

ARENAPARK

VOORKEURSVARIANT

Fase 3 | Opstellen voorkeursvariant

10 februari 2021



INHOUD

Proces	4
Terugblik scenario's	5
Aanpak voorkeursvariant	6
De voorkeursvariant	10
Groen raamwerk, ecosysteem	12
Mobiliteit	14
Vitaal gemengd district	20
Variant station nog niet verplaatst	26
Vervolg	28
Bijlagen	31

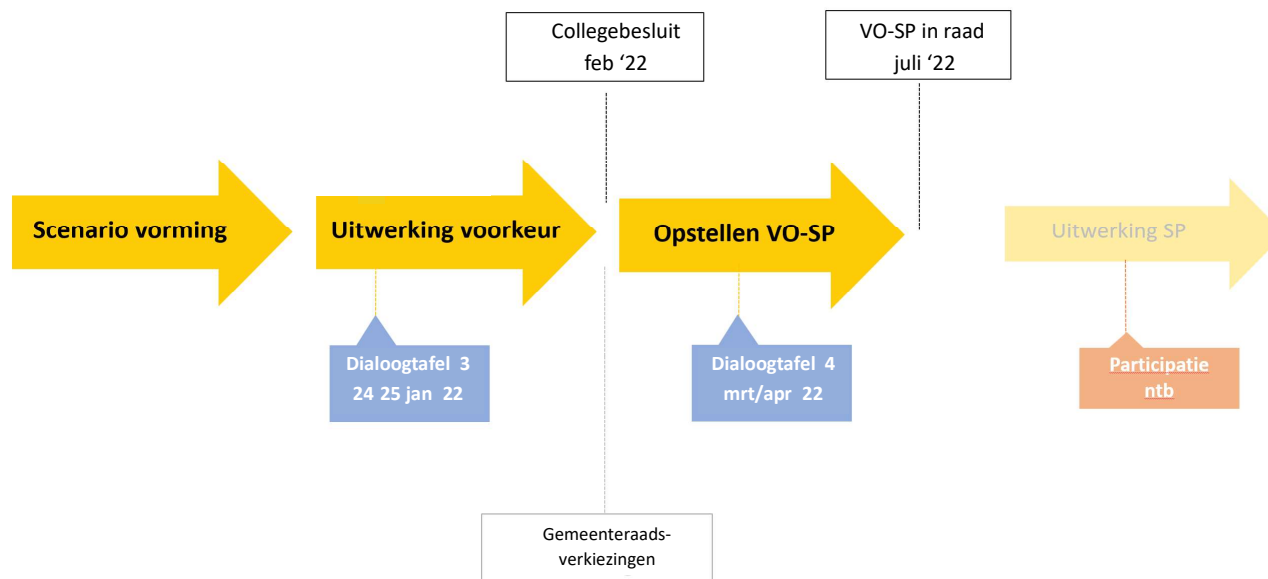
PROCES

Om tot een stedenbouwkundig plan te komen worden meerdere fases doorlopen. Voor het Arenapark wordt een stedenbouwkundig plan opgesteld. Middels scenario's is de meest wenselijke richting hiervoor onderzocht. De afgelopen weken zijn de scenario's breed besproken, waaronder in de raadscommissie. Op basis hiervan is een voorkeursvariant ontwikkeld die in dit document wordt gepresenteerd. Hierin zijn de opmerkingen en de opgehaalde feedback meegenomen.

De voorkeursvariant is op het niveau van de scenario's uitgewerkt, met op enkele punten een beperkte verdiepingsslag richting een voorlopig stedenbouwkundig plan (VO-SP). Gezien het compacte proces zijn er nog aandachtspunten in de voorkeursvariant benoemd die in het vervolgproces richting VO-SP verder bestudeerd worden.

Een eerste conceptversie van de voorkeursvariant is voorgelegd aan verschillende stakeholders tijdens een derde ronde dialloogtafels. Tevens is nog met enkele stakeholders apart gesproken. In de komende periode vinden meer van dergelijke afspraken plaats. Deze feedback wordt gebruikt om de aandachtspunten uit de voorkeursvariant te adresseren, knelpunten op te lossen en tot een integraal plan te komen.

In het vervolgtraject wordt de voorkeursvariant verder uitgewerkt tot een voorlopig stedenbouwkundig plan (VO-SP).



TERUGBLIK SCENARIO'S

Onderstaand zijn de voorgelegde scenario's samengevat opgenomen. Hierbij zijn ook scores opgenomen voor ontwikkelbaarheid die op 12 januari 2022 besproken zijn in de raadscommissie.

SCENARIO 0 MASTERPLAN



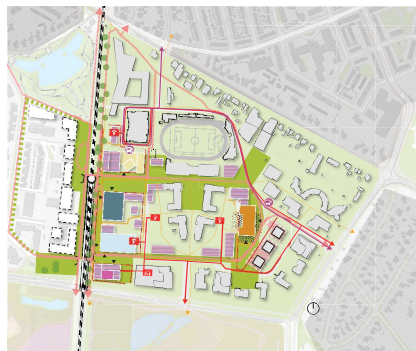
economie	●●●●○
wonen	●○○○○
mobiliteit	●●○○○
groenkwaliteit	●●●●○
duurzaamheid	●●○○○
ontwikkelbaarheid	●○○○○
saldo business case	-51 mln (+/- 30%)

werken	ca 45.000 m ²
wonen	ca 9.000 m ²

voorzieningen*	0 m ²
----------------	------------------

parkeren (CROW norm met dubbelgebruik**)	ca 50.000 m ²
--	--------------------------

SCENARIO 1 RONDJE ARENAPARK



economie	●●●●○
wonen	●○○○○
mobiliteit	●●○○○
groenkwaliteit	●●●●○
duurzaamheid	●●○○○
ontwikkelbaarheid	●○○○○
saldo business case	-31 mln (+/- 30%)

werken	ca 62.000 m ²
wonen	ca 21.000 m ²

voorzieningen*	ca 2.000 m ²
----------------	-------------------------

parkeren (minimale norm met dubbelgebruik)	ca 35.000 m ²
--	--------------------------

SCENARIO 2 KNOOPPUNTONTWIKKELING MET GROEN MIDDEN



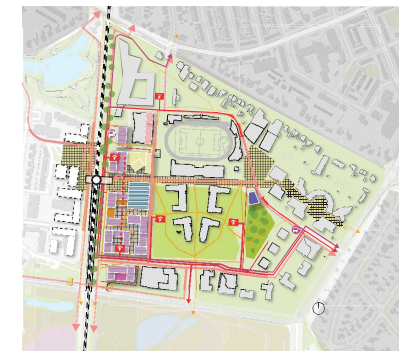
economie	●●●●○
wonen	●○○○○
mobiliteit	●●○○○
groenkwaliteit	●●●●○
duurzaamheid	●●○○○
ontwikkelbaarheid	●○○○○
saldo business case	-8 mln (+/- 30%)

werken	ca 79.000 m ²
wonen	ca 104.000 m ²

voorzieningen*	ca 8.000 m ²
----------------	-------------------------

parkeren (minimale norm met dubbelgebruik)	ca 50.000 m ²
--	--------------------------

SCENARIO 3 HOOGSTEDELIJKE STROOK AAN OPEN PARK



economie	●●●●○
wonen	●○○○○
mobiliteit	●●○○○
groenkwaliteit	●●●●○
duurzaamheid	●●○○○
ontwikkelbaarheid	●○○○○
saldo business case	-36 mln (+/- 30%)

werken	ca 49.000 m ²
wonen	ca 32.000 m ²

voorzieningen*	ca 4.000 m ²
----------------	-------------------------

parkeren (minimale norm met dubbelgebruik)	ca 32.000 m ²
--	--------------------------

* kleinschalige voorzieningen voor de nieuwe bewoners zoals kleine supermarkt to-go, horeca, zorg, fietsenmaker etc.

** gebaseerd op beschikbare data uit het masterplan. Het aantal m²'s is gebaseerd op het aantal genoemde parkeerplekken in het masterplan, vullenigvuldigd met de 28m² per parkeerplek die in de andere scenario's wordt gehanteerd. Beperkte vergelijking met andere scenario's mogelijk.

AANPAK VOORKEURSVARIANT

OMGANG MET BESTAANDE BEBOUWING EN ERFGOED

Historische lagen verwerken in nieuwe hoofdstructuur van vastgesteld masterplan

Belangrijke elementen die plek krijgen in voorkeursvariant:

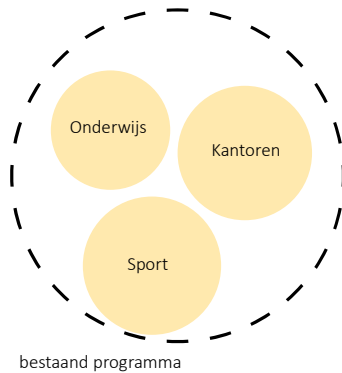
- Reputatie als sportpark
- Grote delen van de bestaande hoofdstructuur
- Atletiekbaan
- Nike HQ
- Kantoorgebouwen oost- en zuidzijde
- Skatepark
- ROC
- Groenstructuur

Belangrijke elementen die worden aangepast:

- Station Hilversum
- Sportpark
- Dudok Arena
- Spoorzone Laapersveld

Belangrijke elementen die verdwijnen:

- Renbaan
- Parkeerbaan
- Warmtecentrale

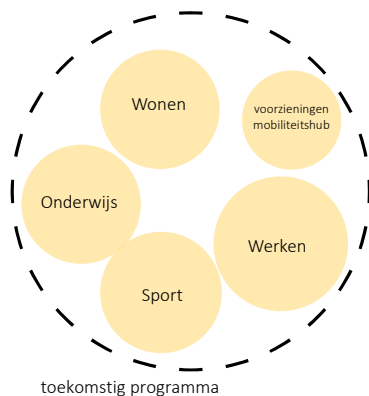


AANPAK VOORKEURSVARIANT

NIEUWE STRUCTUUR GEBASEERD OP IDEALEN VAN ARENAPARK

Duurzame knooppuntontwikkeling en gezonde beloopbare campus

- Groen
- Sportief, educatief
- Focus op innovatieklimaat voor gezondheid en bewegen
- Gemengd, levendig en inclusief
- Hoge dichtheid, veel voorzieningen
- Autoluw en sociaal veilig
- Duurzaam en klimaatadaptief



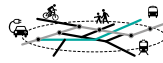
AANPAK VOORKEURSARIANT

INPUT OPGEHAALD

Langs verschillende wegen is eind 2021 en januari 2022 feedback opgehaald op de verschillende scenario's. Er is input opgehaald via:

- consultatie van raadscommissie
- online enquête
- advies van de ARK
- dialoogtafels en aparte sessies met stakeholders (spoorsector, ontwikkelpartijen, eigenaren, omwonenden/belanghebbenden)

Hiernaast zijn de belangrijkste punten van deze feedback weergegeven.



