

Parkeeraspecten HOV Hilversum

Definitief

Prorail / Provincie Noord-Holland / Gemeente Hilversum

Sweco Nederland B.V.
De Bilt, 13 juni 2016

Verantwoording

Titel : Parkeeraspecten HOV Hilversum
Subtitel :
Projectnummer : 347525
Referentienummer :
Revisie :
Datum : 13 juni 2016

Auteur(s) : ir Jeroen Quee
E-mail adres : jeroen.quee@sweco.nl

Contact : Sweco Nederland B.V.
De Holle Bilt 22
3732 HM De Bilt
Postbus 203
3730 AE De Bilt
T +31 88 811 66 00
F +31 30 310 04 14
www.sweco.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	Tracédeel Wilhelminastraat – Wandelpad.....	5
2.1	Inleiding	5
2.2	Wilhelminastraat: effect HOV.....	6
2.3	Parkeerplaatsen voorterrein parkeergarage Teleacgebouw	6
2.4	Park + Ride-terrein	6
2.5	Parkeerterrein Politie Midden Nederland.....	7
2.6	Alternatieve parkeervoorzieningen.....	8
2.6.1	Omgeving station / Wilhelminastraat.....	8
2.6.2	Omgeving politiebureau.....	9
2.7	Mogelijke oplossingen Wilhelminastraat.....	10
2.8	Oplossingen voor Park + Ride	10
2.9	Mogelijke oplossingen voor Politie	10
2.10	Conclusies en aanbevelingen voor het tracédeel Wilhelminastraat - Wandelpad	11
3	Tracédeel bij Oosterengweg	12
3.1	Inleiding	12
3.2	Consequenties voor parkeren Oosterengweg zuidzijde - eindsituatie	13
3.3	Bedrijvenstrook tussen Oude Amersfoortseweg en spoorlijn	14
3.4	Consequenties voor parkeren noordzijde Oosterengweg – eindsituatie.....	14
3.5	Situatie tijdens de aanleg	15
3.6	Conclusies en aanbevelingen voor het tracédeel Oosterengweg.....	15
4	Tracédeel bij Van Linschotenlaan en Anthony Fokkerweg.....	16
4.1	Consequenties en aanbevelingen in de eindsituatie.....	16
4.2	Situatie tijdens de aanleg	17
4.3	Indien geen tunnel.....	17

1 Inleiding

De Gemeenteraad van Hilversum heeft ingestemd met de voorkeursoplossingen voor HOV in 't Gooi. In Hilversum loopt het tracé langs de spoorlijn Amersfoort – Hilversum. Op een aantal locaties in de stad heeft de aanleg van het tracé consequenties voor parkeren: parkeerplaatsen vervallen doordat het tracé er overheen loopt of door het ruimtebeslag van kunstwerken.

Nabij het station komt het tracé te liggen in de Wilhelminastraat en loopt vervolgens via het Wandelpad. Hierdoor vervalt een aanzienlijk aantal parkeerplaatsen. Verderop in oostelijke richting heeft het ruimtebeslag van het tracé impact voor parkeren bij bedrijven in de bedrijvenzone aan de Oude Amersfoortseweg aan de zuidzijde van de spoorlijn westelijk van de Oosterengweg. De nieuwe ongelijkvloerse kruising van de Oosterengweg met het HOV-tracé en de spoorlijn heeft tot gevolg dat parkeerplaatsen vervallen aan de Oosterengweg. Ter hoogte van de Van Linschotenlaan vervallen parkeerplaatsen door de inpassing van het tracé en de nieuw aan te leggen langzaam-verkeerstunnel.

In deze rapportage worden alle parkeerconsequenties op een rij gezet en wordt ingegaan op mogelijke oplossingen. De rapportage is gebaseerd op de stand van zaken van het ontwerp van november 2014.

In deze rapportage worden de parkeerconsequenties per 'cluster' beschreven:

- in hoofdstuk 2 wordt ingegaan op het tracédeel Wilhelminastraat – Wandelpad;
- in hoofdstuk 3 wordt de situatie bij de Oosterengweg en omgeving beschreven;
- in hoofdstuk 4 komt de inpassing bij de Van Linschotenlaan / Anthony Fokkerweg en omgeving aan de orde.

