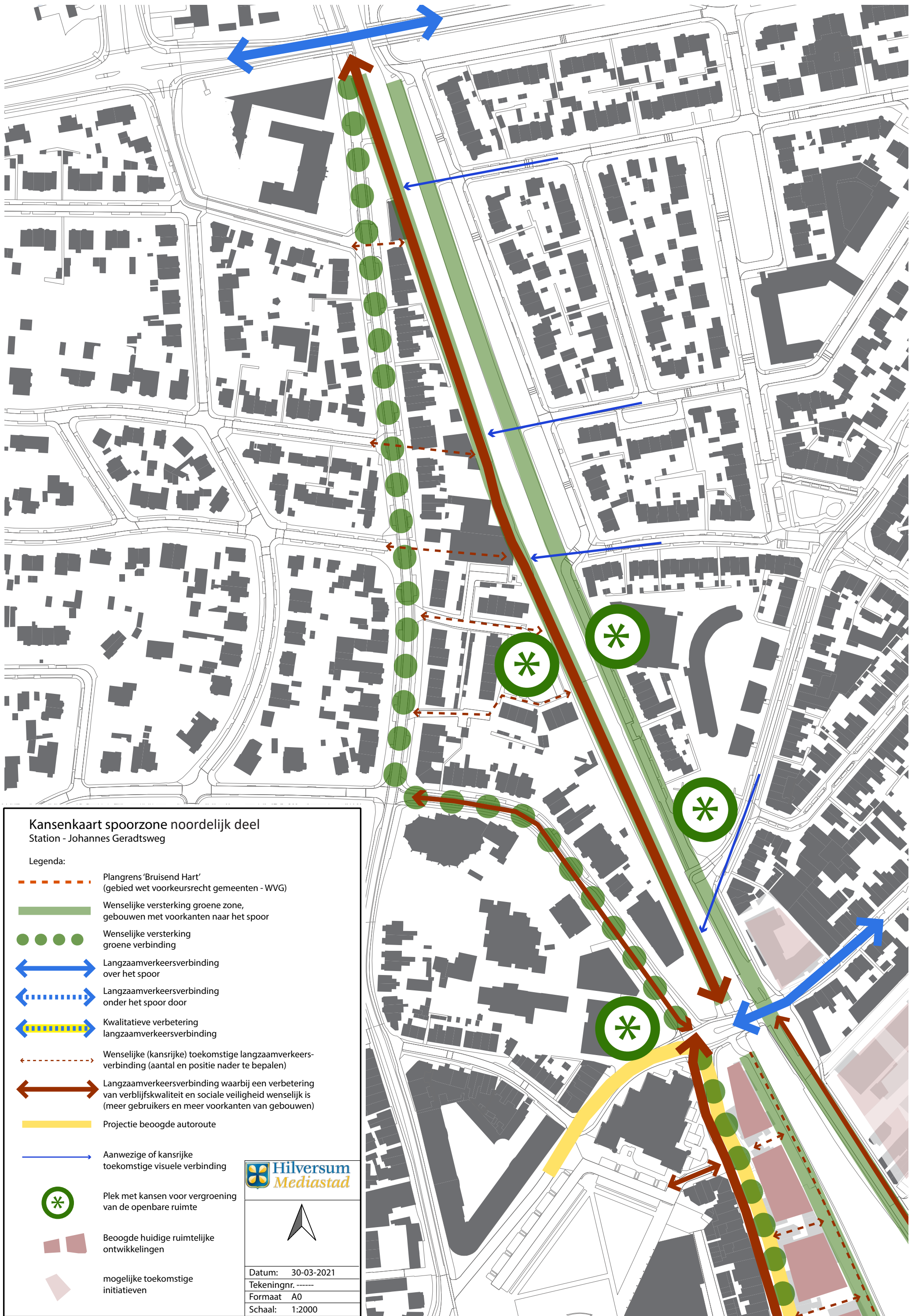
Kansenkaart spoorzone totaal
Station - Johannes Geradtsweg

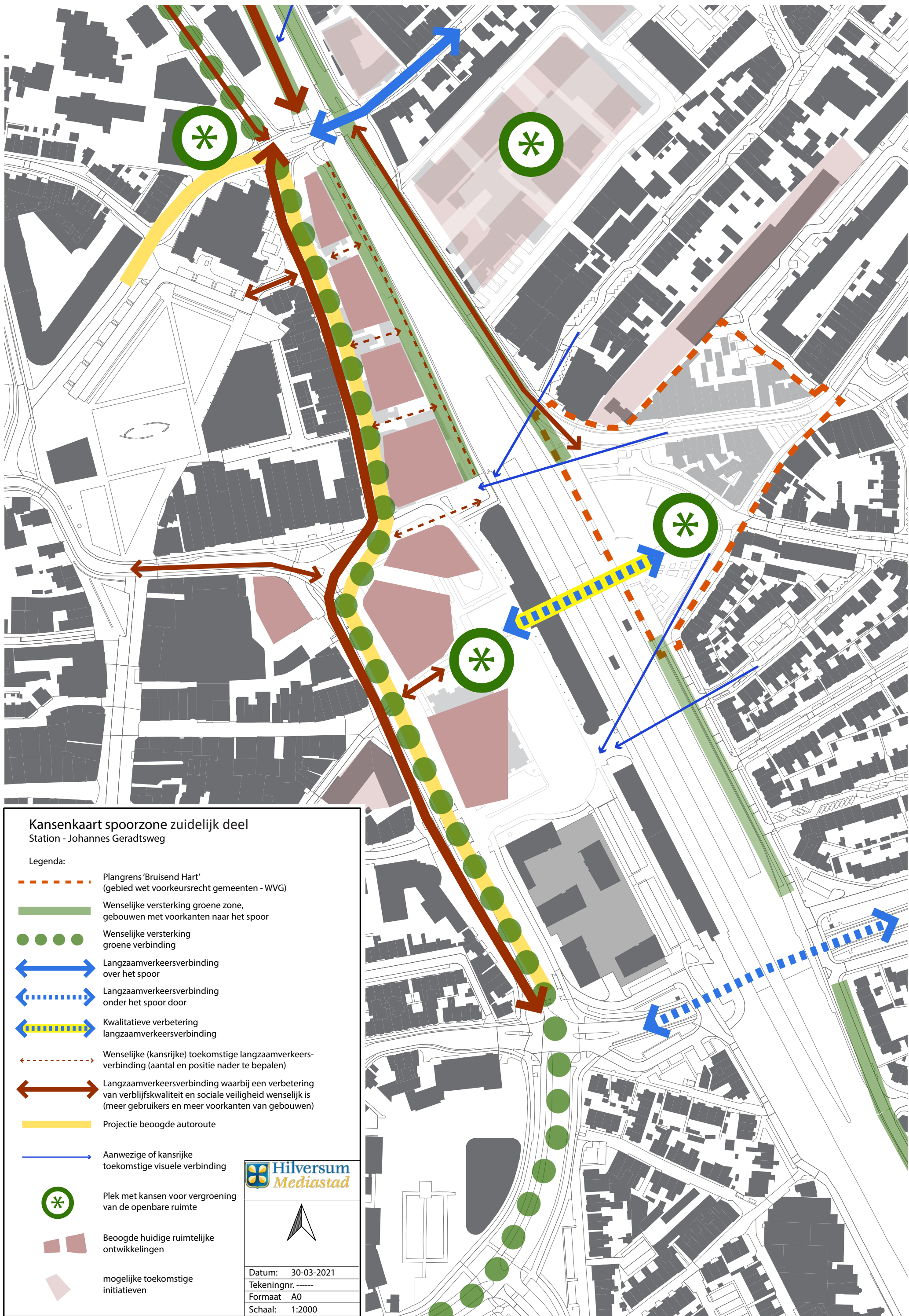
Legenda:

- Plangrens 'Bruisend Hart' (gebied wet voorkeursrecht gemeenten - WVG)
- Wenselijke versterking groene zone, gebouwen met voorkanten naar het spoor
- Wenselijke versterking groene verbinding
- Langzaamverkeersverbinding over het spoor
- Langzaamverkeersverbinding onder het spoor door
- Kwalitatieve verbetering langzaamverkeersverbinding
- Wenselijke (kansrijke) toekomstige langzaamverkeersverbinding (aantal en positie nader te bepalen)
- Langzaamverkeersverbinding waarbij een verbetering van verblijfskwaliteit en sociale veiligheid wenselijk is (meer gebruikers en meer voorkanten van gebouwen)
- Projectie beoogde autoroute
- Aanwezige of kansrijke toekomstige visuele verbinding
- Plek met kansen voor vergroening van de openbare ruimte
- Beoogde huidige ruimtelijke ontwikkelingen
- mogelijke toekomstige initiatieven

Hilversum
Mediadstad

Datum: 30-03-2021
Tekeningnr. -----
Formaat A0
Schaal:





Kansenkaart spoorzone stationsgebied

Station - Johannes Geradtsweg

Legenda:

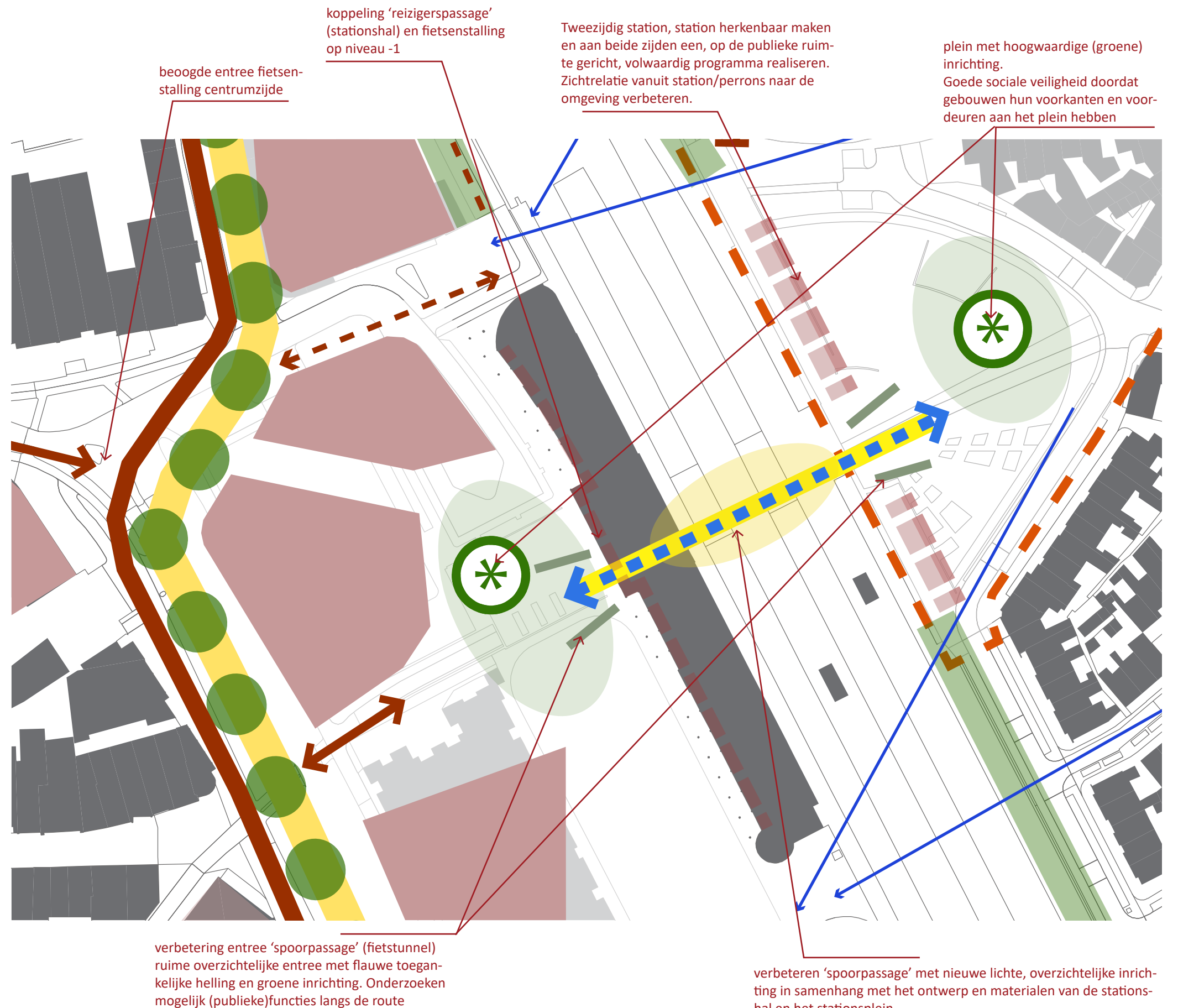
- Plangrens 'Bruisend Hart' (gebied wet voorkeursrecht gemeenten - WVG)
- Wenselijke versterking groene zone, gebouwen met voorkanten naar het spoor
- Wenselijke versterking groene verbinding
- Langzaamverkeersverbinding over het spoor
- Langzaamverkeersverbinding onder het spoor door
- Kwalitatieve verbetering langzaamverkeersverbinding
- Wenselijke (kansrijke) toekomstige langzaamverkeersverbinding (aantal en positie nader te bepalen)
- Langzaamverkeersverbinding waarbij een verbetering van verblijfskwaliteit en sociale veiligheid wenselijk is (meer gebruikers en meer voorkanten van gebouwen)
- Projectie beoogde autoroute
- Aanwezige of kansrijke toekomstige visuele verbinding
- Plek met kansen voor vergroening van de openbare ruimte
- Beoogde huidige ruimtelijke ontwikkelingen
- mogelijke toekomstige initiatieven

Datum: 30-03-2021

Tekeningnr. -----

Formaat A0

Schaal: 1:1000



Beleidsnotitie Parkeernormering OV-Knooppunten

Inhoud

Samenvatting.....	3
Aanleiding.....	3
De Hilversumse parkeernorm.....	3
Afwijkmogelijkheid rondom OV-knooppunten	3
Aanleiding.....	4
Doel van deze notitie.....	4
Procesmatige aanpak	4
Leeswijzer	5
1. Waar dient een parkeernorm voor?.....	5
Rekenmethodiek van de parkeernorm.....	5
Mogelijke indicatoren als basis voor de parkeernorm	7
Woningtype:	7
Locatie:	7
Typering van bewoners:	7
Samenhang omgeving	8
Deelauto's.....	8
Fietsnorm	9
2. Juridisch kader	10
Financiële consequenties	11
3. Benchmark andere gemeenten	11
4. Proces voor het bepalen van een afwijkende parkeernorm	13
Concrete afspraken / uitgangspunten voor projecten OV-Knooppunten om in aanmerking te komen voor een reductie op de parkeernorm.	13
Randvoorwaardelijke uitgangspunten	15
Bijlage 1: huidig aantal auto's per huishouders voor de OV-Knooppunten	17

Bijlage 2: Afwegingskader voor mogelijk afwijken van de parkeernorm	18
Stappenplan toepassen toetsingskader parkeernormering projecten OV-knooppunten Hilversum	18
Bijlage 3: Rekenvoorbeeld Casus Stationsgebied	23
Analyse van het Stationsgebied	23
Huidige berekening parkeerbehoefte ontwikkeling Stationsgebied	24
Fictief rekenvoorbeeld Stationsgebied:.....	25
Bijlage 4: Benchmark afwijkingen parkeernorm Nederlandse gemeenten.....	28

Samenvatting

Aanleiding

Een aantal gebieden rondom de stations die Hilversum rijk is staan aan de vooravond van een grote transformatie. De projecten rondom de OV-knooppunten, zoals Arenapark, Stationsgebied en de Gebiedsagenda 1221, kennen ambitieuze programma's, waardoor de claim op de beperkte ruimte hoog is. Aangezien de parkeernorm is vastgelegd in de door de raad vastgestelde parkeernota, waardoor er voor elke afwijking van de geldende parkeernorm toestemming aan het college van B&W moet worden gevraagd, kijken we in deze beleidsnotitie naar de onderbouwing om gefundeerd een reductie op de parkeernorm toe te kunnen passen, waarbij de vastgestelde parkeernorm nog steeds als uitgangspunt geldt. Specifiek voor de ov-knooppunten, maar qua methodiek rekening houdend met een uniforme benadering voor heel Hilversum.

De Hilversumse parkeernorm

In Hilversum wordt momenteel de parkeernorm berekend op basis van het type woning dat wordt gebouwd. Echter, door bij het hanteren van de parkeernorm alleen te kijken naar de typering van de woningen kan er heel makkelijk een scheefgroei optreden in de parkeerbalans: er kunnen teveel of juist te weinig parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Teveel betekent leegstand en onnodig hoge kosten; te weinig betekent dat er ongewenste parkeerdruk in de omgeving zal optreden. Niet alleen het woningtype, maar ook de locatie en de typering van de bewoners bepalen samen hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn.

Voor ieder gebied geldt dat er een samenhang is met de omliggende gebieden. Zo is ook het stationsgebied geen solitair gebied. Ontwikkelingen in het stationsgebied hebben effect op de omliggende wijken en buurten eromheen. Maar ook omgekeerd hebben bijvoorbeeld ontwikkelingen in het centrum en in gebied 1221 effect op de ontwikkeling van het stationsgebied.

In algemene zin mag een toevoeging of wijziging van functies bij een nieuwe ontwikkeling geen parkeeroverlast veroorzaken in de omliggende gebieden.

Afwijkmogelijkheid rondom OV-knooppunten

Deze notitie laat zien onder welke voorwaarden het mogelijk is om bij de grote ontwikkelingen rondom de OV-knooppunten af te wijken van het beleid. Dit is mogelijk totdat het huidige parkeerbeleid inclusief parkeernorm geüpdatet wordt na het vaststellen van de mobiliteitsvisie in Q1 2021.

Concreet houdt dit in dat de huidige parkeernorm de basis blijft. Onder voorwaarden kan deze norm gereduceerd worden tot maximaal 50%. Voorbeelden van deze voorwaarden zijn dat de ontwikkeling mobiliteitsmaatregelen opneemt die het autobezit en gebruik verlagen. Hierdoor kan onderbouwd worden afgeweken van de huidige parkeernorm.

Aanleiding

Hilversum is volop in ontwikkeling. Een aantal gebieden rondom de stations die Hilversum rijk is staan aan de vooravond van een grote transformatie. De projecten rondom de OV-knooppunten, zoals Arenapark, Stationsgebied en de Gebiedsagenda 1221, kennen ambitieuze programma's, waardoor de claim op de beperkte ruimte hoog is. Daarnaast wordt bij de OV-knooppunten gewerkt aan het stimuleren van duurzame vormen van vervoer, zoals het aanleggen van snelle doorfietspaden, extra fietsparkeerplekken op de stations, deelmobiliteit en een nachttrein. Om die reden komt er in de verschillende projecten de vraag naar boven of het mogelijk is om lagere parkeernormen af te spreken. De vergunningverlening kan echter alleen plaatsvinden op grond van het vigerende beleid. Dat vraagt op bepaalde punten aanpassingen in het huidige parkeerbeleid.

Doel van deze notitie

Deze notitie geeft richtlijnen aan om onderbouwd af te kunnen wijken van de geldende parkeernorm voor de OV knooppunten. In bijlage 5 zijn de betreffende gebieden op een kaart gedefinieerd. Daarbij wordt ingezoomd op de specifieke kenmerken van de stationsomgevingen, die het rechtvaardigen dat er afgeweken kan worden en wordt dit vertaald naar een B&W voorstel met heldere beslispunten.

De parkeernorm is vastgelegd in de door de raad vastgestelde parkeernota (Parkeernota Hilversum 2017, 7 juni 2017) Voor elke afwijking van de geldende parkeernorm moet toestemming aan het college van B&W worden gevraagd. Daarom kijken we nadrukkelijk naar de onderbouwing om gefundeerd een reductie op de parkeernorm toe te passen. De reeds vastgestelde parkeernorm blijft hierbij steeds het uitgangspunt.

Procesmatige aanpak

Augustus-september 2020:	Brede ambtelijke afstemming over de uitgangspunten voor het opstellen van beleidsnotitie parkeernorm OV knooppunten en schil.
9-oktober 2020:	concept beleidsnotitie parkeernorm OV knooppunten gereed.
19 oktober:	Bespreken concept beleidsnotitie parkeernorm OV-knooppunten met portefeuillehouder
1 december:	Behandeling ter besluitvorming beleidsnotitie parkeernorm OV-knooppunten in het college.

Deze beleidsnotitie wordt ter goedkeuring voorgelegd aan het college om de kaders te concretiseren waarbinnen afgeweken kan worden van de geldende parkeernorm bij de OV-knooppunten. Het college heeft reeds de bevoegdheid om in specifieke gevallen af te wijken van de parkeernorm. Deze bevoegdheid is vastgesteld in de Parkeernota Hilversum 2017 op 7 juni 2017 (Sectie 2, Ad C. pagina 39). Ook zal de raad om advies worden gevraagd in een raadscommissie. op de vaststelling van de beleidsregels voor norm OV Knooppunten zullen de beleidsregels vertaald worden in een definitief parkeerbeleid, waarbij de verankering met alle beleidsaspecten en in het bijzonder de mobiliteitsvisie

wordt geregeld. Denk hierbij aan de samenhang met onder andere de overige gebieden, de regeling van het mobiliteitsfonds, tarifiering en uitgifte van vergunningen.

Leeswijzer

Het eerste hoofdstuk van deze notitie gaat in op het doel van een parkeernorm. Het is belangrijk te begrijpen waarom er een parkeernorm gehanteerd wordt, wat het effect is van een hoge of lage parkeernorm en op basis waarvan een parkeernorm berekend kan worden. In deze uitleg wordt een koppeling gemaakt met de situatie zoals deze nu in Hilversum is. Hoofdstuk 2 beschrijft het juridische kader waarop de parkeernorm voor de OV-knooppunten berekend dient te worden. Het proces en de voorwaarden op basis waarvan afgeweken kan worden van de huidige parkeernorm is beschreven in hoofdstuk 3.

1. Waar dient een parkeernorm voor?

Rekenmethodiek van de parkeernorm

Om uitspraken te kunnen doen over de te hanteren parkeernorm is het van belang om de werking van de parkeernorm toe te lichten. De parkeernorm heeft namelijk een belangrijke functie: zorgen dat de parkeerbalans in de gemeente op orde blijft en er bij nieuwe ontwikkelingen voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd worden, waardoor de leefbaarheid in een gebied gewaarborgd wordt en overlast in de omgeving wordt voorkomen.

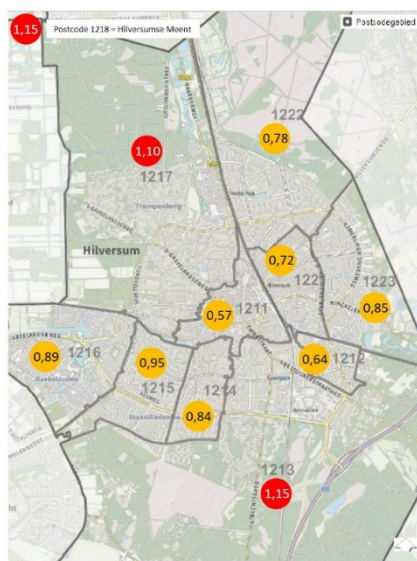
De berekening van de parkeernorm voor woningen gaat uit van woningtypes: in dit geval dure en midden dure koopwoningen en midden en goedkope huurwoningen. Deze typering voor woningen komen overeen met de normen die de richtlijn van het CROW (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek) aangeeft. Het CROW stelt landelijke richtlijnen op die een bandbreedte aangeven als handreiking naar gemeenten om haar eigen norm mee vast te stellen. Het gebruik van een parkeernorm is bedoeld om te voorkomen dat er door het toevoegen van functies in een stad parkeerdruk in de omgeving gaat ontstaan. In principe moet iedere functie zijn eigen parkeercapaciteit organiseren. Dat kan op eigen terrein of door gebruik te maken van de reeds aanwezige restcapaciteit in de omgeving. Hoe stedelijker het gebied, hoe meer druk er op de openbare (parkeer)ruimte ligt en hoe belangrijker het is dat de gemeente de controle houdt over de parkeerbalans (de balans tussen het beschikbaar aantal plaatsen en het benodigde aantal plaatsen).

De parkeernorm in Hilversum ligt aan de bovenkant van de bandbreedte die het CROW aangeeft voor een typering 'centrum in een sterk stedelijk gebied'. Voor de typering 'kantoren' wordt er een norm gehanteerd die hoger ligt dan de bandbreedte van het CROW.

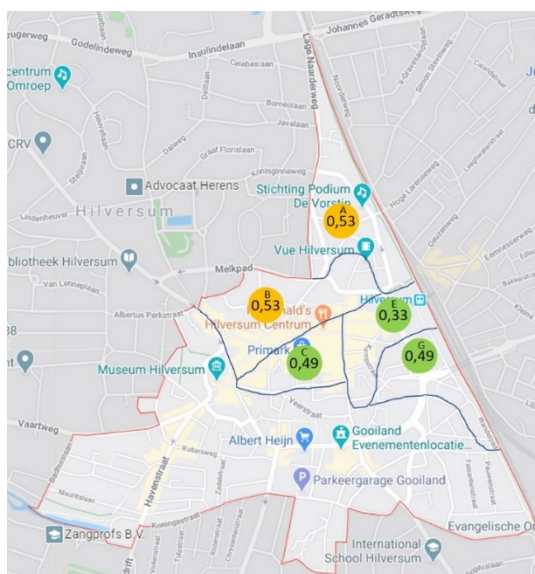
	Bandbreedte CROW	Norm Hilversum	
wonen: koop, etage duur	0,9 – 1,7	1,6	Per woning
wonen: koop, etage, midden	0,8 – 1,6	1,4	Per woning
wonen: huur, etage, midden/goedkoop	0,7 – 1,6	1,1	Per woning
kantoren (kantoren zonder balie)	0,6 – 1,1	1,55	Per 100 m ²

binnenstad 50.000-100.000 inwoners (alleen Centrum)	2,9 – 3,9	3,8	Per 100 m ²
3* hotel	1,5 – 2,5	2,1	Per 10 kamers
café/bar/cafetaria	4,0 – 6,0	5,0	Per 100 m ²

De norm van het CROW is gebaseerd op landelijke gemiddelden. Zo gaat het CROW uit van het landelijke gemiddelde autobezit van 0,69 auto's per huishouden. Dit is voor de hele gemeente Hilversum 0,88 auto's per huishouden¹. Voor het centrum van Hilversum (postcodegebied 1211) ligt dit getal echter lager, namelijk op 0,57. Zoomen we nog verder in op het stationsgebied dan ligt het aantal auto's per huishouden nog lager, namelijk 0,53 (postcodegebied 1211A). Voor het gebied vóór het station is het zelfs 0,33 (postcodegebied 1211E). Dat ligt aan de Oostzijde van het spoor heel anders. Daar ligt het aantal auto's per huishouden rond de 0,8.

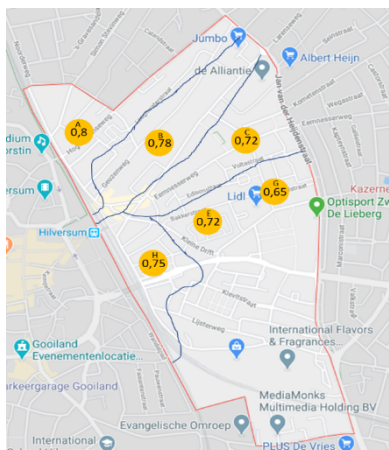


Kaart 1 Gemiddeld aantal auto's per huishouden per 4-cijferig postcodegebied



Kaart 2 Gemiddeld aantal auto's per huishouden per 5-cijferig postcodegebied

¹ www.cbs.nl/nl-nl/maatwerk/2019/23/huishoudens-naar-inkomen-en-autobezit-per-pc5-gebied. Waarbij de kanttekening geplaatst moet worden dat hier de zakelijke leaseauto's in beide aantallen niet in zijn meegenomen. Maar aangezien het in beide cijfers niet is meegenomen kunnen de cijfers wel met elkaar vergeleken worden. Landelijk gezien is 10% van het aantal personenauto's een zakelijke leaseauto. Bij het opstellen van de norm dient wel met 10% leaseautogebruikers rekening gehouden te worden.



Kaart 3 Gemiddeld aantal auto's per huishouden 5-cijferig postcodegebied 1221

Door bij het hanteren van de parkeernorm alleen te kijken naar de typering van de woningen kan er heel makkelijk een scheefgroei optreden in de parkeerbalans: er kunnen teveel of juist te weinig parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Teveel betekent leegstand en onnodig hoge kosten; te weinig betekent dat er ongewenste parkeerdruk in de omgeving zal optreden. Niet alleen het woningtype, maar ook de locatie en de typering van de bewoners bepalen samen hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn. De kaartjes geven o.a. aan dat het heel begrijpelijk is dat de parkeerdruk aan de Oostzijde van het spoor groter is. De eigen parkeerbehoefte in dit gebied is al hoger. Daar komt nog bij dat in een deel gratis parkeren is waardoor er ook mensen uit andere gebieden parkeren, waardoor de parkeerdruk alleen maar groter wordt.

Mogelijke indicatoren als basis voor de parkeernorm

Woningtype:

Het woningtype is de basis voor het bepalen van de parkeernorm. Hier zijn de bandbreedtes van de landelijke en gemeentelijke parkeernormen op gebaseerd. Indien er geen bijzondere locatie-omstandigheden zijn of het type bewoners is niet nader te specificeren, dan vormt het woningtype de meest solide basis voor de parkeercapaciteitsberekening. Indien locatie en bewonerstypering echter wel tot een aantoonbaar andere omstandigheid leiden, dan kan deze leiden tot de onderbouwing van het hanteren van een reductie op de parkeernorm.

Locatie:

De nabijheid van OV-faciliteiten, winkelveorzieningen op loop of fietsafstand, beschikbaarheid over deelauto's, faciliteiten voor fiets e.d. bepalen of bewoners de noodzakelijkheid ervaren om zelf een auto te hebben. En voor werknemers in hoeverre ze met de auto naar het werk moeten, of ook met fiets of openbaar vervoer kunnen komen. Op kaart 1 is duidelijk te zien dat het aantal auto's per huishouden toeneemt naarmate de afstand tot het station en het centrum groter wordt.

Typering van bewoners:

Een midden duur appartement kan bewoond worden door een alleenstaande met een goede baan, maar ook door een stel tweeverdieners of een gepensioneerd echtpaar. Ieder type bewoner heeft een andere parkeerbehoefte en is ook op een andere manier gevoelig voor deelauto's of het gebruik van het openbaar vervoer. In de mobiliteitsvisie wordt eveneens de typering van bewoners en hun levensstijl in het stationsgebied opgenomen.

Om een scherpe en realistische parkeerbehoefte te bepalen is het van belang om alle drie de elementen te beoordelen op waarde. Niet alleen het te realiseren woningtype.

Risico:

Het woningtype en de locatie zullen in de toekomst niet gaan veranderen. Het type bewoners kan door de jaren heen wel veranderen. Het is van belang dat wijzigingen gemonitord worden. Er dient rekening gehouden te worden met flexibiliteit in de toekomst. Zowel met een stijgende als een dalende parkeerbehoefte. Dit risico kan gemitigeerd worden door het instellen van een mobiliteitsregisseur voor het gebied. (later in deze notitie verder uitgewerkt). Er zullen minimaal jaarlijks parkeerdrukmetingen uitgevoerd moeten worden en er moet een alternatief zijn op het moment dat er in een gebied toch een onacceptabele parkeerdruk ontstaat. Dit alternatief zal beschreven worden in het nieuwe parkeerbeleid.

Om het risico op toekomstige wijzigingen in het mobiliteitsgedrag te mitigeren, blijft de basis parkeernorm zoals deze door de raad is vastgesteld behouden. Mogelijke reducties die op de parkeernorm verkregen worden, zullen onderbouwd moeten worden met concrete maatregelen. Deze maatregelen moeten contractueel vastgelegd en toekomstbestendig zijn, zodat de leefbaarheid binnen het plangebied en daarbuiten gewaarborgd blijft.

Samenhang omgeving

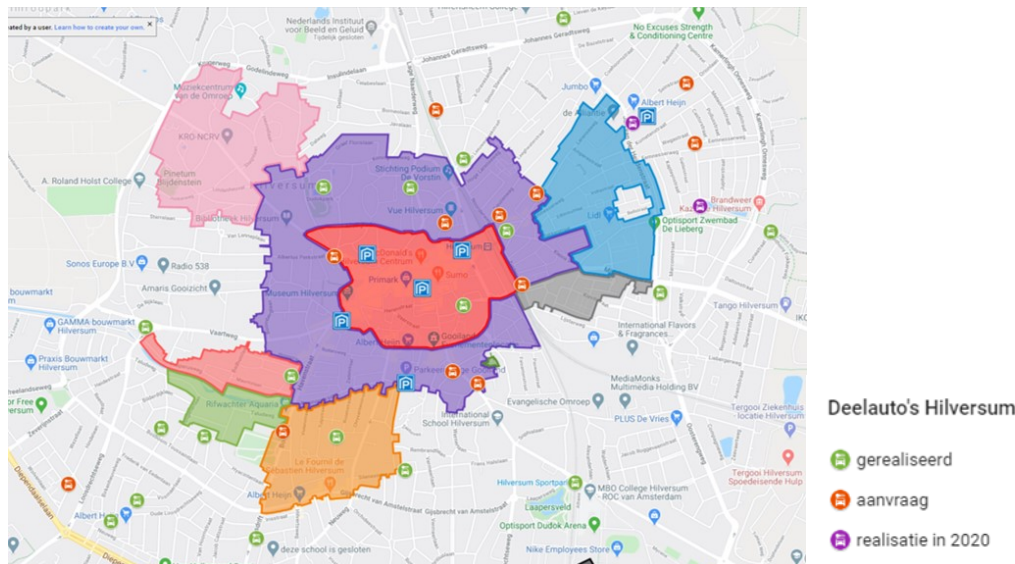
Voor ieder gebied geldt dat er een samenhang is met de omliggende gebieden. Zo is ook het stationsgebied geen solitair gebied. Ontwikkelingen in het stationsgebied hebben effect op de omliggende wijken en buurten eromheen. Maar ook omgekeerd hebben bijvoorbeeld ontwikkelingen in het centrum en in gebied 1221 effect op de ontwikkeling van het stationsgebied.

In algemene zin mag een toevoeging of wijziging van functies bij een nieuwe ontwikkeling geen parkeeroverlast veroorzaken in de omliggende gebieden. Het kan wel zijn dat er parkeerbehoefte wordt afgewenteld op een naastgelegen gebied indien daar voldoende beschikbare parkeercapaciteit aanwezig is. Ook kun je het niet voorkomen dat men in een naastgelegen gebied parkeerders krijgt als gevolg van een nieuwe ontwikkeling. Zeker als het om openbaar toegankelijke parkeerplaatsen gaat. Er dient van tevoren een plan te zijn op welk moment hoeveel parkeerders een ontwikkeling zal aantrekken en hoe deze gefaciliteerd worden. Indien een ontwikkeling haar eigen parkeervoorziening heeft, ligt het voor de hand dat men daar ook zal parkeren. Omgekeerd kunnen mensen uit omliggende gebieden ook op de parkeervoorziening van de nieuwe ontwikkeling parkeren. Deze dynamiek maakt dat een gebied altijd in samenhang met de omgeving gezien moet worden en dat een plan van een nieuwe ontwikkeling ook aandacht moet besteden aan die omgeving.

Deelauto's

Een van de elementen die kunnen zorgen voor een reductie van het aantal parkeerplaatsen is de aanwezigheid van deelauto's. In veel gemeenten mag een ontwikkelaar rekenen met een reductie van 4 tot 8 parkeerplaatsen voor iedere deelauto die wordt aangeboden in het plan. Kencijfers waar dit op gebaseerd wordt zijn er nauwelijks. Het is afhankelijk van het type bewoners en werknemers in

een gebied of er veel animo is voor het gebruik van een deelauto en belangrijker nog om dan ook geen eigen auto meer te hebben. In Hilversum is het principe van deelauto's nog geen gemeengoed. Maar er is wel een snelle groei in het aantal deelauto's. Er zijn momenteel (juli 2020) 19 deelauto's gestationeerd in heel Hilversum en zijn er 12 aanvragen voor nieuwe locaties. Op onderstaande kaart zijn de locaties aangegeven. Op verschillende locaties in 1221 willen ontwikkelaars daarnaast inzetten op deelmobiliteit (deelauto's).



Kaart 4 Locaties van huidige deelauto's en nieuwe aanvragen voor deelauto's

Er zijn momenteel nauwelijks gegevens bekend over het gebruik van deelauto's. Bij de uitgifte van vergunningen voor deelauto's gaat de gemeente voorschrijven dat de gebruiksgegevens (geanonimiseerd, conform AVG-richtlijnen) aan de gemeente ter beschikking worden gesteld. Op deze manier wordt kennis vergaard over het aantal mensen dat gebruik maakt van een deelauto en de typering van mensen die er gebruik van maken. Hoe concreter de gegevens van het gebruik van deelauto's, hoe sterker de onderbouwing om dit te hanteren als argument voor een reductie op het aantal te realiseren parkeerplaatsen.

Fietsnorm

Als onderdeel van het op te stellen mobiliteitsplan is de aanwezigheid van voldoende fietsparkeerplaatsen van groot belang. Zeker voor een stationsomgeving, waar de fiets een goed alternatief is voor de auto. Een goede onderbouwing in het mobiliteitsplan van de fietsvoorzieningen, waarin zowel locatie van de fietsparkeerplaatsen als het aantal van belang zijn, is onderdeel van de onderbouwing om een reductie van het aantal benodigde parkeerplaatsen aan te tonen. Voor de te realiseren fietsparkeerplaatsen dient voor de OV-Knooppunten te worden voldaan aan de volgende eisen:

- Voor het aantal fietsparkeerplaatsen dient voldaan te worden aan de norm zoals gesteld in de "Fietsparkeerkencijfers 2019" van het CROW, (cq de geactualiseerde versie daarvan (op

dit moment: Utrecht, maart 2020, versie 4)) . In het op 7 oktober 2020 vastgestelde bestemmingsplan voor het Stationsgebied wordt hiernaar verwezen;

- Hierbij mag er van uitgegaan worden dat de capaciteit geheel of gedeeltelijk opgevangen wordt in een (centrale) berging, mits goed toegankelijk ontsloten.
- Tenminste 1,5 fietsparkeerplaatsen (gemiddeld) per woning dient vanaf maaiveld toegankelijk te zijn, zodat het gebruik van de fiets zo min mogelijk weerstand heeft ten opzichte van het gebruik van bijvoorbeeld de auto. De fiets dient snel en makkelijk bereikbaar te zijn voor de bewoner.

Voor nieuwbouw bij de OV-Knooppunten dient te worden voldaan aan de “Fietsparkeerkencijfers 2019” van CROW

2. Juridisch kader

De parkeernorm, zoals vastgelegd door de raad in de Parkeernota 2017, is en blijft de basis waarop de benodigde parkeercapaciteit berekend dient te worden, zolang er geen nieuwe parkeernota is vastgesteld. De parkeernorm is, zoals reeds aangegeven, een belangrijk instrument om de parkeerbalans op orde te houden. Dat is dus altijd het vertrekpunt van de capaciteitsberekening. In deze nota zijn in “Sectie 2 Parkeerbijdrageregeling Hilversum 2017” de mogelijkheden aangegeven waarbinnen het college kan besluiten om af te wijken van de parkeernorm. In het bestemmingsplan is de parkeernorm opgenomen. In de praktijk is dit een verwijzing naar de parkeernota. Van de parkeernorm kan afgeweken worden indien: (Deze uitzonderingen staan nader omschreven in de parkeernota.)

De parkeernorm, zoals vastgelegd door de raad in de Parkeernota 2017, is en blijft de basis waarop de benodigde parkeercapaciteit berekend dient te worden, zolang er geen nieuwe parkeernota is vastgesteld.

- a. voor zover op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingsruimte, dan wel laad- of losruimte wordt voorzien; of
- b. indien het voldoen aan de parkeereis op zodanige bezwaren stuit, dat aan deze bezwaren een doorslaggevende betekenis moet worden gegeven; of
- c. In specifieke uitzonderingsgevallen.

Onderbouwd afwijken van de parkeernorm op basis van locatie en typering van de bewoners is formeel geen grond om af te wijken van de norm. Het zou onder sub c. uitgelegd kunnen worden, maar deze uitzondering is bedoeld voor uitzonderlijke gevallen. In deze notitie wordt nadere invulling en uitleg gegeven aan de bestaande regeling die geldt om voor deze specifieke uitzondering in aanmerking te komen. Dit is vooruitlopend op een verankering in het nieuw op te stellen parkeerbeleid. De voorbereidingen voor dat parkeerbeleid worden al wel opgestart, maar kan pas tot

besluitvorming worden gebracht als de bovenliggende mobiliteitsvisie en omgevingsvisie zijn vastgesteld. De verwachting is dat het nieuwe parkeerbeleid eind 2021 vastgesteld kan worden.