Belangrijkste feedback die meegenomen is in opstellen voorkeursvariant:

- Scenario 2 als basis
- Bouwhoogten terugbrengen, hoogteaccenten vs illusielandschap
-> landschapstoets
- Groen langs spoor
- Versterking van oriëntatie door Arenapark middels raamwerk
- Bus deels langs spoor en deels langs oostzijde ROC
- Stationsplein beter gemanifesteerd, incl Laapersveldzijde
- Autoluw gebied, centraal parkeren, knip in Arena
- Hart Arenapark is voetgangersgebied, fiets te gast
- Mobiliteitshub inpassen
- Inzicht in plan bij nog niet verplaatst station
- Onderzoek inpassing logistieke hub
- Mogelijk meer dichtheid, kleinere woningen, minder wonen en/of minder werken
- Doelgroep definiëren voor wonen en werken
- Bouwvolumes toegevoegd aan 'Nike-carré'
- Kavel C vergroot, gemengd programma tbv functiemenging op Arenapark
- Minder complexe schakeling van functies t.b.v. ontwikkelbaarheid

AANPAK VOORKEURSVARIANT

CONCEPT GETOETST

Conceptmodel voorgelegd aan dialoogtafels

In een vroeg stadium van de ontwikkeling van de voorkeursvariant is een eerste conceptversie op 24 en 25 januari 2022 voorgelegd aan stakeholders tijdens de online dialoogtafels. Middels een ontwikkeltafel, omgevingstafel en een beleidstafel is van vele kanten feedback geleverd op dit concept. Dit gebeurde via het online platform Mural, waar feedback via digitale post-its gegeven kon worden. Deze feedback is direct aansluitend besproken met (en toegelicht door) de deelnemers.

De dialoogtafels leverden diverse onderzoeksvragen op die we de komende tijd nader uitwerken. Dit gebeurt in nauw overleg met de betrokken belanghebbenden, zoals het ROC en de spoorsector. In de hierna beschreven voorkeursvariant zijn deze aandachtspunten benoemd. Deze dienen in de komende tijd verder bestudeerd en met de verschillende partijen besproken te worden om integrale oplossingen mogelijk te maken. In de hierna beschreven voorkeursvariant zijn deze aandachtspunten voor vervoluitwerking benoemd.

ONTWIKKELTAFEL ARENAPARK 24-01-2022



weergave van Mural, waarop de feedback van deelnemers aan de online Ontwikkeltafel van 24 januari '22 is te zien

DE VOORKEURSARIANT

SCHETSPLAN

De voorkeursvariant is gebaseerd op scenario 2. Dat betekent een aanzienlijk toegevoegd programma van wonen en werken bovenop het maatschappelijk programma voor sport en onderwijs. Het masterplan voor Arenapark beoogt een gemengd district, maar inmiddels is er een groeiende behoefte in Hilversum aan woningen en werkprogramma. Dit scenario met aanzienlijke ontwikkelingen biedt een oplossing voor de opgaven waar de gemeente voor staat: ruimte voor werken, wonen en mobiliteit. Het concrete verzoek was dan ook om dit in het bijzonder in dit gebied te adresseren.

Er liggen kansen voor Arenapark in de profilering als gezondheid- en educatiecluster vanwege de aanwezigheid van diverse sport gerelateerde bedrijven en activiteiten en de aanwezigheid van een groot aantal onderwijsinstellingen. Er liggen enorme kansen om het gebied te ontwikkelen als innovatiedistrict dat sporten, leren en bewegen ademt. Een gebied waar kennisontwikkeling en kruisbestuiving op het gebied van bewegen en onderwijs maximaal worden gefaciliteerd en beleefd. Dit 'unique selling point' wordt niet alleen zichtbaar in de ruimtelijke opzet, maar ook in de lifestyle in het gebied, waar lopen, spelen en fietsen het straatbeeld domineren. Alle bestemmingen die bij het dagelijks leven horen zijn immers binnen 5-10 minuten lopen bereikbaar. Ook met verschillend sportprogramma in de openbare ruimte wordt uitgenodigd om te bewegen. Dit geldt niet alleen voor de werkers en bezoekers van het gebied, maar zeker ook voor de bewoners van Arenapark, die een groen gemengd gebied ervaren, met uitstekende bereikbaarheid en volop recreatie mogelijkheden. Hiermee ontstaat een bijzonder, op innovatie gericht vestigingsklimaat. Dit usp kan daarom ook gebruikt worden voor gebiedsmarketing. Men wordt uitgenodigd om in de buitenruimte te zijn, niet verstopt in hun auto, zodat men geregeld op die manier kan een gunstig vestigingsklimaat gecreëerd worden en branding ontwikkeld worden, zoals dat ook voor Mediapark geldt.

Bij een dergelijke profilering hoort ook het volop benutten van het groen in en om Arenapark. Tegelijkertijd moet anno 2022 een gebiedsontwikkeling zeer planeetbewust plaatsvinden. Thema's als biodiversiteit, klimaatadaptatie, energie, water en bodem zullen in alle gevallen meegenomen worden bij de ontwikkeling van Arenapark, waarin het groene karakter een belangrijke rol speelt en de ligging kansen biedt voor verbinding van het landschap met de stad.

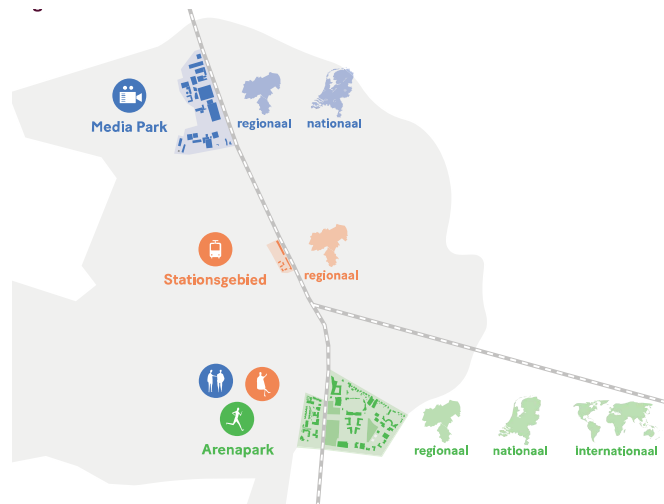


DE VOORKEURSARIANT

KANSRIJKE KNOOPPUNTONTWIKKELING

De ontwikkeling van het Arenapark is van grote betekenis op de schaal van de stad Hilversum. Hierin zien we grote kansen om als een van de weinige potentiële ontwikkellocaties in de stad een goed koppeling met het OV te maken; binnen 15-25 minuten reizen ben je immers al in respectievelijk Utrecht en Amsterdam. De autobereikbaarheid is ook uitstekend. De ligging van het Arenapark aan de A27 en naast station Hilversum Sportpark maakt dat deze locatie kansen biedt voor de doorontwikkeling tot aantrekkelijk knooppunt: een groen levendig werk- en woongebied waar ook onderwijs en bewegen belangrijke rollen spelen. Hilversum Sportpark en de omgeving (Arenapark, Laapersveld) is daarmee een belangrijke schakel in duurzame stedelijke (her-)ontwikkeling van Hilversum en kans om de woon-, werkopgaven van de stad duurzaam en bereikbaar te ontwikkelen. Dit is tevens in lijn met de ambities benoemd in het masterplan*.

De locatie van het knooppunt aan het groen biedt kansen om het potentieel van buitenpoort (station dat grenst aan prachtige natuurgebieden) te benutten.



* bron: Masterplan Arenapark 2020, PosadMaxwan

GROEN RAAMWERK EN ECOSYSTEEM

STADSLANDSCHAP ARENAPARK

Het Arenapark is vanaf 1920 ontwikkeld van groen buitengebied tot een gebied voor sport in een groene omgeving. Het gebied ligt tegen natuur en heidegebieden als het Laapersbos en de Hoornseboegseheide. Arenapark zal dit groene karakter behouden. Door het realiseren van een groen raamwerk is het de plek waar het landschap en de stad zich vermengen. Vanuit de stad zijn er sterke verbindingen en routes naar het landschap en vanuit het landschap is er ruimte voor flora en fauna door te dringen in de stad.

Op meerdere plekken in Hilversum is het spoor straks de groene verbinding met het landschap. De ruimte langs het spoor wordt groener, gebouwen krijgen voorkanten aan het spoor en er komen langzaamverkeersroutes om stad en landschap te verbinden. Vanuit de trein heb je daarmee straks het beeld dat je een groene stad binnen rijdt. Ter hoogte van Arenapark/Laapersveld bouwen de groenverbindingen langs het spoor voort op de bestaande kwaliteit van het groen en de groene aanblik op Hilversum vanuit de trein en aankomst op station Hilversum Sportpark.