2 Tracédeel Wilhelminastraat – Wandelpad

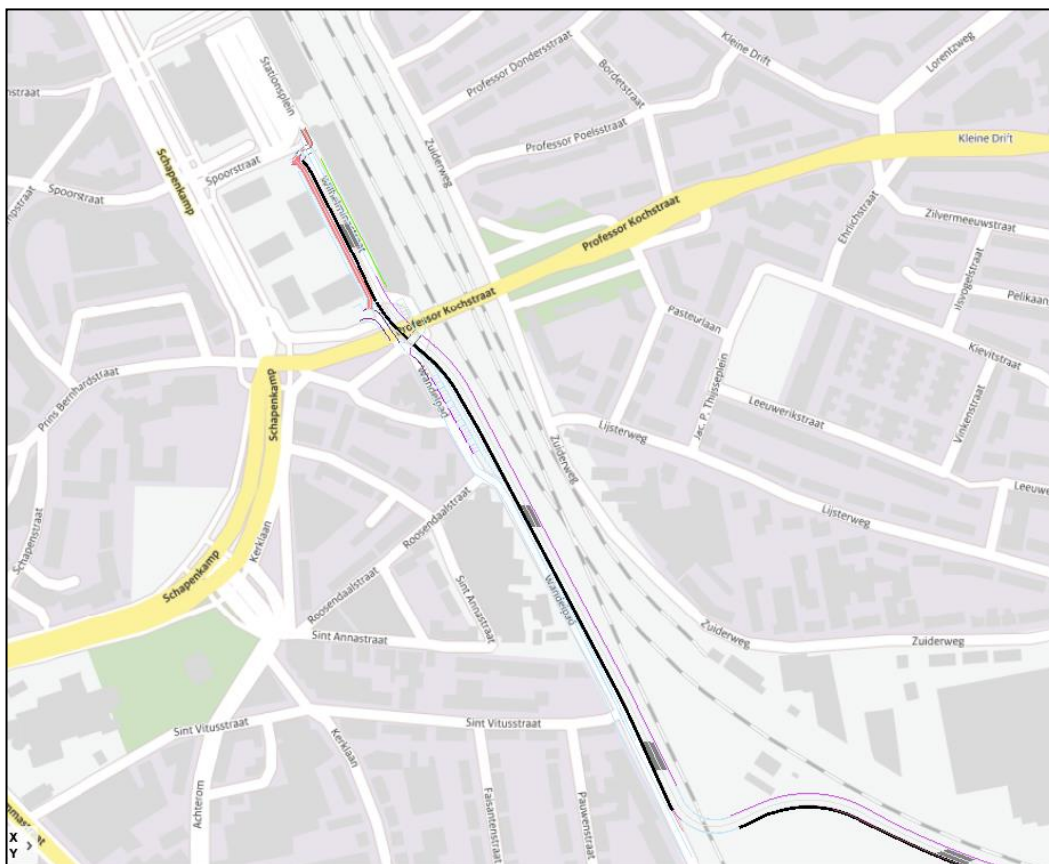
2.1 Inleiding

Nabij het station Hilversum loopt het HOV-tracé vanaf het busstation via de Wilhelminastraat, steekt vervolgens de Beatrixtunnel over en loopt vervolgens over de parkeerterreinen aan het Wandelpad.

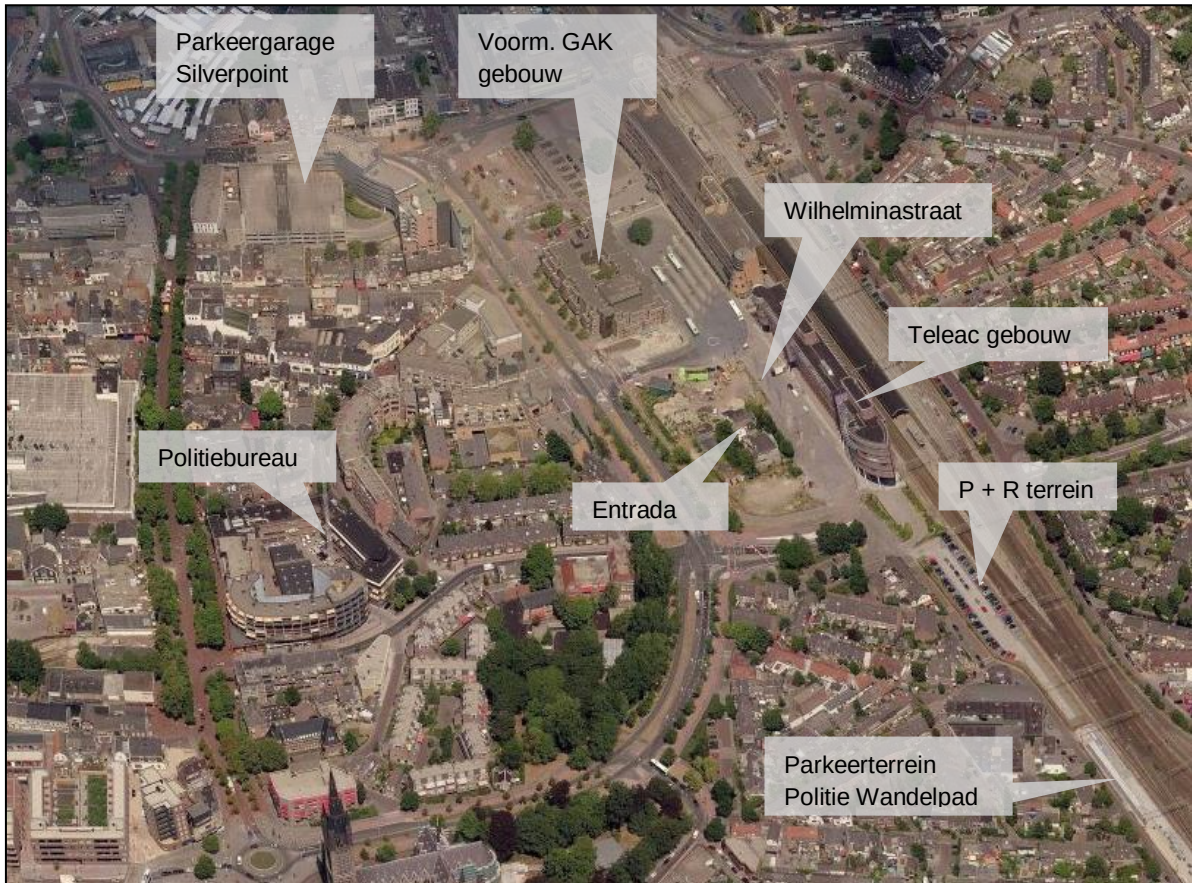
Door het tracé vervallen de volgende parkeerplaatsen:

- parkeerplaatsen aan de Wilhelminastraat (tussen de gebouwen Entrada en Teleac); deze zijn gedeeltelijk privaat (bestemd voor bewoners van het woongebouw / voorzien van een parkeerbeugel) en gedeeltelijk openbaar;
- parkeerplaatsen op het voorterrein van de parkeergarage onder het Teleac-gebouw;
- het volledige parkeerterrein aan het Wandelpad (eigenaar NS Vastgoed); dit terrein bestaat uit twee gedeelten met elk een eigen functie:
 - noordelijk deel: Park + Ride terrein, in opdracht van NS beheerd door Q-Park;
 - zuidelijk deel: parkeerterrein uitsluitend voor gebruik door werknemers van de Politie Midden Nederland.

In de figuren 1 en 2 is de ligging van het tracé en de relevante locaties op kaart en luchtfoto weergegeven.



Figuur 1: Verloop HOV-tracé via Wilhelminastraat en Wandelpad



Figuur 2: Overzicht locaties omgeving station – Wilhelminastraat - Wandelpad

2.2 Wilhelminastraat: effect HOV

De parkeerplaatsen in de Wilhelminastraat vervallen. Het betreft in totaal 40 parkeerplaatsen, als volgt onderverdeeld:

- 26 openbare parkeerplaatsen, vallend onder het betaald-parkerenregime;
- 1 gehandicaptenparkeerplaats (vallend onder het betaald-parkerenregime, gehandicapten met parkeerkaart mogen 3 uur gratis parkeren);
- 13 parkeerplaatsen met parkeerbeugel, gereserveerd voor bewoners van het Entrada complex.

Recent heeft de gemeente twee gehandicaptenplaatsen (betaald parkeren) toegevoegd en hiervoor drie openbare parkeerplaatsen opgeheven.

2.3 Parkeerplaatsen voorterrein parkeergarage Teleacgebouw

Op het voorterrein van het Teleac gebouw aan de zuidzijde bij de toegang van de parkeergarage ligt een zestal parkeerplaatsen binnen de slagbomen. Deze plaatsen zijn niet openbaar. Op deze locatie ontstaat een nieuwe situatie door aanleg van het HOV-tracé. De parkeergarage wordt bereikt via een kruising met de HOV en het voorterrein wordt kleiner. Hierdoor zullen 2 à 3 parkeerplaatsen vervallen.

2.4 Park + Ride-terrein

Het Park + Ride-terrein heeft een capaciteit van 83 parkeerplaatsen.

Het gebruik van het terrein in de huidige situatie is beperkt. Op een representatief telmoment op een werkdag waren 9 auto's geparkeerd.

Het terrein is gereguleerd volgens het PvE voor Park & Ride dat NS landelijk als standaard hanteert voor alle P+R voorzieningen. Dit PvE omvat onder meer de herkenbaarheid, de wijze van toegang en betaling met een voordelig parkeertarief voor NS-reizigers.

Het beheer van het terrein is ondergebracht bij Q-Park als onderdeel van een landelijk beheerpakket. NS ontvangt van Q-Park een vergoeding voor het gehele pakket; het aandeel van P+R Hilversum hierin is niet afzonderlijk vastgelegd.

NS heeft als huurwaarde indicatie voor het terrein aangegeven dat deze globaal € 25 à 30 per jaar bedraagt. Gelet op het huidige beperkte gebruik verdient Q-Park dit huurbedrag niet terug.

Op dit moment is het Park + Ride-terrein alleen toegankelijk voor abonneementhouders met behulp van een Q-Park key. Dit is een draadloze afstandsbediening.

Ketenvoorzieningen NS

Het Park + Ride terrein is een onderdeel van de 'ketenvoorzieningen' die NS bij haar stations aanbiedt om het reizen per trein zo aantrekkelijk mogelijk te maken. Hiermee beoogt NS reizigers aan te trekken.

Bij station Hilversum heeft NS op basis van haar landelijk beleid feitelijk behoefte aan een Park + Ride-voorziening met 230 parkeerplaatsen in planjaar 2030. De huidige behoefte is 151 plaatsen. De locatie aan het Wandelpad voldoet door de ligging op vrij grote loopafstand van het station en de lastige bereikbaarheid per auto kwalitatief niet aan de eisen van NS. Dit verklaart volgens NS het geringe gebruik van de Park + Ride ten opzichte van de door NS aangegeven behoefte.