Financiële consequenties

In de huidige parkeernorm is het minimaal aantal te realiseren parkeerplaatsen aangegeven. Deze norm geldt als het vigerende beleid. Indien er afgeweken wordt van de norm kan dat doordat:

- 1) er voldaan wordt aan de benodigde parkeercapaciteit op een andere locatie; of
- 2) er voldaan wordt aan de mobiliteitsmaatregelen die ervoor zorgen dat de vraag naar parkeerplaatsen afneemt (hiervoor dienen contractuele en duurzame maatregelen vastgelegd te worden). De voorwaarden om hieraan te voldoen staan in deze notitie nader uitgewerkt. Er hoeft in dit geval geen financiële bijdrage in het mobiliteitsfonds gedaan te worden, aangezien er invulling gegeven wordt aan het actief verminderen van de parkeerbehoefte; of
- 3) er aantoonbaar niet voldaan kan aan de parkeereis doordat deze op zodanige bezwaren stuit, dat aan deze bezwaren een doorslaggevende betekenis moet worden gegeven. In dat geval dient er een bedrag in het mobiliteitsfonds gestort te worden voor het aantal niet-gerealiseerde parkeerplaatsen. Deze regeling blijft van kracht. Het verschil tussen het normatieve aantal te realiseren parkeerplaatsen en het werkelijk te realiseren aantal parkeerplaatsen dient “afgekocht te worden”. Dit bedrag komt in het gemeentelijk mobiliteitsfonds. Uit dit fonds kan de gemeente vervolgens stimulerende maatregelen financieren voor deelmobiliteit, fietsvoorzieningen, technische faciliteiten om bereikbaarheid te verbeteren (denk aan app's), faciliteren van dubbelgebruik in bestaande parkeervoorzieningen en het realiseren van parkeerfaciliteiten indien er een tekort is aan parkeerplaatsen.

Ook zal de opstart van een nieuwe gemeentelijke taak bekostigd moeten worden uit dit fonds: een mobiliteitsregisseur. De mobiliteitsregisseur van de gemeente is de kennisbaak voor mogelijkheden op het gebied van deelmobiliteit, elektrische vervoerwijzen, mogelijkheden op het gebied van optimaliseren van parkeerlocaties en kan deze zaken ook organiseren. De mobiliteitsregisseur heeft het overzicht over alle mobiliteits- en parkeerafspraken die er bij nieuwe ontwikkelingen gemaakt zijn. Zo wordt bewaakt dat er op een consistente en congruente wijze afspraken gemaakt worden en dat deze ook worden nageleefd. Uiteindelijk zal de rol van de mobiliteitsregisseur vanaf 2022 als vaste formatieplaats opgenomen moeten worden binnen de gemeentelijke organisatie. De exacte omvang van deze rol en hoe deze in te vullen zal onderdeel zijn van het op te stellen nieuwe parkeerbeleid.

Het bedrag dat een ontwikkelaar moet betalen aan het mobiliteitsfonds is afhankelijk van de te realiseren functie. Het bedrag is maximaal € 13.965,03 (excl. BTW, prijspeil 2017, afhankelijk van de te realiseren functie) per niet-gerealiseerde parkeerplaats. Dit is aanzienlijk lager dan het realiseren van een ondergrondse parkeerplaats.

Voor het aantal parkeerplaatsen dat conform het huidige beleid niet gerealiseerd wordt dient het afkoopbedrag van max. € 13.965,03 (excl. BTW prijspeil 2017) per parkeerplaats in het mobiliteitsfonds gestort te worden.

Voor de plaatsen die als gevolg van de reductie niet gerealiseerd worden, maar waar de voorwaarden om de reductie mogelijk te maken voor worden ingevuld, wordt er geen afkoopbedrag in rekening gebracht.

3. Benchmark andere gemeenten

In heel Nederland kampen gemeenten met veranderingen op het gebied van mobiliteit en de visie op de toekomstige effecten van deelmobiliteit. Dit vertaalt zich onder andere in een landelijke discussie over de huidige parkeernorm. Nieuwe ontwikkelingen moeten aan de parkeernorm voldoen. Om meer maatwerk te kunnen leveren maken steeds meer gemeenten gebruik van de mogelijkheden om af te wijken van de geldende norm. De uitgangspunten op basis waarvan afgeweken kan worden verschillen per gemeente. In bijlage 4 is een overzicht opgenomen met een benchmark van verschillende gemeente hoe zij omgaan met mogelijke afwijkingen op de parkeernorm.

Onderstaande tekst is een quote uit de conclusie van het rapport “Parkeerbeleid als sturingsmiddel voor duurzame en toekomstbestendige verstedelijking in Noord-Holland”. Opgesteld door Muconsult en Rho adviseurs in opdracht van Provincie Noord-Holland. De genoemde maatregelen worden ook in deze notitie voor de parkeernorm in Hilversum toegepast.

“In 90% van de gemeenten is het mogelijk om af te wijken van de vigerende parkeernormen. Grotere gemeenten zijn meer sturend en focussen bij de regels over het afwijken van parkeernormen op het maatschappelijk belang en bereikbaarheid. Kleinere gemeenten zijn meer faciliterend en focussen bij de onderbouwing van de afwijking van parkeernormen op het mogelijk maken van ontwikkeling. Ook hebben weinig gemeenten een parkeerfonds waarmee ontwikkelaars die een lagere parkeernorm willen hanteren risico op overlast in de wijk kunnen afkopen.

Praktijkvoorbeelden

Er zijn veel voorbeelden (14) van verlaagde parkeernormen in Noord-Holland, met name rondom stations en R-Net HOV haltes. Dit gemeentelijk beleid sluit goed aan op het provinciale Beleid omtrent OV-knooppunten. Transformatiegebieden hebben relatief vaak afwijkende parkeernormen. Uit de praktijkvoorbeelden zijn succesfactoren gehaald. De eerste is het toepassen van parkeerregulering in de omgeving van gebiedsontwikkelingen om een (graduele) toename van de parkeerdruk beheersbaar te houden. Streng vergunningbeleid met vergunningplafonds in dichtbebouwde gebieden vergroot de effectiviteit van dit beleid. Het aanbieden van een alternatieve parkeerplaats aan de rand van de stad geeft (nieuwe) inwoners de mogelijkheid om toch een eigen auto te hebben. Deelmobiliteit aanbieden is een goede manier om nieuwe inwoners te stimuleren om een woning te kopen zonder parkeerplaats of -vergunning. Deze vervoerwijze wordt over het

algemeen incidenteel gebruikt door inwoners die normaal gesproken het OV of de fiets gebruiken. Daarnaast is het effectief om bestaande inwoners te laten participeren in de te maken keuzes en hen actief stimuleren om eventueel aanbod van deelmobiliteit ook te gaan gebruiken.

Uit de praktijkvoorbeelden zijn (naast de omgekeerde redenering die hoort bij de succesfactoren) ook een aantal aandachtspunten naar voren gekomen. Ten eerste is het belangrijk om goede verwachtingen te scheppen bij ontwikkelaars en nieuwe bewoners over de kaders voor het afwijken van parkeernormen en de beperkingen die dit met zich meebrengt. Het hebben van een goede onderbouwing van de fietsparkeernormen wordt hierbij extra belangrijk.

Ontwikkelaars moeten gestimuleerd worden om verder te kijken dan de oplevering van de ontwikkeling en ofwel een actieve rol te spelen in de monitoring en bijsturing van de situatie als Parkeren en duurzame verstedelijking de parkeerdruk toch te hoog wordt, ofwel dit risico afkopen via een kostendekkende bijdrage aan het parkeerfonds zodat de gemeente dit als het zich voordoet op een andere manier later kan oplossen. Verder blijken parkeernormen bij de ontwikkeling van sociale huurwoningen in de huidige situatie hun doel voorbij te schieten. Woningbouwcorporaties moeten vaker parkeergarages aanleggen om aan de parkeernorm te voldoen. Deze zijn enerzijds zo duur dat inwoners de kosten van de huur niet kunnen of willen betalen. Anderzijds is de capaciteit van deze voorzieningen te groot (wat het eerste punt versterkt). Hierdoor worden deze garages geregeld niet optimaal benut en worden sociale huurwoningen duurder dan nodig. Ten slotte is het belangrijk om, met name bij transformatiegebieden, goed te kijken naar de veranderingen in het dubbelgebruik als de (verhouding tussen de) functies in een gebied veranderen.”

4. Proces voor het bepalen van een afwijkende parkeernorm

Om te kunnen beoordelen of er een reductie kan worden toegepast op het aantal te realiseren parkeerplaatsen zullen er voor ieder in te dienen ontwikkelplan onderstaande stappen doorlopen moeten worden:

- Deze beleidsnotitie geldt, na vaststelling door het College en advies van de commissie, als leidraad voor het toetsingskader om onderbouwd af te kunnen wijken van de parkeernorm voor nieuwe ontwikkelingen rondom de OV-Knooppunten.
- Voorafgaand aan het indienen van de vergunningaanvraag vindt er overleg plaats tussen ontwikkelaar en betrokken gemeentelijke ambtenaren (projectleider, plantoetsers, medewerker parkeren, beleidsadviseur mobiliteitsvisie). Het doel van dit overleg is om de uitgangspunten van de plantoets te bespreken en afspraken te maken en vast te leggen over de in te dienen onderbouwingen.
- Voorafgaand aan de indiening van de vergunningaanvraag vindt er een informerende bewonersbijeenkomst plaats, waarin het mobiliteitsplan van de ontwikkeling bij het OV-knooppunt wordt uitgelegd aan omwonenden. Dit om volledige openheid te geven aan omwonenden over de te hanteren mobiliteitsmaatregelen.
- Bij plantoets-beoordeling wordt getoetst op betrouwbaarheid, correctheid en compleetheid van het ingediende mobiliteitsplan. In de volgende paragraaf is de het toetsingskader aangegeven op basis waarvan het plan beoordeeld zal worden.
- De afspraken van het mobiliteitsplan worden contractueel toegevoegd aan de overeenkomst met de ontwikkelaar en na realisatie overgedragen aan de eigenaar/eigenaren van het plan.

Concrete afspraken / uitgangspunten voor projecten OV-Knooppunten om in aanmerking te komen voor een reductie op de parkeernorm.

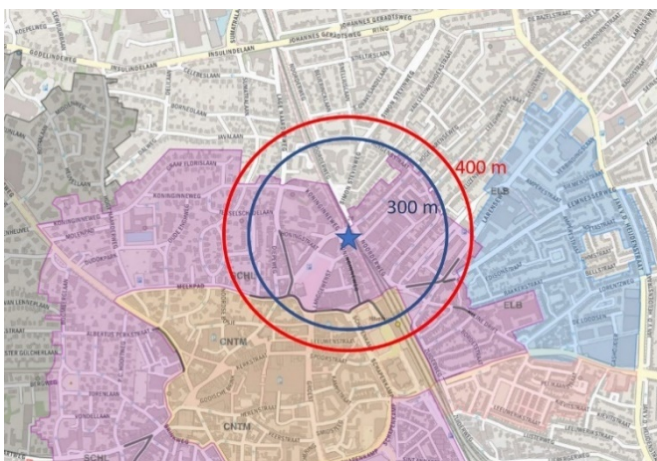
- De ontwikkelaars van het plangebied worden verplicht één mobiliteitsplan op te stellen, cq zich te verbinden aan een gebiedsmobiliteitsplan indien dit reeds is opgesteld.
- Ontwikkelaars van kleinere projecten in een van de OV-Knooppunten dienen zelfstandig een mobiliteitsplan in te dienen (of indien mogelijk gezamenlijk in combinatie met naastgelegen ontwikkelingen) om in aanmerking te komen voor een reductie op de parkeernorm.
- In een mobiliteitsplan dient ten minste te zijn opgenomen:
 - Een analyse van de doelgroep die in het gebied komt wonen en werken.
 - Hoe het mobiliteitsgedrag is van deze doelgroep: waarbij ten minste het aantal auto's per huishouden en het verplaatsingsgedrag onderbouwd moet zijn.
 - De wijze waarop en mate waarin dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk is.
 - De wijze waarop en de mate waarin ingespeeld wordt op de parkeerdruk of de restcapaciteit in de directe omgeving.
 - Hoe de rol van een mobiliteitsmakelaar door de ontwikkelaar ingevuld gaat worden. De mobiliteitsmakelaar is primair belast met de verdeling en vermarkting van vormen van parkeerabonnementen, parkeerrechten, deelmobiliteitsabonnementen, aanbieden van mogelijkheden voor alternatief vervoer, oplaadfaciliteiten voor elektrische voertuigen, faciliteren van on- en offline mobiliteitsdiensten, optimaliseren van de bereikbaarheid van de ontwikkeling in relatie tot de omgeving.
 - Financiële onderbouwing van het mobiliteitsplan voor een periode van minimaal 15 jaar.
 - Juridische verankering van het mobiliteitsplan naar toekomstige rechtsopvolgers.
 - Alternatieve mogelijkheden voor het geval het aantal gerealiseerde parkeerplaatsen in de eerste 10 jaar na oplevering van het plan niet voldoende blijkt te zijn. Voor de financiering van dit alternatief plan kan gebruik gemaakt worden van het mobiliteitsfonds van de gemeente. Wel dient er in de planvorming al rekening gehouden te worden met dit scenario, bijvoorbeeld door het reserveren van ruimte voor een extra parkeervoorziening.
- Voorgestelde maatregelen die bijdragen aan de reducering van het aantal parkeerplaatsen zijn niet los van elkaar te zien. Uiteindelijk wordt het "totaalpakket" beoordeeld en niet ieder element afzonderlijk.
- De maximale reductie op de parkeernorm bedraagt 50% van het aantal parkeerplaatsen volgens de standaardberekening van de parkeernorm, waarbij de mobiliteitsmaatregelen contractueel vastgelegd dienen te worden om te garanderen dat er voldaan wordt aan het bereikbaar houden van de gemeente Hilversum. De reductie van maximaal 50% is gebaseerd op het werkelijke autobezit rondom de OV-Knooppunten.
- De mobiliteitsmaatregelen dienen periodiek gecontroleerd en geëvalueerd te worden, zodat er snel kan worden geschakeld wanneer de doelstellingen niet behaald dreigen te worden.

- Er dient inzichtelijk gemaakt te worden hoeveel auto's per huishoudens in het gebied aanwezig zijn.
- Inzichtelijk maken van de typering van de toekomstige bewoners en de te verwachte parkeerbehoefte hierbij.
- Mogelijke alternatieven voor het mobiliteitsgedrag inzichtelijk maken en hoe te concretiseren.
- Parkeerdruk mag niet afgewend worden op de openbare ruimte in de omgeving. Er kan dus geen beroep worden gedaan op beschikbare openbare parkeerplaatsen op straat in de omgeving.
- Minder parkeerplaatsen mogen niet gerealiseerd worden, tenzij er gebruik gemaakt wordt van beschikbare private restcapaciteit in de directe omgeving. De parkeerdruk in de omgeving dient inzichtelijk gemaakt te zijn. Bij voldoende restcapaciteit in (private) naastgelegen parkeervoorzieningen is het mogelijk om gebruik te maken van deze restcapaciteit. Er dient onderbouwd te worden op welke momenten de restcapaciteit nodig is en hoeveel capaciteit er beschikbaar is. Met de eigenaar/exploitant van deze parkeervoorziening dient een langjarige overeenkomst gesloten te worden, waarin de benodigde parkeercapaciteit gegarandeerd wordt. In dit geval is er geen financiële eis ter afkoop van de parkeerplaatsen vanuit de gemeente.

Randvoorwaardelijke uitgangspunten

Er is een aantal uitgangspunten waar randvoorwaardelijk aan voldaan moet worden om een mobiliteitsplan te laten slagen.

- Er dient in het beïnvloedingsgebied van de ontwikkeling een vorm van gereguleerd parkeren aanwezig te zijn. Heel concreet: Er mag binnen een straal van 300 meter geen gratis parkeren zijn. Indien er gratis parkeren is binnen een straal van 300 meter, zullen bewoners genegen zijn om niet in het eigen plangebied te parkeren, maar net in het gratis gedeelte. Dat heeft tot ongewenst gevolg dat de parkeerdruk in die gebieden zal toenemen en dat tevens de exploitatie van de parkeervoorziening ondermijnd wordt. Indien er zou worden toegestaan dat er bij een ontwikkeling minder parkeerplaatsen gerealiseerd hoeven te worden en er



Kaart 5 Afstand hemelsbreed tov de meest noordelijke grens plangebied Stationsgebied

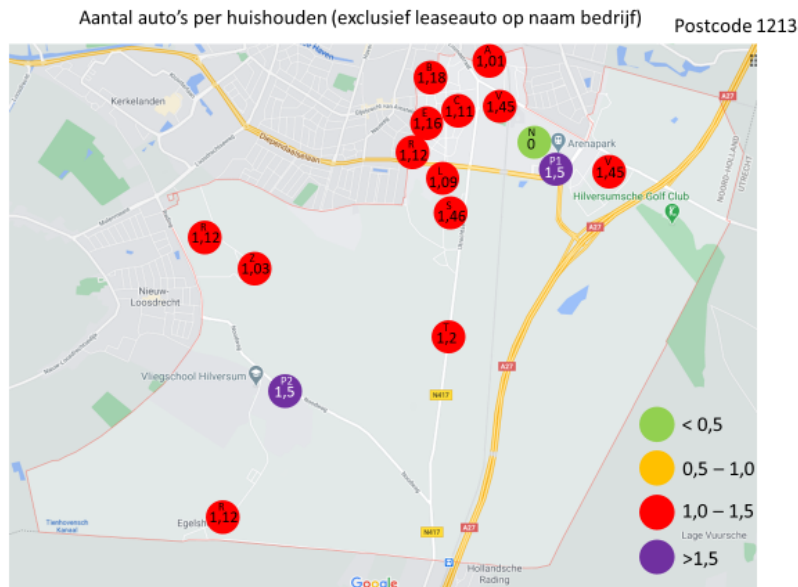
tevens op voorhand te voorspellen is dat dit tot parkeeroverlast in de directe omgeving tot gevolg heeft dan moet je òf de reductie niet toestaan, òf de overlast zien te voorkomen. Deze overlast kan voorkomen worden door binnen de straal van 300 meter betaald parkeren in te voeren. Hiermee neemt de gemeente de regie van het voorkomen van parkeeroverlast actief in eigen hand. In bijgevoegd kaartje is bijvoorbeeld te zien dat het gereguleerde gebied rondom het Stationsgebied actief verder uitgebreid zal moeten worden.

- Bewoners en werknemers komen niet in aanmerking voor een gemeentelijke parkeervergunning in de openbare ruimte.
- Er dient een actuele parkeerdrukmeting te zijn, op basis waarvan beoordeeld kan worden hoe groot de parkeerdruk in het gebied en de omliggende gebieden is. De gemeente dient de parkeerdrukmeting ten minste jaarlijks uit te laten voeren.
- De te realiseren parkeervoorzieningen dienen minimaal te voldoen aan de volgende eisen:
 - Conform de definitie van de NEN2443 dienen de parkeerparkeervoorzieningen openbaar te zijn.
 - Eisen zoals gesteld in de NEN2443.
- Voor het aantal parkeerplaatsen dat minder gerealiseerd wordt dan de basis parkeernorm voorschrijft (het aantal te reduceren parkeerplaatsen) zijn financiële consequenties gekoppeld zoals in “Bijlage 2 Parkeerbijdrageregeling Tarieven 2017” zijn aangegeven.
- Er dienen fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd te worden conform berekening CROW Fietsparkeerkencijfers 2019.
- In te zetten deelauto's dienen niet alleen gebruikt te kunnen worden door eigen bewoners en werknemers, maar ook beschikbaar te zijn voor omliggende doelgroepen.

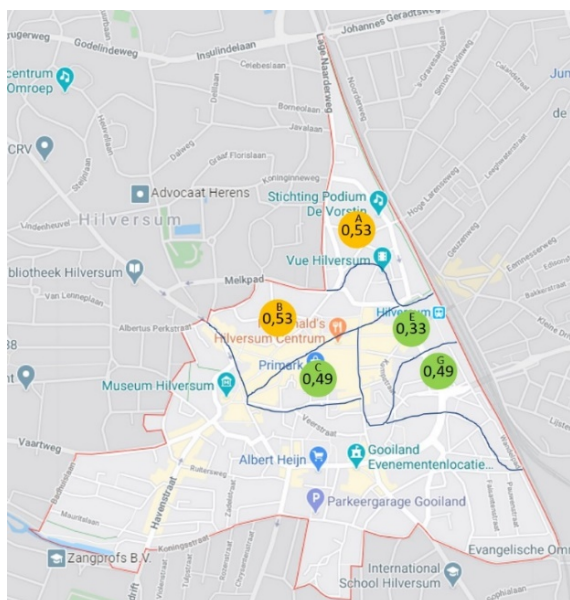
Bijlage 1: huidig aantal auto's per huishouders voor de OV-Knooppunten

Hieronder het aantal auto's per huishouden in en rond de OV-Knooppunten. Dit betreft het geregistreerd aantal auto's dat is ingeschreven op het huisadres. Leaseauto's zijn niet opgenomen in deze cijfers. Landelijk gezien is 10% van het aantal personenauto's een zakelijke leaseauto. Bij het opstellen van de norm dient wel met 10% leaseautogebruikers rekening gehouden te worden.

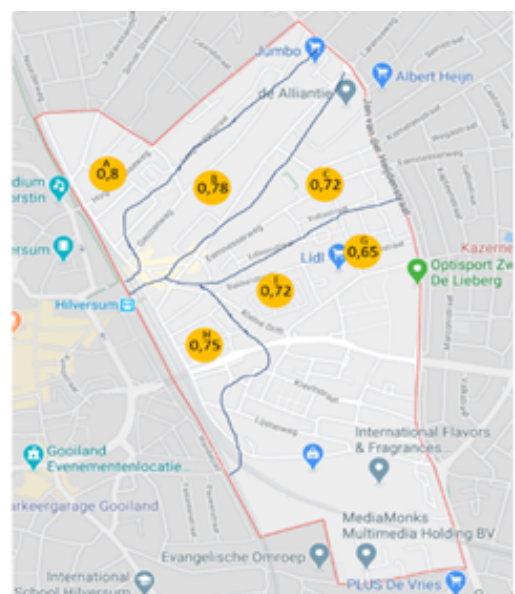
Arenapark:



Stationsgebied:



Gebied 1221:



Bijlage 2: Afwegingskader voor mogelijk afwijken van de parkeernorm

Stappenplan toepassen toetsingskader parkeernormering projecten OV-knooppunten Hilversum

Dit toetsingskader is opgesteld voor het beoordelen van de mobiliteitsplannen, die als onderlegger dienen te worden ingediend voor nieuwbouwprojecten en verbouwingen, waarbij een wijziging van de bestaande functie(s) optreedt. Het gaat specifiek om de huidige projecten die liggen in een van de OV-knooppuntgebieden. Deze gebieden zijn: Stationsgebied, postcodegebied 1221 en Arenapark. Voor alle andere ontwikkelingen geldt vooralsnog de parkeernorm zoals opgenomen in het vigerende parkeerbeleid. Dit toetsingskader, waarmee onderbouwd kan worden afgeweken van de huidige parkeernormen, is bedoeld als voorloper op het nieuwe parkeerbeleid en is van kracht totdat dit nieuwe parkeerbeleid door de raad is vastgesteld.

Stap 0 – Vigerende parkeernorm is leidend voor het opstellen van de parkeernorm

De vigerende parkeernorm is en blijft, tot het moment dat er een eventueel aangepaste norm in het parkeerbeleid wordt vastgesteld, de basis norm. Op basis van deze norm dient de parkeerbalans (parkeerbehoefte) van een nieuwe ontwikkeling te worden opgesteld.

Door deze parkeernormen toe te passen, volgt de parkeerbehoefte berekend. Dit geeft inzicht in het aantal te realiseren parkeerplaatsen.

Beslisboom stap 0:

Ligt de ontwikkeling in één van de OV-Knooppunten? (Stationsgebied, postcodegebied 1221 en Arenapark)	ja	Kan voldaan worden aan de parkeernorm?	ja	Aantal te realiseren parkeerplaatsen volgens de vigerende parkeernorm.
			nee	Ga naar stap 1
	nee			Vigerende parkeernorm geldt

Stap 1 – Indien een ontwikkeling niet aan de gestelde parkeernorm kan voldoen, dient aangetoond te worden waarom dit niet kan. Dit kan alleen als alle mogelijkheden, zowel financieel als ruimtelijk zijn bekeken.

Beslisboom stap 1:

Is het aantal te realiseren parkeerplaatsen conform berekening vigerende parkeernorm	ja			Parkeerplaatsen dienen op eigen terrein gerealiseerd te worden.
--	----	--	--	---

fysiek en financieel haalbaar (bezien vanuit de totale businesscase van de totale ontwikkeling) op eigen terrein te realiseren?	nee	Is het mogelijk om het aantal (of een deel van de) benodigde parkeerplaatsen in een andere parkeerfaciliteit (zowel privaat als publieke parkeervoorzieningen) onder te brengen? (contractueel vastgelegd)	ja	Er kan voldaan worden aan de parkeernorm door de parkeerplaatsen elders bij een private parkeerfaciliteit te faciliteren. Of Indien het bij een publieke parkeerfaciliteit te faciliteren is: Ga naar stap 2
			nee	Ga naar stap 2

Stap 2 – Indien het mogelijk is om de benodigde parkeercapaciteit elders te faciliteren door de gemeente, dan is het mogelijk om gebruik te maken van de afkoopregeling (conform regeling parkeernota Hilversum 2017).

Daarmee neemt de gemeente de verplichting op zich om parkeerplaatsen aan te bieden of te (doen) realiseren.

Indien dit in het openbaar gebied kan plaatsvinden, dan dient dit onderbouwd te worden met een recente en representatieve parkeerdrukmeting. Tevens dient een garantie in de vorm van een gebruiksovereenkomst met het betreffende aantal parkeerplaatsen aan de gemeente overlegd te worden.

Beslisboom stap 2:

Kan de gemeente het benodigd aantal te realiseren parkeerplaatsen elders faciliteren?	ja	Acht de gemeente het wenselijk om deze parkeercapaciteit elders te faciliteren? (kijkend naar parkeerdruk, overige geplande ontwikkelingen, en mogelijke overlast in de omgeving)	ja	Er kan gebruik gemaakt worden van de geldende afkoopregeling conform parkeerbeleid.
			nee	Ga naar stap 3
	nee			Ga naar stap 3

Stap 3 – onderbouwing van mogelijke afwijking middels een mobiliteitsplan voor de nieuwe ontwikkeling.

Het is mogelijk om tot een reductie te komen indien de onderbouwing in het mobiliteitsplan dit aannemelijk maakt. Onderstaande regels gelden als afwegingskader hiervoor. Hierbij is het mogelijk om maximaal 50% reductie te verkrijgen op de geldende parkeernorm. De optelsom van alle mogelijke

reducties is hoger dan 50%, maar toch kan er niet meer reductie verkregen worden, aangezien dan de leefbaarheid (parkeerdruk) in het gebied in het geding komt.

Randvoorwaardelijke uitgangspunten

Indien niet aan onderstaande randvoorwaarden voldaan is, kan geen reductie op de parkeernorm plaatsvinden. De kans dat parkeeroverlast in de omgeving gaat optreden is te groot.

Randvoorwaardelijke uitgangspunten om te komen tot reductie		Bewoners, medewerkers, eigenaren kunnen geen beroep doen op gemeentelijke parkeervergunningen op straat in het omliggende gebied.	Ja	Dit wordt vastgelegd in een overeenkomst en tevens vastgelegd in de POET-lijst (parkeren op eigen terrein). Deze adressen worden uitgesloten van de mogelijkheid om een parkeervergunning te krijgen.
			nee	Geen reductie
		Is er overal binnen een straal van 300 meter van de buitenrand van de ontwikkeling gereguleerd parkeren aanwezig?	ja	Reductie op de parkeernorm mogelijk.
			nee	Er is geen reductie mogelijk, tenzij er een bestuurlijke toezegging is dat er in het gebied betaald parkeren ingevoerd zal worden vóór de realisatiedatum van de ontwikkeling.
		De parkeerdruk in de directe omgeving (200 meter loopafstand vanaf het plangebied) is op maatgevende momenten <90% (aan te tonen middels parkeerdrukmeting)	ja	Reductie op de parkeernorm mogelijk.
			nee	Geen reductie op de parkeernorm mogelijk. De parkeerdruk is reeds te hoog.

Mogelijkheden ter afwijking van de parkeernorm:

1) Inzetbaarheid deel-auto's	ja	Het aantal in te zetten deelauto's wordt door de ontwikkelaar voor een periode van 10 jaar gegarandeerd.	ja	Mogelijke reductie van 3 parkeerplaatsen per deelauto. (norm 1 deelauto vervangt 4 auto's, waarbij er voor de deelauto een parkeerplaats dient te worden gerealiseerd). Totale maximale reductie bedraagt 20% van de benodigde parkeercapaciteit.
			nee	Geen reductie
	nee			Geen reductie
2) Aanwezigheid van aantal openbare fietsparkeerplaatsen conform berekening CROW Fietsparkeerkencijfers 2019.	ja	Alle fietsparkeerplaatsen zijn openbaar toegankelijk en te gebruiken.	ja	Maximale reductie van 15% op de benodigde parkeercapaciteit.
			nee	indien geen fietsparkeerplaatsen openbaar zijn, levert dit geen reductie op autoparkeerplaatsen op. (0%) Indien het aantal fietsparkeerplaatsen conform de CROW norm deels openbaar is, is een reductie mogelijk tussen 0% - 15%.
	nee			Geen reductie
3) Ligt de ontwikkeling op loopafstand van een treinstation?	ja	In een straal van maximaal 400 meter tot aan de ingang van het station?	ja	Loopafstand tot 200 meter = 30% reductie op aantal parkeerplaatsen volgens de norm Loopafstand tot 400 meter = 20% reductie op aantal parkeerplaatsen volgens de norm
			nee	Geen reductie

	nee			Geen reductie
4) Zijn er andere maatregelen genomen of locatie specifieke omstandigheden die een reductie op de parkeernorm rechtvaardigen	ja	Zijn deze goed onderbouwd en is het effect ervan zeer aannemelijk?	ja	Reductie afhankelijk van de maatregel of omstandigheid tot max 15% mogelijk.
			nee	Geen reductie
	nee			Geen reductie

Bijlage 3: Rekenvoorbeeld Casus Stationsgebied

Analyse van het Stationsgebied

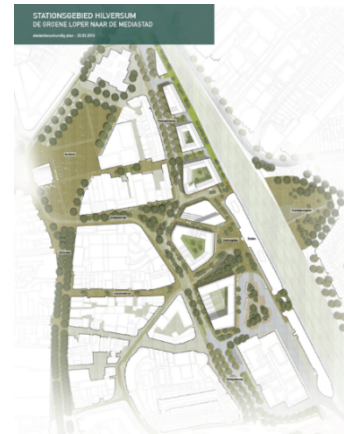
Het Stationsgebied heeft een aantal bijzondere kenmerken.

- Goed openbaar vervoer, met een zeer goede verbinding met andere steden:
 - 2x per uur intercity naar Amsterdam (20 min)
 - 4x per uur intercity naar Utrecht (19 min)
 - 4x per uur intercity naar Amersfoort (13 min)
 - Frequentie busverbindingen
- Dicht bij het centrum en alle binnenstedelijke voorzieningen
- Goede (fiets)voorzieningen rondom het station:
 - Bemenste fietsenstalling
 - Onbewaakte fietsenstalling
 - Fietskluisjes
 - Fietsservice
 - OV fietsen
 - Toiletten
 - Waterpunt

De stationslocatie en het gebied (aan de Westzijde) eromheen heeft aantoonbaar een lager percentage autobezit dan gemiddeld in Hilversum en lager dan de norm waar het CROW rekening mee houdt in de parkeernorm. De aanwezigheid van hoogwaardige OV ontsluitingen en de nabijheid van binnenstedelijke voorzieningen maken het gebied aantrekkelijk voor bewoners en bedrijven die minder gebruik maken van de auto. Het is hierdoor gerechtvaardigd om ook voor het nieuwe stationsgebied een reductie op de parkeernorm toe te staan. Mits de er in het plan goede alternatieven zijn opgenomen om bewoners en werknemers te faciliteren en te stimuleren om van alternatief vervoer, zoals OV, fiets en deelmobiliteit gebruik te maken, zowel in het ontwerp van het gebouw als de openbare ruimte. Hoe makkelijker de toegankelijkheid en hoe beter de beschikbaarheid over andere vervoersmiddelen, hoe meer mensen er gebruik maken van fiets, OV en deelmobiliteit in plaats van het bezit en gebruik van een eigen auto. De omvang van de reductie wordt bepaald door de onderbouwing en de voorgestelde maatregelen in het mobiliteitsplan tbv de omgevingsvergunning.

Huidige berekening parkeerbehoefte ontwikkeling Stationsgebied

Bij de ontwikkeling van het Stationsgebied komen woningen en winkels (laagbouw) te vervallen en worden onderstaande functies toegevoegd. De functies die worden toegevoegd, worden in meerdere verdiepingen gerealiseerd. Dit zorgt voor een verdichting van het aantal functies. Er komt echter ook meer ruimte voor langzaam verkeer en groen in het gebied. Het parkeren is in een ondergrondse parkeergarage voorzien. Het plaatje aan de rechter zijde geeft een impressie van de bouwvolumes. Het stedenbouwkundig plan voor het Stationsgebied is vertaald in het bestemmingsplan, dat door de raad van 7 oktober 2020 vis vastgesteld. Het betreft een flexibel bestemmingsplan, waarin een bandbreedte is opgenomen voor de diverse functies in het gebied.



In onderstaand schema staat aangegeven hoeveel parkeerplaatsen er conform de huidige parkeernorm gerealiseerd zouden moeten worden, uitgaande in het bestemmingsplan genoemde mogelijkheid “maximaal wonen” (deze geeft de hoogste parkeerdruk in het gebied).

Berekening parkeernorm, zonder dubbelgebruik:

functie	parkeernorm	eenheid parkeernorm	aantal	aantal	maximale parkeervraag
WONEN					
wonen: koop, etage duur	1,6	woning	46	woningen	74
wonen: koop, etage, midden	1,4	woning	52	woningen	73
wonen: huur, etage, midden/goedkoop	1,1	woning	174	woningen	191
kantoren (kantoren zonder balie)	1,55	100 m² bvo	8065	m2	125
binnenstad 50.000-100.000 inwoners (alleen Centrum)	3,8	100 m² bvo	500	m2	19
3* hotel	2,1	10 kamers	80	kamers	17
café/bar/cafetaria	5	100 m² bvo	500	m2	25
				totaal	524

totale parkeercapaciteit bij dubbelgebruik								
	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
wonen: koop, etage duur	31	33	65	58	60	44	62	52
wonen: koop, etage, midden	30	32	64	57	57	44	61	51
wonen: huur, etage, midden/goedkoop	75	80	167	148	139	115	164	134
kantoren (kantoren zonder balie)	125	125	6	6	0	0	0	0
binnenstad 50.000-100.000 inwoners (alleen Centrum)	6	11	2	14	0	19	0	0
3* hotel	1	4	15	15	0	7	17	7
café/bar/cafetaria	1	6	23	23	0	10	25	10
	269	291	342	320	256	238	328	253

Bij de berekening van de parkeernorm wordt niet alleen naar de individuele functie gekeken, maar ook naar het piekmoment uitgaande van gelijktijdige aanwezigheid. Dat betekent voor het Stationsgebied, dat het piekmoment op werkdag avond heeft, een berekende parkeerbehoefte van 342 parkeerplaatsen, volgens de huidige parkeernorm.

Fictief rekenvoorbeeld Stationsgebied:

1) Inzetbaarheid deel-auto's Indien er 20 deelauto's worden ingezet voor een periode van minimaal 10 jaar, betekent dit een reductie van 60 parkeerplaatsen.	ja	Het aantal in te zetten deelauto's wordt door de ontwikkelaar voor een periode van 10 jaar gegarandeerd.	ja	Mogelijke reductie van 3 parkeerplaatsen per deelauto. (norm 1 deelauto vervangt 4 auto's, waarbij er voor de deelauto een parkeerplaats dient te worden gerealiseerd). Totale maximale reductie bedraagt 20% van de benodigde parkeercapaciteit.
			nee	Geen reductie
	nee			Geen reductie
2) Aanwezigheid van aantal openbare fietsparkeerplaatsen conform berekening CROW Fietsparkeerkencijfers 2019. Indien alle fietsparkeerplaatsen op maaiveld en in een openbaar makkelijk en voor iedereen toegankelijke (beheerde) fietsenstalling ondergebracht worden: max 15% reductie = 15% * 342 = +/- 51 parkeerplaatsen	ja	Alle fietsparkeerplaatsen zijn openbaar toegankelijk en te gebruiken.	ja	Maximale reductie van 15% op de benodigde parkeercapaciteit.
			nee	indien geen fietsparkeerplaatsen openbaar zijn, levert dit geen reductie op autoparkeerplaatsen op. (0%) Indien het aantal fietsparkeerplaatsen conform de CROW norm deels openbaar is, is een reductie mogelijk tussen 0% - 15%.
	nee			Geen reductie

3) Ligt de ontwikkeling op loopafstand van een treinstation? Een deel van de ontwikkeling ligt binnen 200 meter, een deel binnen 400 meter van het station. Afhankelijk van deze verdeling zou circa 25% reductie gerealiseerd kunnen worden = $25\% * 342 = -/ - 85$ parkeerplaatsen	ja	In een straal van maximaal 400 meter tot aan de ingang van het station?	ja	Loopafstand tot 200 meter = 30% reductie op aantal parkeerplaatsen volgens de norm Loopafstand tot 400 meter = 20% reductie op aantal parkeerplaatsen volgens de norm
			nee	Geen reductie
	nee			Geen reductie
4) Zijn er andere maatregelen genomen of locatie specifieke omstandigheden die een reductie op de parkeernorm rechtvaardigen	ja	Zijn deze goed onderbouwd en is het effect ervan zeer aannemelijk?	ja	Reductie afhankelijk van de maatregel of omstandigheid tot max 15% mogelijk.
			nee	Geen reductie
	nee			Geen reductie

Totale reductie: $60 + 51 + 85$ parkeerplaatsen = 196 parkeerplaatsen. Maximaal kan 50% reductie behaald worden (=171 parkeerplaatsen). De totale reductie zou in dit (fictieve) rekenvoorbeeld 50% van 342 parkeerplaatsen = 171 parkeerplaatsen betekenen. Mits de maatregelen ook goed onderbouwd kunnen worden!

Hierbij worden wel enkele voorwaarden gesteld. Indien hier niet aan voldaan wordt, kan deze reductie niet toegekend worden. Dan zal er een herbeoordeling moeten plaatsvinden van het effect op de mogelijke reductie, die dan eventueel lager zal uitvallen.

- Het ontwikkelgebied ligt op minder dan 300 meter van gratis parkeergebied. Indien dat niet wijzigt, kan er geen reductie verleend worden. Het gereguleerde gebied zal uitgebreid moeten worden. Hiervoor is minimaal een bestuurlijke toezegging nodig dat er vóór oplevering van de ontwikkeling binnen een straal van 300 meter een gereguleerd parkeerregime moet gelden.
- Er dient aangetoond te worden dat het realiseren van het (volgens de norm) benodigd aantal parkeerplaatsen financieel of fysiek niet haalbaar is in de totale businesscase van de ontwikkeling.
- Er dient onderzocht te zijn of een deel van de benodigde parkeercapaciteit elders gefaciliteerd kan worden. Indien dit niet mogelijk is dient aangetoond te worden wat er onderzocht en geconstateerd is.
- Er dient contractueel vastgelegd te worden dat de bewoners en werknemers van het plangebied geen aanspraak kunnen maken op een parkeervergunning op straat in

omliggende gebieden. Dit dient ook verankerd te worden in het gemeentelijk beleid (POET-lijst).

- Er dient middels een parkeerdrukmeting aangetoond te worden dat in het omliggende gebied (150 meter loopafstand) een parkeerdruk is van kleiner dan 90% op het maatgevende moment. Het maatgevende moment wordt bepaald door de samenstelling van de functies. Bij woningen is dit in de avond.
- Er dient voor de hele ontwikkeling Stationsgebied en mobiliteitsmakelaar aangesteld te worden die de mobiliteitsontwikkeling monitort, de behoefte van bewoners analyseert en faciliteert om de parkeerdruk zo laag mogelijk te houden.
- Er dient een mobiliteitsplan opgesteld en voorgelegd te worden ter beoordeling aan de gemeente.
- De parkeerfaciliteit dient te voldoen aan de NEN2443
- Alle parkeerplaatsen dienen openbaar te zijn.
- Er dient een contractuele verplichting en garantie van de ontwikkelaar te worden overlegd dat de 20 deelauto's 10 jaarlang gegarandeerd actief aangeboden worden in het gebied.
- De 20 deelauto's dienen ook toegankelijk te zijn voor gebruik door omwonenden, niet exclusief voor eigen bewoners en werknemers.
- De fietsparkeerplaatsen dienen openbaar te zijn en op maaiveld gesitueerd.