GEMAAKTE KEUZES IN VOORKEURS-VARIANT:

- Spoorzone als groene verbinding
- Centrale parkachtige plek met ruimte voor sport
- Groene assen als hoofdstructuur voor het gebied
- Landschap en natuur in de stad verbinden

AANDACHTSPUNT VOOR VERVOLG:

- zorgdragen voor een robuuste groenstructuur met input van Programma groen
- landschapstoets op 'illusielandchap' vanaf de hei
- potentie groen op en aan gebouwen; aandeel volle grond studie waterhuishouding
- inrichting profielen van openbaar raamwerk



GROEN RAAMWERK EN ECOSYSTEEM

REFERENTIEBEELDEN

Het hoofdassenkruis door Arenapark wordt zo groen mogelijk ingericht, met kwaliteiten van een laan. Op een lommerrijke route worden bewegen en het buitenleven gestimuleerd

In het gebied is groen in verschillende schaalniveaus te ervaren; van compacte beschutte ruimten tussen gebouwen tot open parkachtige ruimten, geschikt voor ontmoeting, beweging en ontspanning. Ook wordt groenoppervlak toegevoegd aan gebouwd volume. Met groene daken en gevelgroen wordt habitatruimte toegevoegd en bijgedragen aan klimaatadaptatie.

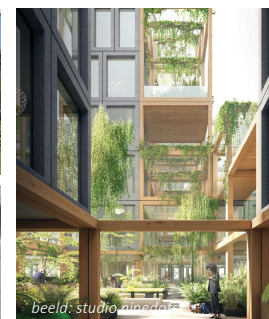
Door de aanwezigheid van het vele groen wordt het microklimaat verbeterd; hittestress en windhinder worden verminderd, er worden schaduwplekken geboden en er is voldoende absorptie en buffervermogen om hevige piekneerslag op te vangen.



beeld: RV / Locus



beeld: cepezed



beeld: studio aurore



MOBILITEIT

VOETGANGERSNETWERK

De goede bereikbaarheid per spoor en het feit dat Hilversum een compacte stad is maken dat fietsen en wandelen in Hilversum sterk aanwezig is. Met de toekomstige ontwikkeling van Arenapark tot prettig dynamisch werk- en woongebied, is een goede verbijfskwaliteit belangrijk. Daarom is een sterk voetgangersnetwerk een belangrijke randvoorwaarde voor bewoners, werknemers en bezoekers.

Het openbaar raamwerk wordt gedomineerd door twee voetgangersassen. Dit assenkruis is autovrij. De brede verbindingen hier bieden hier ruimte om van en naar het station te komen, het Arenapark te doorkruisen en onderweg op velerlei manieren verleid te worden tot bewegen, ontspannen en ontmoeten.

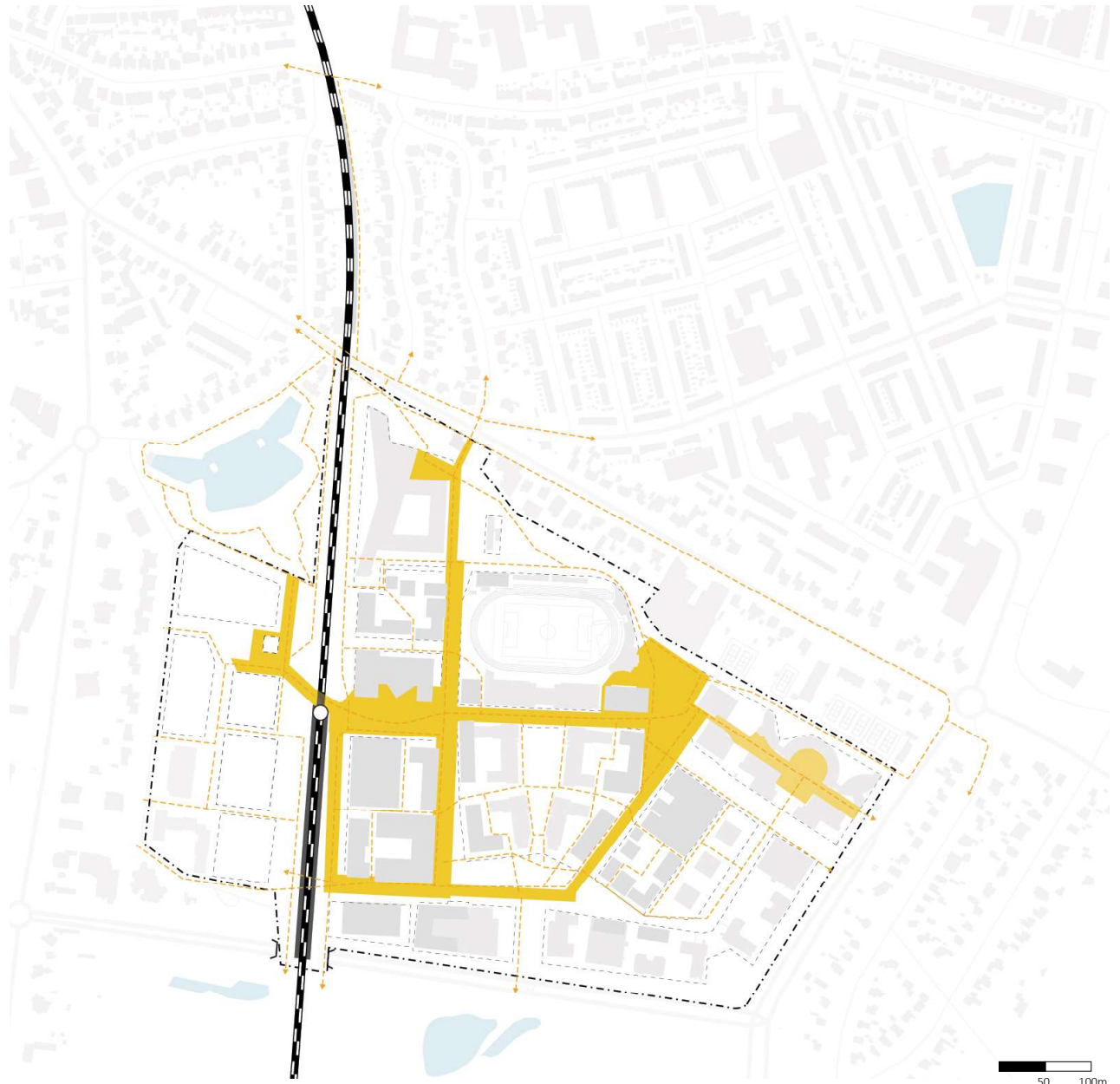
Het stationsplein is conform het masterplan, maar heeft nu ook een component aan Laapersveldzijde via een diagonale verbinding onder het spoor door. We streven naar een goede tweezijdige stationsomgeving die de gebieden aan weerszijden, die de gebieden aan beide zijden van het spoor beter met elkaar verbindt. Nu delen verschillende scholen soms al sport voorzieningen iets wat in de toekomst waarschijnlijk alleen

GEMAAKTE KEUZES IN VORKEURSARIANT:

- voetganger centraal in autoluw hart van Arenapark
- royale oost-westverbinding tussen stationsplein en skateplein, comfortabele veilige verbinding tussen Laapersveld en Arenapark
- royale noordzuidverbinding van Soestdijkerstraatweg tot aan groene zuidrand Arenapark
- fijnmazig voetgangersnetwerk door de kavels, tussen de gebouwen door

AANDACHTSPUNT VOOR VERVOLG:

- Uitwerking en inpassing van verbinding onder spoor
- goede inpassing en bereikbare stationsomgeving Laapersveld
- aansluiting op perron-> Utrecht, met name in huidige situatie
- optimalisatie inrichting 'skateplein' (i.c.m. systematiek voor logistiek Arenapark)

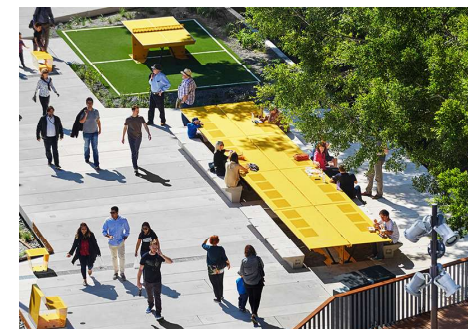


MOBILITEIT

VOETGANGERSNETWERK

maar sterker wordt. Deze verbindingen eze verbindingen maken dat het wenselijk is om ook aan de Laapersveldzijde een goede en sociaal veilige openbare ruimte te maken.

Arenapark wordt een doorwaadbaar gebied, waar voetgangers via een fijnmazig padennetwerk zich tussen de meeste gebouwen door kunnen bewegen. Tussen de gebouwen worden verschillende maten ruimtes ervaren en verschillende maten van openbaarheid. Zo ontstaan verschillende sferen voor lokale bewoners, maar ook voor scholieren, werknemers van buiten Arenapark, evan als treinreizigers/forenzen en passanten die het gebied doorkruisen.



MOBILITEIT

FIETSNETWERK

We zetten vol in op transitie van de auto naar andere typen vervoer rondom het station Sportpark. Het fietsverkeer is een belangrijke component in de duurzame bereikbaarheid van Hilversum en het beste alternatief voor afstanden tot 15 km. Aangezien Hilversum is ontworpen als compacte tuinstad, is het prettig fietsen door de gehele stad. Dit maakt dat fietsverkeer al een belangrijke component is in Hilversumse mobiliteit, waar men in de toekomst ook vol in wil zetten.

Station Hilversum Sportpark kent een aanzienlijk aandeel 'treinfietsers'; nu en in de toekomst. Er wordt daarom vol ingezet op fietsinfrastructuur en -stallingen in gebouwen en bij het station. Zo wordt het reizen naar Arenapark met de fiets zo aantrekkelijk mogelijk gemaakt.

Met aan de zuidzijde een nieuwe fietsverbinding onder het spoor door - conform masterplan - wordt het hoofd fietsnetwerk door Arenapark geleid en wordt een beter verbonden netwerk in Arenapark en omgeving bevorderd.

Het beoogd fietsnetwerk is in lijn met het Fietsnetwerk van Hilversum. Zie ook bijlage 3.