Hoewel het plausibel is dat het geringe gebruik van de Park + Ride (P+R) voor een deel is toe te schrijven aan de slechte bereikbaarheid en de loopafstand, is het de vraag of de door NS genoemde aantallen parkeerplaatsen een realistisch toekomstbeeld zijn. In elk geval kan worden gesteld dat de locatie Wandelpad geen optimale P + R locatie is.

In dit licht is ook de vraag aan de orde of een P+R-voorziening bij station *in principe* noodzakelijk is. Bij enkele perifere stations rondom Hilversum is al goed in P+R voorzien. Dit zou een reden kunnen zijn om een (moeilijk in te passen) voorziening bij Hilversum CS achterwege te laten.

De kwaliteit van de treinverbindingen vanaf station Hilversum CS is met name richting Utrecht en Amsterdam uitstekend. De groeiambities van NS en de goede verbindingen zijn argumenten om goede ketenvoorzieningen, dus ook Park+Ride, te bieden bij Hilversum CS. De behoefteprognose van NS onderstreept dit.

Ook het landelijke, regionale en lokale mobiliteitsbeleid hebben als doel het zo veel mogelijk stimuleren van het openbaar-vervoergebruik en hierbij is eveneens Park+Ride één van de middelen.

Vanuit vervoersoogpunt is Park + Ride bij Hilversum CS een gewenste voorziening, die echter alleen optimaal functioneert bij een goede kwaliteit. Dat betekent gemakkelijke bereikbaarheid vanaf het hoofdwegennet, korte loopafstand tot het perron zonder (maximaal circa 3 minuten), vormgeving die de automobilist uitnodigt om de voorziening te gebruiken).

Omdat Hilversum uit vervoersoogpunt een goede locatie is voor P+R, is het zoeken naar een alternatief voor de locatie Wandelpad zinvol.

Naast het onderzoeken van nieuwe locaties is het plausibel om hiervoor ook te kijken naar mogelijkheden voor medegebruik van bestaande parkeervoorzieningen. De indruk is namelijk dat hiervoor restcapaciteit beschikbaar is.

2.5 Parkeerterrein Politie Midden Nederland

Het parkeerterrein aan het Wandelpad ten zuiden van de P+R wordt door NS verhuurd aan de Politie. Het terrein heeft een capaciteit van 107 parkeerplaatsen. De Politie Midden Nederland is gehuisvest in het gebouw aan de Prins Bernhardstraat / Groest. De loopafstand tussen het parkeerterrein Wandelpad en het Politiebureau is circa 500 meter.

Het gebouw Prins Bernhardstraat / Groest beschikt beperkt over parkeercapaciteit op eigen terrein. Dit eigen terrein wordt deels gebruikt voor de operationele voertuigen (de politieauto's).

Het parkeerterrein aan het Wandelpad wordt intensief gebruikt. Op een representatieve werkdag is het parkeerterrein voor 75 à 80 % bezet. Het zwaartepunt van het gebruik ligt op gebruikelijke kantoortijden en betreft werknemers. Dit gebruiksprofiel is een aanwijzing dat een aanzienlijk deel van de parkerende werknemers reguliere werktijden heeft. Het aantal werknemers met onregelmatige werktijden is dan ook niet dominant.

Een deel van de geparkeerde auto's betreft dienstvoertuigen.

NS ontvangt voor het parkeerterrein een huurbedrag van k€ 30 à 40 per jaar in een permanent doorlopende huurovereenkomst.

2.6 Alternatieve parkeervoorzieningen

Bij voorkeur komen voor de parkeerplaatsen die vervallen minimaal gelijkwaardige alternatieven beschikbaar. Om de mogelijkheden hiervoor in beeld te krijgen wordt allereerst beschreven welke parkeervoorzieningen in de omgeving hiervoor een optie kunnen zijn.

Alternatieven voor het parkeren in de Wilhelminastraat en voor het Park + Ride terrein moeten in de directe nabijheid van deze straat respectievelijk het station liggen. Voor het parkeren voor de Politie is als een geschikt alternatief aan te merken een parkeerlocatie op acceptabele loopafstand tot het politiebureau. Een redelijke maat hiervoor is de bestaande loopafstand van circa 500 meter.

2.6.1 Omgeving station / Wilhelminastraat

Alternatieve parkeerplaatsen op maaiveld

In het ontwerp van het HOV-tracé zijn aan het Wandelpad circa 16 nieuwe parkeerplaatsen voorzien. Deze parkeerplaatsen kunnen dienen als (gedeeltelijke) compensatie van de openbare parkeerplaatsen aan de Wilhelminastraat. Gelet op de geografische ligging zullen deze parkeerplaatsen onder het betaald-parkerenregime vallen.