Bijlage 4: Benchmark afwijkingen parkeernorm Nederlandse gemeenten

Onderwerp	Utrecht	's-Hertogenbosch
Grondslag	Nota Stallen en Parkeren, 2013 Set normen specifiek voor Rijsweerd, 2019	Nota Parkeernormering 2016 Auto en fiets
Wordt gewerkt met een min. of max. norm?	max	min
Kan dubbelgebruik toegepast worden?	ja	ja
Is reductie op de parkeernorm mogelijk?	ja	ja
Is reductie mogelijk vanwege OV nabijheid?	ja	ja
Moeten gereduceerde parkeerplaatsen financieel vergoed worden?	nee	nee
Welk bedrag betaal je per pp indien je niet kunt voldoen aan de parkeernorm (aan het parkeerfonds)?	nvt	nvt
Hoeveel reductie (aantallen pp of %) krijg je?		
Afstand tot CS		max. 50%
Afstand tot HOV	5%	-
Inzet deelauto's (bto)	1 op 4	1 op 4
Extra fietsparkeerplaatsen		1 op 0,5
Ambitie ontwikkellocatie		max. 25%
Doelgroep (wonen)		max. 25%
MaaS-concept		
Maatwerk		Toepassing normen Z2 ipv Z1
Gereguleerd parkeren in de omgeving?	Wanneer een gebiedsontwikkeling - incl. parkeren - wordt opgeleverd, zorgt de gemeente ervoor dat in aangrenzende woonwijken gereguleerd parkeren van kracht is. Dit om ongewenst overloop vanuit deze gebiedsontwikkeling te voorkomen	Niet bekend

Onderwerp	Eindhoven	
	Strijp-S	Overig
Grondslag	SOK Mobility-S	Nota Parkeernormen 2019
Wordt gewerkt met een min. of max. norm?	min	min
Kan dubbelgebruik toegepast worden?	ja	ja
Is reductie op de parkeernorm mogelijk?	ja	ja
Is reductie mogelijk vanwege OV nabijheid?	ja	ja
Moeten gereduceerde parkeerplaatsen financieel vergoed worden?	ja	nee
Welk bedrag betaal je per pp indien je niet kunt voldoen aan de parkeernorm (aan het parkeerfonds)?	€ 15.000	nvt
Hoeveel reductie (aantallen pp of %) krijg je?		
Afstand tot CS		25-50%
Afstand tot HOV		25-50%
Inzet deelauto's (bto)		1 op 4-12
Extra fietsparkeerplaatsen		-
Ambitie ontwikkellocatie		-
Doelgroep (wonen)		-
MaaS-concept		
Maatwerk	Gebiedsgerelateerde p-normen 80% afslag in realisatie	
Gereguleerd parkeren in de omgeving?	Parkeren moet binnen gebied worden opgelost. Overloop alleen in daartoe aangewezen voorzieningen, niet op straat. Hiervoor is in de aangrenzende woonwijk een hoog dagtarief toegepast	Parkeren moet binnen de ontwikkeling worden opgelost. Er is wel een reductie mogelijk op de parkeervraag, maar dit mag niet ten koste gaan van de omgeving. Voorbeeld omgeving PSV-stadion: Hier zijn alle straten (op 3 na) de afgelopen jaren gefaseerd gefiscaliseerd.

Onderwerp	Maastricht	Veldhoven
Grondslag	Nota parkeernormen Maastricht 2017	Collegebesluit: CROW-kencijfers leidend
Wordt gewerkt met een min. of max. norm?	min	min
Kan dubbelgebruik toegepast worden?	ja	ja / nee
Is reductie op de parkeernorm mogelijk?	nee	ja
Is reductie mogelijk vanwege OV nabijheid?	nee	nee
Moeten gereduceerde parkeerplaatsen financieel vergoed worden?	nvt	nee
Welk bedrag betaal je per pp indien je niet kunt voldoen aan de parkeernorm (aan het parkeerfonds)?	nvt	nvt
Hoeveel reductie (aantallen pp of %) krijg je?		
Afstand tot CS		
Afstand tot HOV		
Inzet deelauto's (bto)		1 op 5 (locatieafhankelijk)
Extra fietsparkeerplaatsen		
Ambitie ontwikkellocatie		
Doelgroep (wonen)		
MaaS-concept		
Maatwerk		Gemeente gebruikt hoge en lage norm conform CROW. Toepassing lage norm is akkoord, mits onderbouwing in mobiliteitsplan. Monitoring praktijk maakt hier nadrukkelijk onderdeel van uit
Gereguleerd parkeren in de omgeving?		Beschikbare parkeerplaatsen in de omgeving van een ontwikkeling mogen niet worden benut om een deel van de vraag op te vangen. Ook niet voor bijvoorbeeld bezoekers van bewoners. Derhalve wordt de norm zodanig toegepast, dat dit in de praktijk niet nodig is.

Onderwerp	Nieuwegein	Tilburg Spoorzone
Grondslag	Nota parkeernormen 2011-2015	Rapport Empaction 14/7/2016
Wordt gewerkt met een min. of max. norm?	min	min
Kan dubbelgebruik toegepast worden?	ja	ja
Is reductie op de parkeernorm mogelijk?	nee	ja
Is reductie mogelijk vanwege OV nabijheid?	nee	nee
Moeten gereduceerde parkeerplaatsen financieel vergoed worden?	nee	nee
Welk bedrag betaal je per pp indien je niet kunt voldoen aan de parkeernorm (aan het parkeerfonds)?	nvt	nvt
Hoeveel reductie (aantallen pp of %) krijg je?		
Afstand tot CS		
Afstand tot HOV		
Inzet deelauto's (bto)		1 op 5; vast aantal in te zetten deelauto's (20)
Extra fietsparkeerplaatsen		
Ambitie ontwikkellocatie		
Doelgroep (wonen)		
MaaS-concept		
Maatwerk	Overschot pp in huidige situatie kan in mindering worden gebracht op p-vraag ontwikkeling	Gebiedsgerelateerde p-normen, alleen voor Spoorzone. Rapport iov WOM opgesteld
Gereguleerd parkeren in de omgeving?		De volledige parkeervraag wordt binnen het gebied opgelost, in tijdelijke en structurele voorzieningen. De aangrenzende woonwijk is enkele maanden na opening 1e tijdelijke terrein ingericht als vergunninggebied. Rest omgeving was al gereguleerd. Overloop is door de omvang van het gebied en de begrenzing door de spoorlijn zowiezo beperkt

Onderwerp	Breda	Nijmegen
Grondslag	Besluit inz parkeerfonds 13/7/2016, Herijking parkeerbeleid 2017	Parkeernota 'Parkeren in Nijmegen auto en fiets 2020-2030' Nota 'Beleidsregels Parkeren - Parkeernormen Auto en Fiets'
Wordt gewerkt met een min. of max. norm?	min. + max.	min.
Kan dubbelgebruik toegepast worden?	ja	ja
Is reductie op de parkeernorm mogelijk?	ja	ja
Is reductie mogelijk vanwege OV nabijheid?	nee	nee
Moeten gereduceerde parkeerplaatsen financieel vergoed worden?	ja	nee
Welk bedrag betaal je per pp indien je niet kunt voldoen aan de parkeernorm (aan het parkeerfonds)?	€ 5.000	nvt
Hoeveel reductie (aantallen pp of %) krijg je?		
Afstand tot CS		
Afstand tot HOV		
Inzet deelauto's (bto)		1 op 4, tot een max. van 20% van de parkeervraag
Extra fietsparkeerplaatsen		1 op 5, tot een max. van 10% van de parkeervraag
Ambitie ontwikkellocatie		
Doelgroep (wonen)		
MaaS-concept		Verlaging tot max. 20%
Maatwerk	Herontwikkelingen met functiewijziging in centrum: wijziging parkeerfonds. Géén afdracht van extra te realiseren pp nodig. Gebruik pp in omgeving mag, maar wel aantonen dat dit mogelijk is.	Regulering parkeren omgeving ontwikkelingen tot 500 m. NB: Vrijstellingen mogen niet bij elkaar worden opgeteld. De overall verlaging bedraagt max. 20%
Gereguleerd parkeren in de omgeving?	Gemeente stuurt hier vooralsnog alleen op parkeerdruk in de omgeving, voor centrumontwikkelingen. Dus als de parkeerdruk in de omgeving dit toelaat, kan een deel van de capaciteit worden ingezet t.b.v. de parkeervraag van een ontwikkeling	Novio Tech Campus: Het grootste deel van de parkeervraag van de Campus wordt buiten het gebied opgelost. Ook in de toekomst gaat dit gebeuren. De gemeente wil wel voldoende kwaliteit (van parkeeroplossingen) en acceptabele loopafstanden. Gemeente heeft hier overigens grondposities die ze kan inzetten voor (tijdelijk) parkeren. Waalkwartier: gemeente heeft actief een voorstel uitgewerkt om het betaald parkeren uit te breiden.

Bijlage 5: huidig aantal auto's

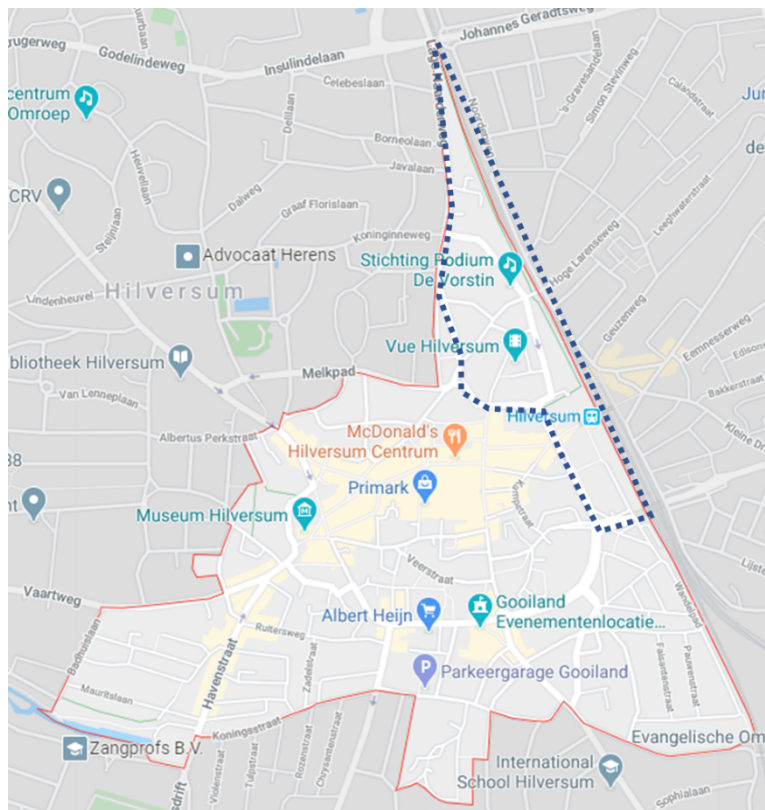
De gebieden van de OV-knooppunten worden hieronder nader gedefinieerd. Voor onderstaande gebieden is door de nabijheid van station, winkels, kantoren, maatschappelijke functies, alternatieven voor vervoer en de hoeveelheid auto's per huishouden een reductie op de norm toegestaan (mits voldaan aan voorwaarden).

Gebieden die buiten deze scope vallen komen in beginsel niet in aanmerking voor de reductie op de parkeernorm. Voor gebieden buiten de scope kan wel volgens het reguliere parkeerbeleid een aanvraag gedaan worden om af te wijken van de vigerende parkeernorm. Dan is echter wel een uitgebreidere onderbouwing nodig waarom de ontwikkeling ook in aanmerking zou komen voor een reductie. Het college heeft dan de bevoegdheid om ook daar "in uitzonderlijke gevallen" af te wijken van de norm. Ook daarvoor zal het college voorwaarden stellen.

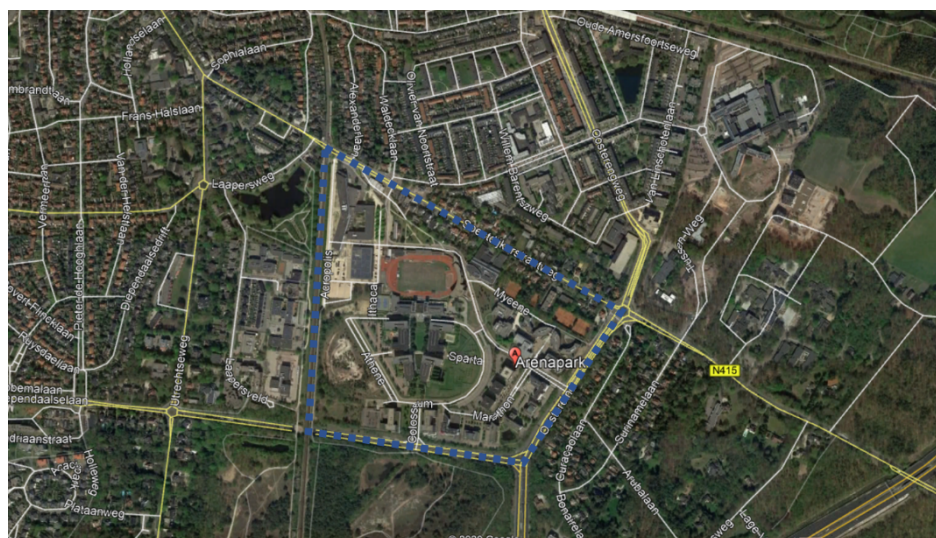
Scope gebied 1221: (gebied binnen de stippellijn)



Scope Stationsgebied (gebied binnen stippellijn):



Scope Arenapark (gebied binnen stippellijn):





Verkenning spookkruising

Liebergerweg -
Oude
Amersfoortseweg

Gemeente Hilversum

Verkenning spoorkruising

Liebergerweg - Oude Amersfoortseweg

CONCEPT

Datum	18 februari 2021
Kenmerk	007709.20201201.R1.02
Auteur	Floris Frederix

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Hilversum
Titel rapport	Verkenning spoorkruising Liebergerweg - Oude Amersfoortseweg
Kenmerk	007709.20201201.R1.02
Datum publicatie	18 februari 2021
Projectteam Goudappel Coffeng	Floris Frederix, Casper Westerveld, e.a.

Inhoud	Pagina
1 Inleiding	1
1.1 Aanleiding	1
1.2 Vraagstelling	3
1.3 Werkwijze	4
2 Wenselijk?	5
2.1 Opzet	5
2.2 Fietsnetwerk	5
2.3 Spoorkruisingen	6
2.4 Voorzieningen	8
2.5 Verkeersprognose gebruik nieuwe spoorkruising	11
2.6 Samenvatting wenselijkheid	13
3 Mogelijk?	14
3.1 Inpassingsmogelijkheden (fietsbrug - fietstunnel)	14
3.2 Inpassingsmogelijkheden per variant	15
3.3 Samenvatting mogelijkheden	20
4 Conclusies en aanbevelingen	21
4.1 Conclusies	21
4.2 Aanbevelingen	23

1

Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Hilversum heeft Goudappel Coffeng BV opdracht gegeven om een verkennend onderzoek uit te voeren naar een nieuwe spoorkruising tussen de Liebergerweg en de Oude Amersfoortseweg (figuur 1.1). Het gaat om een extra (fysieke en sociale) verbinding voor langzaam verkeer (fietzers en voetgangers) over of onder de spoorlijn Hilversum - Amersfoort, tussen de Oude Amersfoortseweg en de Liebergerweg (post-codegebied 1221-zuidoost).



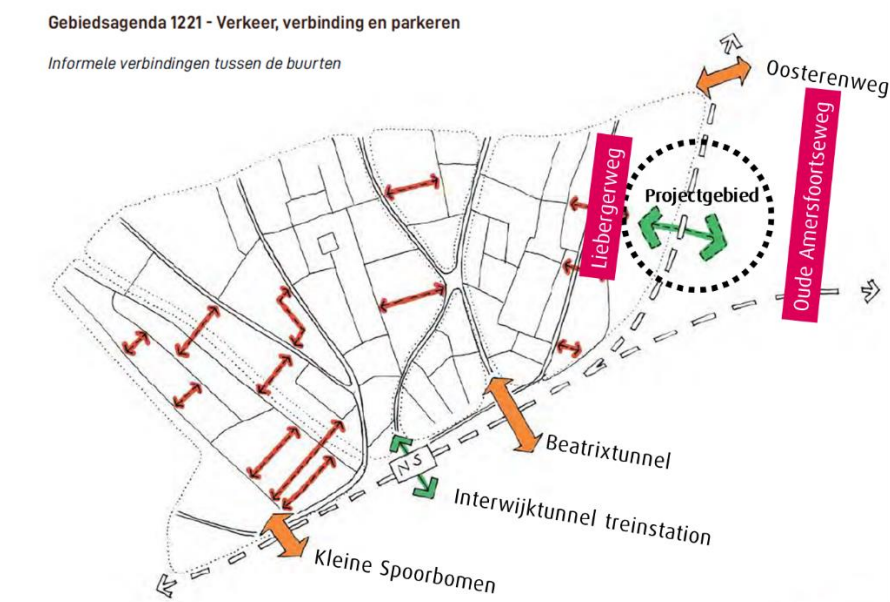
Figuur 1.1: Liebergerweg en Oude Amersfoortseweg in Hilversum

Achtergrond

De gemeenteraad heeft de rapportage Hilversum Verbinding Oost-Centrum van Movares in oktober 2019 vastgesteld en het College opdracht gegeven de vervolgstappen uit te werken. Een van deze vervolgstappen, ook opgenomen in de Gebiedsagenda 1221, heeft betrekking op het verkennen van nut en noodzaak van een fiets- en voetgangersverbinding in de stationsomgeving en in de omgeving Liebergerweg/Oude Amersfoortseweg.

In de rapportage van Movares wordt geconstateerd dat de onderlinge afstand tussen spookruisende verbindingen voor fietsers in het gebied tussen de Johannes Geradtsweg en de Beatrixtunnel met 250 tot 600 meter voldoende is. De afstand tussen de Beatrixtunnel en de Oosterengweg is met bijna één kilometer echter veel groter. Movares geeft aan dat een fiets- en voetgangersverbinding de (ontwikkel)gebieden aan weerszijden van het spoor met elkaar kan verbinden en doet de aanbeveling om te onderzoeken of in dit gebied een nieuwe spoorkruising voor langzaam verkeer gerealiseerd zou kunnen worden.

Naar aanleiding van de uitkomsten van de 'Gebiedsagenda 1221' en het vastgestelde beleidsdocument Hilversum Verbinding Oost-Centrum (Movares, 2019) is de gemeente gevraagd te verkennen of er mogelijkheden zijn voor een ongelijkvloerse spoorkruising voor fietsers en voetgangers om beide zijden van het spoor beter met elkaar te verbinden (zie figuur 1.2, bewerkt uit Gebiedsagenda 1221).



Figuur 1.2: Liebergerweg en Oude Amersfoortseweg in Hilversum

1.2 Vraagstelling

In samenspraak met de omgeving heeft de gemeente Hilversum de volgende onderzoeksvraag en deelvragen geformuleerd.

Hoofdvraag

In hoeverre is het wenselijk en mogelijk om een nieuwe spoorkruising voor langzaam verkeer te realiseren in het gebied Liebergerweg/Oude Amersfoortseweg?

Deelvragen

1. Hoe ziet de huidige situatie eruit?
 - a. Welke spoorkruisingen zijn er in Hilversum en waar liggen ze ten opzichte van het studiegebied Oude Amersfoortseweg/Liebergerweg?
 - b. Wat is het gebruik (herkomst en bestemming, type verkeer) van de huidige spoorkruisingen door bewoners/bezoekers van het postcodegebied 1221 en van het gebied Oude Amersfoortseweg/Liebergerweg?
2. Zouden dergelijke verbindingen fysiek inpasbaar kunnen zijn? Op welke plek of plekken? Onder welke voorwaarden?
 - a. Welke varianten/scenario's zijn denkbaar? Zowel voor wat betreft het soort verbinding, als de locatie ervan? (tekst en schets)
 - b. Wat zijn voorwaarden om de verbinding voor voetgangers aantrekkelijk te maken?
 - c. Wat zijn voorwaarden om de verbinding (ook) voor fietsers aantrekkelijk te maken?
 - d. Welke kosten zijn met een dergelijke verbinding gemoeid (raming)?
 - e. Welke partijen (professionele partijen) zijn nodig bij deze varianten? (zoals eigenaren van bepaalde gronden)? Waar liggen hun belangen in dit kader?
3. Welke kansen liggen er naar de toekomst toe, gelet op de geplande herontwikkeling van ontwikkellocaties Liebergerweg, het realiseren van de Groene Loper om de wijken in postcodegebied 1221 met elkaar te verbinden en ontwikkelingen in het gebied Oude Amersfoortseweg? Zijn er ook nog andere kansen, bijvoorbeeld door het verbeteren van (informele) verbindingen in postcodegebied 1221? Wat betekent dit voor de 'vervoerswaarde'?
 - a. Wat zijn andere voordelen (bijvoorbeeld sociaal, economisch)? En welke spin-off effecten zou het kunnen hebben, bijvoorbeeld op het vlak van spelen & ontmoeten, retail & horeca, recreatie.
4. Voor welke groepen (bewoners, werknemers, overig) is een nieuwe spoorkruising in het gebied Oude Amersfoortseweg/Liebergerweg van meerwaarde?
 - a. Welke herkomst en bestemming hebben deze groepen?
 - b. Hoe groot zijn deze groepen en hoe hoog zou daarmee de 'vervoerswaarde' zijn?
 - c. Liggen er zowel kansen voor fietsers als voor voetgangers of heeft een nieuwe verbinding alleen een waarde voor voetgangers?
 - d. Wat zijn andere voordelen (bijvoorbeeld sociaal, economisch)?
 - e. Welke professionele partijen kunnen worden aangesproken om bij te dragen (financieel, beschikbaar stellen grond, e.d.) en op welke manier (is dit afdwingbaar)?
5. Is er een relatie te leggen met de wens van met name eigenaar/gebruikers H-Park (Oude Amersfoortseweg 123) om de verbinding tussen H-Park en station Hilversum te verbeteren?

1.3 Werkwijze

De hoofdvraag bestaat uit twee onderdelen: is het wenselijk en is het mogelijk. In het uitgevoerde onderzoek en in dit rapport is van deze indeling uitgegaan:

- In het eerste hoofdstuk 'Wenselijk?' onderzoeken we de wenselijkheid voor een nieuwe verbinding in het projectgebied. We kijken hierbij naar de voorzieningen in de nabije omgeving (en ontwikkelingen in de toekomst), de ligging in het fietsnetwerk en het verwachte aantal gebruikers.
- In het tweede hoofdstuk 'Mogelijk?' gaan we in op de mogelijke locaties voor een nieuwe ongelijkvloerse spoorkruising in het genoemde projectgebied en de voorwaarden die verbonden zijn aan realisatie van die nieuwe kruising.
- In het derde hoofdstuk 'Conclusies' vatten we onze bevindingen samen door alle deelvragen te beantwoorden.

2

Wenselijk?

2.1 Opzet

Op een goede locatie kan een nieuwe ongelijkvloerse spoorkruising een impuls zijn voor het fiets- en voetgangersnetwerk. Een nieuwe verbinding kan net die missende schakel invullen waarmee verplaatsingen met de fiets of te voet verder worden gestimuleerd en de verkeersveiligheid toeneemt. In dit hoofdstuk wordt verkend of een verbinding tussen de Oude Amersfoortseweg en de Liebergerweg een dergelijke schakel is. Daarvoor zijn de volgende onderwerpen van belang.

- Het huidige fietsnetwerk van Hilversum.
- De spoorkruisingen voor fiets- en voetgangersroutes in de directe omgeving.
- Een scan van de bestemmingen (winkels, werkgebieden, recreatieve bestemmingen et cetera..) in het projectgebied en direct daarbuiten.
- Een verkeersprognose van het verwachte aantal fietsers en voetgangers voor de nieuwe verbinding (een berekening met het gemeentelijke verkeer- en vervoersmodel van Hilversum).

2.2 Fietsnetwerk

In de Structuurvisie Verkeer en Vervoer 2030 van de gemeente Hilversum is het fietsnetwerk afgebeeld (figuur 2.1). De regio Gooi en Vechtstreek heeft ook een aantal doorfietsroutes vastgesteld (figuur 2.2).

Het fiets- en voetgangersnetwerk van Hilversum is fijnmazig. Geen van de doorgaande fietsverbindingen in het fietsnetwerk ligt echter in de nabijheid van het projectgebied. Fietsers wijken niet vaak van bekende paden af als deze niet op hun route liggen. Dit betekent dat bij realisatie van een ongelijkvloerse spoorkruising, de vindbaarheid een belangrijk aandachtspunt is.

In figuur 2.3 is ook de afstand tussen de verschillende spoorkruisingen aangegeven. Dit is de afstand hemelsbreed die de fietser moet fietsen/de voetganger moet lopen om bij de volgende spoorkruising te komen. De afstand hemelsbreed is niet gelijk aan de daadwerkelijke afstand, maar afhankelijk van de beschikbare fiets- en voetpaden. Tegelijkertijd geeft deze maatstaf van het fietsnetwerk een goed beeld van de mogelijkheden die de fietser/voetganger heeft.

Figuur 2.3 geeft ook nog het gebruik van de verschillende spoorkruisingen weer. Voor de gebruikscijfers is onderscheid gemaakt in tel- en modelcijfers. In beide gevallen gaat het om het aantal fietsers dat per gemiddelde werkdag gebruik maakt van de spoorkruising, beide rijrichtingen gecombineerd. Voor voetgangers zijn geen tel- of modelcijfers beschikbaar. Als gevolg van de coronabeperkingen was het ook niet zinvol hierna aanvullend onderzoek te doen. Bovendien weten we uit ervaringen voor een gemiddelde locatie dat het aantal voetgangers ongeveer een derde is van het aantal fietsers. Het aantal fietsers is dus maatgevend.



Figuur 2.3: Afstand tussen spoorkruisingen, gebruikscijfers en indicatieve weergave mogelijk nieuwe spoorkruising

In de omgeving van het projectgebied liggen een aantal veel gebruikte ongelijkvloerse spoorkruisingen: De Beatrixtunnel en de Oosterengweg met beide ongeveer 3.600 fietsers per etmaal in 2013. De Oosterengweg wordt een ongelijkvloerse spoorkruising in

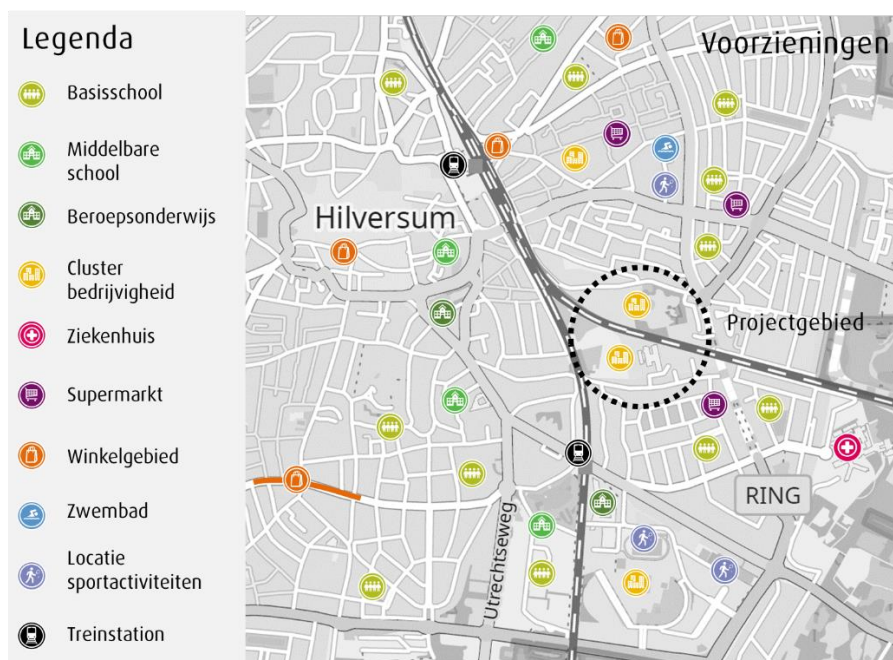
het kader van het project HOV 't Gooi en het gebruik groeit naar 4.300 fietsers per etmaal in 2030. Aan de zuidzijde van het projectgebied ligt de gelijkvloerse spoorkruising Oude Amersfoortseweg, met 2.000 tot 3.000 fietsers per etmaal. De afstand tussen de spoorkruisingen Beatrixtunnel en Oosterengweg is met 950 meter relatief groot.

2.4 Voorzieningen

Het gebruik van een spoorkruising wordt in grote mate bepaald door de bestemmingen (voorzieningen) in de omgeving en door de kortste routes tussen de herkomsten en deze bestemmingen. Zo is het hoge gebruik van de tunnel bij het treinstation van Hilversum logisch te verklaren. Zowel aan de oost- als aan de westzijde van het treinstation zijn diverse voorzieningen gevestigd die interessant zijn voor de gebruiker.

Huidige voorzieningen

Met eenzelfde blik is gekeken naar het projectgebied. Figuur 2.3 geeft een weergave van een reeks bestemmingen (voorzieningen) in de directe omgeving. Een nieuwe spoorkruising binnen het projectgebied is waardevol voor bestemmingen die direct ten noorden en ten zuiden van het projectgebied liggen. Uit figuur 2.3 blijkt dat dit alleen twee relatief kleine clusters van bedrijvigheid zijn. Ook iets verder naar het noorden en het zuiden is het aantal bestemmingen beperkt. Uit figuur 2.4 blijkt dat een groot deel van de voorzieningen aan de oostzijde of aan de westzijde van het projectgebied ligt. Dit zijn bestemmingen waarbij het voor de hand ligt dat de fietser en de voetganger de Beatrixtunnel (westzijde) of de Oosterengweg (oostzijde) gebruikt om het spoor te kruisen, omdat deze spoorkruisingen dichtbij en op een rechtstreekse route liggen.

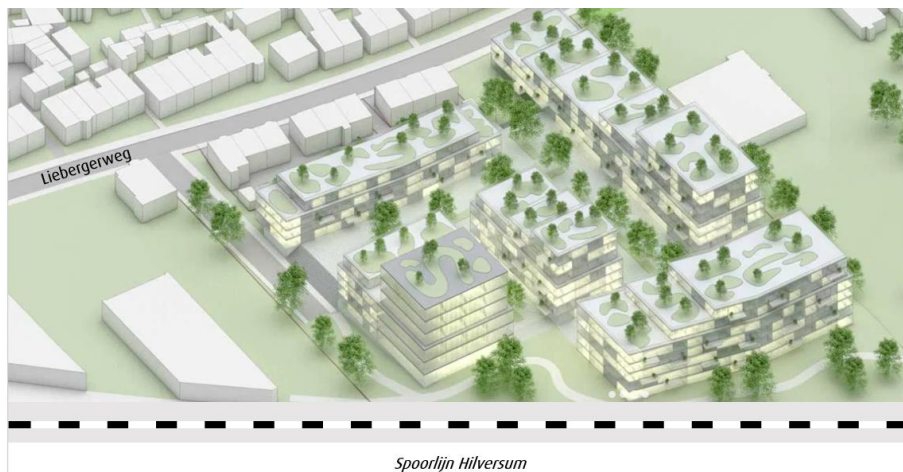


Figuur 2.4: Voorzieningen in de directe omgeving van de Liebergerweg/Amersfoortseweg

Toekomstige voorzieningen

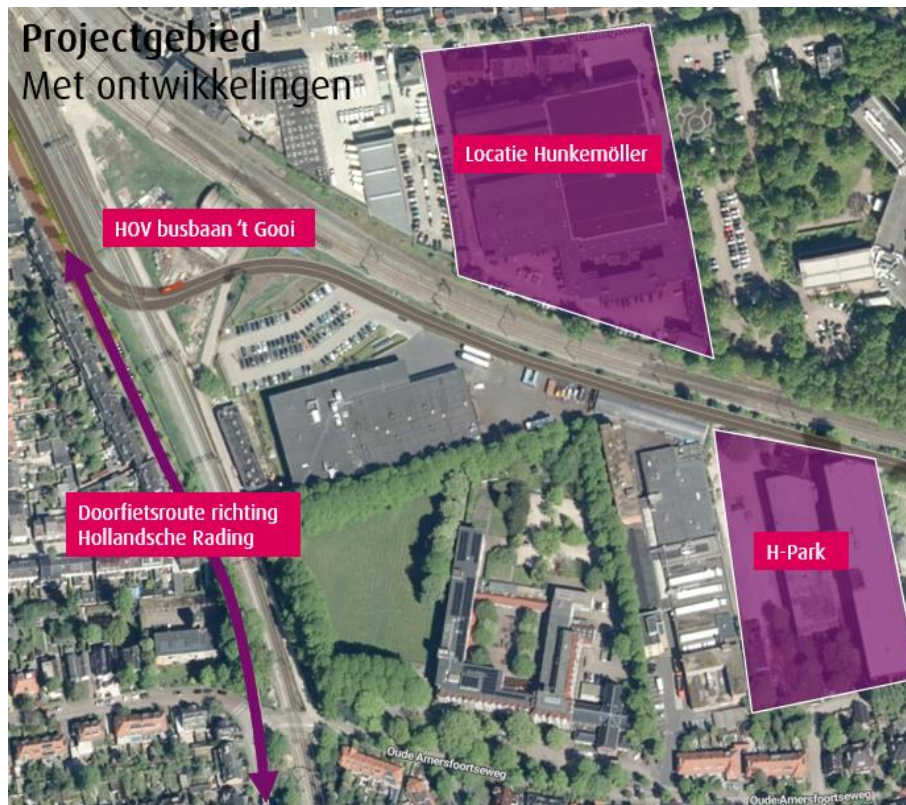
Binnen het projectgebied en in de omgeving zijn een aantal toekomstige ontwikkelingen bekend en deze zijn in de analyse meegenomen. Het gaat hierbij om:

- De recent afgeronde herontwikkeling van het H-Park naar een gemengd woon-werken-complex.
- De geplande herontwikkeling van het distributiecentrum van Hunkemöller naar woon-werken (figuur 2.5).
- De herontwikkeling van het Venetapark tot een gemengd woon-werkengebied (Oosterengweg 32-40).
- De vernieuwing en uitbreiding van winkelcentrum Riebeeckgalerij.
- De verplaatsing van het Optisport Zwembad De Lieberg naar het Arenapark.
- De verplaatsing van de International School Hilversum naar het Arenapark.



Figuur 2.5: Concept plan herontwikkeling Hunkemöller-terrein (bron: woneninliebergpark.nl, 2020)

Alleen een grote publiekstrekker aan een van beide zijden van het spoor zoals een school, ziekenhuis of grote recreatieve voorziening doet het gebruik van een spoorkruising fors toenemen. De verwachte toekomstige ontwikkelingen zijn of te kleinschalig om een groot effect te hebben op het gebruik (H-Park en Hunkemöller) of hebben door de ligging ten opzichte van het projectgebied en de andere spoorkruisingen weinig invloed op het potentieel gebruik van een nieuwe spoorkruising (de andere ontwikkelingen).



Figuur 2.6: Ontwikkelingen in de omgeving van het projectgebied Oude Amersfoortseweg/ Liebergerweg

Toekomstige infrastructuur

Daarnaast is ook rekening te houden met een aantal wijzigingen van de infrastructuur. Het gaat om:

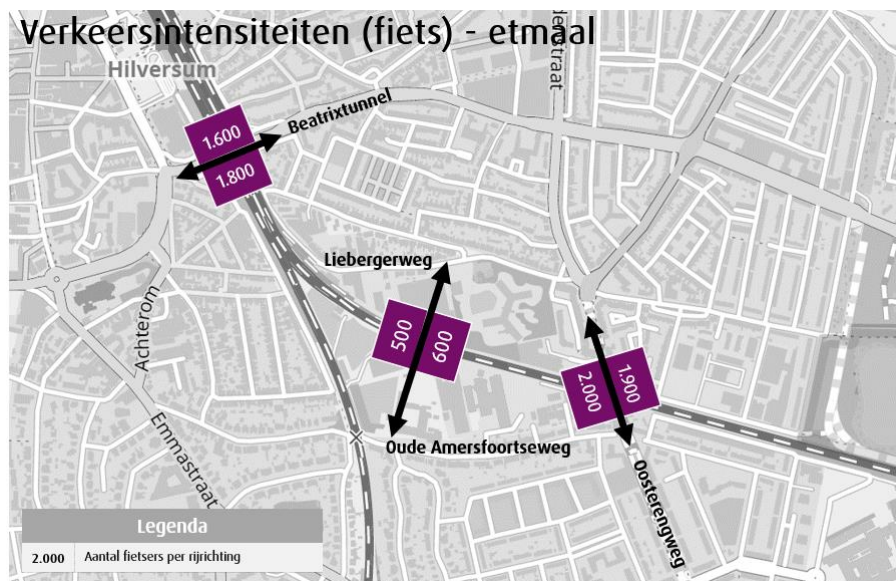
- De realisatie van de gecombineerde fiets-autotunnel Oosterengweg.
- De realisatie van de HOV-busbaan 't Gooi.
- De geplande afsluiting voor autoverkeer van de spoorwegovergang Kleine Spoorbomen.
- De doorfietsroute Hilversum – Hollandsche Rading.

De tunnel in de Oosterengweg maakt dat de spoorkruising Oosterengweg aantrekkelijker wordt. De verwachting is dat het effect van de andere ontwikkelingen op het projectgebied beperkt zal zijn.

2.5 Verkeersprognose gebruik nieuwe spoorkruising

De gemeente Hilversum heeft een verkeer- en vervoersmodel. Dit verkeersmodel is gebaseerd op honderden verkeerstellingen in Hilversum (waaronder de bestaande spoorkruisingen) en is het meest betrouwbare instrument om verkeersprognoses te berekenen van de effecten van veranderingen in het verkeersnetwerk, zoals een nieuwe spoorkruising. Voor deze verkennende studie is een nieuwe verbinding in het model ingetekend tussen de Liebergerweg en de Oude Amersfoortseweg. Daarbij is ook het omliggende verkeersnetwerk gecontroleerd en daar waar nodig aangepast om een onderschatting van de verkeersprognose te voorkomen.

In figuur 2.7 zijn de intensiteiten per spoorkruising weergegeven uit het verkeersmodel na aanpassing met deze nieuwe verbinding. Het verwachte gebruik van de nieuwe fietsverbinding is in totaal circa 1.100 fietsers. Het gebruik van de nieuwe fietsverbinding is daarmee lager dan het gebruik van alle andere spoorkruisende fietsverbindingen in Hilversum. De Oosterengwegtunnel en de Beatrixtunnel bijvoorbeeld komen beide uit op circa 3.500-4.000 fietsers per dag. Verder is het opvallend dat door de nieuwe spoorkruising het gebruik van de bestaande gelijkvloerse (en daarmee onveiligere) spoorkruising Oude Amersfoortseweg toeneemt.

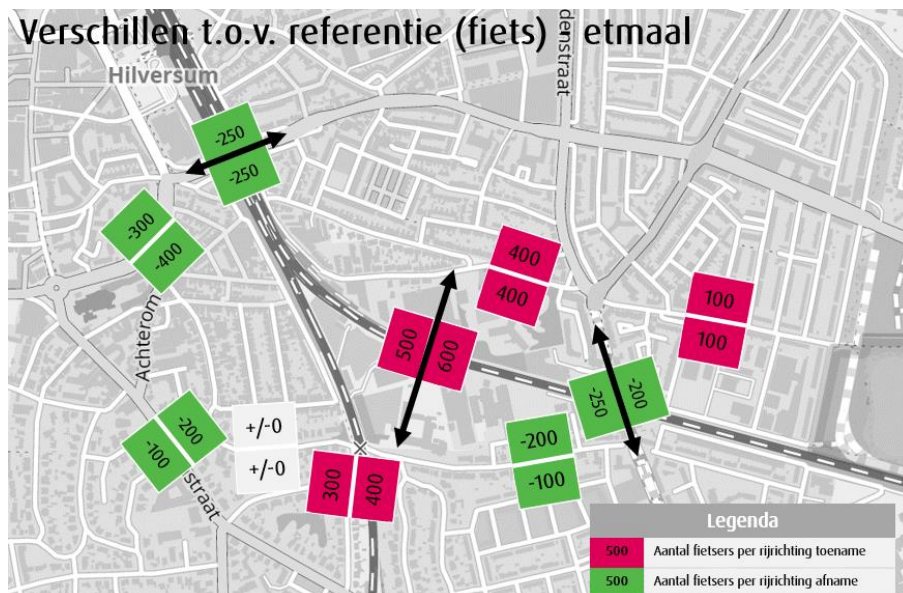


Figuur 2.7: Verkeersintensiteiten (fiets) per dag per rijrichting

Met het verkeersmodel is het eveneens mogelijk te zien welke fietsers gebruik gaan maken van de nieuwe verbinding en wat hun route is. Dit is weergegeven in figuur 2.8 en het laat twee effecten zien. Ten eerste zijn bijna 1.000 van de nieuwe fietsers (500 Beatrixtunnel en 450 Oosterengweg) afkomstig van bestaande ongelijkvloerse spoorkruisingen. Ten tweede blijkt dat fietser voor en na het passeren van het spoor weer teruggaan naar de oorspronkelijke route in het verlengde van de Beatrixtunnel of de Oosterengweg. Een voorbeeld daarvan is een fietser komend uit het noordoosten over de

Kamerlingh Onnesweg rijdend naar het zuidwesten via de overweg Oude Amersfoortseweg. Deze rijdt zonder de nieuwe verbinding door de tunnel van de Oosterengweg en met de nieuwe verbinding via de nieuwe tunnel. Er ontstaat dus niet een nieuwe fietsroute, maar alleen een alternatief voor een bestaande spoorkruising.