GEMAAKTE KEUZES IN VOORKEURSVARIANT:

- fietstunnel onder spoor door
- voldoende inpandige fietsenstallingen zowel bij openbaar bij station als in de gebouwen voor bewoners/werknemers
- logische aansluitingen met omliggende structuren

AANDACHTSPUNT VOOR VERVOLG:

- ruimtereservering fietsenstalling beide zijden station
- inpassing hellingbanen fietstunnel tussen kavel B1 en B2
- mogelijkheid bestuderen voor overstap fiets <-> trein via extra perronopgangen aan zuidelijke fietstunnel
- studeren op optimale bereikbaarheid fiets met zo min mogelijk conflicten met voetgangers



MOBILITEIT

BUSROUTING

De bus speelt een belangrijke rol in de bereikbaarheid van het programma op Arenapark. Met name scholieren die vanuit de regio komen maken veel gebruik van de bus, maar ook veel werkenden.

Een comfortabele overstap tussen trein en bus is essentieel voor de kwaliteit van het openbaar vervoersnet. De bus rijdt bij voorkeur langs het spoor en halteert zichtbaar en dicht op het station.

In een eerste fase zullen bussen - conform masterplan - de huidige oostelijke route door het gebied aanhouden. Maar na verloop van tijd zal een route langs de oostzijde van het ROC, vervolgens langs het spoor een westelijke rondgang door Arenapark maken - grotendeels conform het masterplan.

Lijn 100 rijdt, komende uit de richting van Tergooi Ziekenhuis, een rondje over het Arenapark. De bus rijdt bij de oostelijke ingang (Oostereind) het Arenapark op en verlaat het Arenapark via de noordelijke uitgang om vervolgens via de Soestdijkerstraatweg weer richting ziekenhuis te rijden. Ook lijn 70 zal over Arenapark blijven rijden in twee richtingen. Overige lijnen zullen vooralsnog langs de randen van Arenapark blijven rijden.

GEMAAKTE KEUZES IN VOORKEURSVARIANT:

- Route langs het spoor, halte dicht op het station
- Lijn 100 rondje met klok mee (één richting)
- Lijn 70 (Soest/Arenapark/H'sum C) volgt ook deze route, in twee richtingen

AANDACHTSPUNT VOOR VERVOLG:

- Inpassing stromen bij station
- Busroute in relatie tot inrichting kavel A / Dudok Arena
- Bespreken van alle buslijnen en routes met concessieverleners en busmaatschappijen



MOBILITEIT

AUTOROUTES EN PARKEREN

Naast de goede bereikbaarheid per trein is het Arenapark zeer goed bereikbaar met de auto vanwege de ligging aan de afslag van de A27. Deze combinatie biedt kansen voor de doorontwikkeling naar een gebied met verschillende vormen van werken in combinatie met sport en wonen. Daarbij is de verblijfskwaliteit belangrijk omdat het een dynamische buurt wordt met verschillende buurtgerichte functies waar de auto een plek moet krijgen maar de mens en niet de auto de hoofdrol speelt.

Het hart van Arenapark wordt autovrij, zodat voetgangers er vrij baan hebben. Ontsluiting via Diependaalselaan en Oostereind zorgt ervoor dat autoverkeer via de zuidzijde het gebied kan bereiken en verlaten. Hiervoor dienen de kruisingen hoogstwaarschijnlijk wel te worden aangepast.

Er worden collectieve parkeeroplossingen per ontwikkelveld gemaakt, voor goede kansen voor dubbelgebruik - en dus lagere behoefte aantal parkeerplekken.

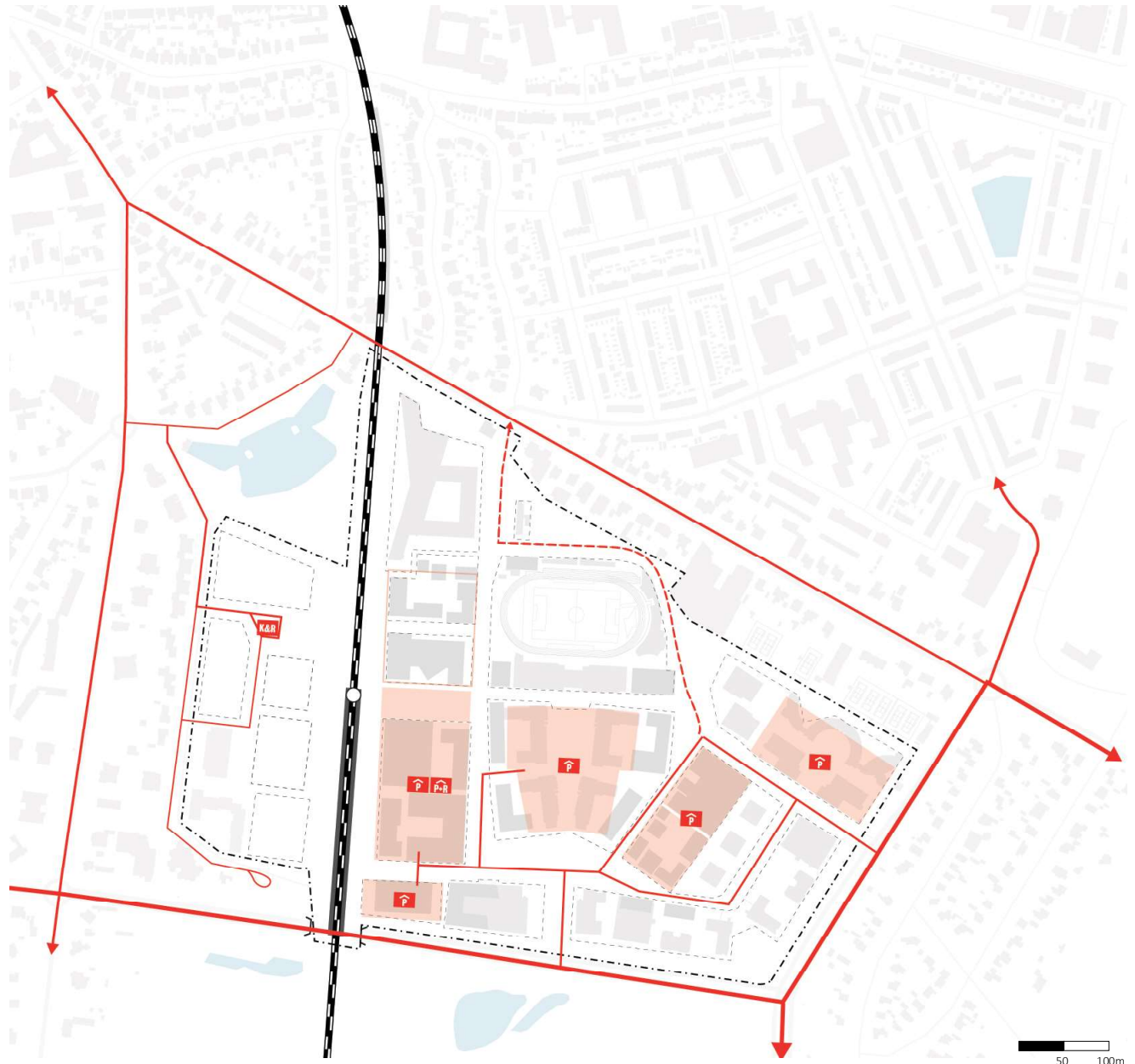
De parkeergarage onder het kavel ten zuiden van het stationsplein zal gefaseerd uitgevoerd (kunnen) worden. Deze zal plek bieden aan lokale

GEMAAKTE KEUZES IN VOORKEURSARIANT:

- Ontsluiting naar Oostereind en Diependaalselaan
- 'knip' in oostelijke Arena; zuidelijk deel voor de auto; hart autovrij/autoluw
- collectieve parkeergarages; geen maaiveldparkeren
- 143 P+R-plekken in garage onder kavel B1

AANDACHTSPUNT VOOR VERVOLG:

- Parkeerstrategie voor geheel Arenapark t.b.v. dubbelgebruik
- Fasering in transitie naar gebouwd parkeren
- Logistieke routing en nood-/hulpdiensten
- Toespitsing exacte parkeervraag op basis van gebouwd programma



MOBILITEIT

AUTOROUTES EN PARKEREN

parkeerbehoefte, alsmede de P+R-plekken voor het station en het parkeerprogramma van het stationsplein (kavel A). Deze garage wordt mogelijk doorgetrokken tot onder het stationsplein en kavel A.

De halfverdiepte parkeervoorziening onder het Nike carré blijft in gebruik door Nike. Het concern wil wereldwijd te verduurzamen; het terugbrengen van het aantal auto's hoort daarbij. Ondanks een eventuele reductie van het aantal autogebruikers in de toekomst, is het delen van de garage met andere gebruikers vanwege veiligheidsredenen niet wenselijk vanuit Nike.

Doordat vrijwel al het parkeren in de zuidelijke helft van Arenapark wordt opgelost en ontsloten, kan een knip gemaakt worden in de oostelijke route op de Arena ter hoogte van het skateplein.

In samenwerking met Goudappel is een eerste globale schatting van de parkeerbehoefte gemaakt. Hierbij worden voor het woonprogramma de parkeernormen gehanteerd in de categorie 'rest', maar wordt wel een reductiefactor toegepast van 50% door aanwezigheid van OV en goede fietsinfrastructuur. Voor het kleinschalige voorzieningenprogramma, evenals de precieze invulling van het zwembad moet een nadere invulling de parkeerbehoefte duidelijk maken.

De parkeerbehoefte voor het toegevoegd programma (incl. P+R van 143 plekken) wordt nu geschat op ca. 2.400 parkeerplekken (geschat oppervlak 67.000 m2 BVO). Dit is nog zonder dubbelgebruik. Echter, gezien de behoefte van de knooppuntontwikkeling voor een mobiliteitstransitie en de ambitie om het parkeren zo collectief mogelijk op te lossen, is dubbelgebruik goed toepasbaar op het gebied. De reductie die hierdoor van toepassing is, zal in het vervolg nader bepaald worden, maar op dit moment kunnen we wel een eerste inschatting maken. Op basis van de kennis uit de scenariostudies is een reductie d.m.v. toepassing van dubbelgebruik om en nabij de 20% goed denkbaar. Dit betekent voor de parkeeropgave een verder gereduceerd aantal van ca. 1900 toegevoegde parkeerplekken (ca. 54.000 m2 BVO).