Parkeermogelijkheden in parkeergarages in de nabijheid van het station

Teleac-gebouw

Onder het Teleac gebouw ligt een parkeergarage die – naast parkeren voor de huurders in het gebouw - voor 'semi-openbaar' gebruik beschikbaar is via exploitant Switchpark. Om als bezoeker tegen kortparkeertarief van deze parkeergarage gebruik te maken moet men vooraf zijn aangemeld bij Switchpark (account en reservering). De parkeergarage is bereikbaar vanaf de Schapenkamp via een toegang onder het busdek; er is een tweede toegang aan de Prins Bernhardstraat. Het tarief voor kort parkeren bedraagt € 1,20 per uur. Het tarief voor abonnementen bedraagt € 78,00 per maand voor 24/7 gebruik en € 65,00 per maand voor gebruik op werkdagen overdag.

De exploitatie via Switchpark hangt deels samen met het feit dat het gebouw nu niet volledig is verhuurd. Daardoor zijn de 'corresponderende' parkeerplaatsen nu beschikbaar voor ander gebruik.

Door de beheerder van het gebouw is aangegeven dat op tijdelijke basis parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor verhuur. Hierbij is aangetekend dat – wanneer er nieuwe huurders van kantoorruimte in het gebouw zijn – hiervoor op korte termijn parkeerplaatsen beschikbaar moeten zijn. Beschikbaarheid van parkeerplaatsen op permanente basis is niet mogelijk.

Op het voorterrein van het gebouw vervallen 2 à 3 parkeerplaatsen. Gelet op de ruimte die in de parkeergarage beschikbaar is, wordt er vooralsnog van uit gegaan dat 1:1 compensatie van deze parkeerplaatsen niet noodzakelijk is.

Voormalig GAK - gebouw (Stationsplein 25)

Dit gebouw is eigendom van beheerder / ontwikkelaar VEMID. Het gebouw kent op dit moment geen permanente gebruiker. Beoogd wordt het pand te herontwikkelen tot woonruimte. Het wordt nu op ad-hoc basis verhuurd. Onder het gebouw ligt een parkeergarage met circa 80 plaatsen die op dit moment niet of nauwelijks wordt gebruikt. De parkeergarage is nu niet beschikbaar voor (semi-)openbaar gebruik. De parkeergarage is kwalitatief overigens matig (veel kolommen, deels smalle parkeervakken).

Parkeergarage Silverpoint

Recht tegenover het station Hilversum aan de overzijde van de Schapenkamp ligt de parkeergarage Silverpoint. Deze parkeergarage wordt geëxploiteerd door Q-Park en heeft een capaciteit van 320 parkeerplaatsen tegen tarief € 0,50 per 12 minuten.

De parkeergarage staat primair ten dienste van het kantoren- en winkelcomplex Silverpoint. In de huidige praktijk is de parkeergarage in elk geval op werkdagen niet vol bezet.

Achterzijde station

Aan de achterzijde van het station liggen aan de Zuiderweg parkeerplaatsen. Deze betaalde plaatsen zijn niet alle noodzakelijk voor het parkeren van de woningen aan deze straat en andere bestemmingen in de omgeving.

De status van straatparkeerplaats maakt deze parkeerplaatsen ongeschikt om deze binnen eisen van NS voor Park + Ride in te zetten. Fysieke aanpassing is niet mogelijk.

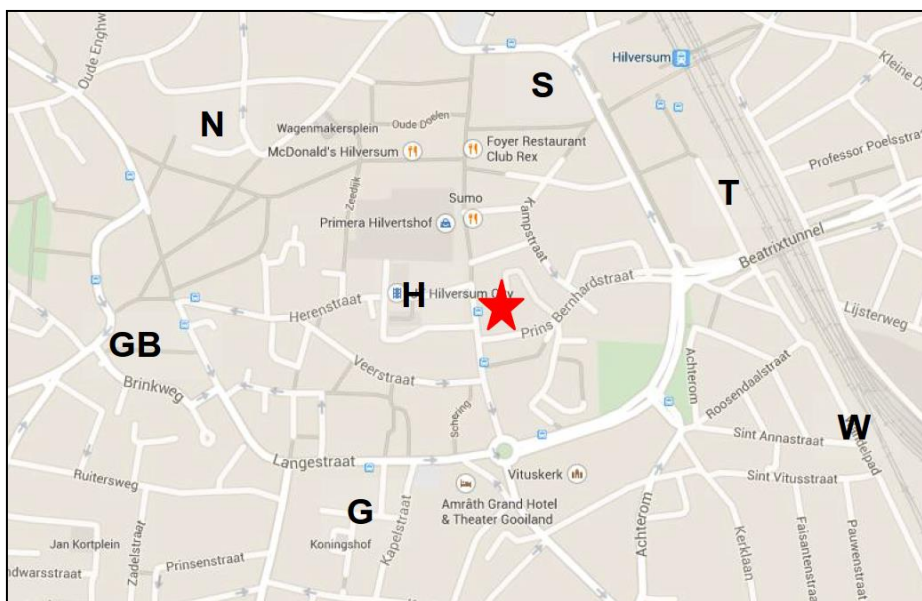
Voor het overige zijn aan deze zijde van het station geen parkeerplaatsen beschikbaar die redelijkerwijs een rol kunnen spelen als alternatief voor te vervallen parkeerplaatsen voor het HOV-tracé.