De verklaring hiervoor is dat met name aan de noordzijde van het spoor het weggennet vooral parallel aan het spoor ligt. De wegen zijn vooral oost-west georiënteerd terwijl de spoorkruising noord-zuid georiënteerd is. Aan de noordzijde en deels ook aan de zuidzijde van het spoor is er geen directe weg (vanaf de Lieberweg) in noord-zuidrichting in het verlengde van de nieuwe spoorkruising waarop de nieuwe spoorkruising aan kan sluiten. Hierdoor kan er geen nieuwe snellere, directere of comfortabelere fietsroute ontstaan en blijven fietsers van de huidige routes gebruik maken ondanks de nieuwe spoorkruising.



Figuur 2.8: Verschillen ten opzichte van referentiesituatie (fietsers, etmaal, per rijrichting)

Bevindingen projectgebied

Het aanleggen van een nieuwe fietsverbinding resulteert in een gebruik van circa 1.100 fietsers per etmaal. Het gebruik van de nieuwe fietsverbinding is daarmee lager dan het gebruik van alle andere spoorkruisende fietsverbindingen in Hilversum. Voor doorgaande fietsers ontstaat er geen nieuwe aantrekkelijke fietsroute. Dit betekent dat de nieuwe verbinding op stadsniveau geen toevoeging heeft aan het fietsnetwerk, maar alleen op buurtniveau invloed heeft op de routes van fietsers.

Zoals eerder aangegeven zijn voor voetgangers geen tel- of modelcijfers beschikbaar. Als gevolg van de coronabeperkingen was het ook niet zinvol hierna aanvullend onderzoek te doen. Bovendien weten we uit ervaringen voor een gemiddelde locatie dat het aantal

voetgangers ongeveer een derde is van het aantal fietsers. Het aantal fietsers is dus maatgevend.

2.6 Samenvatting wenselijkheid

In dit hoofdstuk zijn een aantal onderwerpen aan bod gekomen. We geven nu een samenvatting van de belangrijkste bevindingen weer voor de wenselijkheid van de eventueel nieuwe ongelijkvloerse spoorkruising:

- De route ligt niet op een logische doorgaande verbinding in het bestaande fietsnetwerk op de noord-zuid of oost-zuidrelatie (kruising spoorwegen). Met name aan de noordzijde is er geen vervolg van de route en leidt de logische doorgaande route terug naar de Oosterengweg. Dit betekent dat de tunnel niet de huidige maaswijdte (onderlinge afstand tussen de schakels in het fietsnetwerk) van het fietsnetwerk verkleint.
- Met de nieuwe verbinding worden fietsers weggetrokken van ongelijkvloerse spoorkruisingen (Beatrixtunnel en toekomstige Oosterengweg) naar een gelijkvloerse spoorkruising (de Oude Amersfoortseweg). Dit is vanuit de verkeersveiligheid geen wenselijke ontwikkeling.
- Het aantal te verwachte fietsers is met 1.100 fietsers per etmaal relatief laag. Het gebruik van de nieuwe fietsverbinding is daarmee lager dan het gebruik van alle andere spoorkruisende fietsverbindingen in Hilversum.
- Er zijn nieuwe voorzieningen gepland, maar deze lossen de problemen met de maaswijdte en het verwachte gebruik niet op. Enerzijds komt dit door het ontbreken van een grote publiekstrekker met veel fietsers of voetgangers (bijvoorbeeld middelbare school) aan een van beide zijden van het spoor. Anderzijds komt dit doordat de aanwezige voorzieningen reeds goed zijn ontsloten via de bestaande spoorkruisingen.
- Een nieuwe spoorkruising maakt het voor de direct omliggende straten en (nieuwe) bewoners mogelijk om de straten en (nieuwe) bewoners aan de andere spoorzijde te betrekken in hun directe leefomgeving voor bijvoorbeeld een wandeling met de hond of een bezoek. Er zijn echter geen lokale publiektrekkers, zoals een park, die hiermee beter bereikbaar worden (zowel te voet als met de fiets).

De wenselijkheid voor een nieuwe ongelijkvloerse spoorkruising op stadsniveau is beperkt. Het verwachte gebruik is laag. Enerzijds omdat er geen aansluitende fietsverbindingen zijn om nieuwe aantrekkelijke fietsroutes voor doorgaand verkeer te realiseren. Anderzijds omdat er in de directe omgeving van de spoorkruising geen grote publiekstrekker met veel fietsers of voetgangers is of in de toekomst komt. Hierdoor voegt de nieuwe spoorkruising op stadsniveau niet iets wezenlijks toe ten opzichte van de bestaande verbindingen voor fietsers en voetgangers.

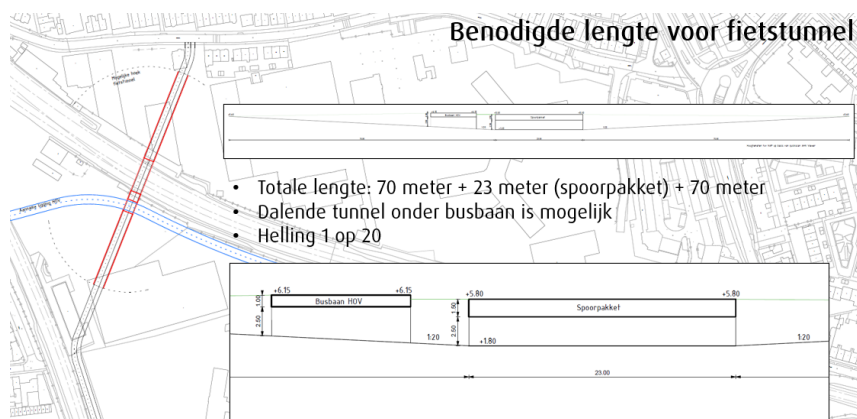
Naast de wenselijkheid, spelen ook de mogelijkheden een belangrijke rol voor een nieuwe ongelijkvloerse spoorkruising. In dit hoofdstuk gaan we in op de inpassingsmogelijkheden van een ongelijkvloerse spoorkruising in het projectgebied op hoofdlijnen (paragraaf 3.1) en per variant (paragraaf 3.2). Hierbij zijn ook de herontwikkelingsplannen van Hunkemöller betrokken.

3.1 Inpassingsmogelijkheden (fietsbrug - fietstunnel)

Voor een ongelijkvloerse spoorkruising zijn er twee opties: een fietstunnel of een fietsbrug. Beide opties zijn ook geschikt voor voetgangers.

Fietstunnel

- Voor een fietsroute is een hellingshoek van 1 op 20 voor de fietstunnel gangbaar. Bij hogere comforteisen aan fietsroutes (bijvoorbeeld: snelfietsroutes) worden flauwere helling gehanteerd.
- Een fietstunnel moet onder het spoorpakket door (de fundering van de spoorweg). Dit pakket is ongeveer 1,5 meter dik (figuur 3.1). De hoogte van de fietstunnel is 2,5 meter. De totale benodigde diepte is 4,0 meter vanaf de rails gerekend.



Figuur 3.1: Indicatieve weergave variant fietstunnel met benodigde lengtes (Goudappel Coffeng, 2020)

Voor de locatie Liebergerweg/Oude Amersfoortseweg geldt ook de aanwezigheid van de HOV-busbaan. Zoals in figuur 3.1 is weergegeven kan de tunnel in een dalende lijn onder de busbaan worden gelegd. De totale benodigde lengte vanaf het begin van de hellingbaan tot het eind van de hellingbaan (andere kant van het spoor) is 163 meter.

Fietsbrug

- Een fietsbrug moet over de bovenleiding van het spoor heen worden gelegd. Doorgaans hangt de bovenleiding op 5,10-5,50 meter hoogte ten opzichte van het maaiveld. Tussen de bovenleiding en de constructie van de brug moet ook ruimte worden aangehouden.
- Als het te overbruggen hoogteverschil meer dan 5,00 meter bedraagt, is een rustplateau van circa 25 meter voor fietsers aan beide zijden van de helling sterk aanbevolen.

Het hoogteverschil dat het langzaam verkeer moet overbruggen is bij een fietsbrug hoger dan bij een fietstunnel. De hoogte tussen de rails en de fietsbrug moet immers groot genoeg zijn voor een trein en de bovenleiding, terwijl de diepte tussen de rails en het fietspad in een fietstunnel alleen groot genoeg hoeft te zijn voor een fietser. Dit kleinere hoogteverschil is comfortabeler voor het langzaam verkeer. Daarom heeft een fietstunnel de voorkeur boven een fietsbrug. Bovendien blijft hiermee ook de benodigde ruimte voor de hellingbanen beperkt.

3.2 Inpassingsmogelijkheden per variant

Er zijn drie varianten beschouwd voor een ongelijkvloerse spoorkruising in het projectgebied. Uitgangspunt bij het opstellen van de varianten is een verbinding tussen de Liebergerweg en de Oude Amersfoortseweg via het Hunkemöller-terrein (omdat dit terrein herontwikkeld wordt en er dus mogelijk ruimte is om een fietsvoorziening in te passen). De varianten zijn van west naar oost:

- variant 1 via spoorpad aan zijde Oude Amersfoortseweg;
 - variant 1B met een betere afstemming op plannen Hunkemöller-terrein;
- variant 2 via EO-terrein en Hunkemöller-terrein;
- variant 3 via H-park en parallel aan Hunkemöller-terrein.

In navolgende subparagrafen is van elke variant een korte beschrijving opgenomen met een figuur waarin schematisch het indicatieve tracé is aangegeven. Ook zijn de voor- en nadelen beschreven en is een globale kostenindicatie opgenomen. Voor deze kostenindicatie is uitgegaan van kale bouwgrond en deze is dus exclusief eventuele aankoop van gronden en gebouwen, sloop van gebouwen en de aanwezigheid van kabels en leidingen.

3.2.1 Variant 1

Variant 1 (zie figuur 3.2) ligt zoveel mogelijk aan de westzijde van het plangebied en gaat vanaf de Oude Amersfoortseweg via het spoorpad tussen het spoor en het EO-terrein om het EO-terrein heen. Ten noorden van het spoor sluit deze variant via het Hunkemöller-terrein aan op de Liebergerweg. De totale lengte van de nieuwe verbinding is 410 meter. De globale kostenindicatie komt uit op € 8,3 miljoen (exclusief BTW).



Figuur 3.2: Indicatieve schematische weergave route variant 1 en perceelgrenzen

Voor variant 1 zien we de volgende consequenties:

- Sloop van een groot deel van het VSH-pand is benodigd.
- De verkeerskundige ontsluiting van het tweede VSH-pand komt mogelijk in het geding door de dubbelfunctie van het spoorpad als fietstunnel en ontsluitingsroute (figuur 3.3) en doordat de tunnelbak tussen de laad- en losfaciliteiten op het VSH-terrein en de ontsluitingsroute van het VSH-terrein komt te liggen.
- De variant kruist het herontwikkelingsterrein Hunkemöller.

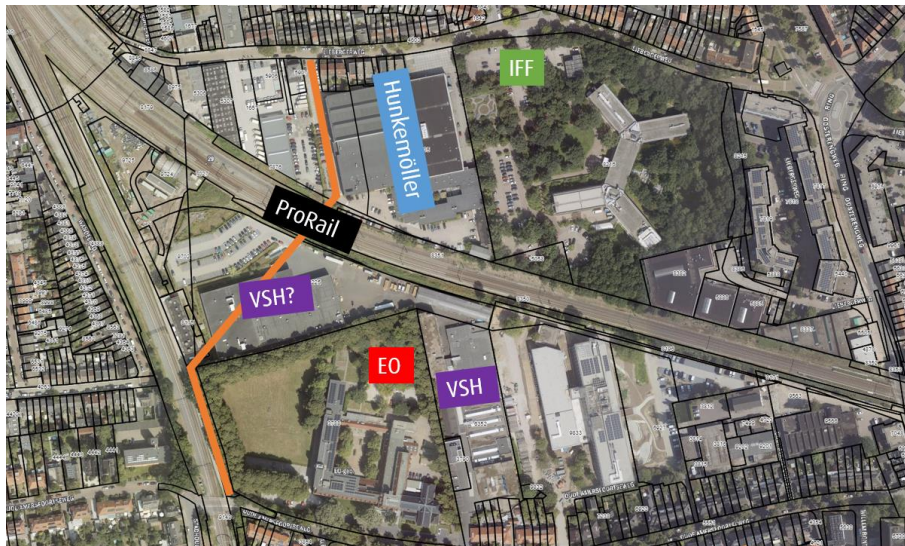


Figuur 3.3: Spoorpad als onderdeel van nieuwe fietsverbinding in variant 1

Positief bij variant 1 zijn de aansluiting aan de noordzijde bij de Liebergerweg en aan de zuidzijde bij de spoorkruising Oude Amersfoortseweg. Daarmee ligt de variant gunstig in het midden van de bestaande ongelijkvloerse spoorkruisingen Beaxtritunnel en Oosterengweg en sluit deze aan de zuidzijde goed aan op de straten parallel aan het spoor (bijvoorbeeld de Stadhouderslaan en de Alexanderlaan).

Variant 1B

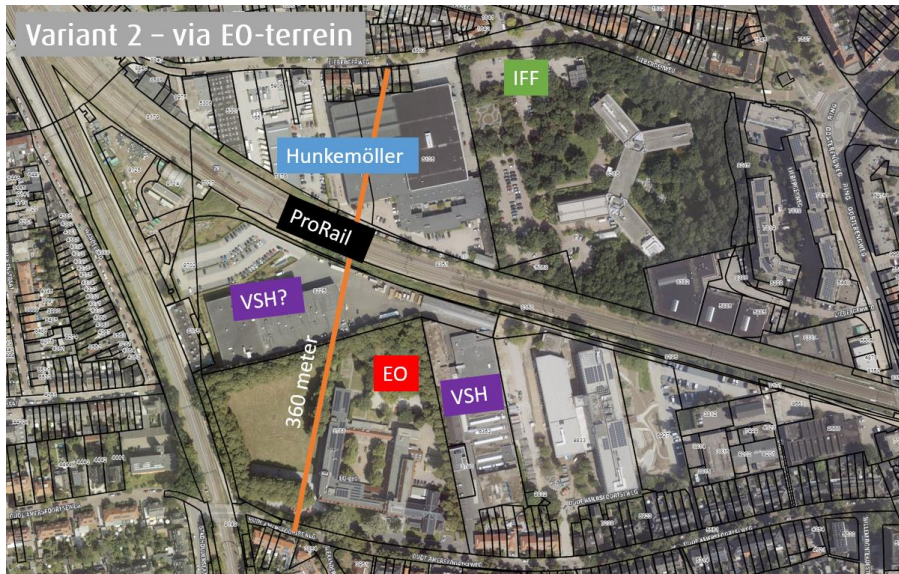
Bij variant 1B (figuur 3.4) wordt de noordzijde van de route dusdanig vormgegeven dat deze aan de rand van het te herontwikkelen Hunkemöller-terrein eindigt op een toekomstige zijweg van de Liebergerweg. Nadeel van de subvariant is dat er een knik in de fietserstunnel benodigd is. Dit is vanuit het oogpunt van sociale veiligheid niet gewenst, aangezien fietsers en voetgangers daardoor niet meer door de tunnel kunnen kijken vanaf de hellingbaan.



Figuur 3.4: Indicatieve schematische weergave route variant 1B en perceelgrenzen

3.2.2 Variant 2

De tweede variant is met 360 meter iets korter dan de eerste variant. De variant ligt ten opzichte van die variant ook iets verder weg van de spoorkruising Oude Amersfoortseweg. Het tracé inclusief de perceelgrenzen is weergegeven in figuur 3.5 en loopt vanaf de Oude Amersfoortseweg over het E0-terrein parallel aan het E0-gebouw, over het VSH-terrein en sluit aan de noordzijde via het Hunkemöller-terrein aan op de Liebergerweg. De globale kostenindicatie komt uit op € 8,2 miljoen (exclusief BTW).



Figuur 3.5: Indicatieve schematische weergave route variant 2 en perceelgrenzen

Voor variant 2 zien we de volgende consequenties:

- Gedeeltelijke sloop van de monumentale muur op het EO-terrein (figuur 3.6).
- Doorkruisen van de tuin op het EO-terrein.
- De route overlapt voor een klein deel het tweede VSH-pand; gedeeltelijke sloop van het tweede VSH-pand is benodigd.
- De ontsluiting van het tweede VSH-pand komt mogelijk in het geding doordat de tunnelbak tussen de laad- en losfaciliteiten op het VSH-terrein en de ontsluitingsroute van het VSH-terrein komt te liggen.
- De variant kruist het herontwikkelingsterrein Hunkemöller.
- Bij een zo recht mogelijk tracé overlapt de route ook aan de noordzijde via bestaande woningen de Liebergerweg. Dit is te voorkomen door het fietspad op het Hunkemöller-terrein te laten afbuigen.

Positief bij variant 2 zijn de aansluiting aan de zuidzijde bij de spoorkruising Oude Amersfoortseweg (net als variant 1) en de kortste benodigde afstand. Ondanks deze genoemde voordelen achten we variant 2 vanwege de vele nadelen (de hiervoor beschreven ruimtelijke consequenties) niet kansrijk voor verdere uitwerking.



Figuur 3.6: Doorsnijding monumentale muur en E0-terrein als onderdeel van nieuwe fietsverbinding in variant 2

3.2.3 Variant 3

De lengte van de derde variant is met 390 meter vergelijkbaar met de eerste. De derde variant start op de Oude Amersfoortseweg ter hoogte van de ontsluiting van het H-park. Via het parkeerterrein van het H-park komt deze aan de noordzijde uit op de Liebergerweg via de perceelgrens van het Hunkemöller-terrein en het daarnaast gelegen IFF-terrein. De globale kostenindicatie komt uit op € 8,3 miljoen (exclusief BTW).



Figuur 3.7: Indicatieve schematische weergave route variant 3 en perceelgrenzen

Voor variant 3 zien we de volgende consequenties:

- De route gaat via het parkeerterrein van het H-park. Op dit terrein lijkt voldoende ruimte om een hellingbaan in te passen, maar dit zal naar verwachting ten kosten gaan van parkeerplaatsen.
- Bij een recht tracé gaat de route ook deels via het IFF-terrein. Op de perceelgrens van het IFF- en het Hunkemöller-terrein lijkt voldoende ruimte voor het realiseren van de langzaam verkeer verbinding.
- De route ligt het verste weg van de spoorwegovergang Oude Amersfoortseweg en daarmee ook het dichtste bij de bestaande spoorkruising Oosterengweg. Hierdoor is het verwachte gebruik van deze route lager dan van de andere twee varianten. Bovendien zijn er aan de zuidzijde geen noord-zuid georiënteerde straten, zoals bij de andere twee varianten, waardoor de verbetering van het fietsnetwerk beperkt blijft.

Positief bij variant 3 zijn de relatief beperkte sloopwerkzaamheden en de rechte route. Negatief is de korte afstand (met name aan de zuidzijde van het spoor) tot de bestaande spoorkruising Oosterengweg. Dat is negatief van invloed op het verwachte gebruik.

3.3 Samenvatting mogelijkheden

In dit hoofdstuk zijn een aantal onderwerpen aan bod gekomen. We geven nu een samenvatting van de belangrijkste bevindingen weer voor de mogelijkheden van de eventueel nieuwe ongelijkvloerse spoorkruising:

- Een fietstunnel heeft de voorkeur boven een fietsbrug, omdat het hoogteverschil voor een fietstunnel kleiner is en daarmee het comfort voor de gebruiker hoger en de hellingbanen korter. Beide opties zijn ook geschikt voor voetgangers.
- In het projectgebied zijn de mogelijkheden om een spoorkruisende fietsverbinding te realiseren door de aanwezige bebouwing zeer beperkt. De inpasbaarheid van de spoorkruisingen is een uitdaging. De bebouwingsdichtheid in het gebied is hoog en de diversiteit aan percelen eveneens (groene EO-omgeving grenzend aan industriële loodsen VSH-panden). Bij alle drie de onderzochte varianten heeft de fietsverbinding consequenties voor de bestaande voorzieningen.
 - In variant 2 zijn deze consequenties naar verwachting dermate fors dat deze variant onrealistisch is.
 - Variant 1 heeft ook vergaande consequenties, maar deze blijven beperkt tot het VSH-terrein.
 - In variant 3 zijn deze consequenties nog steeds substantieel maar wel het minst groot. Deze variant heeft echter als nadeel dat het verwachte gebruik lager zal zijn, omdat deze variant dichtbij de bestaande spoorkruising Oosterengweg ligt en er zowel aan de noord- als aan de zuidzijde weinig noord-zuid georiënteerde vervolgroutes zijn.
- De globale indicatie van de investeringskosten voor een tunnel voor langzaam verkeer bedragen voor elke variant circa € 8 miljoen ervan uitgaande dat het tracé vrij is van bebouwing en andere inrichtingselementen (buiten het spoor).

Conclusies en aanbevelingen

4.1 Conclusies

In deze paragraaf worden, aan de hand van het doorlopen onderzoek, de vooraf door de gemeente Hilversum opgestelde onderzoeksvragen beantwoord.

Hoofdvraag

In hoeverre is het wenselijk en mogelijk om een nieuwe spoorkruising voor langzaam verkeer te realiseren in het gebied Liebergerweg/Oude Amersfoortseweg?

De wenselijkheid voor een nieuwe ongelijkvloerse spoorkruising voor langzaam verkeer op stadsniveau is laag. Dit komt vanwege het lage verwachte gebruik door fietsers en voetgangers en het feit dat de verbinding geen ontbrekende schakel in het bestaande fietsnetwerk is. Ook de aanwezige en de toekomstige functies in de directe omgeving zijn te beperkt om een nieuwe ongelijkvloerse spoorkruising voor fietsers en voetgangers te kunnen verantwoorden. De maakbaarheid van deze ongelijkvloerse kruising is eveneens laag. Aan weerszijden van het spoor is veel bebouwing aanwezig waardoor de mogelijkheden voor een nieuwe verbinding beperkt en ingrijpend zijn.

Deelvragen

1. Hoe ziet de huidige situatie eruit?
 - a. Welke spoorkruisingen zijn er in Hilversum en waar liggen ze ten opzichte van het studiegebied Oude Amersfoortseweg/Liebergerweg?
 - b. Wat is het gebruik (herkomst en bestemming, type verkeer) van de huidige spoorkruisingen door bewoners/bezoekers van het postcodegebied 1221 en van het gebied Oude Amersfoortseweg/Liebergerweg?

In de huidige situatie ligt circa 500 meter ten oosten van het projectgebied de Oosterengweg. Als onderdeel van het project HOV 't Gooi wordt dit in de toekomstige situatie een gecombineerde auto-fiets tunnel. Circa 500 meter naar het noordwesten ligt de Beatrix-tunnel. De Oosterengweg wordt dagelijks door circa 4.000 fietsers gebruikt en de Beatrix-tunnel door circa 3.500 fietsers. Aan de zuidzijde van het gebied ligt de gelijkvloerse spoorkruising Oude Amersfoortseweg met een gebruik van circa 2.000 tot 3.000 fietsers per dag.

Deelvragen

2. Zouden dergelijke verbindingen fysiek inpasbaar kunnen zijn? Op welke plek of plekken? Onder welke voorwaarden?
 - a. Welke varianten/scenario's zijn denkbaar? Zowel voor wat betreft het soort verbinding, als de locatie ervan? (tekst en schets).
 - b. Wat zijn voorwaarden om de verbinding voor voetgangers aantrekkelijk te maken?
 - c. Wat zijn voorwaarden om de verbinding (ook) voor fietsers aantrekkelijk te maken?
 - d. Welke kosten zijn met een dergelijke verbinding gemoeid (raming)?
 - e. Welke partijen (professionele partijen) zijn nodig bij deze varianten? (zoals eigenaren van bepaalde gronden)? Waar liggen hun belangen in dit kader?

In het onderzoek zijn drie varianten belicht en voor alle drie geldt dat de inpasbaarheid uitdagingen oplevert. In het gebied is veel bebouwing aanwezig en de diversiteit aan percelen is groot (groene EO-omgeving grenzend aan industriële loodsen VSH-panden). Voorwaarden voor een aantrekkelijke voetgangers- en fietsersverbinding zijn onder andere de nabijheid van aantrekkelijke voorzieningen. De route moet op een logische plek in het netwerk liggen om aantrekkelijk te zijn om te gebruiken. De globale indicatie van de investeringskosten voor een fietstunnel bedragen circa € 8 miljoen. Voor alle varianten is de medewerking nodig van diverse perceeleigenaren. In de meeste varianten speelt in ieder geval de eigenaar van de VSH-percelen een rol, hetzelfde geldt voor de eigenaar van het Hunkemöller-terrein.

Deelvragen

3. Welke kansen liggen er naar de toekomst toe, gelet op de geplande herontwikkeling van ontwikkellocaties Liebergerweg, het realiseren van de Groene Loper om de wijken in postcodegebied 1221 met elkaar te verbinden en ontwikkelingen in het gebied Oude Amersfoortseweg? Zijn er ook nog andere kansen, bijvoorbeeld door het verbeteren van (informele) verbindingen in postcodegebied 1221? Wat betekent dit voor de 'vervoerswaarde'?
 - a. Wat zijn andere voordelen (bijvoorbeeld sociaal, economisch)? En welke spin-off effecten zou het kunnen hebben, bijvoorbeeld op het vlak van spelen & ontmoeten, retail & horeca, recreatie.

De herontwikkeling van het Hunkemöller-terrein en de beoogde realisatie van de Groene Loper dragen bij aan de potentie van een ongelijkvloerse spoorkruising, maar niet op stadsniveau. De vervoerswaarde van een nieuwe doorgaande verbinding op deze locatie is klein voor zowel fietsers als voetgangers (circa 1.100 fietsers per dag), doordat aansluitende straten en publiekstrekkingen in de directe omgeving nu en in de toekomst ontbreken.

Tegelijkertijd is bij herontwikkeling van het Hunkemöller-terrein en eventuele andere gronden aan de noordzijde van het spoor wel de kans om beide gebieden meer met elkaar te verbinden. Een ongelijkvloerse spoorkruising voor fietsers en voetgangers is daarbij niet reëel, maar wellicht is een dergelijke verbinding voor alleen voetgangers wel een optie. Een ontwikkelaar zou meerwaarde kunnen zien in een voetgangersbrug. Als deze meerwaarde er is, is het mogelijk de ruimte te creëren. Uit dit onderzoek blijkt echter dat er onvoldoende meerwaarde is op wijkniveau.

Deelvragen

4. Voor welke groepen (bewoners, werknemers, overig) is een nieuwe spoorkruising in het gebied Oude Amersfoortseweg/Liebergerweg van meerwaarde?
 - a. Welke herkomst en bestemming hebben deze groepen?
 - b. Hoe groot zijn deze groepen en hoe hoog zou daarmee de 'vervoerswaarde' zijn?
 - c. Liggen er zowel kansen voor fietsers als voor voetgangers of heeft een nieuwe verbinding alleen een waarde voor voetgangers?
 - d. Wat zijn andere voordelen (bijvoorbeeld sociaal, economisch)?
 - e. Welke professionele partijen kunnen worden aangesproken om bij te dragen (financieel, beschikbaar stellen grond, e.d.) en op welke manier (is dit afdwingbaar)?

De vervoerswaarde voor de nieuwe verbinding bedraagt circa 1.100 fietsers per dag en een beperkt aantal voetgangers. De herkomsten en bestemmingen in de directe omgeving zijn de woningen en de kantoorbestemmingen aan weerszijden van het spoor (Hunkemöller, EO-gebouw en H-Park).

Zoals aangegeven onder de derde deelvraag heeft een nieuwe verbinding voor alleen voetgangers meer kans van slagen dan een verbinding die het voor beide doelgroepen mogelijk moet maken om het spoor ongelijkvloers te kruisen. Bij een dergelijke verbinding zijn de sociaal-economische voordelen met name recreatief van aard. Het stelt gebruikers in de gelegenheid om het spoor te kruisen en een rondje te lopen in de omgeving.

Deelvragen

5. Is er een relatie te leggen met de wens van met name eigenaar/gebruikers H-Park (Oude Amersfoortseweg 123) om de verbinding tussen H-Park en station Hilversum te verbeteren?

Bij realisatie van een gelijkvloerse spoorkruising kunnen gebruikers van het H-Park iets sneller naar het station van Hilversum lopen. De geschatte winst in meters bedraagt circa 200 meter op een afstand van 1,3 kilometer.

4.2 Aanbevelingen

De aanbeveling luidt om op stads- of wijkniveau de verbinding niet nader te onderzoeken. Op stads- of wijkniveau is het geen aantrekkelijke verbinding voor fietser en/of voetganger. Voor een ongelijkvloerse spoorkruising bestaat te weinig vervoerspotentieel om de investering te kunnen verantwoorden. Op locatie- of buurtniveau is een voetgangersbrug wellicht interessant voor ontwikkellocatie Hunkemöller. Als een ontwikkelaar van deze locatie de eventuele meerwaarde ziet, dan kan deze het initiatief nemen een voetgangersbrug verder te onderzoeken.

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

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

Gemeente Hilversum

Verkenning toekomstige functie Stationstunnel



Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Gemeente Hilversum

Verkenning toekomstige functie Stationstunnel

Datum	22 februari 2021
Kenmerk	007709.20201125.R1.03
Eerste versie	Floris Frederix

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Hilversum
Titel rapport	Verkenning toekomstige functie Stationstunnel
Kenmerk	007709.20201125.R1.03
Datum publicatie	22 februari 2021
Projectteam Goudappel Coffeng	Floris Frederix, Casper Westerveld en anderen

	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding: planvorming voor de stationsomgeving	1
1.2	Vraagstelling: toekomstbestendigheid interwijkunnel	2
1.3	Werkwijze: verkenning breedte en scenario's	2
2	Gewenste breedte fietspad	3
2.1	Huidige situatie fietstunnel: profiel en intensiteiten	3
2.2	CROW-richtlijnen voor nieuwe fietsinfrastructuur	4
2.3	Overwegingen breedte fietspad	5
2.4	Conclusie	7
3	Scenario's om de tunnel te verbeteren	8
3.1	Werkwijze: scenario's, aspecten en beoordeling	8
3.2	Scenario 1: bestaande tunnel verbeteren	9
3.3	Scenario 2: trottoir verwijderen	11
3.4	Scenario 3: fietsers via andere routes	12
3.5	Scenario 4: tunnel verbreden	13
3.6	Conclusie	16
4	Advies	18

1

Inleiding

1.1 Aanleiding: planvorming voor de stationsomgeving

De gemeenteraad heeft de rapportage Hilversum Verbinding Oost-Centrum van Movares in oktober 2019 vastgesteld en het College opdracht gegeven vervolgstappen uit te werken. Een van deze vervolgstappen is een onderzoek naar een verbetering in de verbinding tussen de twee stationspleinen en de tunnel daartussen.

De belangrijkste fiets- en voetgangersverbinding in de stationsomgeving is de interwijk tunnel onder station Hilversum. Deze tunnel voor fietsers en voetgangers verbindt het centrum van Hilversum met Hilversum Oost en vormt de toegang naar de huidige ondergrondse fietsenstalling. In de planvorming voor de stationsomgeving zijn een drietal vragen rondom de interwijk tunnel naar voren gekomen:

- Het huidige fietspad in de tunnel is relatief smal gezien de aantallen fietsers die er doorheen gaan. Het fietspad maakt deel uit van het regionale fietsnetwerk en is nu al een van de drukste routes van de stad. De raad heeft in mei 2020 besloten om de Kleine Spoorbomen af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer, waardoor mogelijk het gebruik van de fietsroutes in de stad gaat veranderen. De vraag is wat dit alles betekent voor de toekomstbestendigheid van de interwijk tunnel.
- In de rapportage Hilversum Verbinding Oost-Centrum stelt Movares dat de pleinen aan beide zijden van station Hilversum beter met elkaar kunnen worden verbonden. De tunnelmond aan de centrumzijde wordt daarom verbreed en vergroend, de tunnelmond aan de Oosterspoorpleinzijde maakt deel uit van de op te stellen structuurvisie. In de stationsanalyse van NS is onderzocht hoe de zichtrelatie tussen stationspassage en fietstunnel verbeterd kan worden. De vraag die resteert is wat er in de tunnel zelf eventueel nog te verbeteren is.
- Met NS en ProRail wordt gewerkt aan een schetsontwerp voor de nieuwe fietsenstalling onder het Stationsplein en aan het Oosterspoorplein. De entree van de huidige fietsenstalling onder het Stationsplein ligt in de tunnel. De locatie voor de entree van de nieuwe fietsenstalling onder het Stationsplein wordt nog onderzocht. De voorkeurslocatie is op het nieuwe Brinkje op de kruising Schapenkamp – Stationsstraat in het verlengde van de Stationsstraat.

1.2 Vraagstelling: toekomstbestendigheid interwijkunnel

Om deze vragen te beantwoorden heeft de gemeente Hilversum behoefte aan een studie naar de toekomstbestendigheid van de huidige interwijkunnel. Daarom heeft de gemeente Goudappel Coffeng BV opdracht gegeven voor een verkenning naar de toekomstige functie en vormgeving van de tunnel. De vraagstelling is drieledig:

- Wat is toekomstige functie van de interwijkunnel als belangrijke fietsroute in de stad en als regionale fietsroute? En wat betekent dit voor de bestaande fietstunnel?
- Op welke wijze kan de kwaliteit van de tunnel worden vergroot (sociaal en fysiek veiliger, aantrekkelijker, minder tunnel meer passage, fiets- en wandelcomfort)?
- Wat is de toekomstige functie van de interwijkunnel in relatie tot de entree(s) van de nieuw te realiseren fietsenstalling onder het Stationsplein en aan het Oosterspoorplein?

1.3 Werkwijze: verkenning breedte en scenario's

Het uitgevoerde onderzoek bestaat uit twee delen.

Hiaten tussen de huidige situatie en de gewenste toekomstige situatie

Het eerste deel (hoofdstuk 2) brengt in beeld wat de gewenste breedte is van het fietspad in de tunnel en of het verbreden van het fietspad wenselijk is. Dit beantwoordt de vraag of de interwijkunnel als fietsroute toekomstbestendig is. Als eerste wordt daarom ingegaan op de huidige afmetingen van de tunnel en de aantallen fietsers, die gebruik maken van de tunnel. Vervolgens lichten we de richtlijnen toe van het landelijke kennisinstituut voor verkeer en vervoer (CROW) voor de aanleg van een solitair fietspad. Daarna volgt een verkenning van de hiaten tussen de huidige situatie en de gewenste toekomstige situatie aan de hand van een reeks overwegingen. En tot slot volgt de deelconclusie voor dit onderwerp.

Scenario's als mogelijke oplossingsrichtingen

Het tweede deel (hoofdstuk 3) geeft het antwoord op de vragen op welke wijze de kwaliteit van de tunnel kan worden vergroot met daarbij aandacht voor de (on)mogelijkheden voor de entree van de fietsenstalling. Hiervoor zijn vier scenario's opgenomen, die dienen als mogelijke oplossingsrichtingen. Elke scenario is uitgewerkt met daarbij de voor- en nadelen op een aantal aspecten benoemd. Ook is beoordeeld of en hoe de entree van de huidige fietsenstalling of een nieuwe ingang voor een ondergrondse fietsenstalling binnen elk scenario past. Dit hoofdstuk sluit af met een conclusie met een tabel waarin de samenvatting van de beoordeling van de scenario's is opgenomen.

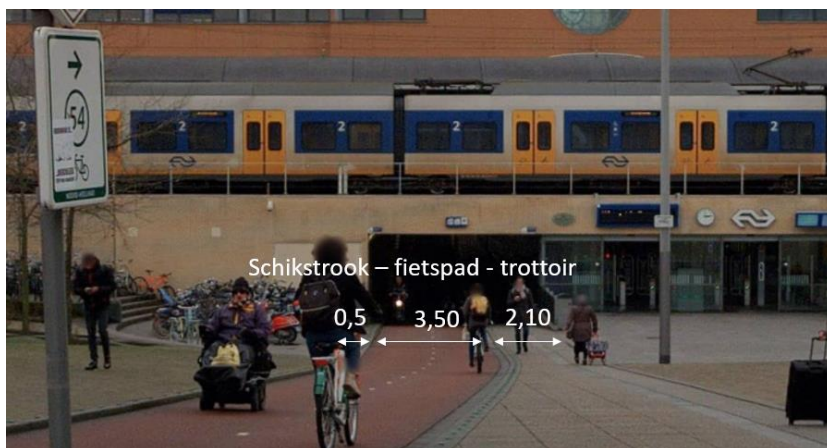
2

Gewenste breedte fietspad

2.1 Huidige situatie fietstunnel: profiel en intensiteiten

Profiel

De stadsdelen Hilversum Centrum en Hilversum Oost zijn met elkaar verbonden met een fietstunnel bij het treinstation van Hilversum. Het huidige profiel van het fietspad in de tunnel (figuur 2.1) bestaat uit een 3,50 meter breed fietspad met aan de ene zijde een schrikstrook van 0,50 meter en aan de andere zijde een trottoir van 2,10 meter breed.

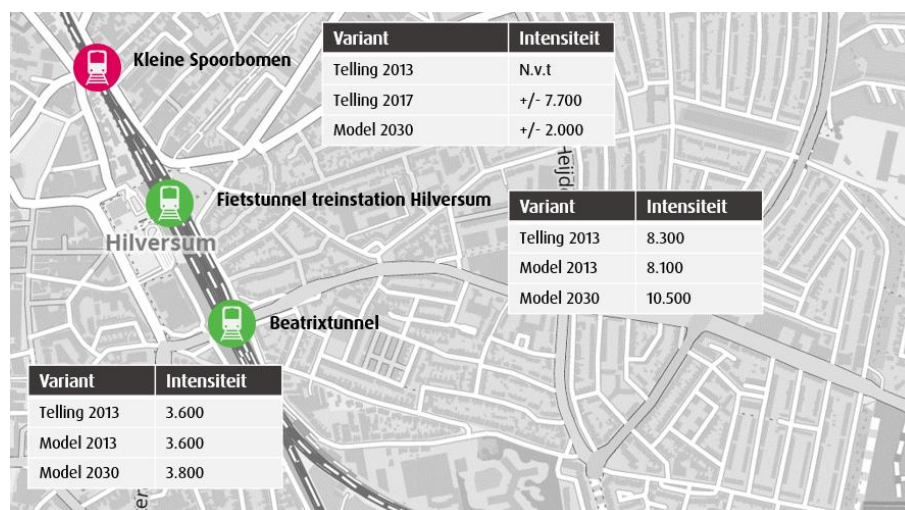


Figuur 2.1: De afmetingen van de interwijk-tunnel in Hilversum

Fietsintensiteiten

Volgens tellingen en gegevens uit het gemeentelijke verkeers- en vervoersmodel gebruikten in 2013 dagelijks circa 8.000 fietsers (beide rijrichtingen gecombineerd) deze tunnel (figuur 2.2). Het is daarmee een van de drukste fietsverbindingen in Hilversum. In het drukste ochtendspitsuur bedraagt het aantal fietsers circa 500 per uur en in het drukste avondspitsuur circa 700 per uur. De prognose voor 2030 uit het gemeentelijk verkeersmodel komt uit op een fietsintensiteit van circa 10.500 per etmaal (per dag). Ten opzichte van 2013 neemt het aantal fietsers in het ochtendspitsuur toe tot circa 800 per

uur (stijging van 60%) en in het avondspitsuur toe tot circa 1.000 per uur (stijging van 42%).