Goudappel heeft aangegeven, dat er mogelijk ook met een iets gunstiger 'schil' norm kan worden gerekend voor het programma, waardoor de parkeerbehoefte nog lager zou kunnen uitvallen. De haalbaarheid van het toepassen van deze normering zal in het vervolg bestudeerd worden met gemeente en Goudappel.

Normering 'rest' gebied		Parkeren	
Wonen	norm	reductie	aant
sociale huurwoningen	1,6	50%	
huur tot €900	1,4	50%	
koop tot NHG/huur tot 1100	1,6	50%	
vrije sector koop/huur	2,1	50%	

Werken	norm	reductie	aant
kantoren (zonder balie)	2,05	50%	

Voorzieningen	norm	reductie	aant
Zwembad (bassin 35x25; programma ntb)	11,5	50%	
Sportthal (atletiek en gymzalen)	2,85	50%	
Action Sports (6 Degrees of Freestyle)	2,05	50%	
Internationale school			44
Hotel	7,2	50%	
Nike Experience	8,5	50%	
Nike conference	8,5	50%	
Kleinschalige voorzieningen (programma ntb)			

MOBILITEIT

STRATEGIE

Een goed beloopbaar Arenapark met goede bereikbaarheid wordt bewerkstelligd met een optimale organisatie van het knooppunt Hilversum Sportpark. Hierin gaat een fijnmazig en verbonden voet- en fietsnetwerk samen met verdichting en vermenging van gebouwd programma voor een duurzame knooppuntontwikkeling.

Om de aanzienlijke ontwikkelingen op Arenapark mogelijk te maken zonder overbelasting van omliggende ontsluitingswegen, is een mobiliteitstransitie op Arenapark essentieel. Dit blijkt uit een eerste studie op de verkeersgeneratie van de voorkeursvariant. Deze studie van Goudappel wijst uit dat de beoogde ontwikkeling alleen haalbaar is wanneer er een mobiliteitstransitie plaatsvindt. Hierbij speelt een goed aanbod van OV en toename vervoer per fiets of te voet, een belangrijke rol. Het plan voor knooppuntontwikkeling en een verplaatst station biedt deze mogelijkheden. Naast deze 'pull' factoren, zal ook gekeken worden hoe met 'push' factoren autogebruik ontmoedigd kan worden.

Deze transitie wordt een groot succes als er een integraal plan wordt ontwikkeld, waarbij overeenkomsten tussen verschillende stakeholders op Arenapark worden bewerkstelligd. Gedegen omgevingsmanagement en het verleiden van de huidige eigenaren en gebruikers op het Arenapark is hierbij cruciaal.

De organisatie van logistiek op Arenapark wordt in de komende tijd ook opgesteld, waarbij wordt gekeken naar de routing en bereikbaarheid voor alle gebouwen. Deze wordt afgewogen tegen de ruimtelijke kwaliteit en het comfort voor met name de voetganger en de fietser. De inpassing van een logistieke hub voor Hilversum speelt mogelijk ook een rol. In verdere uitwerking naar het stedenbouwkundig plan wordt input hierop verwacht.

AANDACHTSPUNT VOOR VERVOLG:

- Uitwerken mobiliteitstransitie
- Ruimtelijk programma van dit knooppunt op Gooicorridor (m2's voor inpassing van stromen en parkeren van: fiets, bus, P+R)
- Plan voor logistiek verkeer op Arenapark
- Eventuele komst van logistieke hub Hilversum
- Knelpunt beschikbare ruimte en benodigde ruimte voor parkeren: zijn de gereduceerde parkeernormen rond OV-knopen voldoende scherp voor beoogde ontwikkeling, die sterk inzet op transitie?

VITAAL GEMENGD DISTRICT

VOORZIENINGEN

De grote sport- en onderwijsvoorzieningen spelen een belangrijke rol in de uitstraling en de beleving van Arenapark. Er wordt gezocht naar een goede samenhang tussen het onderwijs en sportprogramma. Met een integrale benadering wordt slim ruimtegebruik nagestreefd. Zo worden zwembad en indoor atletiekhal gestapeld. Hoewel nabijheid hierbij een grote rol speelt, wordt ook de sociale veiligheid gewaarborgd in het plan. Dit houdt in dat sportprogramma niet te sterk geclusterd wordt om functiemenging met wonen mogelijk te maken en zo grote uitgestorven gebieden in de avonduren te voorkomen. Een belangrijke ingreep hierin is het herontwikkelen van de Dudok arena site, zodat een veiliger noord-zuidas ontstaat. De haalbaarheid van dit beeld vraagt om gedegen omgevingsmanagement.

Met een onderdoorgang onder het spoor ter hoogte van het (stations) pleintje, wordt de afstand tussen de sportvoorzieningen en de scholen op Laapersveld verkleind en ontstaat een veiliger route buiten de spoorwegovergang.

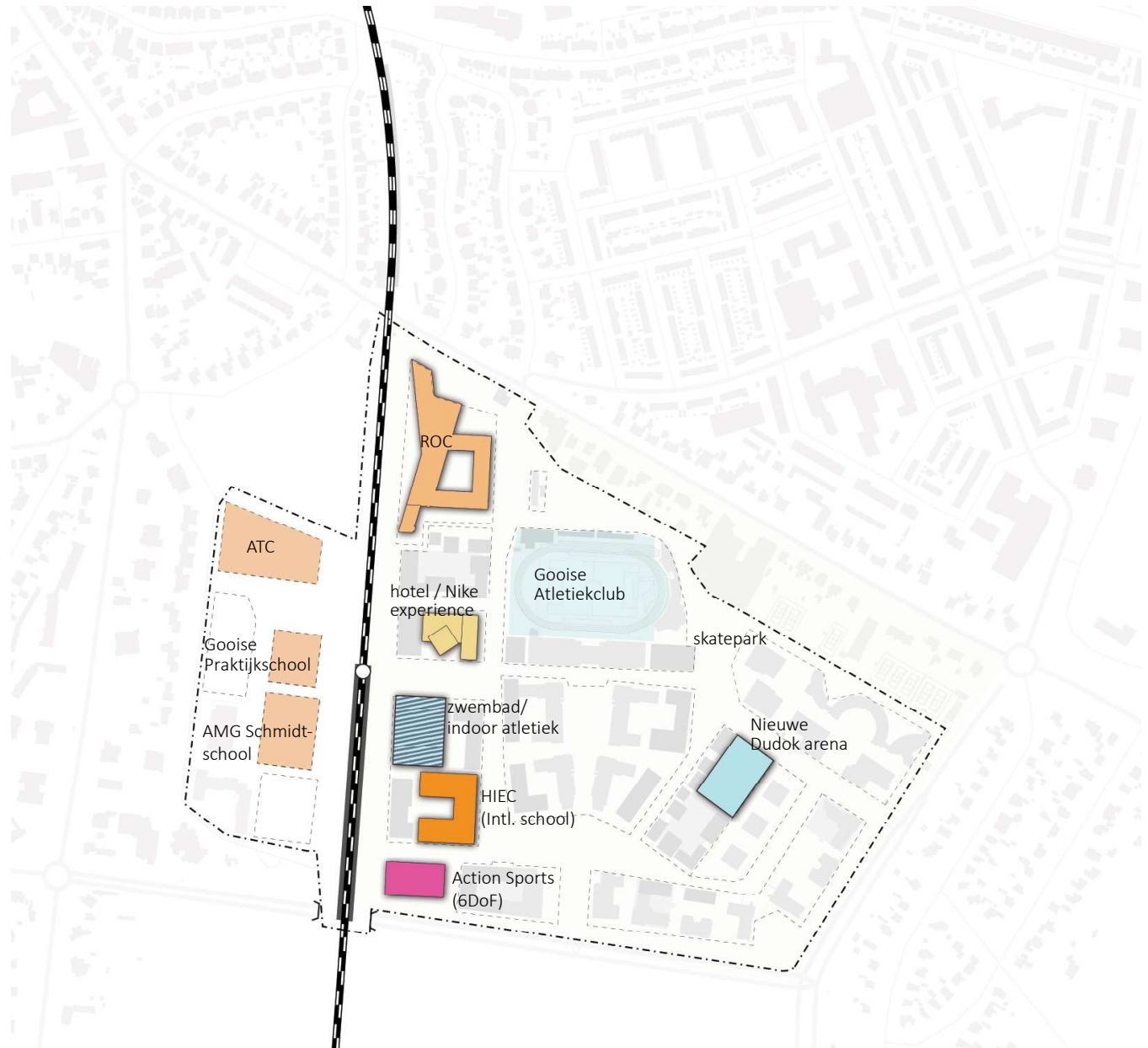
Het hotel en de Nike experience centre zijn gelegen aan stationsplein. Dit draagt bij aan de verlevendiging van het plein. Aangezien deze functies op korte termijn al gerealiseerd kunnen worden, fungeren ze ook als katalysator voor activering/verlevendiging van Arenapark.