2.6.2 Omgeving politiebureau

Binnen een loopafstand van circa 500 meter van het politiebureau liggen openbare parkeergarages. Deze parkeergarages komen mogelijk in aanmerking om de Politie als abonnementhouder te laten parkeren. In tabel 1 zijn de gegevens van de parkeergarages weergegeven en op figuur 3 is de ligging aangeduid.

Parkeergarage	Beheerder	Loopafstand tot politiebureau	Totaal aantal parkeerplaatsen
Silverpoint	Q - Park	300 m	320
Hilvertshof	Q - Park	100 m	630
Gooische Brink	Parkeerservice	500 m	400
Gooiland	Parkeerservice	400 m	364
Noordse Bosje	City Parking	400 m	400
Teleacegebouw	Switchpark	500 m	onbekend

Tabel 1: Overzicht parkeergarages centrum Hilversum



Verklaring letters:

- W** = Wandelpad
- T** = Teleac gebouw
- S** = Silverpoint
- H** = Hilvertshof
- GB** = Gooische Brink
- G** = Gooiland
- N** = Noordse Bosje

Figuur 3: Locaties Politiebureau (★) en parkeergarages

Behalve de openbare parkeergarages zijn geen realistische alternatieve parkeermogelijkheden binnen redelijke loopafstand van het politiebureau.

Op basis van praktijkinzicht hebben de parkeergarages op werkdagen in de huidige situatie capaciteit beschikbaar. De parkeergarages zijn echter niet zonder meer in te zetten voor het opvangen van een relatief grote parkeervraag als die van de Politie. Ze zijn immers primair bedoeld om kortparkeerders voor het centrum te faciliteren.

Bovendien zijn er diverse claims op de restruimte van de parkeergarages, zoals vanuit het stimuleren van wonen boven winkels, vervallen van een groot deel van parkeerterrein Langgevenst en het mogelijk maken van transformaties en herontwikkelingen. Op basis van nadere inschattingen van de impact van de claims, bijvoorbeeld door middel van een parkeerbalans, is een afweging van de mogelijkheden voor de Politie te maken.

2.7 Mogelijke oplossingen Wilhelminastraat

De bestaande betaalde parkeerplaatsen aan de Wilhelminastraat worden in de huidige praktijk nooit voor 100 % bezet. Het lijkt dan ook aanvaardbaar om de te vervallen parkeerplaatsen niet 1 op 1 te compenseren. De circa 16 nieuwe parkeerplaatsen aan het Wandelpad kunnen zo als compensatie voor de openbare parkeerplaatsen aan de Wilhelminastraat worden aangemerkt. Wel verdient het aanbeveling om een gehandicaptenparkeerplaats te realiseren in de bestaande parkeerstrook aan de noordzijde van de Prins Bernhardstraat direct bij de hoek Wilhelminastraat.

Voor de beugelplaatsen aan de Wilhelminastraat lijkt het een reële optie om hiervoor via abonnementen bij Switchpark een alternatief aan te bieden in de parkeergarage van het Teleac gebouw.

Met de beheerder moet nader worden gezien hoeveel abonnementen precies nodig zijn en met welke gebruikstijden.

2.8 Oplossingen voor Park + Ride

De door NS aangegeven streefwaarden voor het aantal P+R parkeerplaatsen geven aan dat NS ook voor de toekomst belang hecht aan een P+R bij station Hilversum.

In de directe omgeving van het station zijn geen mogelijkheden om op beschikbare vrije ruimte een Park + Ride voorziening te realiseren.

Voor de kortere termijn moeten mogelijkheden worden beschouwd waarbij bestaande parkeervoorzieningen worden medegebruikt door Park + Ride. De bestaande Park + Ride gebruikers zijn houders van een Q-Park key. Deze zijn dus bekend bij de parkeerbeheerder. Deze gebruikers zouden via een andere vaste toegangsfaciliteit op een andere locatie kunnen worden 'ondergebracht'.

De volgende mogelijkheden zijn in beeld:

Teleacgebouw via Switchpark als tijdelijke oplossing

De vaste gebruikers zouden op een vergelijkbare wijze als nu voor het Park + Ride terrein functioneert toegang kunnen krijgen tot de parkeergarage van het Teleac-gebouw. Er is capaciteit beschikbaar in de parkeergarage.

Nadeel van deze mogelijkheid is dat met een andere exploitant moet worden gewerkt en dat het Park + Ride product niet herkenbaar is.

Parkeergarage Silverpoint

De parkeergarage is uitgerust met een leesmogelijkheid voor de Q-park-key.

Park + Ride parkeerders zouden op dezelfde wijze als nu toegang kunnen krijgen tot de parkeergarage en in het beheersysteem van Q-Park als zodanig kunnen worden onderscheiden. Op deze wijze lijkt het mogelijk om als tijdelijke oplossing P + R in deze parkeergarage aan te bieden waarbij de 'Park + Ride – formule' zo veel mogelijk intact blijft.