Figuur 2.2: Aantal fietsers per spoorkruising in centrum van Hilversum

2.2 CROW-richtlijnen voor nieuwe fietsinfrastructuur

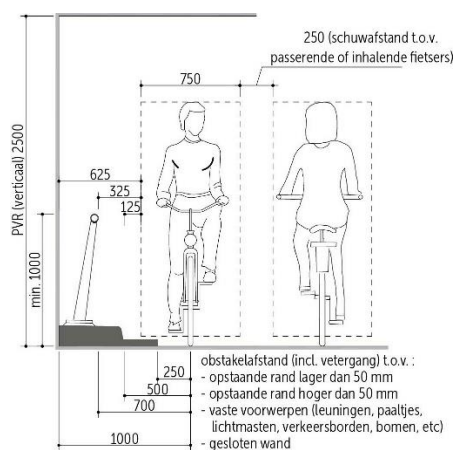
Het landelijke kennisinstituut voor verkeer en vervoer, het CROW, stelt onder andere richtlijnen op voor het ontwerpen van fietsinfrastructuur. In de meest recente uitgave 'Ontwerpwijzer Fietsverkeer' uit 2016 is een paragraaf opgenomen over de gewenste maatvoering van een solitair fietspad. Dit kunnen we gebruiken om een vergelijking te trekken met het huidige profiel van de fietstunnel in Hilversum. Het CROW schrijft ook een minimumbreedte van het fietspad voor, die gebaseerd is op de spitsuurintensiteiten van het aantal fietsers op doorsnedeniveau (twee rijrichtingen gecombineerd) (tabel 2.1).

spitsuurintensiteit (twee richtingen) (fts/h)	minimumbreedte pad
0-50	1,50 m
50-150	2,50 m
150-350	3,50 m
>350	4,50 m

Tabel 2.1: Aanbevolen minimumbreedte van een solitair fietspad bij spitsuurintensiteit fietsers (bron: CROW, Ontwerpwijzer Fietsverkeer, 2016)

Bij een spitsuurintensiteit van meer dan 350 fietsers per uur is de aanbevolen minimumbreedte voor een nieuw solitair fietspad 4,50 meter (tabel 2.1). Deze maatvoering geeft fietsers de ruimte om elkaar te kunnen passeren (inhalen) zonder daarvoor de andere weghelft te gebruiken. Een fietser zelf is gemiddeld genomen 75 centimeter breed (figuur 2.3), maar behoudt ook afstand tot de zijkant van het fietspad, de muur en tot

andere fietsers in dezelfde of tegengestelde rijrichting. De maximaal wenselijke spitsuurintensiteit bij een 3,50 meter breed fietspad is 350 fietsers per uur.



Figuur 2.3: Profiel van vrije ruimte voor fietser met tegenligger (maten in mm) (bron: CROW, Ontwerpwijzer Fietsverkeer, 2016)

2.3 Overwegingen breedte fietspad

Breedte fietspad voldoet niet aan richtlijn

De spitsuurintensiteit van het huidige fietspad door de fietstunnel is circa 700 fietsers per uur. De huidige breedte van het fietspad is 3,50 meter. Bij meer dan 350 fietsers per uur is een minimumbreedte van 4,50 meter gewenst. Dit betekent dat het huidige fietspad naar maatstaven van de Ontwerpwijzer Fietsverkeer van het CROW onvoldoende breed is. Tot slot is bekend uit de verkeersprognose dat de spitsuurintensiteit van het aantal fietsers naar de toekomst toe toeneemt tot circa 1.000 fietsers per uur. Dat is ruim meer dan de grenswaarde van 350 fietsers per uur.

Breedte fietspad voldoet niet aan regionaal beleid

De regio Gooi en Vechtstreek heeft een routekaart met regionale doorfietsroutes vastgelegd. Het genoemde fietspad onder het Hilversumse treinstation maakt deel uit van de door-fietsroute Hilversum - Laren. Ten aanzien van de gewenste breedte van een fietspad op een doorfietsroute heeft de regio Gooi en Vechtstreek opgenomen: 'Voor tweerichtings-paden geldt een minimale breedte van 3,00 meter bij een intensiteit van <150 fietsers/uur en een optimale breedte van 4,00 meter bij een intensiteit van >150 fietsers/uur' ('Doorfietsen in Gooi en Vechtstreek Businesscase', Regio Gooi en Vechtstreek, 2018)¹. Tegelijkertijd verwijst het document ook naar de in hoofdstuk 2 genoemde minimum-breedtes bij meer dan 350 fietsers/uur. Het document is dus niet geheel duidelijk over de gewenste minimumbreedte van een nieuw solitair fietspad (4,0 of 4,5 meter), maar de huidige breedte van 3,50 meter is te smal.

¹ <https://www.regiogv.nl/gemeenteraden/ruimte-mobiliteit/hoogwaardig-fietsnetwerk/>

Plannen transformatie stationsomgeving

De fietstunnel maakt deel uit van de plannen voor een transformatie van de omgeving van het station Hilversum. Het vastgestelde stedenbouwkundige plan voorziet in een vergroening van de bestaande stationsentrees aan de centrumzijde. Onderliggend doel is dat de fietstunnel gaat fungeren als een passage voor voetgangers en fietsers van beide stadsdelen. Figuur 2.4 geeft dit principe weer. Daarnaast is ook het uitbreiden van de fietsenstalling onderdeel van de plannen. Een vraagstuk waar nog aan wordt gewerkt is de locatie en aantal entrees van de fietsenstalling: in de fietstunnel, vanaf de hellingbaan en/of op een andere locatie buiten de tunnel. De voorkeurslocatie van de entree is op het nieuwe Brinkje op de kruising Schapenkamp – Stationsstraat, in het verlengde van de Stationsstraat.



Figuur 2.4: Indicatieve weergave uit stedenbouwkundig plan OKRA/De Zwarte Hond (2019)

Andere overwegingen

Los van de genoemde onderwerpen, zijn de volgende overwegingen eveneens relevant:

- Een 3,50 meter fietspad voldoet niet aan de nieuwe richtlijnen, maar dat betekent niet dat het niet functioneert. Het CROW stelt richtlijnen op voor nieuwe infrastructuur om een hoge kwaliteit fietspaden te kunnen garanderen. Dat betekent niet dat afwijking van de richtlijnen meteen tot ongewenste situaties zal leiden. De bestaande fietstunnel is dus niet verkeersonveilig (uitgaande van een uit de tunnel verplaatste entree van de fietsenstalling). Wel betekent het dat de kwaliteitsbeleving voor de fietser achteruit kan gaan en dat deze minder comfort kan ervaren.
- Door de opkomst van de e-bike en andere 'snelle fietsen' zijn de snelheidsverschillen tussen fietsers onderling toegenomen. De verwachting is dat deze ontwikkeling zich in de toekomst doorzet. Toegenomen snelheidsverschillen zijn het beste op te vangen met voldoende brede fietspaden.
- Het is een van de drukste fietsroutes van Hilversum en vele gebruikers (fietsers en voetgangers) benutten de interwijkverbinding voor hun verplaatsing. Vele gebruikers zullen dus profiteren van een kwaliteitsslag voor de fietstunnel. Tegelijkertijd is de lengte van de tunnel beperkt. Daarmee is ook de lengte van het deel met een lagere kwaliteit over tracé Hilversum - Laren beperkt.

- Een doorfietsroute met een hoogwaardige kwaliteit fietspaden vereist ambitie. De transformatie van het stationsgebied getuigt van een hoog ambitieniveau. De investeringen in de stationsomgeving scheppen daarbij wellicht de ruimte om ook investeringen in een bredere stationstunnel te overwegen en hier de ambitie te realiseren.
- Het verbreden van de tunnel geeft de mogelijkheid om de tunnel meer te positioneren als aantrekkelijke passage tussen Oost en Centrum in plaats van als tunnel.
- De huidige ruimte voor voetgangers is met een trottoir van circa 2,10 meter breedte vrij beperkt. De voetganger kan meeprofiteren van een verbrede stationstunnel.

2.4 Conclusie

In dit hoofdstuk staat de vraag centraal wat de gewenste breedte is van het fietspad in de interwijk tunnel onder het treinstation van Hilversum. Dit beantwoordt de vraag of de interwijk tunnel als fietsroute toekomstbestendig is.

Uit de overwegingen blijkt dat er zowel argumenten voor als tegen een verbreding zijn. Enerzijds voldoet het fietspad niet aan de CROW-richtlijnen en de vastgelegde doorfietsroute. Ook is er met de aanpak van het stationsgebied de mogelijkheid om deze fietsroute (en de tunnel) naar een hoger kwaliteitsniveau te tillen als passage Oost - Centrum. Anderzijds is het een klein deel van de totale doorfietsroute Hilversum - Laren en betekent het niet voldoen aan de CROW-richtlijnen niet dat sprake is van verkeersveiligheidsproblemen of afwikkelingsproblemen.

3

Scenario's om de tunnel te verbeteren

3.1 Werkwijze: scenario's, aspecten en beoordeling

Scenario's

Op basis van de genoemde overwegingen in het voorgaande hoofdstuk zijn er vier scenario's voor de toekomstige interwijk tunnel. In dit hoofdstuk worden deze scenario's uitgewerkt om de vraag te beantwoorden op welke wijze de kwaliteit van de tunnel kan worden vergroot, met daarbij de (on)mogelijkheden voor de entree van de fietsenstalling. De vier scenario's voor de toekomstige interwijk tunnel zijn:

- de situatie verbeteren met behoud van het huidige profiel in de tunnelbak;
- het fietspad verbreden door het trottoir te verwijderen uit de tunnel;
- minder fietsers in de tunnel door fietsers via alternatieve spoorkruisingen te leiden;
- de tunnel verbreden.

Aspecten

In navolgende vier paragrafen is elke scenario uitgewerkt en zijn de voordelen en nadelen benoemd. Daarbij is gekeken naar de volgende aspecten. Deze aspecten zijn gebaseerd op de aanleiding van het onderzoek, zoals beschreven in paragraaf 1.1.

- Kwaliteit fietsnetwerk Hilversum: fietsroutes en fietscomfort.
- Verkeersveiligheid in de tunnel voor alle gebruikers.
- Kwaliteit voetgangersnetwerk stationsomgeving: wandelroutes en wandelcomfort, met specifieke aandacht voor de toegankelijkheid voor bijvoorbeeld mindervaliden en mensen met kinderwagens.
- Ruimtelijke kwaliteit en aantrekkelijkheid van de tunnel, zoals: uiterlijk, sociaal-veilig, verbinding twee pleinen en minder tunnel meer passage.
- Entree fietsenstalling: de voorkeurslocatie voor de nieuwe entree van de fietsenstalling is op het nieuwe Brinkje op de kruising Schapenkamp – Stationsstraat, in het verlengde van de Stationsstraat. Omdat deze locatie nog niet is vastgesteld en omdat ook een tweede entree overwogen wordt, is de vraag of en hoe een eventuele entree van de fietsenstalling past binnen het scenario, in de tunnel of op de hellingbaan.
- Kosten.
- Overige aspecten voor zover die een rol spelen bij het betreffende scenario.

Beoordeling

In de laatste paragraaf (de conclusie) is de beoordeling van de scenario's op vorenstaande aspecten samengevat in een tabel. In deze paragraaf wordt ook ingegaan op eventuele combinaties van de scenario's.

3.2 Scenario 1: bestaande tunnel verbeteren

Scenario 1: De situatie verbeteren met behoud van het huidige profiel in de tunnelbak als uitgangspunt.

Uitwerking

In het eerste scenario blijft het profiel van de fietstunnel zoals deze is. Wel zijn er zowel in de tunnel als rondom de hellingbanen mogelijkheden om de tunnel als passage te veraangename (figuur 3.1 en figuur 3.2). Voorbeelden daarvan zijn:

- De hellingbaan aan de centrumzijde aanpassen door bijvoorbeeld het fietspad en voetpad te verbreden en te vergroenen of een hellend plein zoals aan de oostzijde.
- Het openen van de gesloten tunnelbak onder het Stationsplein waar zich boven de tunnelbak geen gebouwen/functies bevinden. De totale lengte van de tunnel bak is circa 93 meter. Het deel zonder gebouwen/functies is circa 30 meter. Daarvan is in de huidige situatie circa 25 meter niet bruikbaar als voetgangersruimte door het hoogteverschil met het trottoir langs de busbaan. Mogelijk kan dit deel geopend worden. Hierdoor neemt de lengte van het gesloten deel met onvoldoende breedte met ongeveer 25% af.
- De entree van de tunnel verbijzonderen en aantrekkelijker vormgeven.
- De ruimtelijke kwaliteit in de tunnelbak verhogen door de tunnel van binnen te verfraaien met behulp van bijvoorbeeld een kunstenaar of architect.
- Het verbeteren van de zichtlijnen door het licht in de tunnel te verbeteren. Met het verbeteren van het zicht door bijvoorbeeld een doorlopende lichtlijn langs het fietspad.
- Het fietspad op de hellingbaan op het Oosterspoorplein verbreden.

Voor- en nadelen

- De kwaliteit van fietsnetwerk in Hilversum verandert in dit scenario weinig. De routes en het profiel blijven gelijk. Mogelijk neemt het fietscomfort licht toe doordat de tunnel wordt veraangenaamd, maar dat is dan een gevolg van de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van de tunnel.
- De verkeersveiligheid in de tunnel verbetert als gevolg van het verplaatsen van de entree uit de tunnel.
- Ook de kwaliteit van het voetgangersnetwerk in de stationsomgeving verandert in dit scenario weinig. Mogelijk neemt het wandelcomfort licht toe doordat de tunnel wordt veraangenaamd, maar dat is dan een gevolg van de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van de tunnel.
- In dit scenario verbetert de ruimtelijke kwaliteit van de tunnel sterk. Alle maatregelen in dit scenario zijn er op gericht de beleving van de tunnel en de verbinding tussen oost en centrum te veraangename.

- Een entree van de fietsenstalling kan in dit scenario niet in de tunnel vanwege de verwachte toename in aantal fietsers en de vergroting van de fietsenstalling t.o.v. de huidige situatie. Echter, als de hellingbaan aan de centrumzijde wordt verbreed, is de hellingbaan wel een mogelijkheid. Op de hellingbaan is meer zicht op de manoeuvres van op- en afstappende fietsers, die van/naar de stalling gaan.
- De kosten zijn sterk afhankelijk van de uiteindelijk te nemen maatregelen, maar relatief beperkt.



Figuur 3.1: Bestaande tunnel vanaf de centrumzijde



Figuur 3.2: Huidige tunnel aangepast met verlichting en meer ruimtelijk ogende entree

Dit scenario heeft met name effect op de ruimtelijke kwaliteit en maakt dat de nadelen van de bestaande tunnel kleiner worden beleefd en zo de verbinding tussen de twee stadshelften versterkt. De verbeteringen voor de fiets- en voetgangersnetwerken zijn beperkt.

3.3 Scenario 2: trottoir verwijderen

Scenario 2: Het trottoir verwijderen en met de vrijgekomen ruimte het fietspad verbreden.

Uitwerking

In het tweede scenario richten we de interwijk tunnel in uitsluitend voor fietsers. Het voetpad van 2,10 meter wordt opgeheven en de vrijkomende ruimte gebruikt voor een breder fietspad. De voetgangersroute tussen Hilversum Oost en Hilversum Centrum wordt dan verplaatst naar bijvoorbeeld de stationshal en de stationspassage en verdwijnt achter de OV-chipkaart Poortjes (hierna: OVCP).

- Bij deze optie is het belangrijk om in gesprek te gaan met NS over de plaatsing van de OVCP, zodat voetgangers Oost-Centrum eventueel vrij gebruik kunnen maken van de stationshal zonder te hoeven in- en uit te checken. De OVCP kunnen tot sociale ongelijkheid leiden, omdat niet iedereen een OV-chipkaart heeft en de OVCP kan bedienen. Voor de mensen die niet over deze mogelijkheden en capaciteiten beschikken ontstaat in dit scenario een barrière, omdat het voor hen onmogelijk wordt de voetgangersroute tussen Hilversum Oost en Hilversum Centrum te gebruiken.
- De route via de stationspassage en de stationshal is voorzien van een trap. Dit betekent dat voetgangers, die niet kunnen traplopen (bijvoorbeeld door een rolstoel of kinderwagen) via de lift moeten. Dit maakt de Oost-Centrum-verbinding voor hen minder toegankelijk.
- De kans is aannemelijk dat er toch mensen door de fietstunnel blijven lopen, omdat het een snellere en directere route blijft tussen Oost en Centrum dan de route via de stationspassage (zeker met rolstoel of kinderwagen).

Voor- en nadelen

- De kwaliteit van het fietsnetwerk in Hilversum verbetert in dit scenario, omdat het fietspad wordt verbreed.
- Ten aanzien van de verkeersveiligheid in de tunnel zijn er twee effecten. Enerzijds verbetert de verkeersveiligheid, doordat er meer ruimte ontstaat voor fietsers. Anderzijds verslechtert de verkeersveiligheid omdat het aannemelijk is dat er toch mensen door de tunnel blijven lopen. Omdat deze voetgangers in dit scenario op het fietspad lopen, is dit een verslechtering van de verkeersveiligheid.
- De kwaliteit van het voetgangersnetwerk in de stationsomgeving verslechtert in dit scenario. Voetgangers moeten via de stationspassage waarbij ze door deuren, via de trap of lift, langs de OVCP en tussen de 'drukte' van de treinreizigers lopen.

- Dit scenario is niet van invloed op de ruimtelijke kwaliteit van de tunnel voor voetgangers. Voor fietsers neemt de ruimtelijke kwaliteit beperkt toe, omdat er in de tunnel meer ruimte voor fietsers ontstaat.
- Een entree van de fietsenstalling in de tunnel is in dit scenario niet mogelijk. Er is geen ruimte om voor de entree naast het fietspad stil te staan om bijvoorbeeld af te stappen. Fietsers moeten direct vanaf de rijbaan de entree van de fietsenstalling in. Een entree aan de hellingbaan is wel mogelijk, mits daar voldoende ruimte is om af te stappen.
- De kosten zijn onbekend en bestaan uit het herinrichten van de tunnelbak en het eventueel aanpassen van de OVCP in de stationspassage.

In dit scenario gaan de voordelen voor de fietsers gepaard met nadelen voor de voetgangers. Het is een mogelijkheid om het fietspad te verbreden, maar de kwaliteit van de route voor de voetganger tussen Hilversum Oost en Hilversum Centrum verslechtert. In de huidige omstandigheden zien we hiervoor geen goed alternatief. Mocht dit er in de toekomst wel zijn, dan is dit scenario alsnog relatief eenvoudig door te voeren met een herinrichting van de tunnelbak.

3.4 Scenario 3: fietsers via andere routes

Scenario 3: Minder fietsers in de tunnel door fietsers via alternatieve spoorkruisingen te sturen.

Uitwerking

Het doel van het derde scenario is om het aantal fietsers door de stationstunnel te verlagen, door deze te verleiden gebruik te maken van alternatieve spoorkruisingen. Als het aantal fietsers afneemt, ontstaat er ook meer ruimte voor de overgebleven gebruikers van de tunnel om elkaar veilig te passeren.

- 300 meter ten noorden van de Stationstunnel is de volgende spoorkruising de Kleine Spoorbomen. Deze spoorkruising wordt afgesloten voor auto's. Hierdoor ontstaat meer ruimte voor fietsverkeer. 250 meter ten zuiden van de Stationstunnel is de volgende spoorkruising de Beatrixtunnel. Deze spoorkruising is een tunnel met aan beide zijden van het autoverkeer een voetpad en een vrijliggend eenrichtingsfietspad.
- Van groot belang voor dit scenario is het zodanig aanpassen van de fietsroutes in Hilversum dat fietsverkeer naar de Kleine Spoorbomen en de Beatrixtunnel wordt geleid in plaats van naar de Stationstunnel. De ervaring is echter dat het verleiden van fietsers om van een andere route gebruik te maken in de praktijk moeilijk is. Fietsers fietsen over het algemeen graag de kortste route en laten zich niet makkelijk sturen.
- Daarnaast dienen de Kleine Spoorbomen en de Beatrixtunnel inclusief de aan- en afvoerroutes zodanig ingericht te worden, dat deze de extra fietser goed kunnen verwerken. Beide spoorkruisingen worden al intensief gebruikt door langzaam verkeer. In de aanpassing van de Kleine Spoorbomen kan dit worden meegenomen. De fietspaden in de Beatrixtunnel zijn 1,5 meter breed en het aantal fietsers is circa 200 in het drukste uur. Bij een spitsuurintensiteit van meer dan 150 fietsers is een minimale breedte van 2,5 meter wenselijk volgens de 'Ontwerpwijzer Fietsverkeer'

van het CROW. De fietsvoorzieningen in de Beatrixtunnel zijn dus relatief smal en aanpassingen zijn ingrijpende maatregelen.

- De spreiding van de fietsenstallingen en de entrees in de stationsomgeving zijn ook van invloed op het aantal fietsers in de tunnel. Als treinreizigers niet meer door de tunnel fietsen, omdat de entree van de fietsenstalling zich niet meer in de tunnel bevindt (zoals in de voorkeurslocatie op het Brinkje) en er aan beide zijden van het station voldoende fietsenstallingen zijn, dan daalt de fietsintensiteit in de tunnel.
- Het aantal fietsers in de tunnel is dermate hoog dat als per etmaal een paar duizend fietsers een andere route kiezen, het aantal fietsen in de tunnel nog steeds hoog is. Er is een zeer grote afname van de fietsintensiteit nodig om met de huidige breedte te voldoen aan de richtlijnen van het CROW en het beleid van de regio Gooi en Vechtstreek. Ten opzichte van de huidige situatie is een halvering van de fietsintensiteit nodig en ten opzichte van de toekomstige situatie is de benodigde afname van de fietsintensiteit nog groter. Dit is waarschijnlijk niet realistisch.

Voor- en nadelen

- De kwaliteit van het fietsnetwerk in Hilversum verbetert in dit scenario licht. Een afname van het aantal fietsers in de tunnel draagt bij aan het fietscomfort van de overgebleven fietsers. Bovendien is onderdeel van dit scenario het nemen van maatregelen om de kwaliteit van de alternatieve fietsroutes in Hilversum van deze fietsroutes te verbeteren.
- De verkeersveiligheid in de tunnel blijft gelijk. Voor een verbetering van de verkeersveiligheid is een afname tot minder dan 350 fietsers per uur noodzakelijk. Het is onwaarschijnlijk dat de afname van de fietsintensiteit in de tunnel voldoende groot is, omdat onvoldoende fietsers via andere routes gaan fietsen.
- Dit scenario is niet van invloed op het voetgangersnetwerk in de stationsomgeving.
- Dit scenario is niet van invloed op de ruimtelijke kwaliteit van de tunnel.
- Een entree van die fietsenstalling in de tunnel of op de hellingbaan is in dit scenario ongewenst. Een optimale spreiding van de fietsenstallingen in de stationsomgeving en het verwijderen van de entree uit de tunnel is nodig om bij te dragen aan een afname van de fietsintensiteit in de tunnel. De voorkeurslocatie op het nieuwe Brinkje voorziet hierin.
- De kosten zijn onbekend en sterk afhankelijk van de te nemen maatregelen, maar kunnen relatief beperkt zijn.

Dit scenario is een mogelijkheid, maar geen oplossing, omdat de effecten onvoldoende zijn. Bovendien zijn op de alternatieve spoorkruisingen en de fietsroutes in Hilversum maatregelen nodig om deze te voldoen aan de richtlijnen en het gewenste effect te bewerkstelligen.

3.5 Scenario 4: tunnel verbreden

Scenario 4: De tunnelbak verbreden en de vrijgekomen ruimte besteden aan een voldoende breed fietspad en trottoir.

Uitwerking

Het laatste scenario gaat uit van het verbreden van de bestaande tunnel. Dit geeft de mogelijkheid om zowel het trottoir als het fietspad (naar 4,50 meter) te verbreden. Figuren 3.3 en 3.4 geven een beeld van dit scenario.

- Dit scenario is het meest toekomstvast. De aantallen fietsers zijn momenteel al voldoende om een 4,50 meter breed fietspad te rechtvaardigen. Deze intensiteiten nemen naar de toekomst naar verwachting toe. Een breed fietspad schept ruimte voor inhaalmanoeuvres, snelheidsverschillen en verschillende gebruikers.
- Voor de nieuwe tunnel gaan we uit van een profiel waarbij het voetpad met 0,5 meter en het fietspad met 1 meter verbreed wordt. Dit is een extra ruimtebeslag van 1,5 meter. De hellingbanen aan beide zijden moeten hier ook op worden aangepast, waardoor er mogelijk minder ruimte beschikbaar is voor andere omliggende functies.
- Een nieuwe bredere tunnel geeft de mogelijkheid om de passage Oost - Centrum aantrekkelijk in te richten en geeft de mogelijkheid om die zowel voor fietsers als voetgangers voldoende breed te ontwerpen.

Voor- en nadelen

- De kwaliteit van het fietsnetwerk in Hilversum verbetert in dit scenario sterk, doordat de breedte van het fietspad voldoet aan de richtlijnen van het CROW en het beleid van de regio Gooi en Vechtstreek.
- Ook de verkeersveiligheid in de tunnel verbetert, omdat er meer ruimte is voor het fietsverkeer.
- De kwaliteit van het voetgangersnetwerk in de stationsomgeving verbetert door de extra breedte van het voetpad.
- De ruimtelijke kwaliteit van de tunnel verbetert, omdat door de extra ruimte de tunnel als aantrekkelijke passage kan worden ingericht.
- Dit is het enige scenario waarin een entree van de fietsenstalling in de tunnel mogelijk is.
- De kosten zijn hoog (zie hierna) en dit scenario is ook nadelig voor de planning van het proces om tot een herontwikkeling van het stationsgebied te komen.

Globale kostenindicatie tunnel verbreden

Voor twee werkwijzen om de tunnel te verbreden is een globale kostenindicatie opgesteld: het uitbreiden van de tunnel en het vernieuwen van de tunnel. Beide gaan uit van een profiel waarbij het voetpad met 0,5 meter en het fietspad met 1 meter verbreed wordt. In beide werkwijzen wordt het gehele gesloten deel vervangen. Het verschil is dat voor de werkwijze uitbreiden het open deel van de tunnelbak uit te breiden is met intacthouding van de rest van de tunnelbak. Voor de werkwijze vernieuwen wordt ook het open deel vervangen (centrumzijde). Er is in deze globale kostenindicatie uitgegaan dat het stationsgebouw geen invloed heeft op de tunnel. Er is dus geen rekening gehouden met de aanwezigheid van het stationsgebouw en bijvoorbeeld kabels en leidingen, BTW en grondaankoop. Het is daarom onbekend of dit uitvoerbaar is. De kostenindicatie is:

- variant uitbreiden 13,0 miljoen euro;
- variant vernieuwen 16,5 miljoen euro.

Op basis van deze globale kostenindicatie lijkt het reëel om ervan uit te gaan dat het verbreden van de tunnel minimaal 15 miljoen euro zal kosten, maar waarschijnlijk meer. De kosten van een extra tunnelbuis zal ongeveer dezelfde orde grootte zijn.



Figuur 3.3: Bestaande tunnel vanaf de centrumzijde



Figuur 3.4: Tunnel verbreed met aangepaste verlichting en ruimere entree

3.6 Conclusie

In deze laatste paragraaf is de beoordeling van de scenario's op de aspecten in een tabel samengevat en wordt ook ingegaan op de mogelijkheden om scenario's te combineren.

Beoordeling scenario's op aspecten

In tabel 3.1 is de beoordeling van de scenario's op onderstaande aspecten samengevat. Deze is gebaseerd op de toelichting in voorgaande paragrafen.

- Kwaliteit fietsnetwerk Hilversum: in welke mate draagt het scenario bij aan het verbeteren van de kwaliteit van het fietsnetwerk in Hilversum.
- Verkeersveiligheid in de tunnel: in welke mate draagt het scenario bij aan het verbeteren van de verkeersveiligheid in de tunnel.
- Kwaliteit voetgangersnetwerk stationsomgeving: in welke mate draagt het scenario bij aan de kwaliteit van het voetgangersnetwerk in de omgeving van het station.
- Ruimtelijke kwaliteit van de tunnel: in welke mate draagt het scenario bij aan de ruimtelijke kwaliteit en aantrekkelijkheid van de tunnel. Met als belangrijk doel de verbinding tussen Hilversum Oost en centrum te versterken.
- Entree fietsenstalling: is een entree van de fietsenstelling in de tunnel mogelijk?
- Kosten: zijn de kosten beperkt (-) of hoog (--)?

criteria	bestaande verbeteren	trottoir verwijderen	fietsers via andere routes	verbreden
kwaliteit fietsnetwerk	0	++	+	++
verkeersveiligheid* in de tunnel	0	0	0	+
kwaliteit voetgangersnetwerk	0	-	0	+
ruimtelijke kwaliteit tunnel	++	0	0	++
entree fietsenstalling	buiten de tunnel	buiten de tunnel	buiten de tunnel	in de tunnel blijft mogelijk
kosten	-	-	-	--

* Het verwijderen van de entree van de fietsenstalling uit de tunnel betekent in alle scenario's een verbetering van de verkeersveiligheid.

Tabel 3.1: Beoordeling scenario's (sterk negatief -- tot sterk positief ++)

Het scenario waarin de tunnel wordt verbreed, scoort het meest positief op de kwalitatieve beoordelingscriteria. De kosten hiervan zijn echter dusdanig hoog, dat een verbreding van 1,5 meter voor minstens 15 miljoen niet opportuun lijkt. Het scenario waarin de tunnel wordt verbeterd scoort hoog op ruimtelijke kwaliteit en neutraal op de overige aspecten. De andere twee scenario's scoren neutraal. De voordelen van deze scenario's zijn niet groter dan de nadelen.

Combinaties maatregelen

Tot slot de mogelijkheden om scenario's te combineren:

- De bestaande tunnel verbeteren kan altijd en met alle scenario's worden gecombineerd. Daarmee ontstaat in alle gevallen extra aandacht voor de ruimtelijke kwaliteit van de tunnel.
- Het trottoir verwijderen is alleen te combineren met scenario bestaande tunnel verbeteren. Daarmee scoort het scenario nog altijd lager dan het scenario verbreden en blijven de nadelen voor de kwaliteit van het voetgangersnetwerk bestaan.
- De fietser via andere routes is alleen te combineren met scenario bestaande verbeteren. Daarmee scoort het scenario nog altijd lager dan het scenario verbreden en blijft het positieve effect van de fietsers via een andere route beperkt.
- Het verbreden is alleen te combineren met scenario bestaande verbeteren.
- Andere combinaties zijn niet mogelijk of leveren geen verbetering van de situatie.

4

Advies

In voorgaand onderzoek is ingegaan op de toekomstbestendigheid van de interwijk-tunnel als fietsroute en vier scenario's als mogelijke oplossingsrichtingen. Op basis van de conclusies is het volgende advies geformuleerd.

De eerste vraag is: wel of niet verbreden van de interwijktunnel?

Al met al is het verbreden van de tunnel (scenario 4) de beste oplossing. Daarmee ontstaat een fiets- en voetgangersverbinding met een hoge kwaliteit die voldoet aan de CROW-richtlijnen en aan de eisen van de vastgelegde doorfietsroute. Ook is er juist nu (door de plannen voor de stationsomgeving) de mogelijkheid om deze fietsroute (en de tunnel) naar een hoger kwaliteitsniveau te tillen als passage Oost - Centrum. Het verbreden van de tunnel is de beste oplossing, maar ook de kosten zijn aanzienlijk met minimaal circa 15 miljoen euro (maar waarschijnlijk meer). Dat is relatief veel geld voor een relatief klein deel van de totale doorfietsroute Hilversum - Laren en het niet voldoen aan de CROW-richtlijnen betekent niet dat direct sprake is van verkeersveiligheids- of afwikkelingsproblemen (afgezien van de entree van de fietsenstalling).

De tweede vraag is: wat is het alternatief?

Als het verbreden van de tunnel een brug te ver is, is een van de volgende scenario's dan een alternatieve oplossing?

- Scenario 1: de situatie verbeteren met behoud van het huidige profiel in de tunnelbak.
- Scenario 2: het fietspad verbreden door het trottoir te verwijderen uit de tunnel.
- Scenario 3: minder fietsers in de tunnel door fietsers via alternatieve spoor kruisingen te leiden.

Scenario 2 (trottoir verwijderen) is geen alternatief.

In dit scenario gaan de voordelen voor de fietsers gepaard met nadelen voor de voetgangers. Dit scenario heeft voor de fietsers alle voordelen van een verbrede tunnel, maar de kwaliteit van de route voor de voetganger tussen Hilversum Oost en Hilversum Centrum verslechtert. De OV-chipkaartpoortjes en het ontbreken van een hellingbaan aan de centrumzijde van de stationspassage maakt de voetgangersroute voor mensen minder toegankelijk of zelfs een barrière. Bovendien is het verkeersveiligheidsrisico groot dat voetgangers toch via het fietspad blijven lopen. Daarom wordt dit scenario afgeraden.

Scenario 3 (fietsers via andere routes) is geen alternatief.

Dit scenario is wel een mogelijkheid, maar geen oplossing. Om het fietsgebruik van de tunnel passend te maken bij de breedte van het fietspad, is meer dan een halvering van het aantal fietsers nodig. Daarvoor zijn vergaande maatregelen op de alternatieve spoorkruisingen en de fietsroutes in Hilversum nodig. Veel fietsverbindingen in Hilversum zijn smaller dan voor het huidige fietsgebruik gewenst is. Bij de herinrichting van de spoorkruising Kleine Spoorbomen kan dit worden meegenomen, maar voor bijvoorbeeld de spoorkruising Beatrixtunnel en de andere fietsroutes in Hilversum zijn hiervoor ingrijpende maatregelen nodig. Het effect van dit scenario is hoogst waarschijnlijk te klein en de benodigde maatregelen zijn hoogst waarschijnlijk te groot. Daarom is het advies dit scenario niet verder uit te werken.

Scenario 1 (bestaande tunnel verbeteren) is wel een alternatief.

Door de ruimtelijke kwaliteit van de tunnel te verhogen, zullen de nadelen van de bestaande tunnel kleiner worden beleefd. Voorbeelden van maatregelen zijn: het vergroenen en verbreden van de hellingbanen, het verbeteren van de verlichting en de uitstraling en de entree van de tunnel te verbijzonderen. Dit scenario is te ondersteunen door de entree van de fietsenstalling uit de tunnel te halen, waarmee de verkeersveiligheid verbetert en een deel van de fietsers ook uit de tunnel gaat. De verbetering van de fiets- en voetgangersnetwerken is minder dan in scenario 1, maar de kosten zijn ook minder.

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

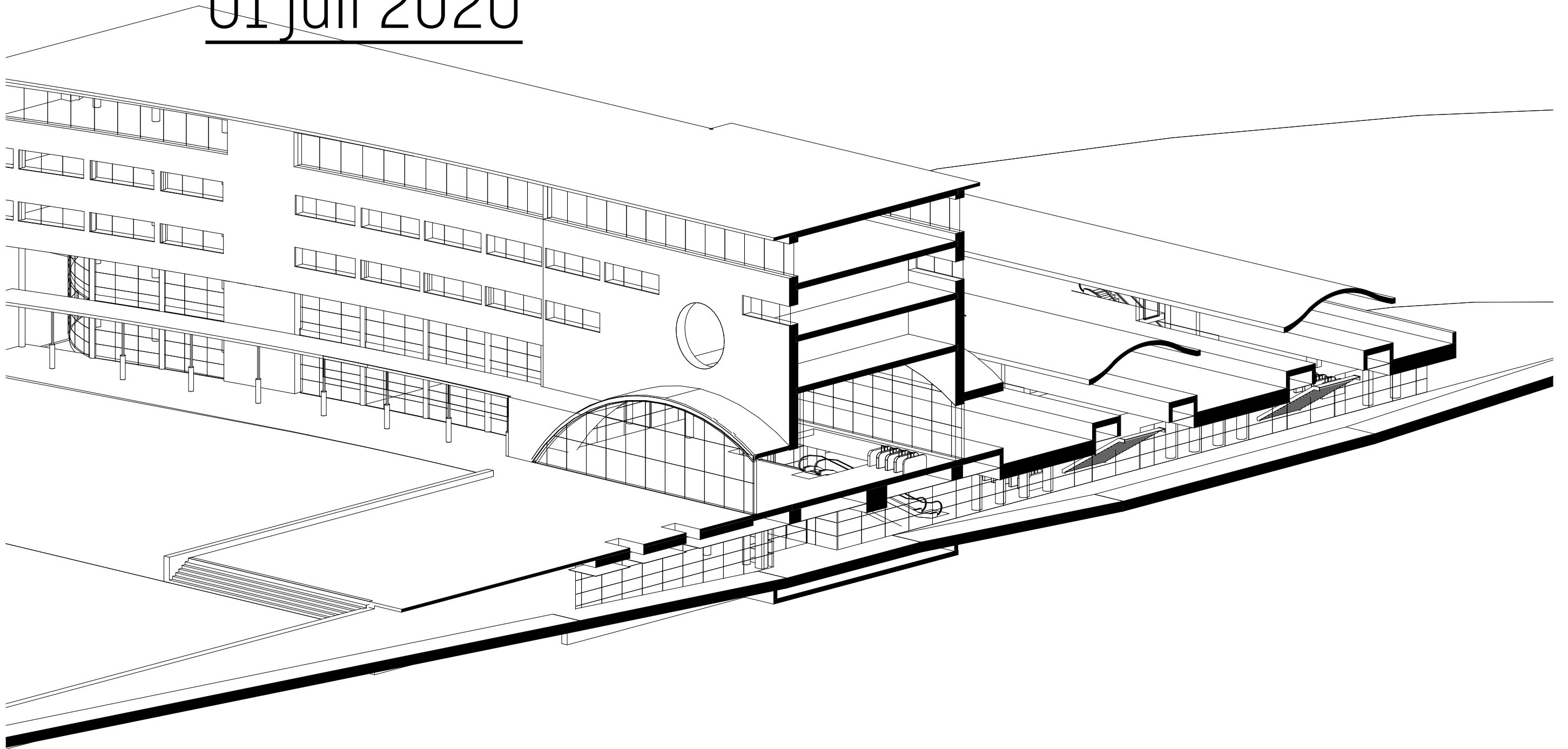
www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

Samenvatting

—Visie op toekomstige ontwikkelingen

Station Hilversum

01 juli 2020





04	inleiding
05	algemene gegevens Station Hilversum
<u>06</u>	<u>analyse bestaande situatie</u> situatie bestemmingsplan geschiedenis foto-analyse logistiek infrastructuur stationsconcept branchering knelpunten
<u>22</u>	<u>toekomstige ontwikkelingen</u> stedenbouwkundig plan (2019) alternatievenstudie fietsparkeren toekomstige ontwikkelingen programma van eisen
<u>28</u>	<u>ontwikkelscenario's</u> model 0: binnen bestaande contour voorkeursmodel
<u>36</u>	<u>bestemmingsplan</u> bestaande situatie contourtekening
39	colofon

inleiding en scope

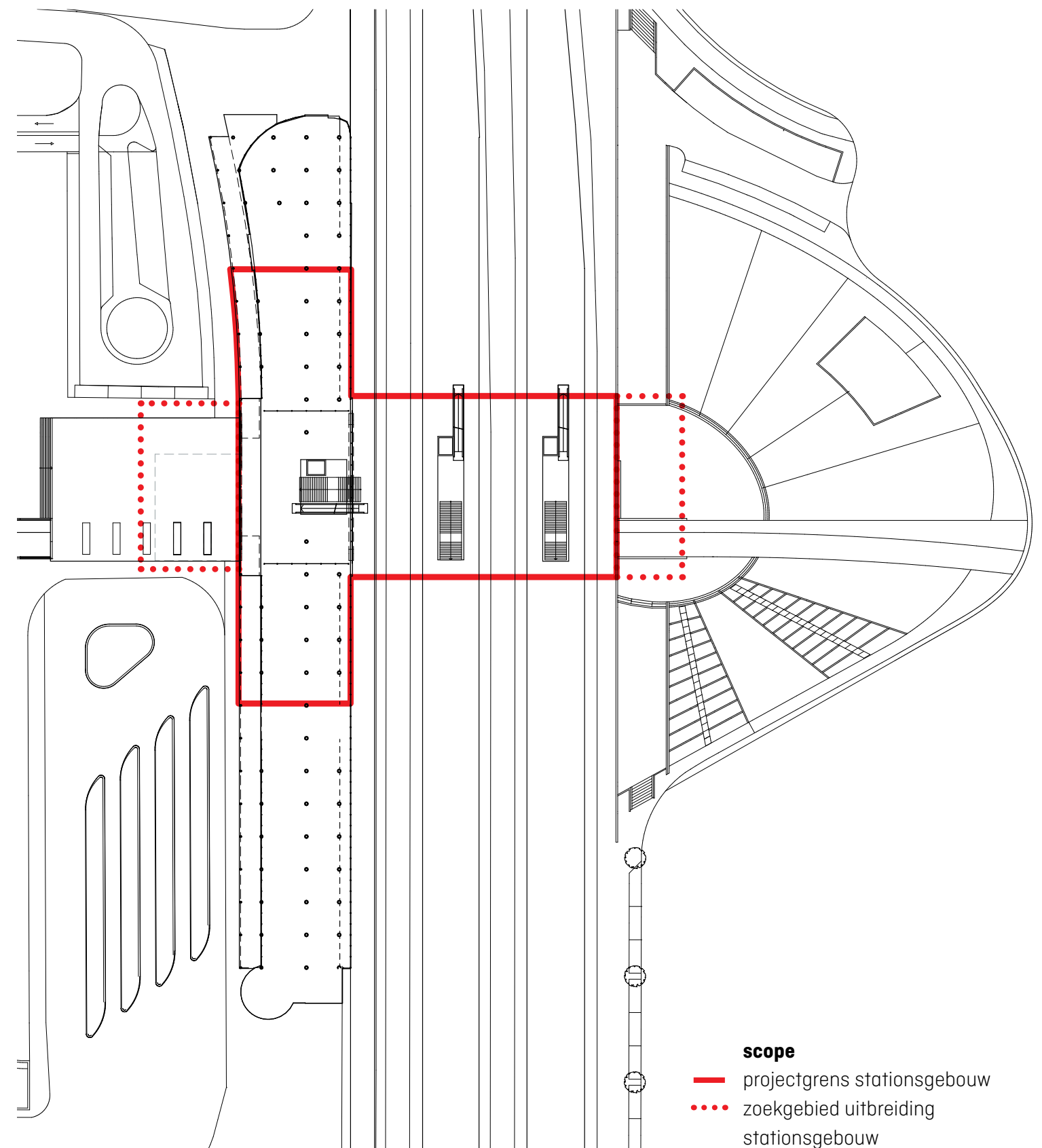
Dit document is een samenvatting van het document Station Hilversum, visie op toekomstige ontwikkelingen, d.d. 01 juli 2020.