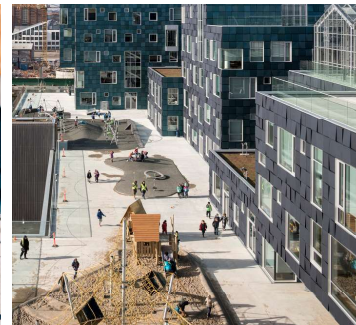
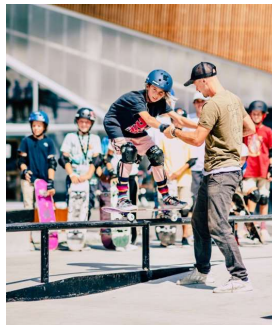
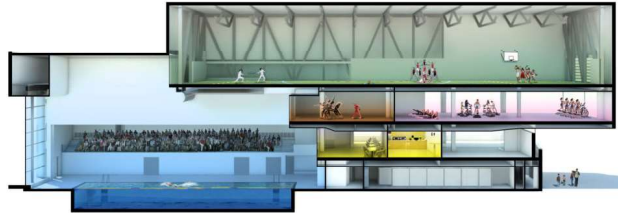
GEMAAKTE KEUZES IN VOORKEURSVARIANT:

- geen clustering van al het sportprogramma ivm sociale veiligheid; afwisseling met wonen
- Zwembad met sporthal/indoor-atletiekhal erop
- Action sports centre van 6 Degrees of Freestyle op zuidwestkavel (kavel B2)
- Verbinding Laapersveld-Arenapark tbv bereikbaarheid onderwijs met sporthallen en station

AANDACHTSPUNT VOOR VERVOLG:

- Efficiënte inpassing van programma Internationale school (HIEC); mogelijkheid meervoudig gebruik onderzoeken
- nader onderzoek efficiënt combineren indoor sportprogramma met onderwijs
- nader bepalen kleinschalige voorzieningen incl. horeca en retail (nu 6.000m² BVO)
- onderwijsprogramma Laapersveldzijde in balans met nieuw raamwerk t.b.v. functioneren station





VITAAL GEMENGD DISTRICT

WONEN/WERKEN

Ten opzichte van het masterplan wordt aan de voorkeursvariant veel meer woon- en werkprogramma toegevoegd. Als één van de weinige uitbreidingslocaties binnen Hilversum kan hier een aanzienlijk deel van de gemeentelijke opgaven worden opgelost. Duurzame knooppuntontwikkeling rondom station Sportpark kan gerealiseerd worden met verdichting van gemengd programma rondom dit knooppunt.

Het toevoegen van woonprogramma draagt bij aan de menging van programma rondom het station en daarbij ook de levendigheid en sociale veiligheid in de avonduren. Voor de stromen in het OV betekent het tevens ook een tegenspits en verdeling van reizigers gedurende de dag. Het woonprogramma wordt nog nader bepaald, maar relatief kleinere woningen zonder eigen tuin dragen bij aan de doelgroepen van Het werkprogramma zal zich grotendeels richten op moderne werkvormen, zoals bijvoorbeeld co-working.

In de voorkeursvariant wordt het aantal vierkante meters wonen/werken getoond, dat haalbaar is wanneer er een integraal plan met meervoudig ruimtegebruik mogelijk is. De gesprekken die hierover gevoerd zijn met de verschillende partijen laten zien dat hier nog de nodige vervolgspraken over gemaakt moeten worden om tot een gezamenlijk plan te komen. Het is dus goed om te vermelden dat de genoemde 160.000 m² een in onze ogen haalbaar eindbeeld kan zijn, maar dat een marge in het achterhoofd gehouden moet worden

GEMAAKTE KEUZES IN VOORKEURS-VARIANT:

- Verhouding wonen-werken: 55-45%
- Toegevoegd programma wonen/werken: ca. 160.000 m² BVO (gunstig scenario binnen marge van 120.000 -165.000 m² BVO)
- Hiermee: realisatie ruim 1.000 woningen (gemiddeld woonoppervlak: 80 m² BVO)
- Hybride gemengde bouwblokken
- Bouwhoogten tot 35m, incidenteel tot 50m

AANDACHTSPUNT VOOR VERVOLG:

- Verscherping bepaling aantal m² BVO wonen & werken na sessies stakeholders tbv kansen meervoudig gebruik
- Kijken naar mogelijkheden voor programma in de bestaande bebouwing van Arenapark
- Bepaling woninggrootte en % typologieën



VITAAL GEMENGD DISTRICT

MEETSTAAT EN REFERENTIEBEELDEN

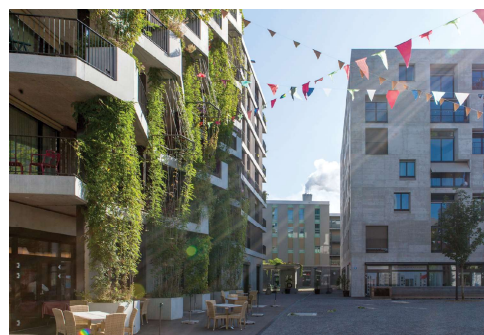
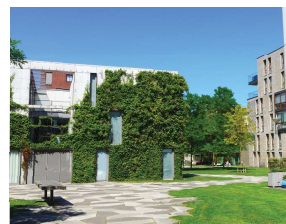
wanneer meervoudig ruimtegebruik niet mogelijk blijkt te zijn. In het vervolg zal dit met de partijen verder onderzocht worden. We benoemen daarom ook een marge, maar streven naar 160.000 m2 BVO wonen/werken.

Een deel van het toegevoegd woon/werk programma is toegevoegd aan bestaande kantoorcomplexen, zoals bij het Rabobankgebouw. Dit is een kleine voorzet van mogelijk toegevoegde meters aan bestaande kantoorcomplexen buiten de aangewezen ontwikkelvelden om en past bij de Arenaparkbrede scope. De potentie voor verlevendiging en verdichting van deze kavel, met name in het zuiden en oosten van Arenapark zal in vervolgfases verder bekeken worden, samen met het eventueel organiseren van collectief parkeren.

Hieronder is het programma uit de voorkeursvariant weergegeven. Hier is te zien dat wordt ingezet op die 160.000 m2 BVO wonen/werken, mede ook voor de haalbaarheid van de business case. Zie hiervoor ook bijlage 2.

Indicatie van toegevoegd programma

TOEGEVOEGD PROGRAMMA		m2 BVO			
MAATSCHAPPELIJK/COMMERCEEL		39.087 (+2500)			
Zwembad		3.627			
Sporthal		4.300			
Intl. school (+uitbreiding)		9.000	(+2500)		
Action Sports (6 Degrees of Freestyle)		6.500			
Hotel & Nike Experience center		15.660			
WONEN (55%)		87.828	%	BVO/won	aant won
sociale huurwoningen		28.983	33%	55	527
huur tot €900		21.957	25%	75	293
koop tot NHG/huur tot 1100		21.957	25%	95	231
vrije sector koop/huur		14.931	17%	115	130
		(gemidd.: 80m2)			1181
WERKEN (45%)		71.859			
SUBTOTAAL WONEN & WERKEN		159.687	(marge: 120.000 - 165.000)		
KLEINSCHALIGE VOORZIENINGEN		6.000			
TOTAAL		207.274			



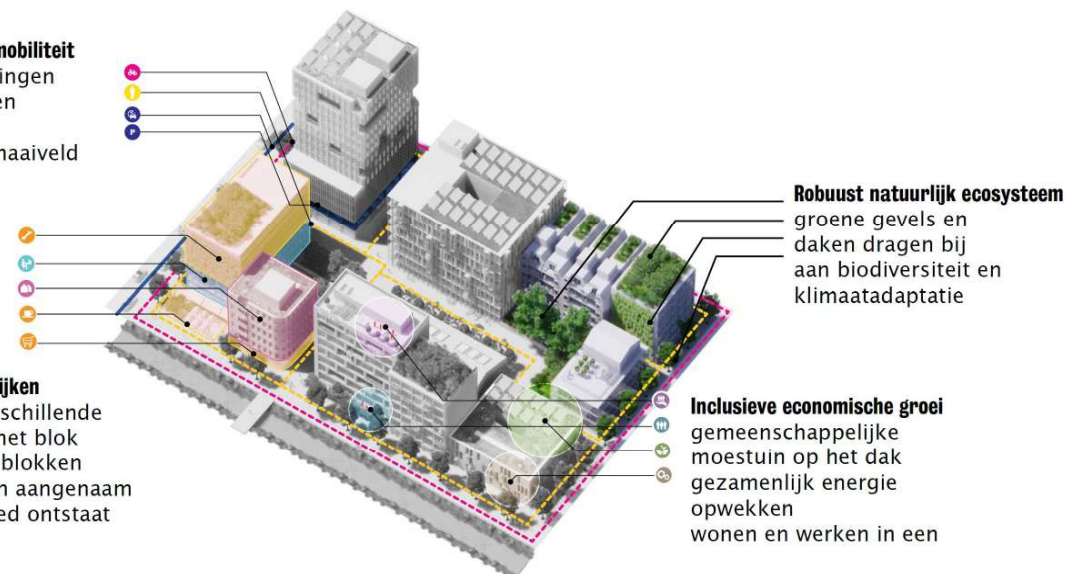
VITAAL GEMENGD DISTRICT

GEMENGD SAMENGESTELDE BOUWBLOK

Het gebouwd programma, inclusief het sportprogramma wordt op de ontwikkelvelden ingericht met samengestelde hybride bouwblokken;

- fijnmazige verbindingen tussen gebouwen mogelijk
- gemengd programma in bouwblok
- parkeren merendeels ondergronds, anders onderverhoogd deck in binnenruimte
- interessante schakeling van semi-openbare buitenruimten tussen de gebouwen en op daken.
- alzijdige gebouwen, zicht op straat, sociale veiligheid 24/7
- verschillende volumes, variatie in hoogte, onder meer t.b.v. daglichttoetreding.

Raamwerk duurzame mobiliteit
mobiliteitsvoorzieningen
fijnmazig netwerk en
voetgangersgebied
geen parkeren op maaiveld



GEMAAKTE KEUZES IN VOORKEURS-VARIANT:

- Gemengde hybride bouwblokken terug te vinden op kavels A, B1 en C
- doorwaadbare kavels met semi-openbare ruimten tussen gebouwen
- lange lijnen aan buitenkant, kortere compacte vormen aan binnenzijde

AANDACHTSPUNT VOOR VERVOLG:

- verdieping in volumestudie op onder meer programmasamenstelling, parkeren en bezonning



VITAAL GEMENGD DISTRICT

SPORT EN EDUCATIE

Arenapark blijft zich sterk profileren als innovatiedistrict voor sporten en leren. Allereerst met toegevoegd gebouwd programma: er wordt een sporthal (met indoor atletiek) en een zwembad toegevoegd aan Arenapark, waar het onderwijs ook gebruik van kan maken. Tevens landt de internationale school (HIEC) op Arenapark. Met een langzaamverkeersverbinding onder het spoor door wordt het sportprogramma op Arenapark ook beter bereikbaar vanuit Laapersveld en het onderwijsprogramma aldaar.