Nadere aandachtspunten zijn de herkenbaarheid, de in- en uitgang voor voetgangers en de looproute tussen de parkeergarage en het station. In de huidige situatie loopt de toegankelijkheid voor voetgangers via het winkelcentrum. Aan de Schapenkamp is alleen de auto-ontsluiting.

2.9 Mogelijke oplossingen voor Politie

Uit de verkenning in 2.6.2 is gebleken dat parkeren in een of meer parkeergarages een met andere claims af te wegen oplossingsrichting is voor het parkeren van de Politie.

Tegelijkertijd dringt de vraag zich op of voor een midden in het centrum van Hilversum gelegen kantoor het gebruik van de auto voor woon-werkverkeer de meest gewenste vervoerwijze is.

Het verdient aanbeveling om in overleg met de Politie te treden over een aanpak om het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer voor het woon-werkverkeer te stimuleren. Met een aanpak gericht op een grotere rol voor vervoermanagement kan een beperking van de parkeervraag worden bereikt in combinatie met een duurzamer mobiliteitsprofiel. De gemeente kan hierin een faciliterende en stimulerende rol spelen. Als taakstelling zou bijvoorbeeld een reductie in het autogebruik van 10% kunnen worden gesteld. Dit zou ook 10% minder parkeervraag kunnen betekenen. Het als alternatief benodigde aantal parkeerplaatsen zou dan circa 95 kunnen bedragen. Hierbij is verondersteld dat het aantal werknemers op deze locatie gelijk blijft aan de huidige situatie. Als de Politie in een of meerdere bestaande parkeergarage(s) parkeerabonnementen zou afsluiten zou zij ongetwijfeld een grote vaste klant worden en bestaan mogelijkheden om via onderhandeling tot een reductie op het abonnementstarief te komen.

2.10 Conclusies en aanbevelingen voor het tracédeel Wilhelminastraat - Wandelpad

Voor de Wilhelminastraat is compensatie van slechts een deel van het aantal op te heffen parkeerplaatsen acceptabel. Dit kan worden gerealiseerd door nieuw aan te leggen parkeerplaatsen aan het Wandelpad in overleg met de partijen van wie de bezoekers de betreffende parkeerplaatsen gebruiken.

Voor de Park + Ride worden door NS 230 parkeerplaatsen gewenst in de toekomstige situatie. De kwaliteit van de huidige voorziening is onvoldoende. Dit verklaart volgens NS het geringe gebruik. Gelet op de uitstekende treinverbindingen en het belang van Park+Ride in het mobiliteitsbeleid is het in principe gewenst te zoeken naar een alternatieve locatie voor een kwalitatieve Park+Ride.

Voor de korte termijn wordt voorgesteld om het mede gebruiken van de parkeergarage van het Teleac-gebouw of parkeergarage Silverpoint nader te onderzoeken.

Voor de Politie wordt aanbevolen om een afweging te maken van de mogelijkheden om in de bestaande parkeergarages in het centrum te parkeren in samenhang met de impact van andere claims op de parkeercapaciteit. Alternatieven voor de Politie moeten nadrukkelijk worden gezien in combinatie met mobiliteitsmanagement.

Situatie tijdens de aanleg

De consequenties voor parkeren zijn aan de orde vanaf het moment dat de fysieke aanleg van het HOV tracé start.

3 Tracédeel bij Oosterengweg

3.1 Inleiding

Langs de spoorlijn naar Amersfoort ligt het HOV-tracé. Ter plaatse van de kruising van de Oosterengweg en het HOV-tracé en spoorlijn wordt een ongelijkvloerse kruising aangelegd. In de Oosterengweg wordt een tunnel aangelegd. Om de inpassing van de toeritten van deze tunnel mogelijk te maken moeten langs de Oosterengweg parkeerplaatsen vervallen.

In figuur 4 is de situatie van de aan te leggen tunnel aangegeven.



Figuur 4: Situatie Oosterengweg met ingetekend ontwerp

3.2 Consequenties voor parkeren Oosterengweg zuidzijde - eindsituatie

De gevolgen voor parkeren van de aanleg van de tunnel zijn het grootst aan de Oosterengweg tussen de Oude Amersfoortseweg tot ongeveer halverwege de aansluiting met de Van Riebeeckweg. Permanent komen 24 parkeerplaatsen te vervallen. Tijdens de bouw zullen 26 plaatsen extra vervallen (tijdens de bouw in totaal dus 50 plaatsen).

Op de hoeken Oosterengweg / Oude Amersfoortseweg wordt de verkeersruimte anders ingericht maar zal geen sprake zijn van verlies aan parkeerplaatsen.