In opdracht van de gemeente Hilversum is in 2019 een concept Stedenbouwkundig plan opgesteld door OKRA-De Zwarte Hond. In verband met de wet voorkeursrecht, gevestigd door de gemeente op panden aan de Koninginneweg, dient het stedenbouwkundig plan deze zomer definitief te worden vastgesteld.

Daarnaast is de verwachting dat Station Hilversum op de middellange termijn te klein gaat worden, voor een aantal functies in nu al te weinig plaats. Zo is er in de hal te weinig sta- en zitwachtgelegenheid en ook voorzieningen als een toiletgroep en drogisterij ontbreken. Op dit moment is nog niet duidelijk hoeveel ruimte er in de toekomst nodig is.

Vanuit Prorail, NS en Bureau Spoorbouwmeester is er behoefte om op korte termijn inzicht te krijgen in deze toekomstige behoefte als input voor overleg met de gemeente Hilversum in afstemming met de stedenbouwkundige ontwikkelingen.

De voorliggende Visie op toekomstige ontwikkeling is een haalbaarheidsonderzoek met analyse van de bestaande situatie en vernieuwings-/uitbreidingsontwikkeling van het station in drie scenario's om hiermee de contour van de toekomstige ruimtebehoefte van het station in het stedenbouwkundige plan op te kunnen laten nemen.



algemene gegevens Station Hilversum

uit PvE versie 10-01-2020

Type station en type reizigers

- Station Hilversum is een type 2 station: **Megastation**
- Station Hilversum is een productiestation dat betekent dat er meer reizigers vanaf het station vertrekken dan het als bestemming hebben: 58% vertrek - 42% bestemming (2018)
- Reismotief: zakelijk 63% - sociaal/recreatief & internationaal 28% - studie/school 9%
- Meer dan op een gemiddeld station hebben reizigers bagage bij zich (kofferfactor)

(verwacht) Aantal treinreizigers

- 2018 - Het aantal in- en uitstappers per dag is 26.700 met daarnaast nog eens 4.130 overstappers. In totaal zijn dat 30.830 treinreizigers in 2018.
- 2030 - Het verwachte aantal in- en uitstappers per dag is 27.300
- 2040 - Het verwachte aantal in- en uitstappers per dag is 28.500

Transport van en naar station

- In het voortransport komt 31% van de reizigers te voet naar het station en 52% met de fiets
- In het natransport komt 51% te voet en 19% met de fiets

Fietsparkeren

- Aantal fietsplekken op station Hilversum in 2040 vastgesteld op 5.658 fietsplekken, exclusief huurfietsen
- Voor de huurfietsen of deelfietsen wordt een richtpercentage van 4% gehanteerd -> 560 huurfietsen
- Rekening houden met een potentiële toekomstige groei van 25%, -> **7000 plekken** incl. huurfietsen
- percentage 56% (Hilversum West/Centrumzijde) en 44% (Hilversum Oost), in de toekomst door gebiedsontwikkeling Hilversum Oost naar 50% - 50%

stationsbelevingsmonitor 2019

- stations **scoort laag op de thema's sfeervol en wachttijdbeleving**
- behoefte aan meer beschutting en warm wachten
- behoefte aan zittend wachten
- behoefte aan meer winkels en horeca
- behoefte aan betere uitstraling/sfeer/groen

analyse bestaande situatie

Station Hilversum luchtfoto

bestaande situatie

woensdag, 01 juli 2020

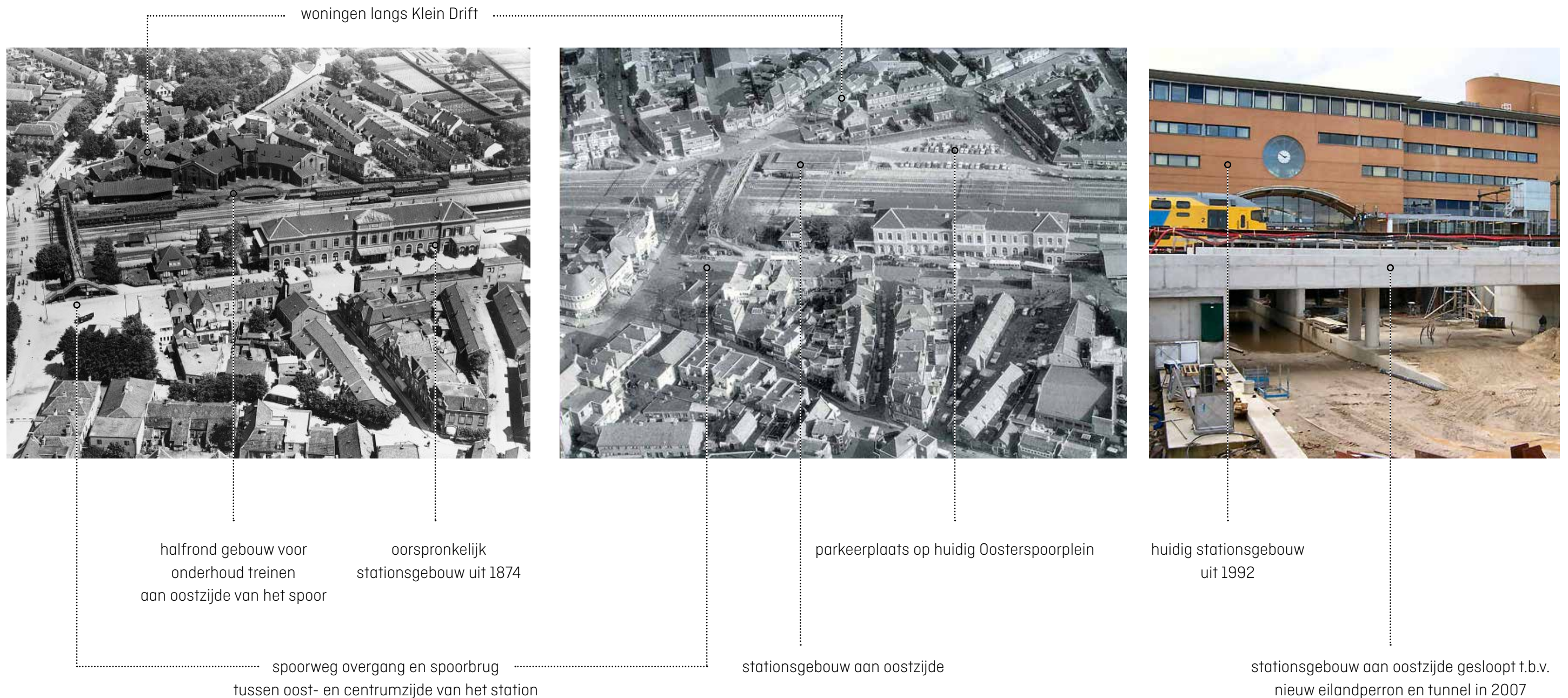


geschiedenis en monumentale waarde

Station Hilversum

Tijdljn:

- 1874: voor het eerst geopend in 1874
- jaren 50: stationsgebouw aan oostzijde toegevoegd door toenemend aantal reizigers, ontwerp door K. van der Gaast
- 1992: huidig stationsgebouw opgeleverd, ontwerp door Jan van Belkum
- 2007: extra perron en interwijkttunnel, stationsgebouw oostzijde gesloopt



geschiedenis en monumentale waarde

Station Hilversum

Monumentale waarde perronkap

De perronoverkapping van het eerste eilandperron (spoor 2-3) is een gemeentelijk monument. De overkapping bestaat uit gietijzeren kolommen, smeedijzeren spanten en een gewelfde houten kap. De later toegevoegde perronkap op het tweede eilandperron is op dit ontwerp gebaseerd.

Station Hilversum is geen onderdeel van de Collectie stations in Nederland.



oorspronkelijk stationsgebouw uit 1874



oorspronkelijk perronkap uit 1874



voormalig stationsgebouw aan oostzijde

foto-analyse

goede en zwakke punten

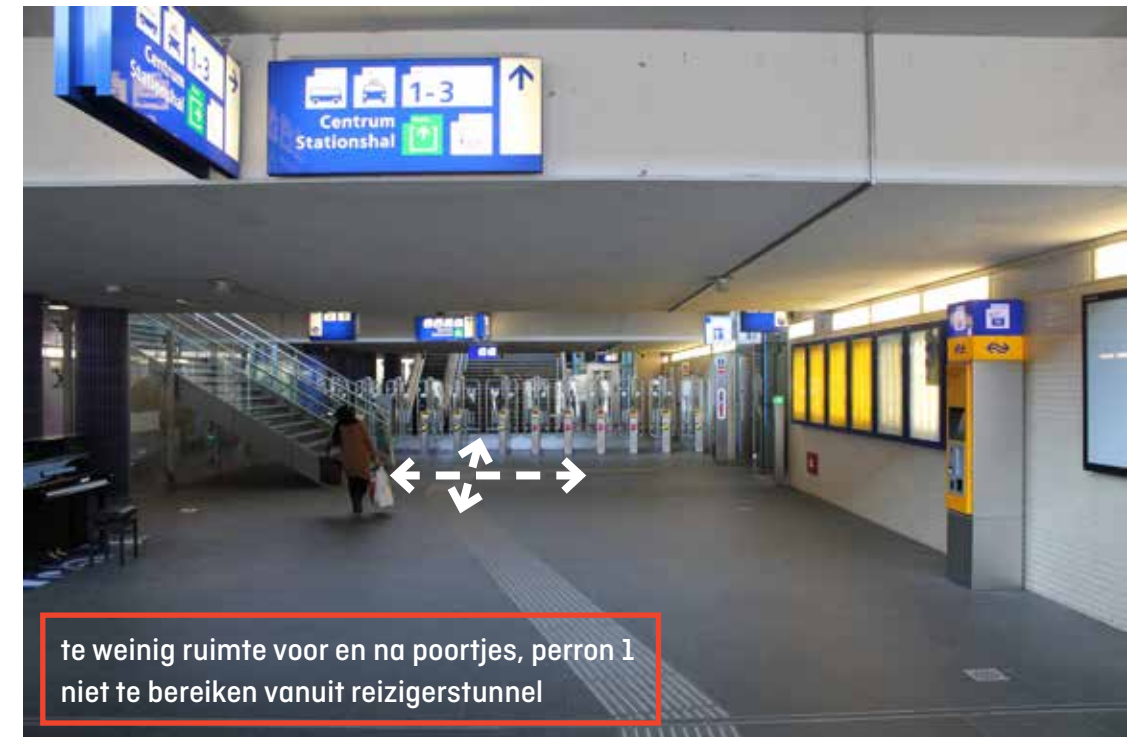
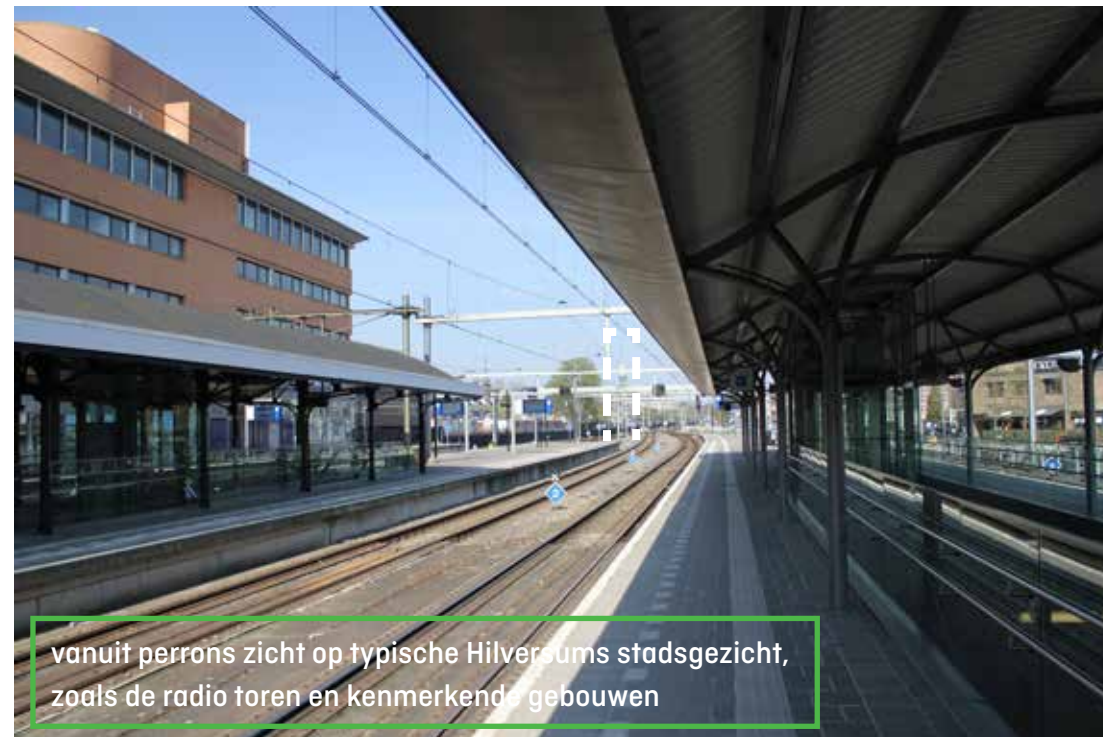
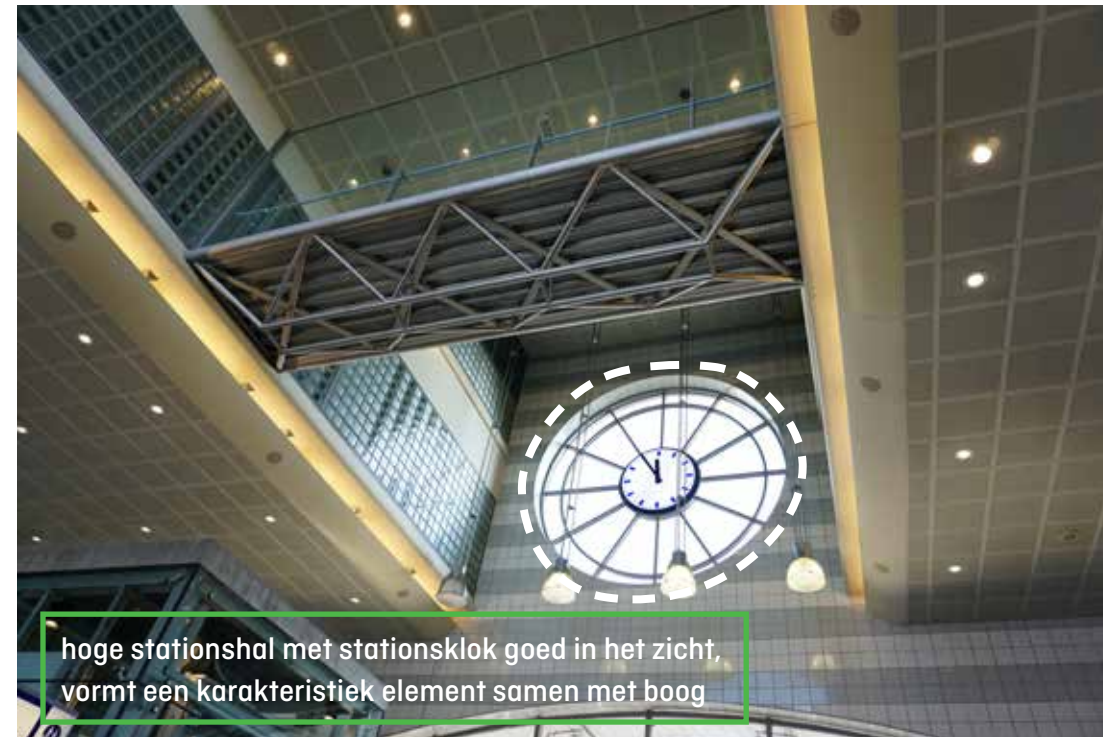
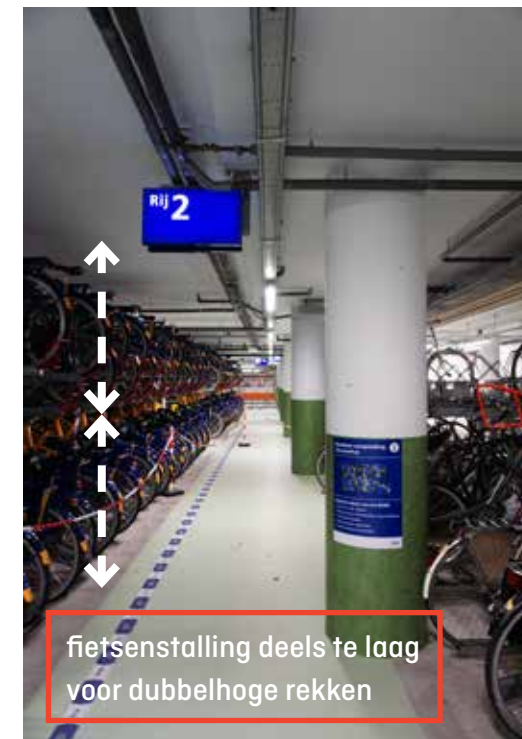
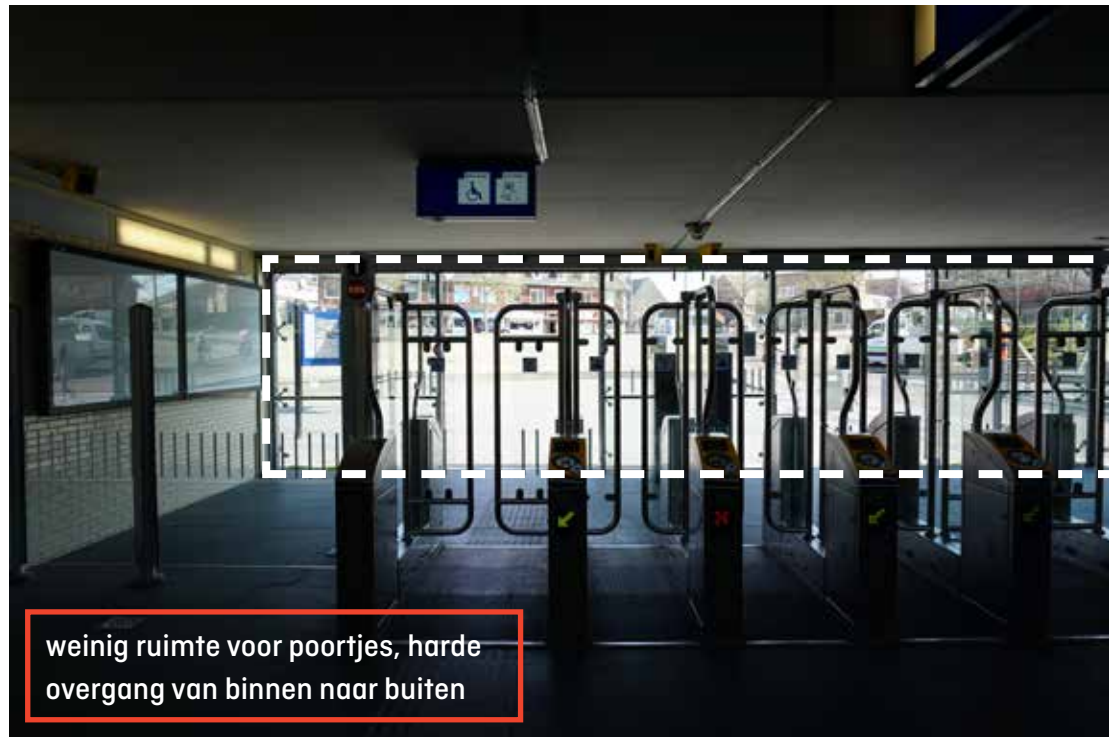


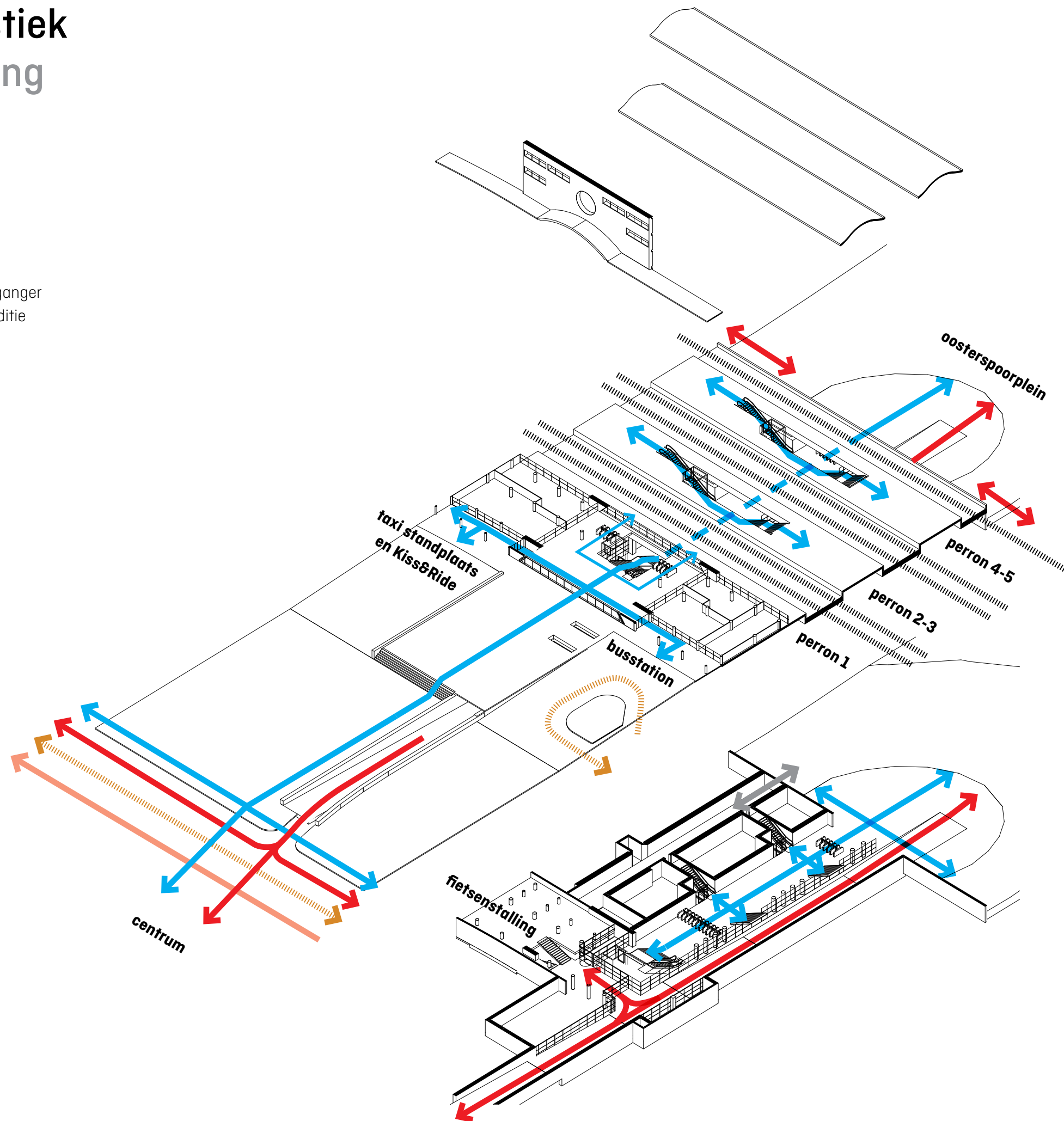
foto-analyse

goede en zwakke punten



logistiek routing

- trein
- bus
- auto
- fiets
- voetganger
- expeditie



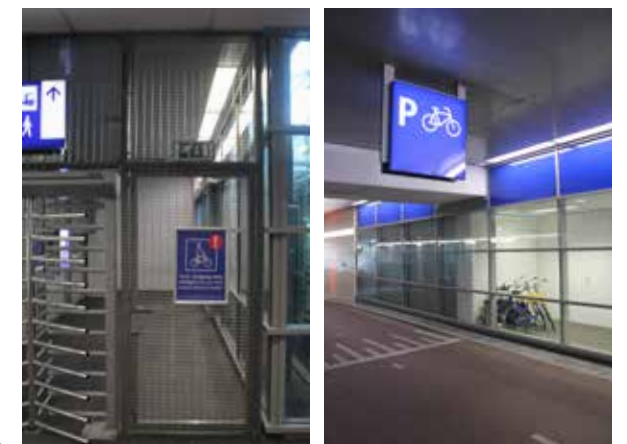
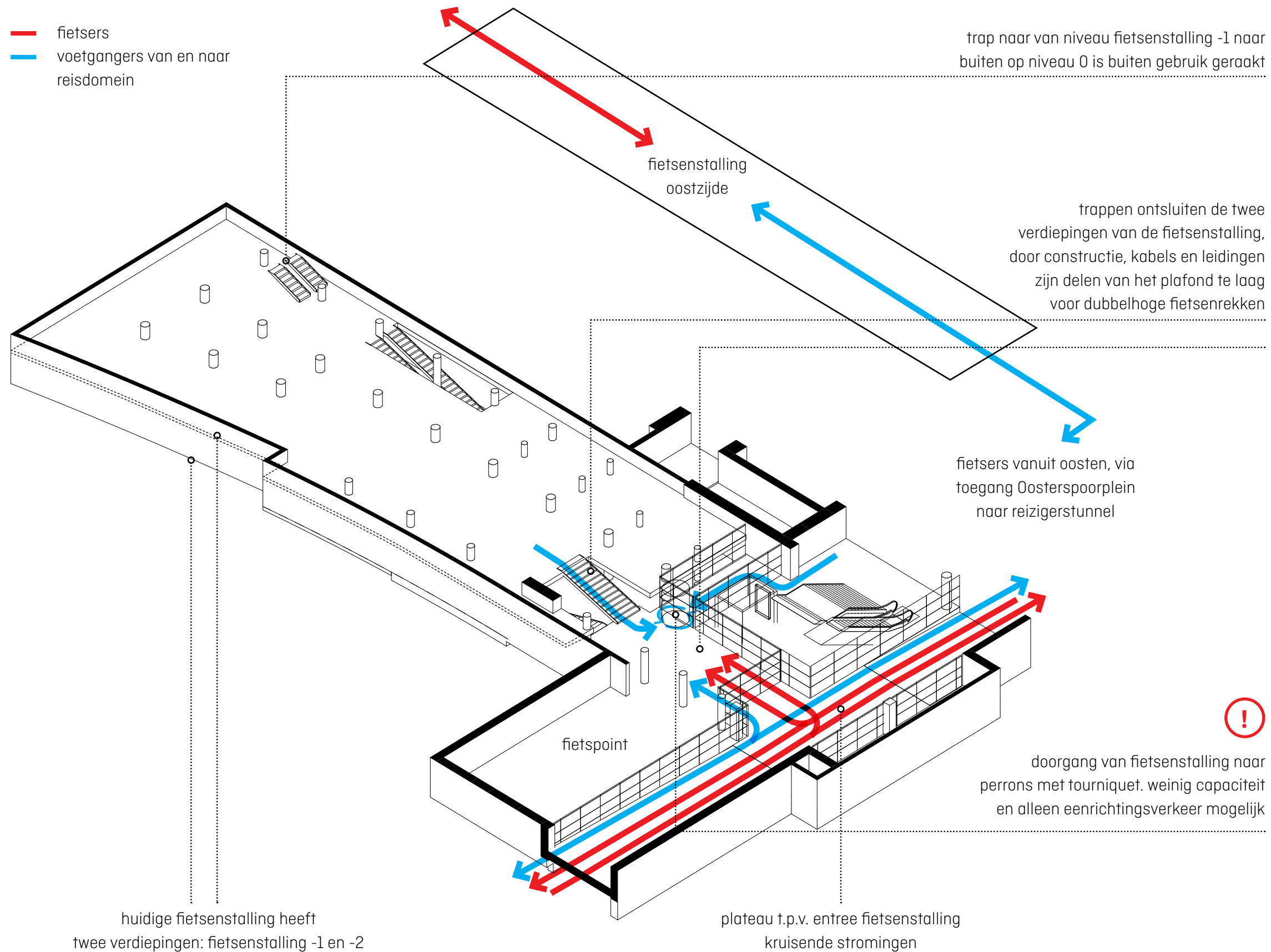
In het voortransport komt 31% van de reizigers te voet naar het station en 52% met de fiets
In het natransport komt 51% te voet en 19% met de fiets

44% van de fietsers bestemming oost
56% van de fietsers bestemming centrum

perron 1 is op het moment een apart reisdomein, alleen in gebruik bij evenementen en werkzaamheden

logistiek fietsenstalling

- fietsers
- voetgangers van en naar reisdomein



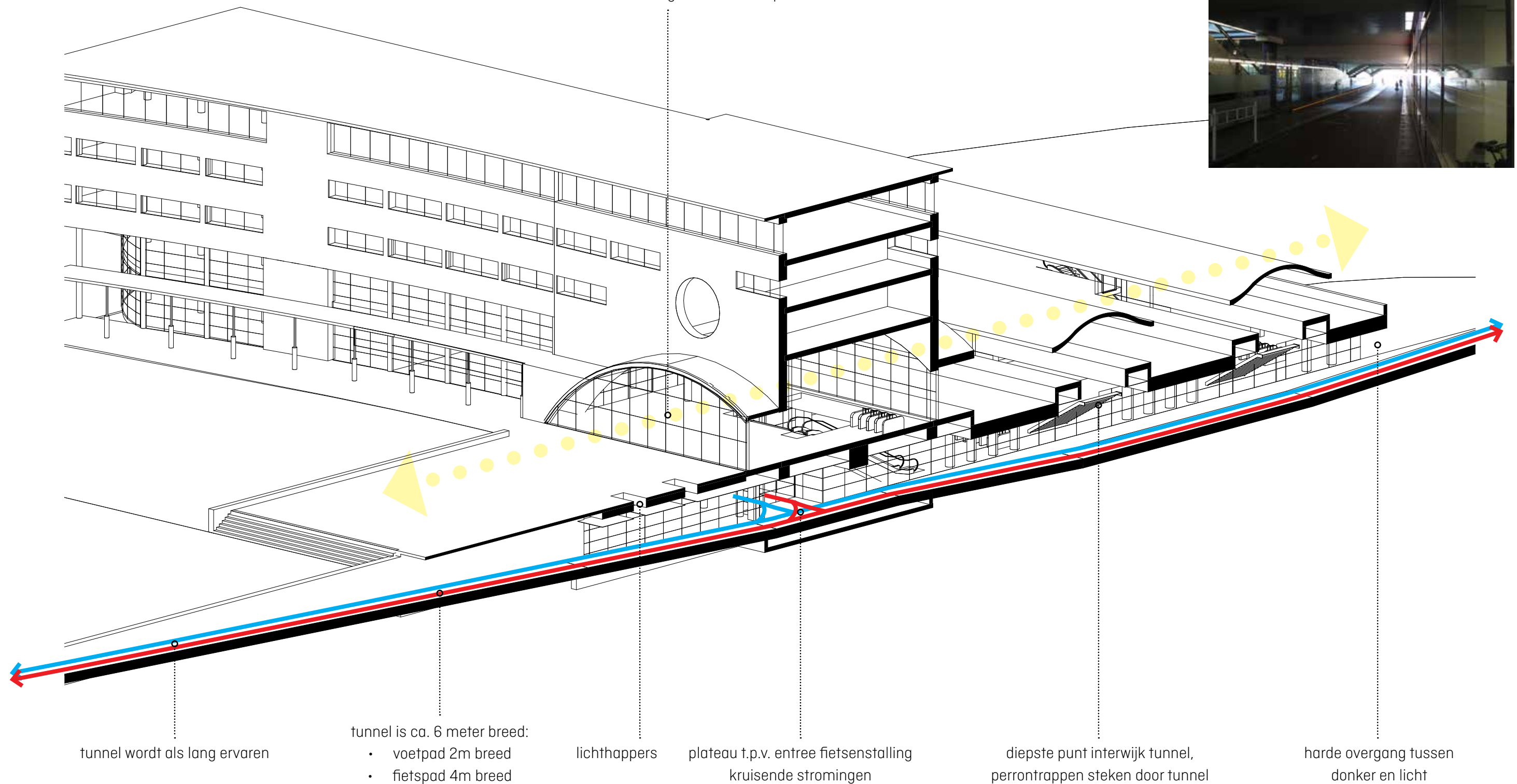
woensdag, 01 juli 2020

nieuwe architecten

infrastructuur

interwijkpunt verbindt het oosten en het centrum van Hilversum

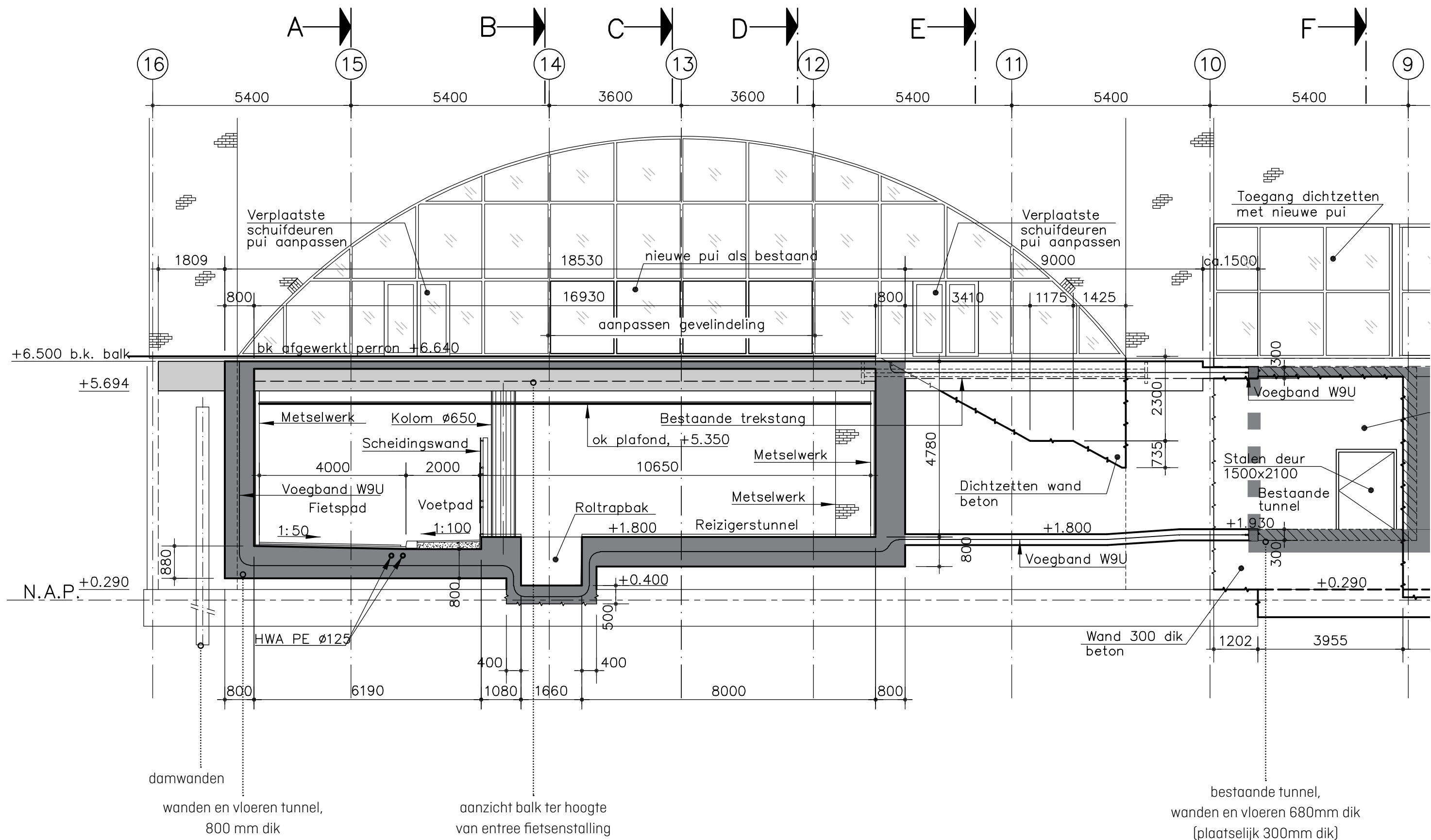
sterke zichtrelatie tussen het oosten en het centrum van Hilversum door stationsgebouw en over perrons



infrastructuur

constructie bestaande, interwijk- & reizigerstunnel

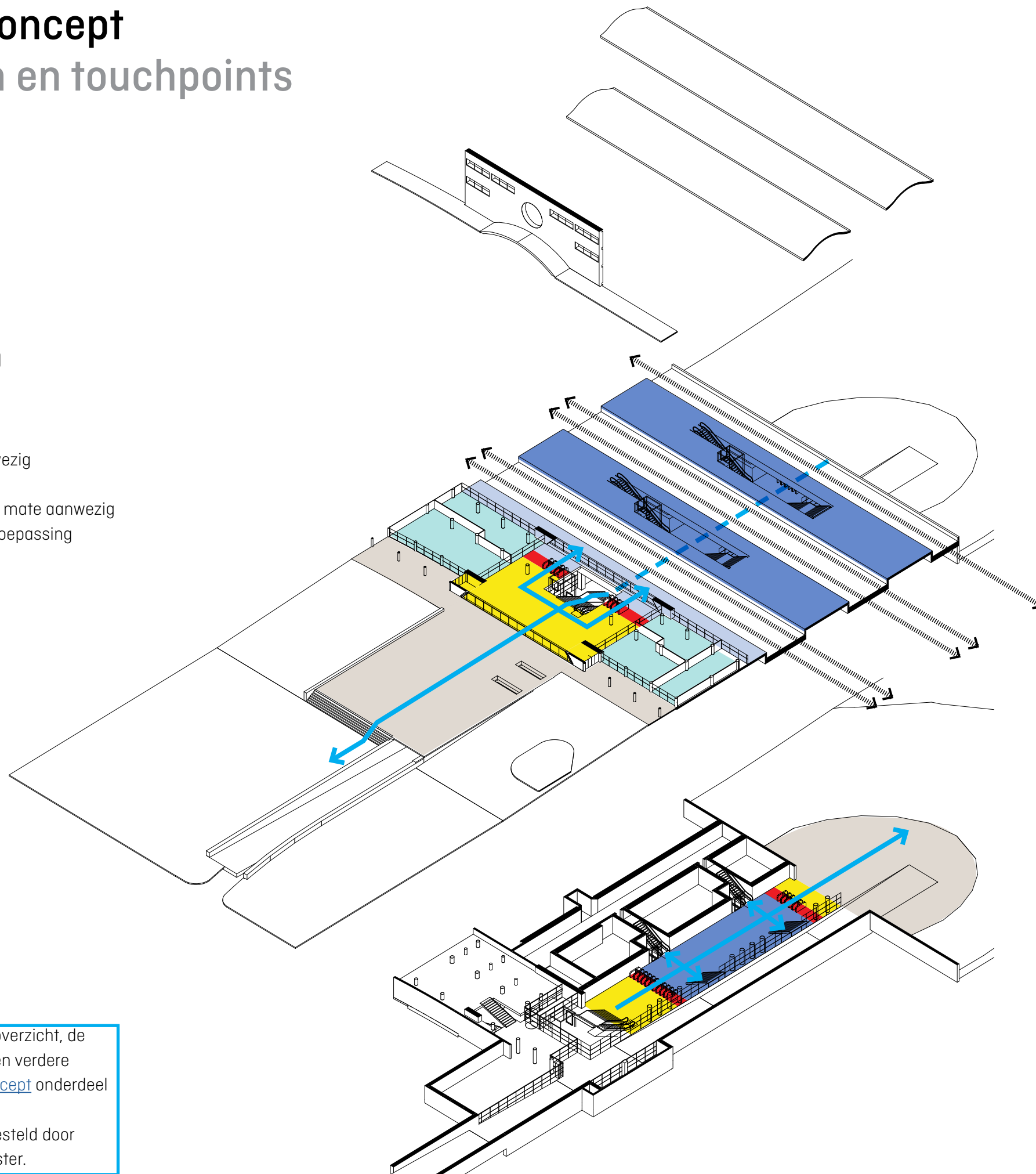
woensdag, 01 juli 2020



stationsconcept

domeinen en touchpoints

- loopverbindingszone
 - poortjes
 - spoor
 - omgevingsdomein
 - ontvangstdomein
 - reisdomein (hoofd)
 - reisdomein (perron 1)
 - verblijfdomein
 - commerciële ruimte
-
- touchpoint niet aanwezig
 - touchpoint aanwezig
 - touchpoint in matige mate aanwezig
 - touchpoint niet van toepassing



touchpoints mega station 30.830 reizigers (in 2018)

omgevingsdomein

- oriëntatie
- reisinformatie
- lokale reisinformatie
- lokale informatie
- retail
- wachten

ontvangstdomein

- oriëntatie
- reisinformatie
- service & assistentie
- kaartverkoop
- retail
- wachten
- ontmoeten
- lokale informatie
- lokale reisinformatie

reisdomein (passage)