Maar ook in de buitenruimte zal bewegen en zelfontplooiing worden gestimuleerd. In een groene omgeving zullen veel plekken zijn om aan verschillende sporten te doen. Maar alleen al het beloopbaar maken van de campus is een cruciale factor; scholieren bewegen veiliger over de campus en tegelijkertijd worden alle gebruikers van het park verleid in beweging te komen; 'iedereen is een atleet op zijn/haar eigen manier'.

Arenapark kan zich maximaal als innovatiedistrict profileren op deze thema's wanneer de (inrichting op) kansen voor wederzijdse verrijking van beide sectoren goed wordt benut. Dan ontstaat naast mediapark in Hilversum een plek waar beweging en alle economieën die hieromheen hangen elkaar kunnen vinden; Sportpark!

GEMAAKTE KEUZES IN VOORKEURSVARIANT:

- sportprogramma en educatieprogramma maken maximaal gebruik van elkaars mogelijkheden

AANDACHTSPUNT VOOR VERVOLG:

- slimme integratie van onderwijsprogramma dubbelgebruik en stapeling van programma
- NB: inpassing programma internationale school
- nabijheid van sport en onderwijsprogramma
- exacte programma voor zwembad t.b.v. uitwerking van slimme schakeling programma



VOORKEURSVARIANT – NOG NIET VERPLAATST STATION

SCHETSPLAN

De voorkeursvariant biedt ook voldoende kwaliteit wanneer het station nog niet verplaatst is. De Soestdijkerstraatweg zal nog steeds als belangrijkste deel van het knooppunt fungeren, met bushaltes, fietsenstallingen en mogelijke kiss & ride. Met een aangepaste inrichting wordt de verkeersveiligheid rondom de spoorovergang verbeterd en worden voetgangersstromen beter begeleid (herinrichting is al in voorbereiding, buiten project Arenapark).

Voetgangers en fietsers maken hoofdzakelijk gebruik van de aantrekkelijke noord-zuid as om van het station naar bestemmingen op Arenapark te komen. Het (stations)plein tussen kavel A en B1 vormt daarbij de hotspot op de route, met de ontwikkelingen ten noorden en zuiden van het stationsplein. Deze gemengde ontwikkelingen gaan het plein al snel definiëren, ook al is het station nog niet verplaatst.

Indien mogelijk wordt de onderdoorgang ter hoogte van het nieuwe station al aangelegd, inclusief herinrichting van de Laapersveldzijde. Met herstructurering van Laapersveld wordt de zuidzijde van het perron richting Utrecht aantrekkelijker en veiliger. Met de verbinding naar Arenapark zullen reizigers ook de zuidkant van dit perron meer gebruiken.

GEMAAKTE KEUZES IN VOORKEURSVARIANT:

- vergroening spoorcorridor
- verbinding onder spoor door op oost-westas
- aanleg (stations)plein tussen kavel A en B1
- verduidelijking en teruglegging van voetgangersoversteek bij spoorwegovergang
- hoofd noord-zuidas (in verlengde Waldecklaan)
- Fietsroute tussen Laapersveldpark en ATC

AANDACHTSPUNT VOOR VERVOLG:

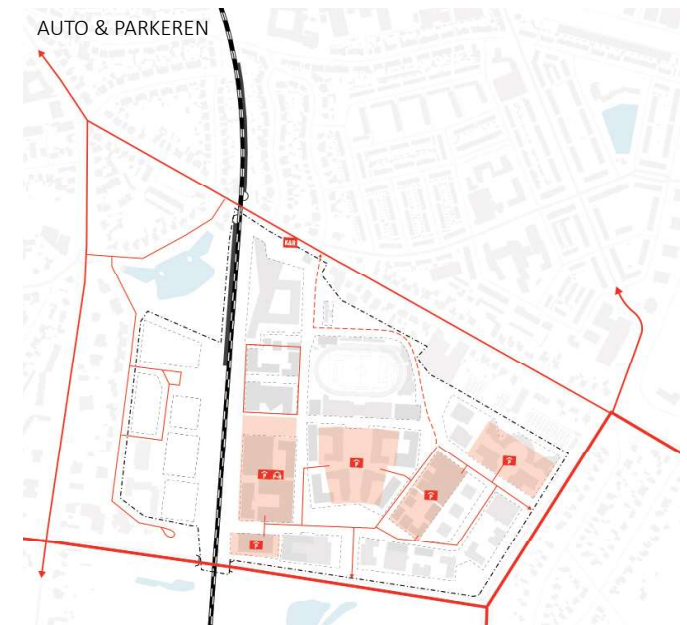
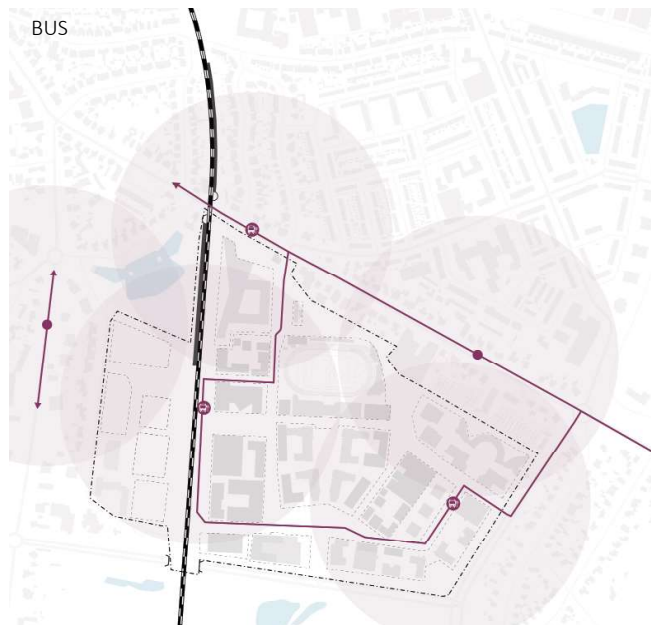
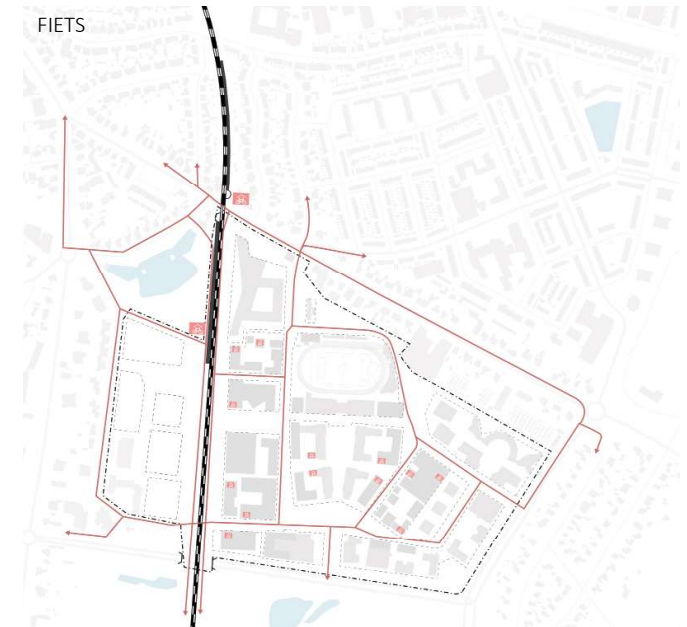
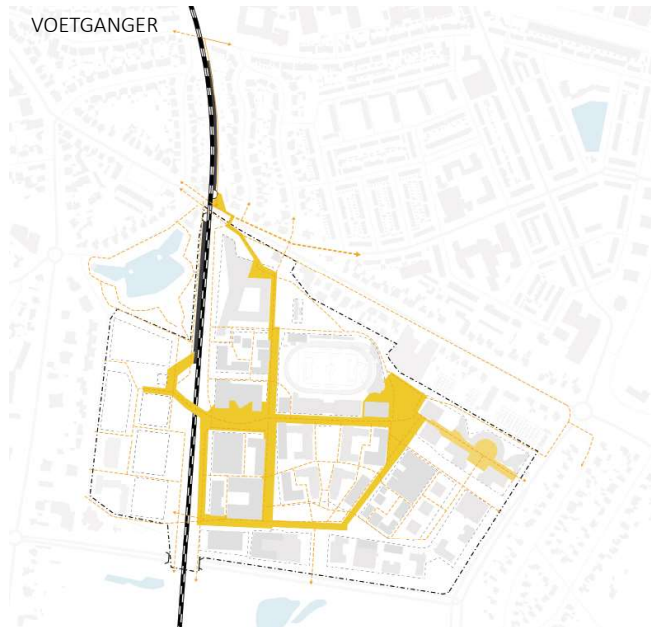
- verdieping inrichting openbare ruimte rondom Soestdijkerstraatweg en ROC
- verdieping inrichting en perronontsluiting Laapersveld
- afstand autoparkeren <-> perrons
- snelle aanleg voetgangersverbinding onder/over spoor t.h.v. stationsplein



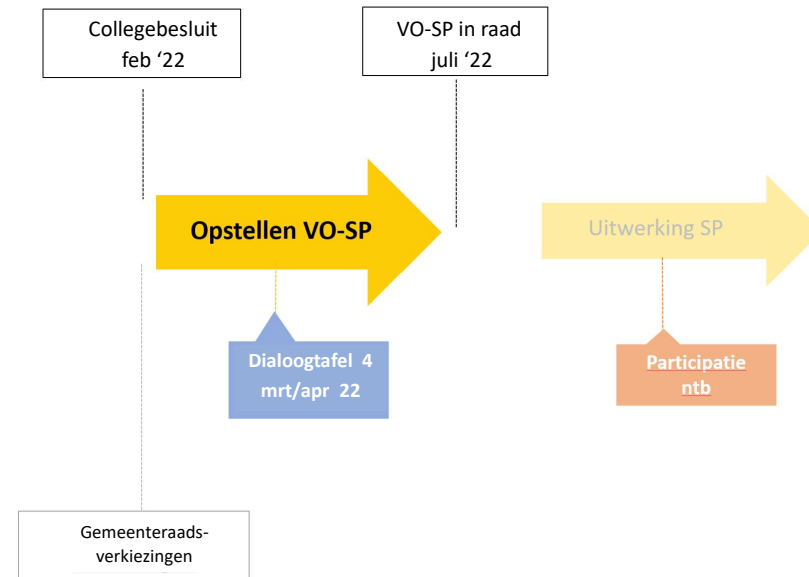
VOORKEURSVARIANT – NOG NIET VERPLAATST STATION

THEMATISCHE LAGEN

- voetgangersroute vanaf noordelijk perron via oostzijde ROC Arenapark betreden
- zuidelijk perron beter ontsloten via zuidzijde, met onderdoorgang naar Arenapark
- aanzienlijke fietsenstalling aan Soesdijkerstraatweg, maar ook bij Laapersveld
- Kiss & ride aan Soesdijkerstraatweg om beide perrons bereikbaar te houden
- P+R garage relatief ver verwijderd van noordelijk perron; check mogelijkheden naar parkeergarage onder kavel A



- Het voorkeursmodel biedt een basis voor de koers die we inzetten voor verdere uitwerking van het plan voor Arenapark
- In samenwerking met de betrokken partijen wordt in maart en april 2022 aan een breedgedragen voorlopig stedenbouwkundig plan (VO-SP) dat in maart en april wordt vervaardigd
- Om tot een integraal plan te komen, zal er veel samenwerking nodig zijn tussen de verschillende partijen. Op die manier kan de ruimte op Arenapark efficiënter benut worden, waardoor ook veel kwaliteiten sterker ontwikkeld kunnen worden. Hiervoor ligt een belangrijke opgave voor omgevingsmanagement met alle partijen, teneinde een breedgedragen VO-SP te kunnen presenteren in het voorjaar
- naast dialogotafels zullen mogelijk ook aparte workshops in kleinere setting nodig zijn om dit te bewerkstelligen
- De aandachtspunten zullen in samenwerking tot gedragen inpassingen worden uitgewerkt
- Er wordt een faseringsstrategie opgesteld
- Er zal met een beeldkwaliteitsparagraaf ook aandacht worden besteed aan de 'look & feel' van toekomstig Arenapark
- Het VO-SP zal worden voorgelegd aan de nieuwe Raad in juli 2022





BIJLAGEN

BIJLAGE 1: KAVELBENAMING

OP BASIS VAN MASTERPLAN ARENAPARK, MEI 2020



BIJLAGE 2: FINANCIËEL-ECONOMISCH AFWEGINGSKADER

FAKTON, 10 FEB 2022

De voorkeursvariant is door Fakton getoetst middels het opstellen van een financieel-economisch afwegingskader. Op hoofdlijnen is een bandbreedte berekend voor het saldo van de grondexploitatie. In de staat hiernaast is te zien hoe de voorkeursvariant zich verhoudt tot het masterplan als nul-scenario.

	Scenario 0: Masterplan	Voorkeursvariant Arenapark
Programma		
Verhouding woon-/werkprogramma	17% / 83%	56% / 44%
Aantal woningen	98	1.240
Aantal parkeerplaatsen*	1.607	1.912
Aantal m ² BVO wonen**	9.000	92.200
Aantal m ² BVO werken**	45.000	73.500
Aantal m ² BVO overige functies	36.400	45.100
Totaal aantal m ² BVO	90.400	210.800
Resultaat grondexploitatie		
Saldo grondexploitatie (€)	(48.000.000)	(14.000.000)
Onderkant bandbreedte	(34.000.000)	(10.000.000)
Bovenkant bandbreedte	(62.000.000)	(18.000.000)
Bandbreedte saldo grondexploitatie (€)	-34 tot -62 mln op basis van de fictie volledig eigendom en met PM-posten***	-10 tot -18 mln op basis van de fictie volledig eigendom en met PM-posten***
Toelichting op de bandbreedte	Basisscenario zoals masterplan	De ontwikkeling van circa 110.000 m ² extra ten opzichte van het masterplan zorgt voor veel hogere opbrengst-potentie, terwijl de grondexploitatie-kosten in lijn liggen met masterplan

* Parkeren is inclusief P+R en inclusief dubbelgebruik, uitgaande van parkeernorm 'rest'. Door het toepassen van dit dubbelgebruik, een reductie van 20%, komt de business case circa€ 7 mln positiever uit. Dit komt doordat de negatieve grondwaarde onder het parkeren drukt op de business case, dus het realiseren van minder parkeerplaatsen heeft een positief effect.

** Het totale programma wonen en werken is 165.700 m². Hiervan is 6.000 m² bestemd voor kleinschalige voorzieningen. Deze voorzieningen zijn in dit stadium nog niet doorgevoerd als apart type en daarmee dus onderdeel van het totale programma wonen/werken.

*** In de eerste grove doorrekening staan diverse posten op PM, zoals de sloop- en saneringskosten en de infrastructurele aanpassing Colloseumkruising. Andere infrastructurele aanpassingen zijn ingeschat op basis van kengetallen. Hier is in een later stadium een gedegen kostenraming van een bouwkundig bureau wenselijk.

Variabelen in de businesscase zijn onder andere:

- Inbrengwaarden private gronden nu een schatting van wat de gronden van het plangebied waard zijn onder de huidige bestemming en stand van zaken van de onderhandelingen.
- Verhouding woon-/werkprogramma, mate van verdichting, verdeling programma, manier van verplaatsing station, keuze infrastructurele werken (brug, tunnels, ...), kwaliteitsniveau openbare ruimte (park, verharding, ...)
- Het aanwenden van subsidies of kostenverhaal buiten het plangebied is ook een mogelijkheid om de opbrengstenkant te verbeteren.

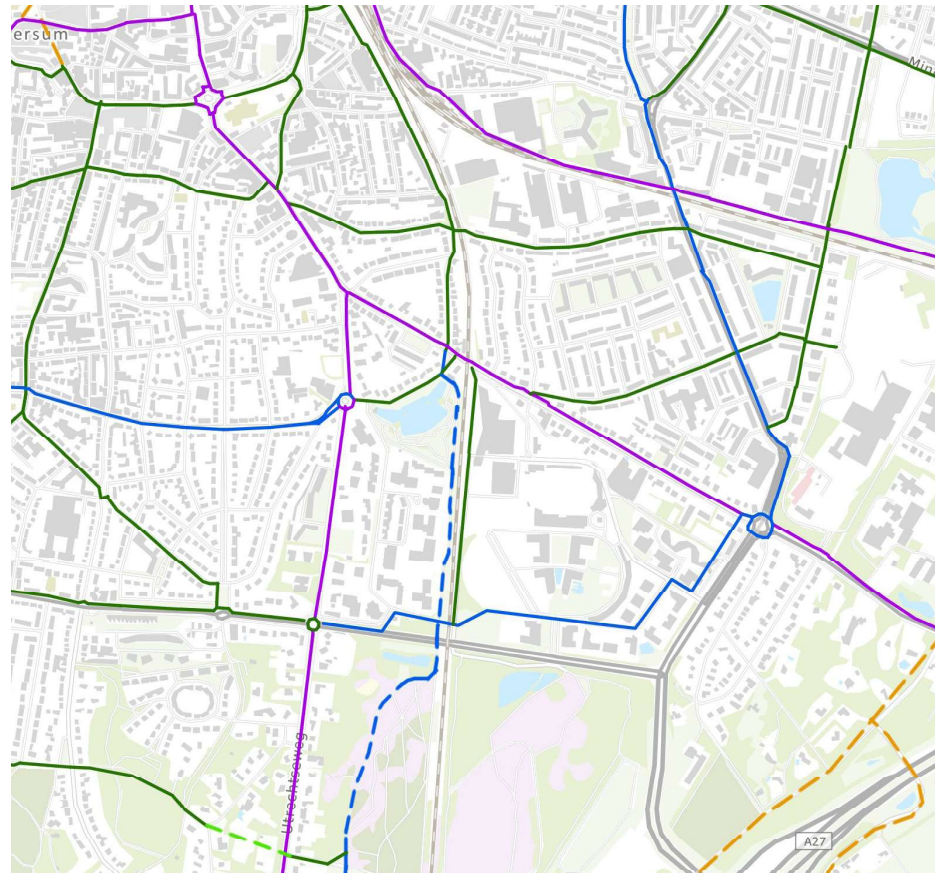
BIJLAGE 3: FIETSNETWERK HILVERSUM

HIERARCHIE FIETSNETWERK

Om te bepalen welke fietspaden belangrijk zijn en prioriteit hebben bij de aanleg of groot onderhoud en welke minder, heeft de gemeente Hilversum in 2021 een Fietsnetwerk opgesteld. Met de opkomst van de elektrische fiets wordt de fiets een steeds belangrijker vervoermiddel en een goed alternatief voor de auto. Om het wegennet te ontlasten moeten fietsers daarom de ruimte krijgen, zo staat in de Mobiliteitsvisie 2040.

Het fietsnetwerk van Hilversum is opgebouwd uit 3 varianten:

1. Een hoogwaardig regionaal fietsnetwerk, de paarse wegen. Deze fietspaden verbinden Hilversum met omliggende gemeenten en zijn bedoeld om snel te kunnen doorfietsen. De fietspaden zijn bij voorkeur 4 meter breed. Fietsers hoeven niet vaak te stoppen of af te stappen.
2. Hoofdfietsroutes, de blauwe wegen. Deze fietspaden zijn de belangrijkste fietsverbindingen in de stad. Ook hier zet de gemeente in op brede fietspaden, zodat er ruimte is voor meerdere fietsers naast elkaar.
3. Het basisnetwerk, de groene wegen. Deze fietspaden zijn de alternatieve fietsroutes door de stad en zijn, naast de hoofdfietsroutes, ook belangrijk om te verbeteren.



Legenda

Fietsnetwerk

- Doorfietsroute
- Hoofdfietsroute
- Basisnetwerk
- Wens hoofdfietsroute
- Ontbrekende schakel basisnetwerk

Fietsnetwerk recreatief (GNR)