- oriëntatie
- reisinformatie
- service & assistentie
- retail
- wachten
- in- & uitchecken

reisdomein (perron)

- in- & uitchecken
- oriëntatie
- reisinformatie
- service & assistentie
- wachten
- retail

Zie voor een uitgebreid overzicht, de gebruikte terminologie en verdere uitleg, Het [Stations-concept](#) onderdeel van de website www.spoorbeeld.nl opgesteld door Bureau Spoorbouwmeester.

stationsconcept

domeinen en touchpoints

omgevingsdomein



ontvangstdomein



In ontvangsdomein is een tekort aan retail, verder staan de kaartverkoopautomaten en de informatiebalie in de looproute. Vertrekstaten niet goed zichtbaar in ontvangstdomein

reisdomein (passage)

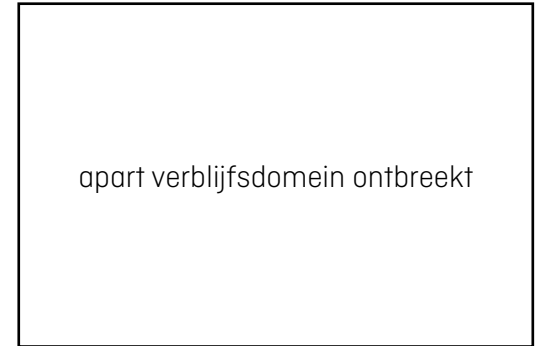


In het reisdomein (passage) staan de poortjes te dicht op de stijgpunten. Ook zijn er in de huidige situatie twee reisdomeinen in plaats van één.

reisdomein (perron)



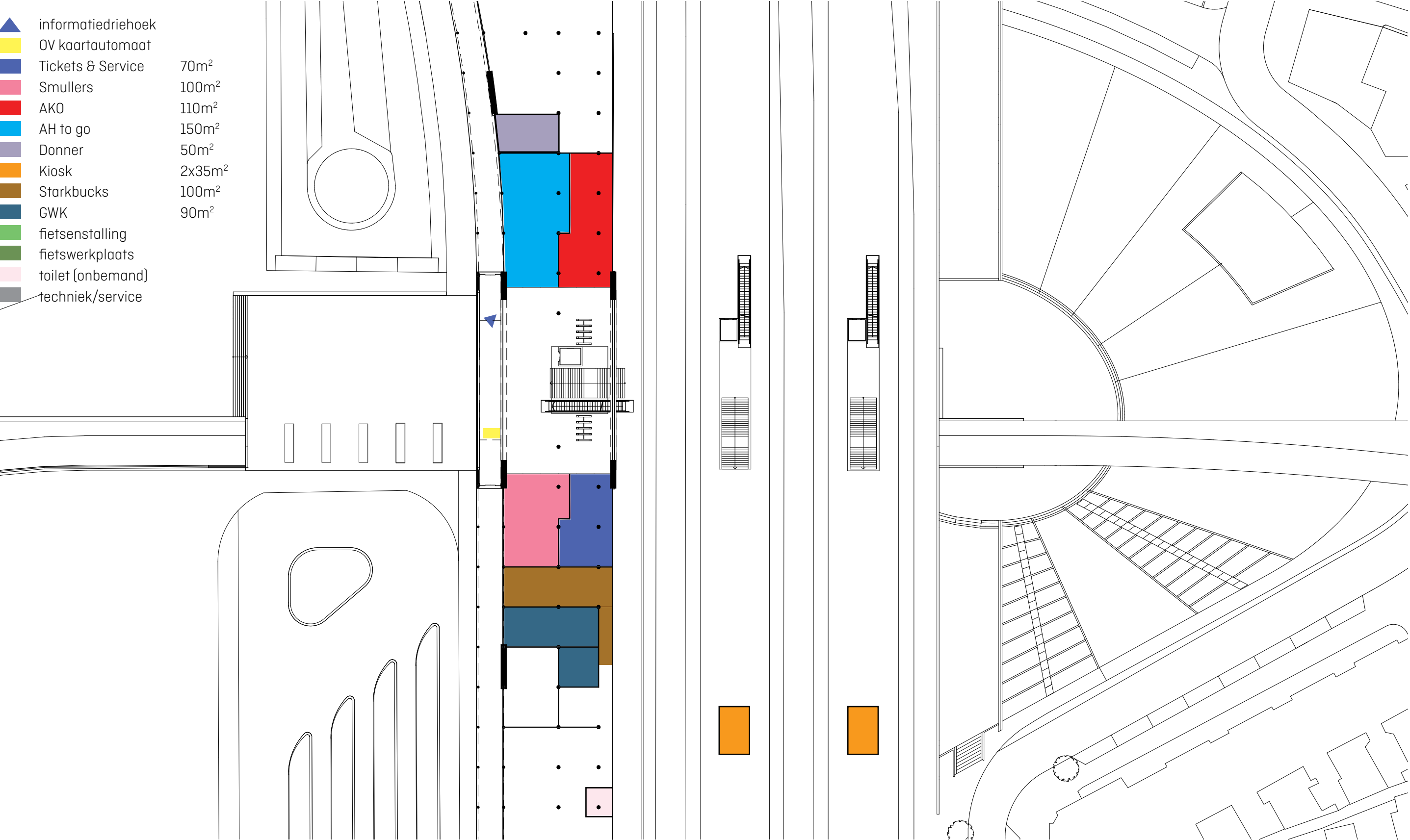
verblijfsdomein



Koffietent is onderdeel van het verblijfsdomein maar is in de huidige situatie gelegen aan het omgevingsdomein

branchering

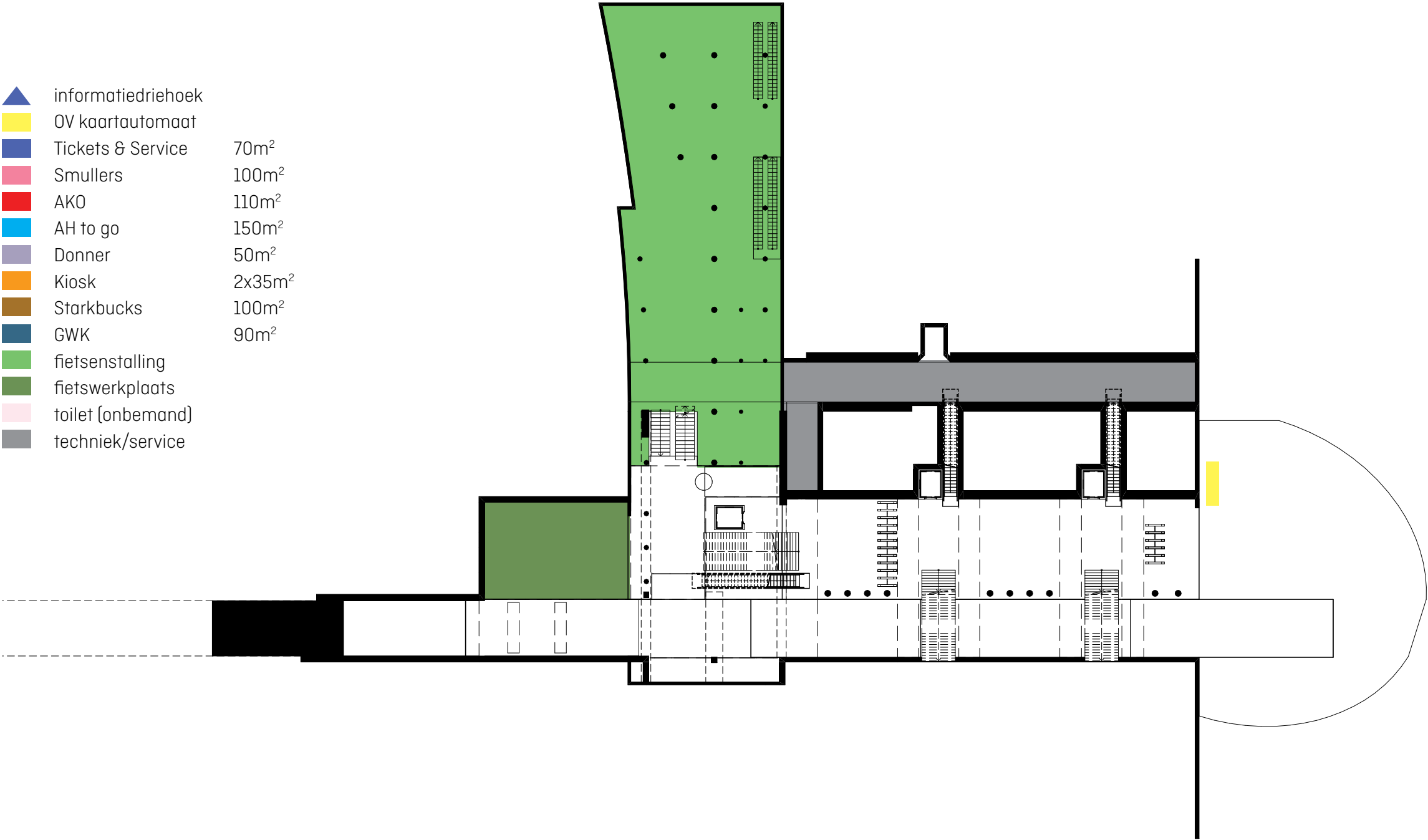
begane grond



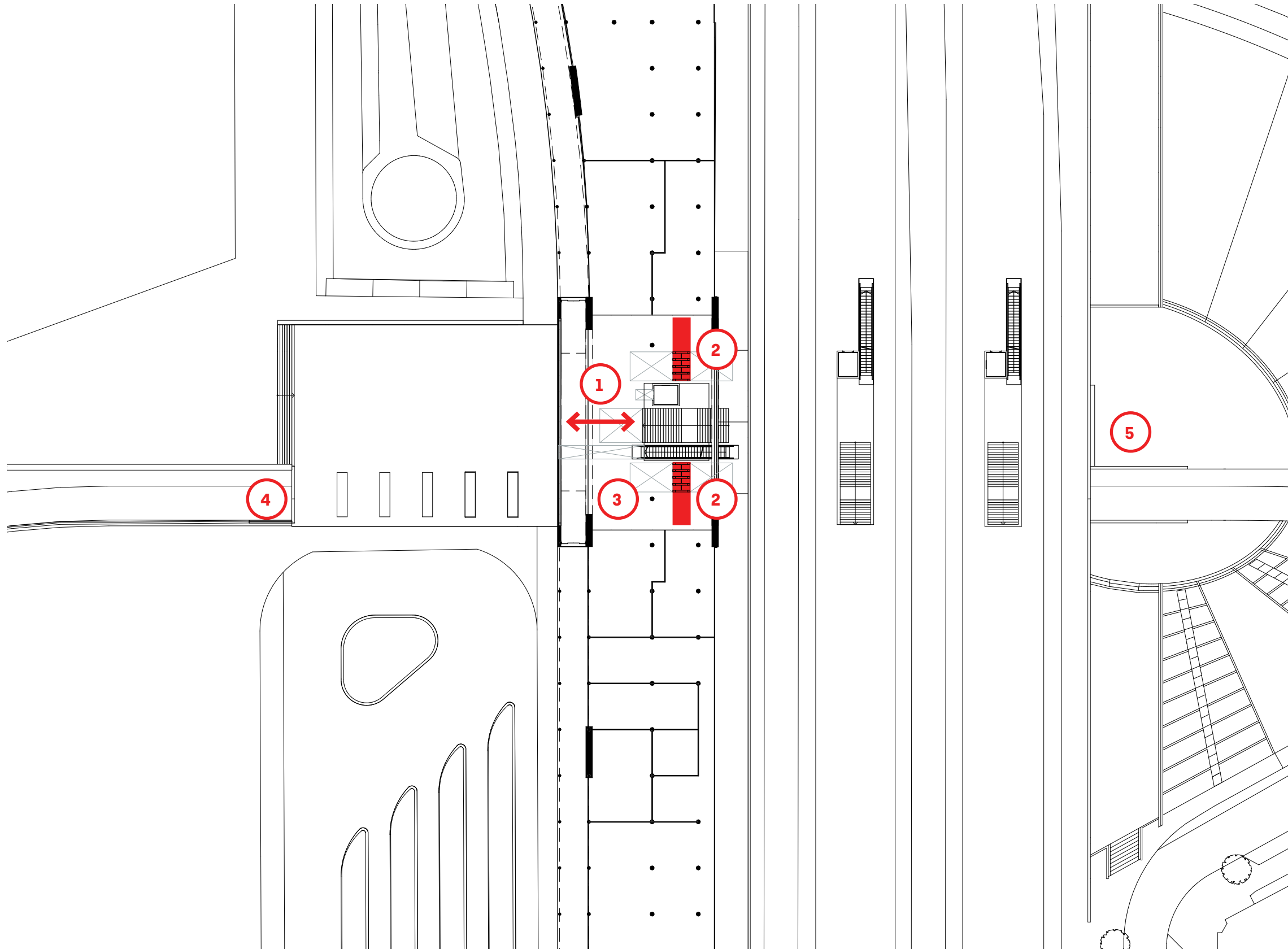
branchering

reizigerstunnel

-  informatiedriehoek
-  OV kaartautomaat
-  Tickets & Service 70m²
-  Smullers 100m²
-  AKO 110m²
-  AH to go 150m²
-  Donner 50m²
-  Kiosk 2x35m²
-  Starkbucks 100m²
-  GWK 90m²
-  fietsenstalling
-  fietswerkplaats
-  toilet (onbemand)
-  techniek/service



knelpunten begane grond



1. stationshal te ondiep voor poortjes (obstakelvrije zone voor roltrap moet 10m zijn en voor trap 5m). Kaartverkoop automaten en informatiepunt staan in de looproute

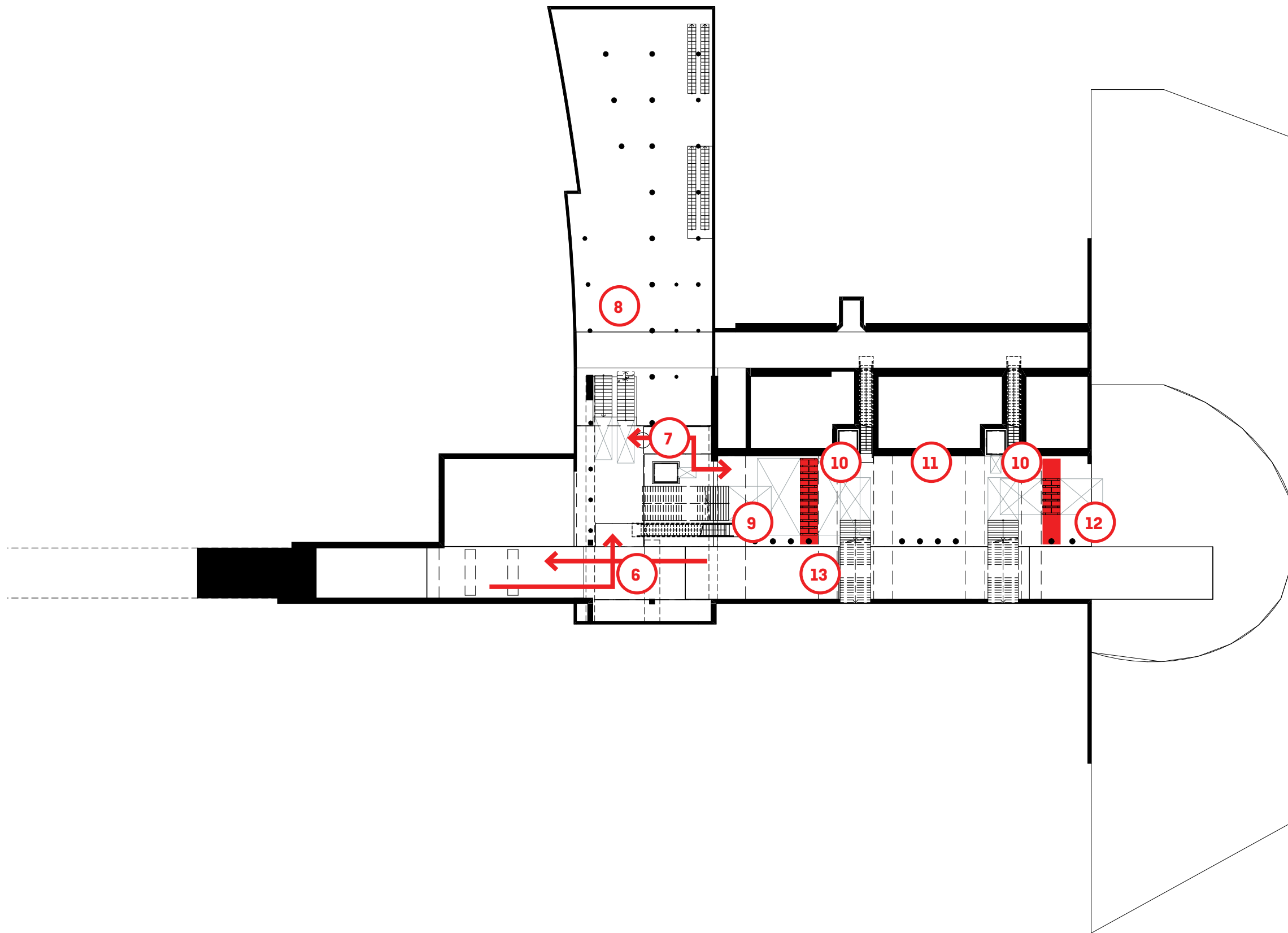
2. het reisdomein van perron 1 is niet direct verbonden met die van de overige perrons. De aanwezigheid van deze poortjes geeft navigatie ongemak en verwarring aangezien deze poorten bij binnenkomst direct zichtbaar zijn, maar niet in gebruik en de functionele poorten niet zichtbaar en vanwege ruimtegebrek in de entreehal gesitueerd zijn op het niveau van de tunnel.

3. in het ontvangsdomein is te weinig ruimte voor zit- en stuwachgelegenheden. er is niet voldoende ruimte voor stations voorzieningen en opstelruimte daarvan, zoals: poortjes, automaten en service/informatie. ook is er te weinig m² stationsretail.

4. tunnel wordt als lang en donker ervaren. Kans is om de bestaande interwijk tunnel optisch te verkorten door overkapping te verwijderen

5. entree station aan Oosterspoorplein wordt als achterkant ervaren

knelpunten reizigerstunnel



6. entree fietsenstalling midden in interwijk-tunnel, levert onveilige situaties op met kruisende stromingen

7. doorgang van fietsenstalling naar perrons met draaideur, weinig capaciteit en alleen eenrichtingsverkeer mogelijk

8. door constructie, kabels en leidingen zijn delen van het plafond te laag voor dubbelhoge fietsenrekken

9. weinig ruimte rondom poortjes en trap naar stationshal, roltrap zit aan de verkeerde kant van de looprichting

10. weinig ruimte tussen poortjes en perrontrappen

11. reizigerstunnel is relatief laag

12. weinig ruimte rondom poortjes, geen overdekte ruimte voor stationsvoorzieningen en wachtplekken aan de oostzijde

13. trappen naar perrons steken door de interwijk-tunnel en staan in transferruimte tunnel

toekomstige ontwikkelingen

stedenbouwkundig plan Stationsgebied Hilversum

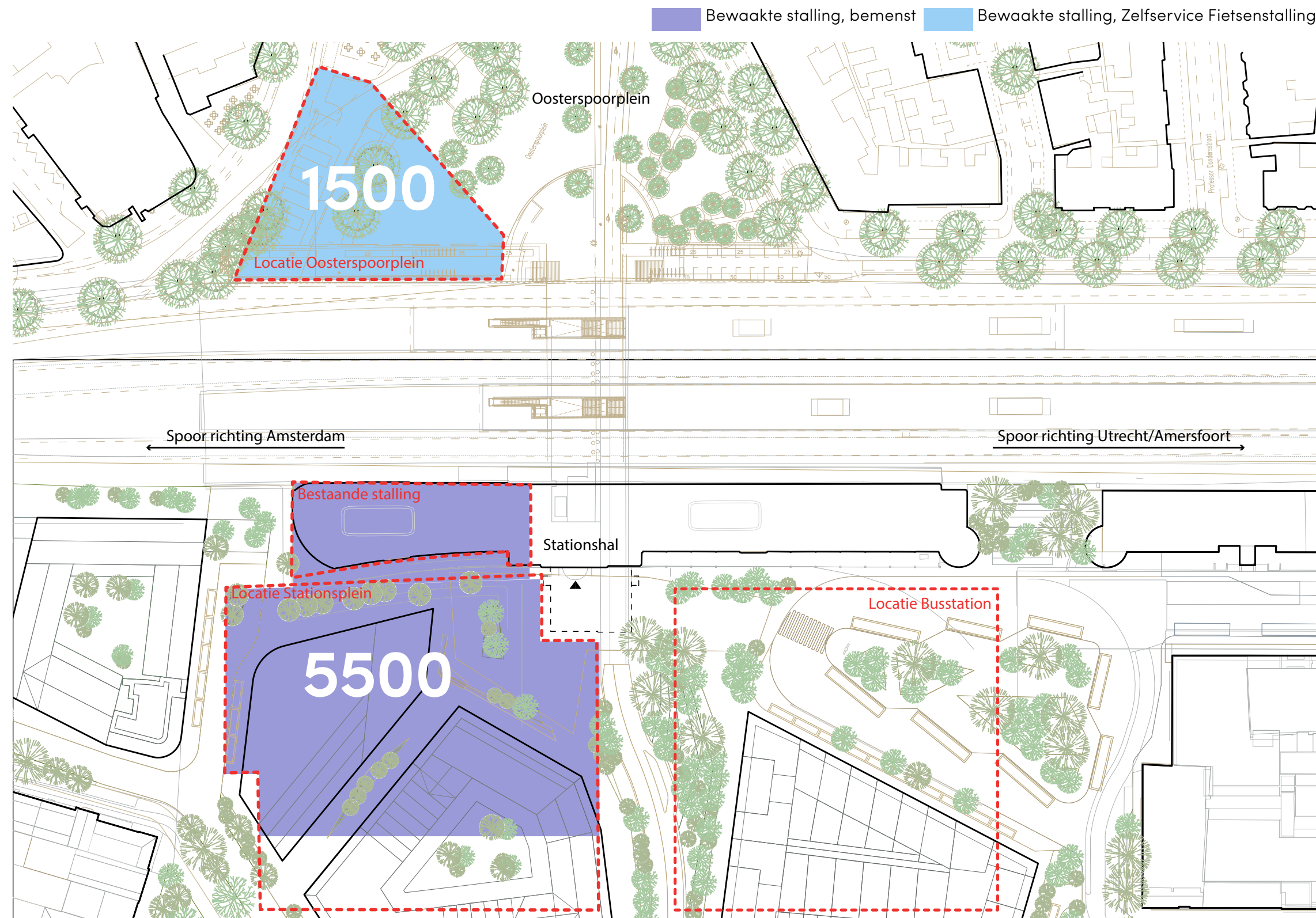
door Zwarte Hond en OKRA, 11 april 2019

woensdag, 01 juli 2020



voorkeursvariant fietsparkeren Hilversum

uit Alternatievenstudie 03 april 2020

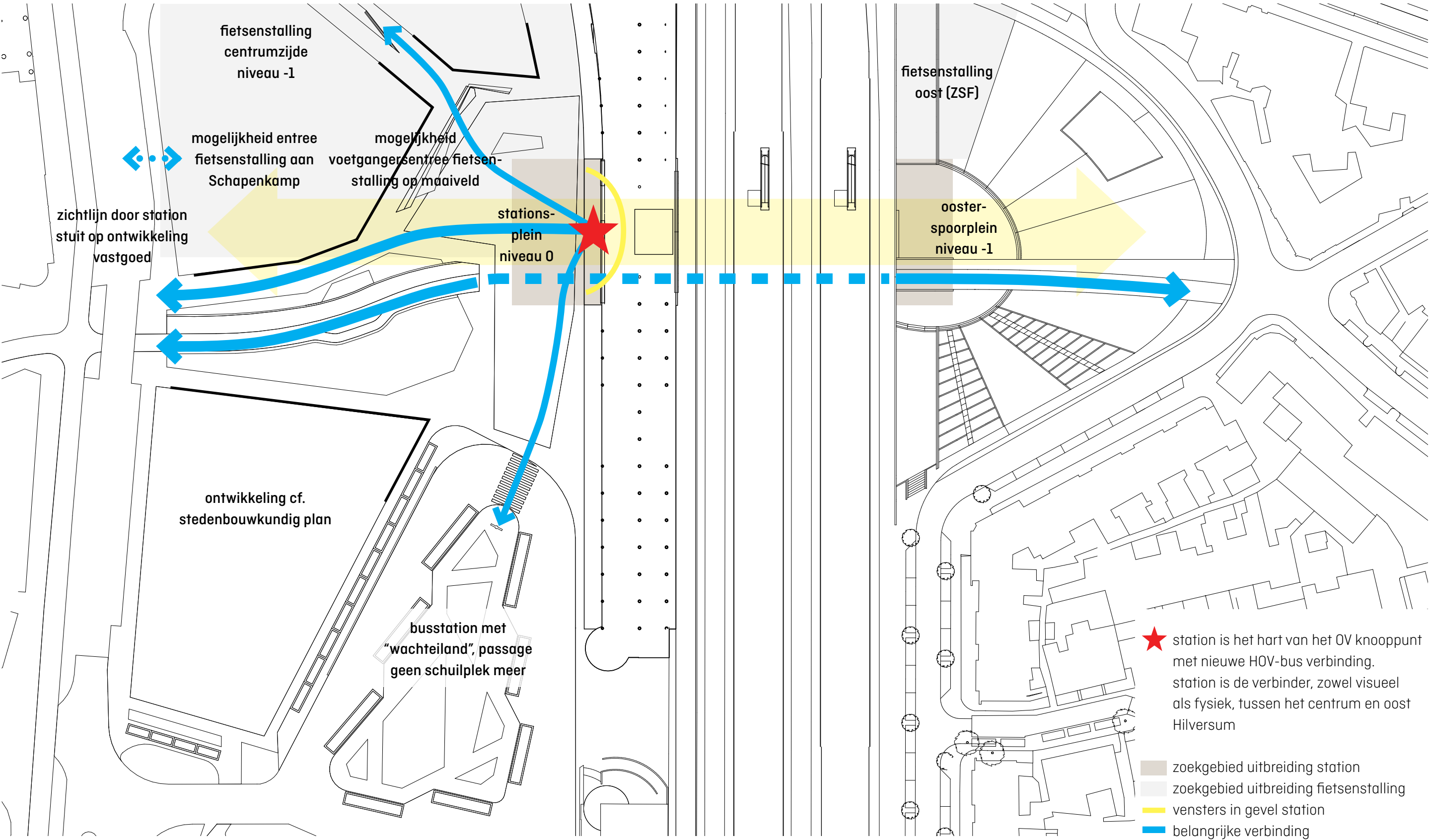


- zelfservice fietsenstalling aan het Oosterspoorplein
- voordeel is dat reizigersstromen verdeeld worden over beide zijden van het spoor, wat problematische (en onveilige) verkeerssituaties ter plaatse van de entree tot de stalling helpt te voorkomen
- directe aansluiting op de transferhal en het hergebruik van een deel van de bestaande stalling

toekomstige ontwikkelingen

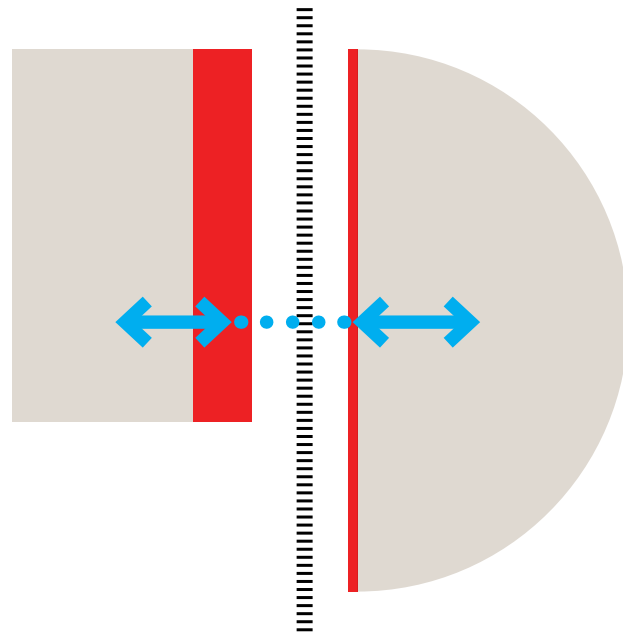
stedenbouwkundig plan en fietsenstalling

in relatie tot bestaand stationsgebouw

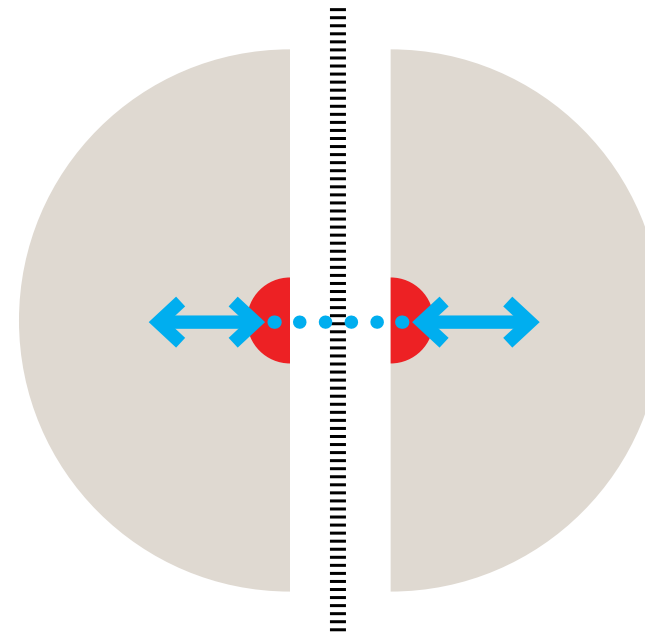


toekomstige ontwikkelingen

concept oriëntatie station t.o.v. de stad



schematische weergave van stationspleinen, huidige situatie



schematische weergave van stationspleinen, toekomstige situatie

Het nieuwe stedenbouwkundig plan en creëert kansen om het station meer op de omgeving te laten reageren.

Het station uit 1992 was georiënteerd op functies langs de gevel die er nu niet meer zijn, de beoogde oriëntatie wordt op de diagonale stadsassen. Daarmee trachten we van een lange, ontoegankelijke kantoorgevel met een "kijkgat" zich van die gevel losmakende toegankelijke "brandpunten" in de stationspleinen te maken (van accent op knoop naar accent op plaats), in de verbinding tussen de pleinen en stadshelften.

Dit verhinderen zou afbreuk doen aan de bereikbaarheid, die het treinsysteem de stad brengt (zich vertalend in grondwaarde en m2-opbrengsten).

programma van eisen

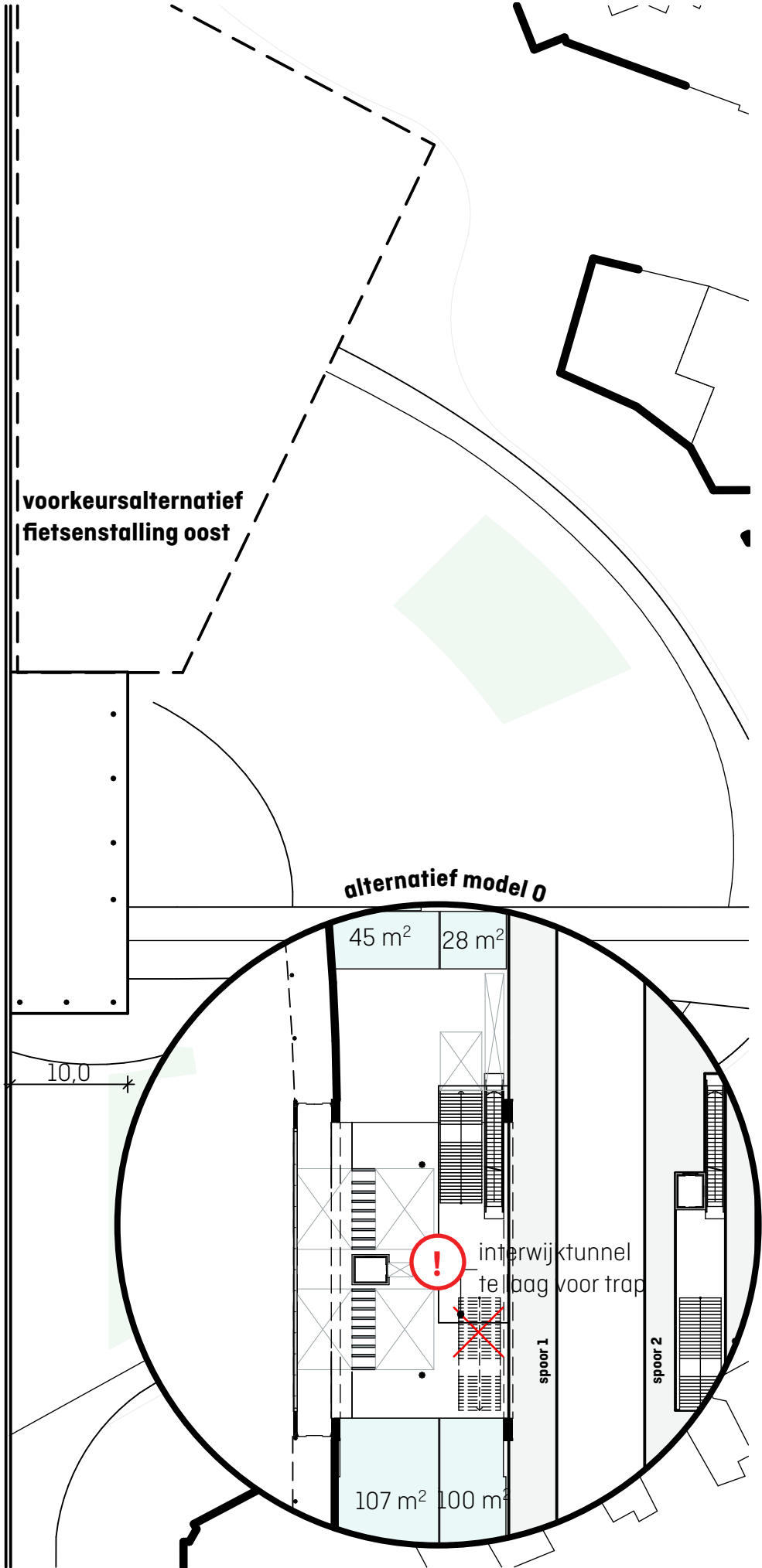
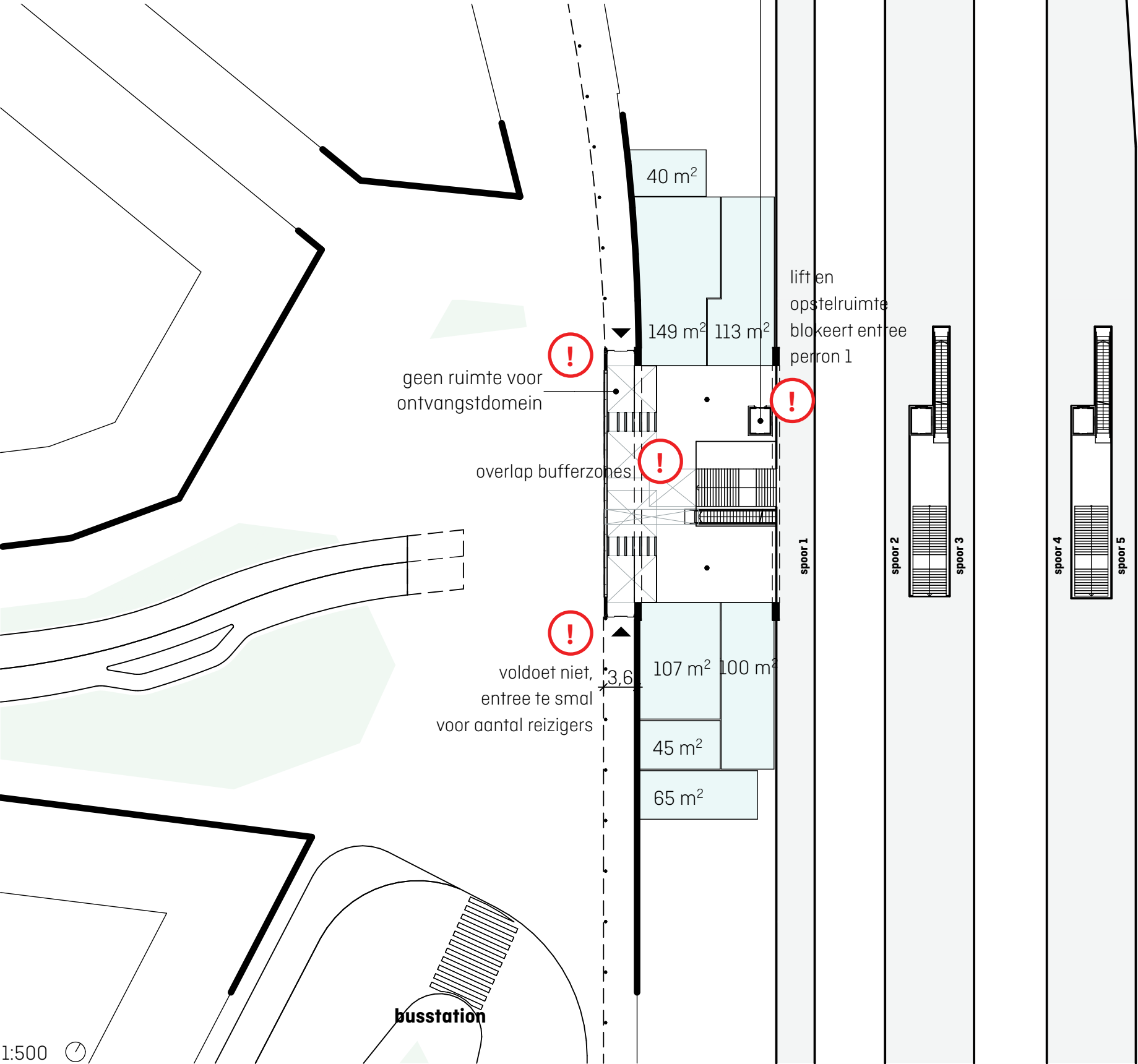
samenvatting PvE versie 10-01-2020

woensdag, 01 juli 2020

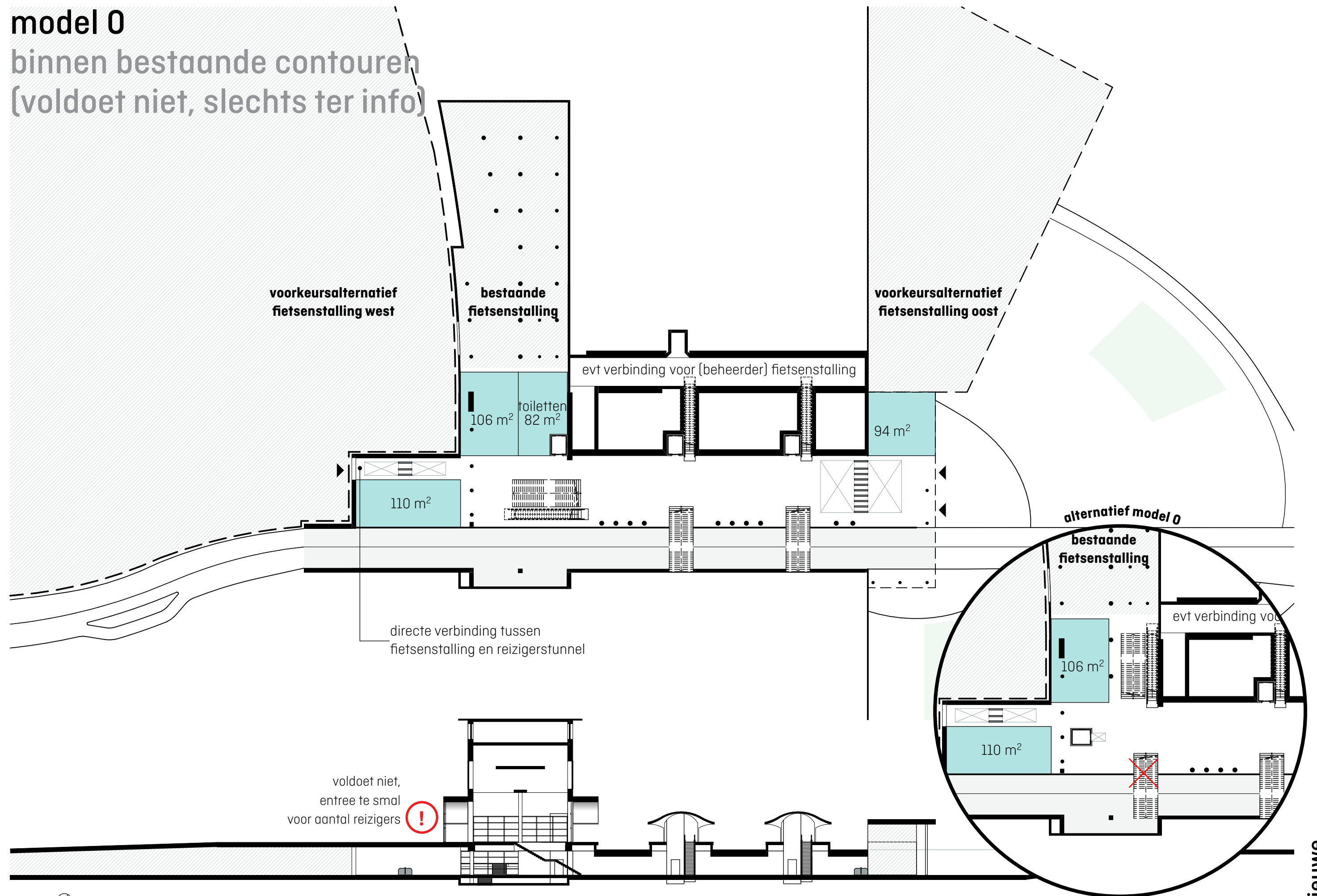
Gemeente	ProRail	NS
Stedenbouwkundige doelstellingen - Het Stationsplein wordt warme publieke plek en biedt (incidenteel) een podium voor Hilversumse media-innovaties - Oost en centrum worden beter met elkaar verbonden Stedenbouwkundige beeldkwaliteit - De ingang van het stationsgebouw aan centrumzijde moet op maaiveld liggen - De ingang van het stationsgebouw aan de oostzijde moet op hetzelfde niveau liggen als de buitenruimte - He station dient aan beide zijden een volwaardige entree te hebben Verkeer (fiets) - Er is een comfortabele en veilige doorgang voor voetgangers en fietsers tussen centrum en Oost - Er is een veilige en comfortabele toegang naar de fietsenstalling, waarbij er voldoende toetreding van daglicht is Locatie van ketenvoorzieningen - In het Stedenbouwkundig plan is de ligging van de verschillende functies (taxi's, bussen, K&R) bepaald (maar er is nog ruimte voor een gedetailleerde uitwerking) Winkels en Horeca - In het Stationsgebied/plein en het stationsgebouw is beperkt ruimte voor de uitbreiding van het aantal vierkante meters voor winkels en horeca Looproutes - Reizigers die hun fiets hebben gestald in de ondergrondse stalling komen op een snelle en veilige manier van en naar de Transferhal - Het station moet goed toegankelijk zijn voor minder-validen en voor mensen met een visuele beperking Overige eisen uit het PvE Stationsgebied - Afval verzamelen en aanvoer goederen moet mogelijk zijn - Ruimte voor 2 parkeerplaatsen voor bestelbussen (personeel)	Algemeen - Toekomstige aanpassing en/of vernieuwingen aan treinstation dienen te voldoen aan de basisvoorwaarden die ProRail daaraan stelt - Een toekomstig station Hilversum dient te voldoen aan de principes en de vereisten van ProRail zoals vastgelegd in: - het spoorbeeld - het stationsconcept - het basisstation - Ontwerprichtlijnen, Beheerrichtlijnen en Afkeurnormen (OBA) - Vigerende eisen uit de Railinfracatalogus (RIC) Geplande projecten - Er zijn naar huidige inzichten tot 2030 geen grote projecten vanuit ProRail gepland die raakvlakken hebben met het station waar rekening mee gehouden dient te worden	Stationsvoorzieningen Centrumzijde - Één reisdomein in plaats van twee reisdomeinen - Een stationshal met voldoende ruimte voor alle stationsvoorzieningen inclusief opstelruimte - Een stationshal met voldoende zit- en stawaitgelegenheid voor de reizigers inclusief internationaal treinvervoer - Toevoegen van twee nieuwe commerciële ruimtes aan de hoofdloopstroom (80-100m² & 100-120m²) - Minimaal 5 units aan de hoofdloopstroom - Toevoegen service formule Bemenst toilet: ca. 90m² (mag aan subloopstroom) - Behoud m² bestaande magazijnen en backofficeruimten en logistieke gang van magazijnen intern naar stationshal - Behoud van de bestaande laad- en losplekken ten behoeve van bevoorrading van het station en vuilafvoer - Locatie van entree magazijnen is in de directe nabijheid van de laad- en losplek, idem voor vuilafvoer. Huidige afstand is nu ca. 4-5m¹ Stationsvoorzieningen Oosterspoorplein - Een service/commerciële unit aan de hoofdloopstroom (indicatief benodigd oppervlakte: 100-125 m²) - Stationsobjecten en overige stationsvoorzieningen inclusief sta-zitwachtruimte in pandig 2 Parkeerplaatsen voor bestelbussen van storings- en onderhoudspersoneel - Entree met voldoende ruimte voor alle stationsvoorzieningen inclusief opstel- en wachtruimte Ketenvoorzieningen - De bus heeft een logische route (intuïtief) en er is een directe zichtlijn tussen het busstation en de stationsentree en vice versa Stationsbelevingsmonitor - Meer beschutting en warm wachten, meer fietsplekken: grotere fietsenstalling(en) dan huidig, meer uitstraling/sfeer/groen, meer zitplaatsen voor wachten, meer voorzieningen: winkels/horeca

ontwikkelscenario's

model 0
binnen bestaande contouren
(voldoet niet, slechts ter info)

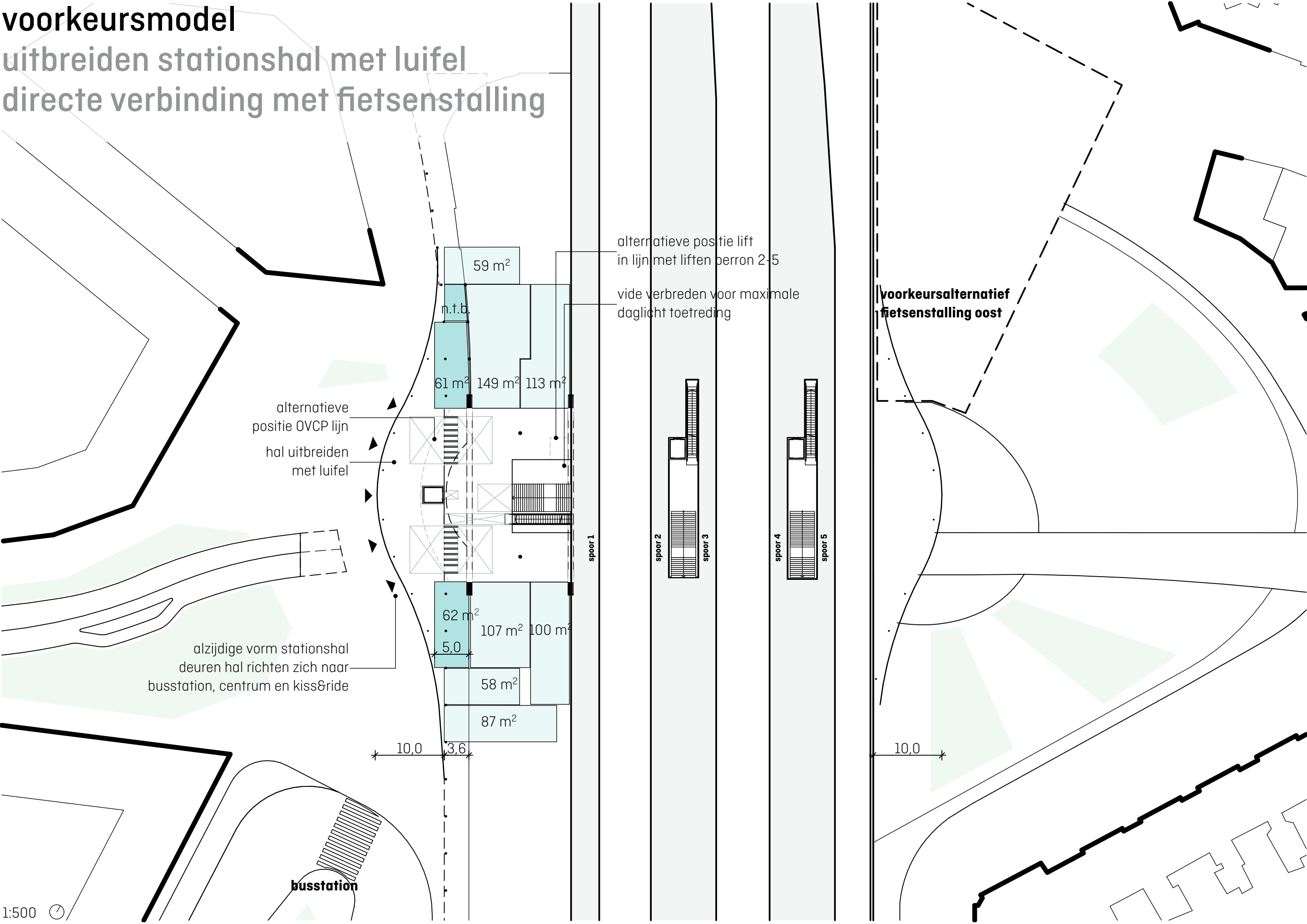


model 0
binnen bestaande contouren
(voldoet niet, slechts ter info)

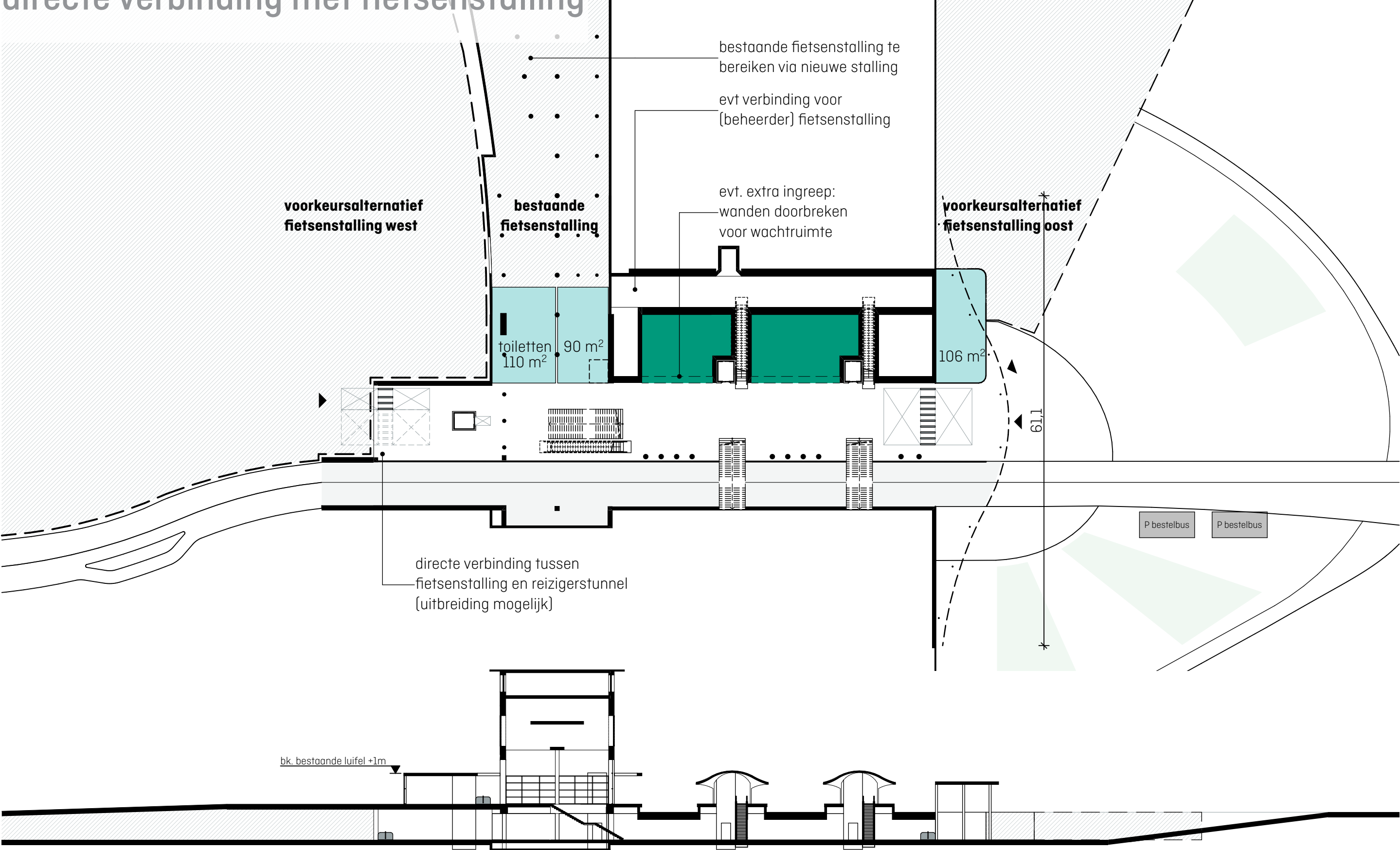


1:500

voorkeursmodel
uitbreiden stationshal met luifel
directe verbinding met fietsenstalling



voorkeursmodel
uitbreiden stationshal met luifel
directe verbinding met fietsenstalling



1:500

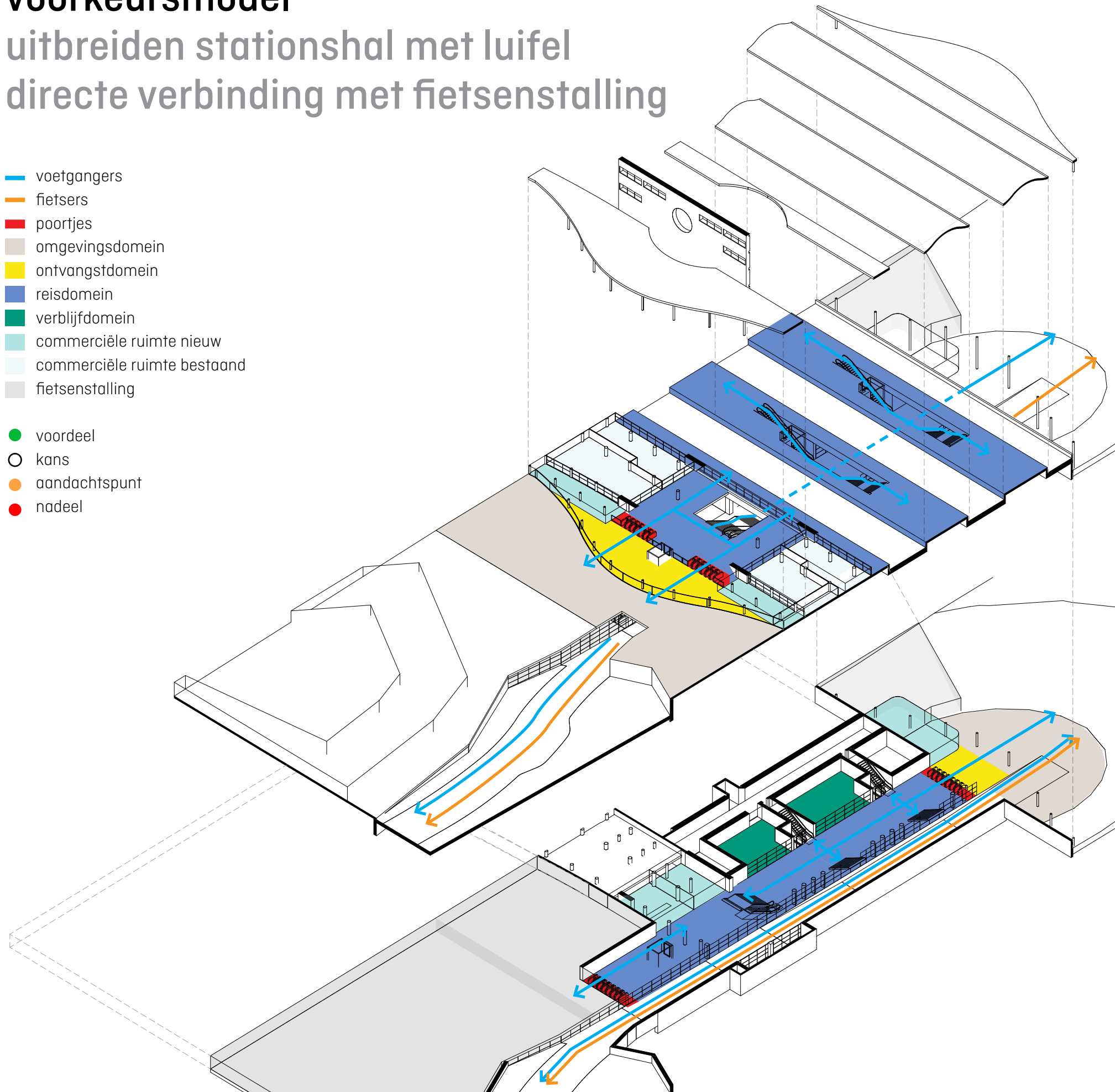
voorkeursmodel

uitbreiden stationshal met luifel

directe verbinding met fietsenstalling

- voetgangers
- fietsers
- poortjes
- omgevingsdomein
- ontvangstdomein
- reisdomein
- verblijfdomein
- commerciële ruimte nieuw
- commerciële ruimte bestaand
- fietsenstalling

- voordeel
- kans
- aandachtspunt
- nadeel



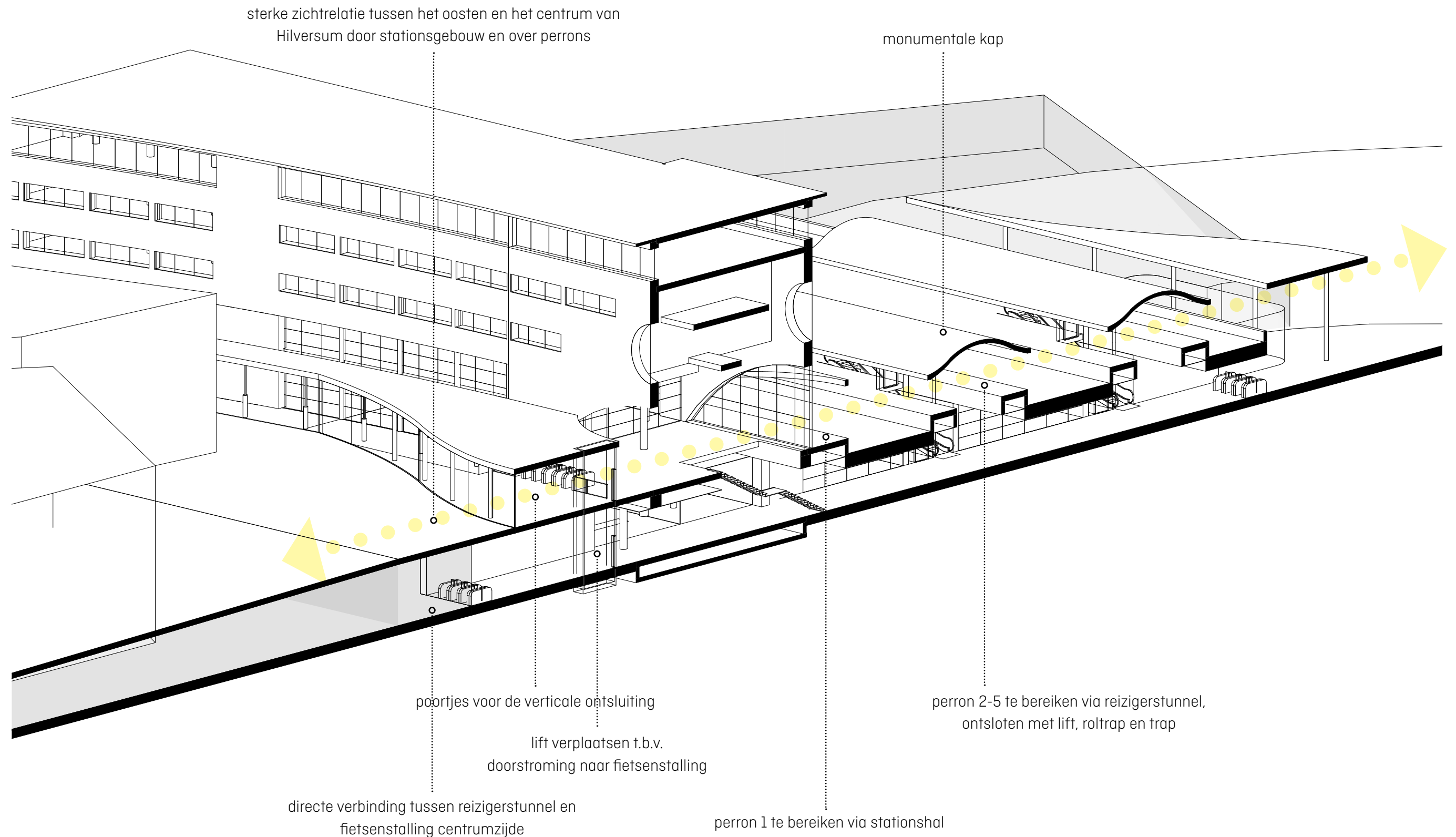
- hoogwaardig binnenkomen via uitbreiding van de bestaande luifel, alzijdig volume aan het stationsplein
- gelijkwaardige stationshal aan Oosterspoorzijde, directe verbinding met fietsenstalling
- 2 extra commerciële units aan ontvangstdomein op niveau maaiveld
- 1 extra commerciële units, toiletten en wachtruimte aan loopverbindingszone op niveau van de reizigerstunnel (let op wachtruimte heeft laag plafond)
- stationshal biedt meer ruimte voor wachten en stationsvoorzieningen, wordt niet doorkruist door loopverbindingszone
- alle perrons bevinden zich in één reisdomein
- directe verbinding tussen fietsenstalling en reizigerstunnel mogelijk door het verplaatsen van de lift
- kans om interwijk tunnel optisch korter te maken door overkapping deels te verwijderen
- bestaande fietsenstalling ontsloten vanuit nieuwe fietsenstalling
- knelpunt trappen in interwijk blijft bestaan

voorkeursmodel

uitbreiden stationshal met luifel

directe verbinding met fietsenstalling

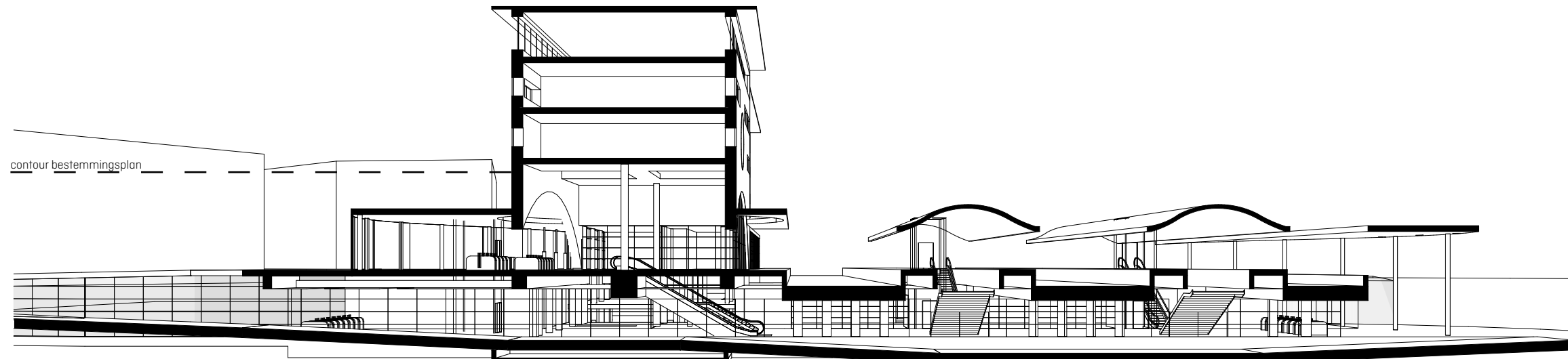
woensdag, 01 juli 2020



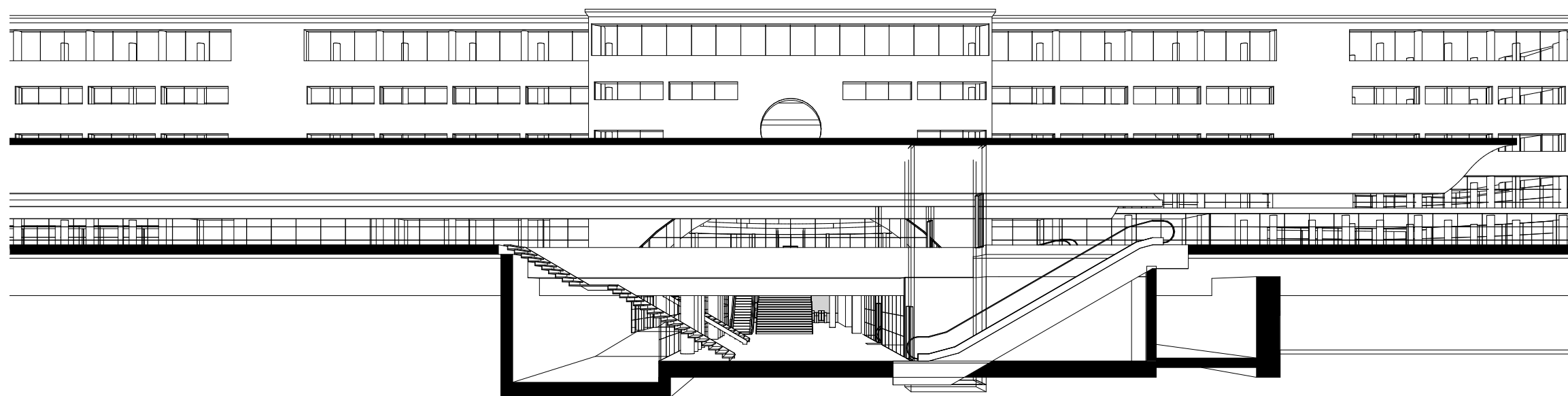
voorkeursmodel

uitbreiden stationshal met luifel

directe verbinding met fietsenstalling



3D doorsnede over interwijkpunt



3D doorsnede over perron 4-5

bestemmingsplan

bestemmingsplannen en kadastrale gegevens

bestaande situatie

Legenda

plangebied

Enkelbestemmingen

agrarisch

agrarisch met waarden

bedrijf

bedrijfsterreinen

bos

oerwoud

cultuur en ontspanning

detailhandel

dierstallenhouding

gemengd

groen

horeca

karfoor

maatschappelijk

natuur

overig

recreatie

sport

tuin

verkeer

water

wonen

woongebied

Dubbelbestemmingen

waterstaat

leiding

waarde

Bouwvlakken

bouvlak

Gebiedsaanduidingen

geluidzone

luchtafweerkeuzezone

vijselingszone

milieuzone

veiligheidszone

wetgevingzone

reconstruiewezone

overige zone

Aanduidingen

bouwaanwijzing

functieaanwijzing

lettertekenaanwijzing

maatvoering

Figuren

as van de weg

dwarsprofiel

gevelijn

hartlijn leiding

relatie

figuur IMRO2006

Gebiedsgerichte besluiten

besluitgebied

besluitvlak

besluitsubvlak

Structuurvisies

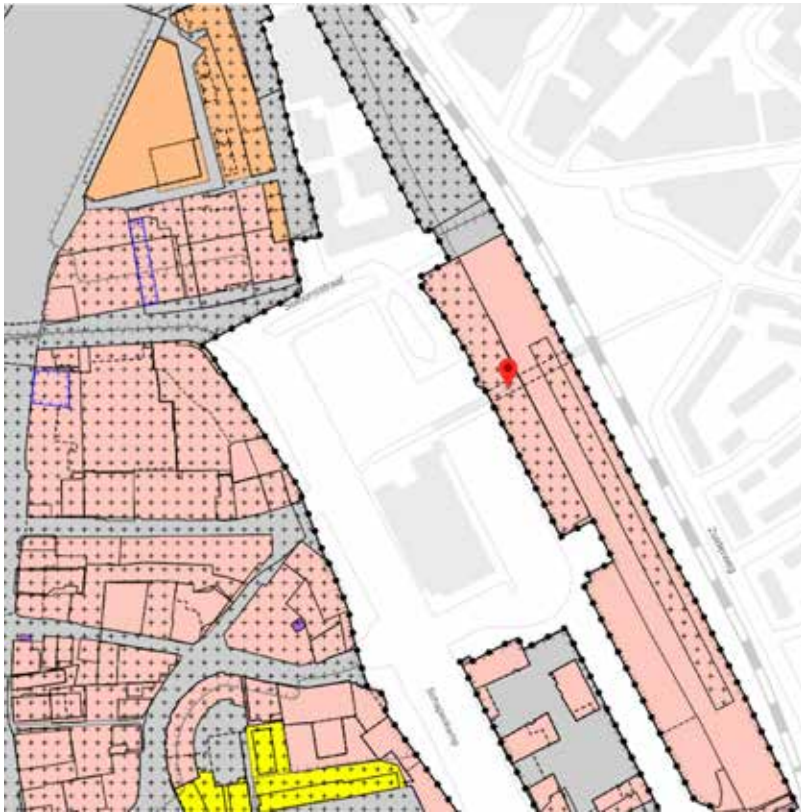
plangebied

Gesande kaarten

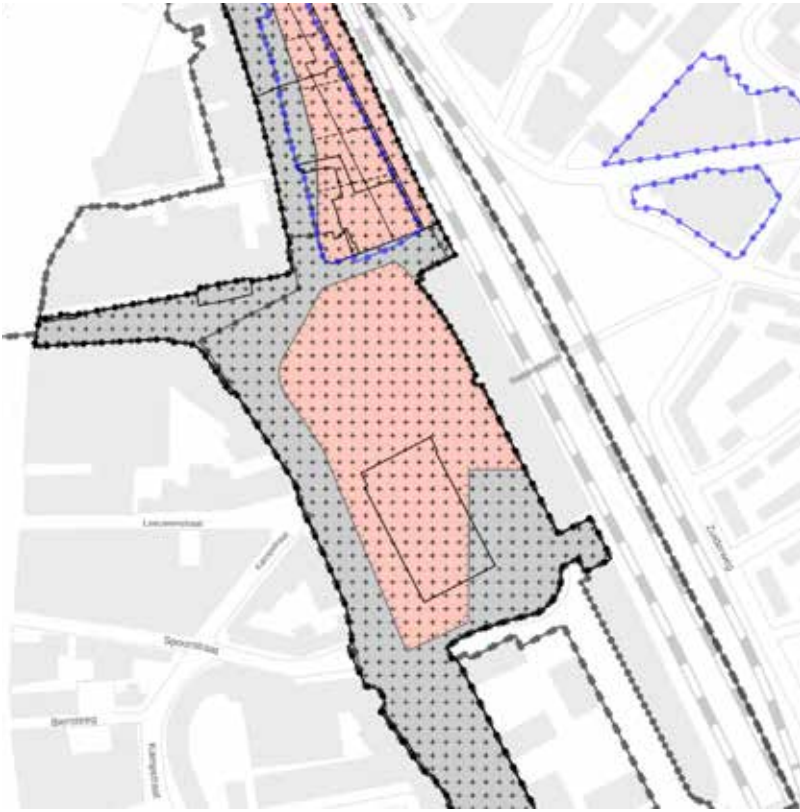
plangebied

Overige besluiten

plangebied



bestemmingsplan centrum 2018



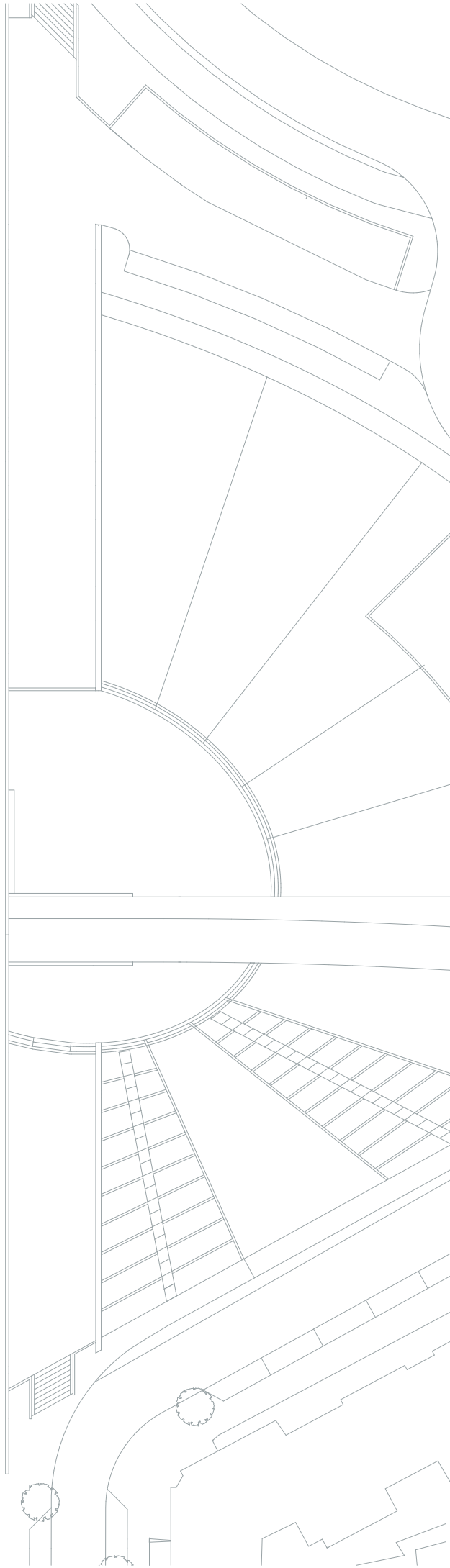
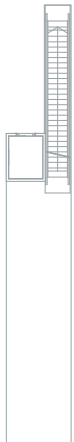
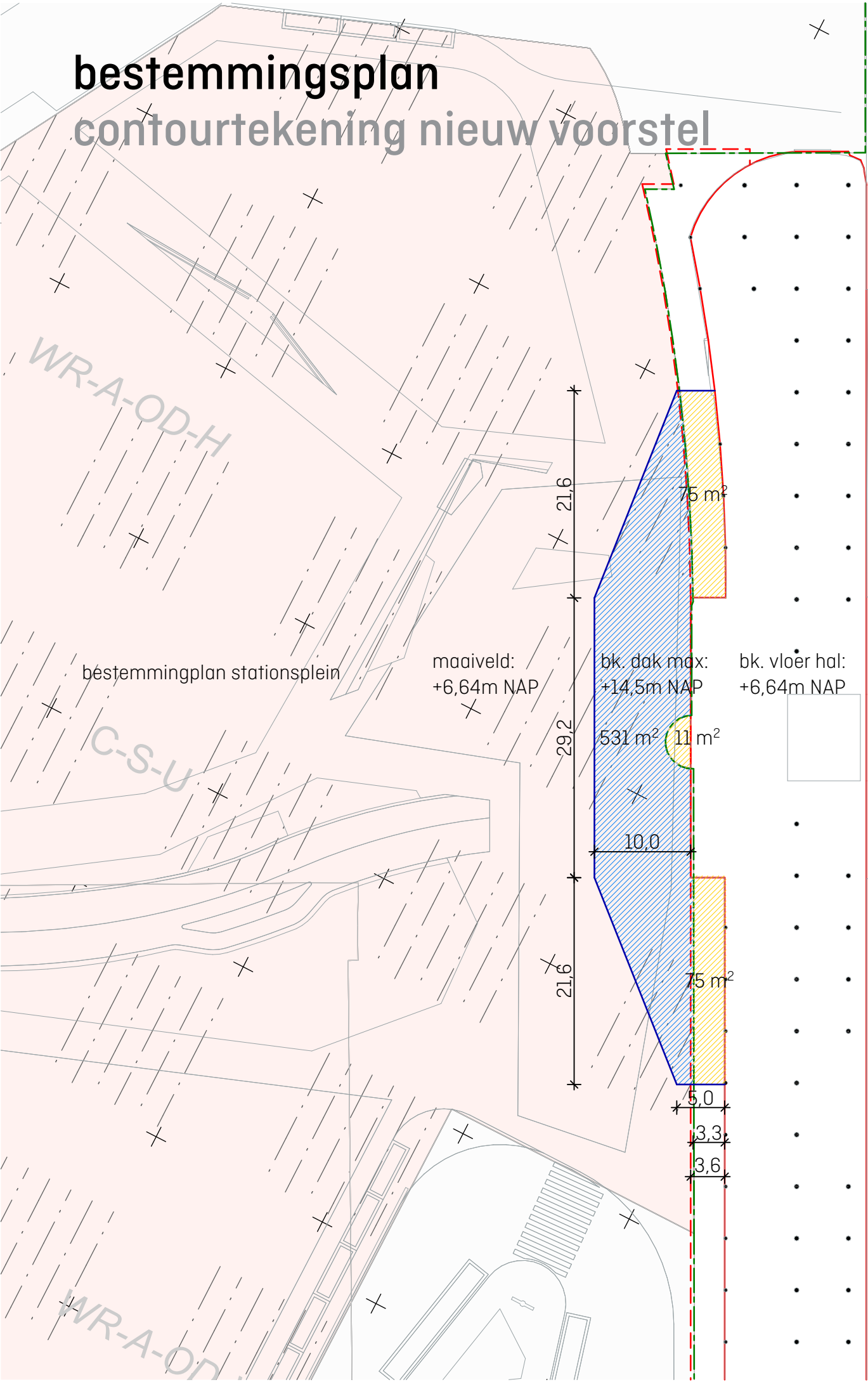
bestemmingsplan stationsgebied 2020



kadastrale kaart

bestemmingsplan

contourtekening nieuw voorstel



Tekeningnaam
173SO-Contourtekening

Omschrijving
Station Hilversum
Contourtekening

Projectnaam
Visie Station Hilversum

Adres
Station Hilversum

Datum
29.05.2020

Schaal
1:500

Fase
SO

Opdrachtgever
NS Stations
Postbus 2534
3500 GM Utrecht
www.nsstations.nl



- legenda**
- bestaande contour gebouw
 - - - bestaande contour arcade
 - bestaande contour bestemmingsplan stationsplein
 - contour zoekgebied spoorwegstation
 - /// zoekgebied uitbreiding spoorwegstation
 - /// zoekgebied uitbreiding spoorwegstation binnen rooilijn arcade spoorwegstation

totaal oppervlak zoekgebied
uitbreiding spoorwegstation: 692 m²

- stationsvoorziening commercie binnen rooilijn arcade: 150 m²
- stationsvoorziening commercie binnen zoekgebied uitbreiding spoorwegstation: max. 75 m²
- stationsvoorziening service binnen uitbreiding spoorwegstation

nieuwe architecten

eendrachtlaan 110
3526 LB Utrecht
the netherlands
hallo@nieuwearchitecten.nl
nieuwearchitecten.nl

opdrachtgever

NS Stations in samenwerking met
ProRail en Gemeente Hilversum
Postbus 2534
3500 GM Utrecht
www.nsstations.nl

adviseur

Bureau Spoorbouwmeester
Postbus 2038
3500 GA Utrecht
www.spoorbeeld.nl

architect

nieuwe architecten
Eendrachtlaan 110
3526 LB Utrecht
T 030 227 04 16
www.nieuwearchitecten.nl