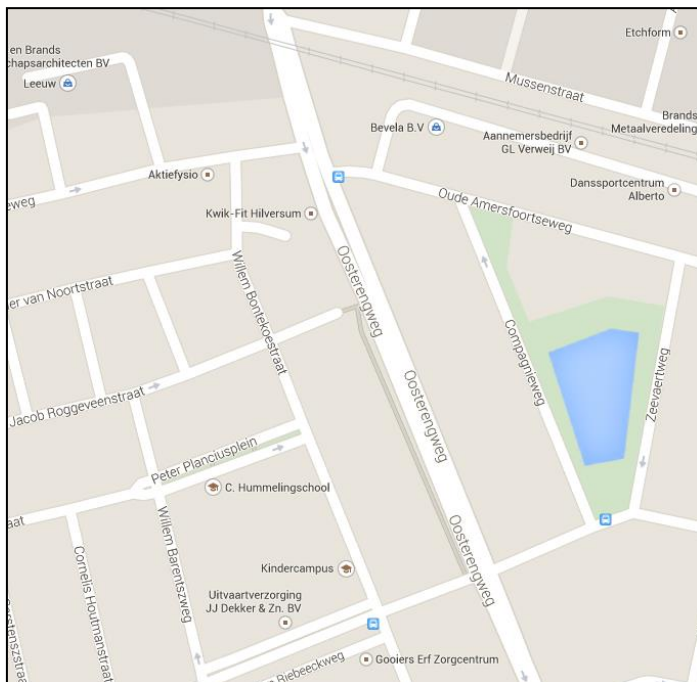
De parkeerdruk in dit overwegende woongebied is in de avond en nacht het hoogst.

In de huidige situatie is zijn de parkeerplaatsen langs de Oosterengweg 's nachts volbezet.

Het vervallen van deze parkeerplaatsen zal tot verschuiving van de parkeerders leiden naar de achterliggende straten. Ook in deze straten is de parkeerdruk gemiddeld genomen hoog (zie figuur 5 voor straatnamen):

- langs de Willem Bontekoestraat is de parkeerdruk op het noordelijke gedeelte niet hoog, op het gedeelte tussen de Jacob Roggeveenstraat en de Van Riebeeckweg is de bezetting in de nachtsituatie circa 100 %;
- bij de Kwikfit ligt een parkeerterrein dat semi-openbaar wordt gebruikt – 's avonds staan er auto's geparkeerd – dit parkeerterrein geeft voor de druk bezette nachtsituatie enige extra ruimte in de parkeercapaciteit;
- langs de gedeelten van de Oude Amersfoortseweg die aansluiten op de Oosterengweg is de parkeerbezetting 's nachts meer dan 100 % (er wordt ook illegaal geparkeerd);
- langs de gedeelten van de Van Riebeeckweg die aansluiten op de Oosterengweg is de parkeerbezetting 's nachts 100 %;
- langs de Compagnieweg is de parkeerdruk aan de westzijde 100%, aan de oostzijde wordt illegaal geparkeerd in de groenstrook;
- in de zijstraten verder weg van de Oosterengweg (zoals het Peter Planciusplein) is meer vrije parkeerruimte beschikbaar.

De genoemde bezettingspercentages zijn gebaseerd op een representatieve parkeertelling in juni 2015.



Figuur 5: Straatnamen omgeving Oosterengweg zuid

Naast het parkeren voor bewoners is de bereikbaarheid van de winkelgalerij en de Kwikfit van belang. De bereikbaarheid van winkelcentrum Riebeeck Galerij wordt negatief beïnvloed door het vervallen van de parkeerplaatsen aan de Oosterengweg. Winkelbezoekers kunnen blijven parkeren aan de Willem Bontekoestraat – hier is met een blauwe zoneregeling parkeerruimte

gereserveerd voor winkelbezoek. Het aantal parkeerplaatsen voor de winkelgalerij is hiermee naar verwachting voldoende.

Direct aan de Oosterengweg zijn geen mogelijkheden om in het kader van het HOV-project nieuwe parkeervoorzieningen aan te leggen. In de achterliggende straten, met name Compagnieweg/Oude Amersfoortseweg/Zeevaartweg zijn hiervoor wel mogelijkheden.

Bij een mogelijk andere invulling van de locatie Kwikfit verdient het aanbeveling om hier zoveel mogelijk openbaar te gebruiken parkeercapaciteit te realiseren.

Via de Oosterengweg loopt de route van de stadsbus in noord-zuidrichting met een halte ter hoogte van de Oude Amersfoortseweg aan de oostzijde van de Oosterengweg. Als deze route gehandhaafd blijft in de situatie met tunnel, moet de halte in zuidelijke richting worden verplaatst. Hierdoor zouden 3 à 4 parkeerplaatsen extra vervallen. Omdat de meest nabij gelegen volgende bushalte ligt aan de Van Riebeeckweg heeft de vervangende halte weinig meerwaarde en ligt het meest voor de hand dat de halte aan de Oosterengweg geheel vervalt.

3.3 Bedrijvenstrook tussen Oude Amersfoortseweg en spoorlijn

Direct ten zuiden van de spoorlijn sluit aan de westzijde van de Oosterengweg een bedrijvenontsluiting aan voor de panden Oosterengweg 42 en 44. Aan deze ontsluiting liggen aan de zijde van de spoorlijn 10 à 12 parkeerplaatsen, die vervallen ten gevolge van het HOV-tracé. Het HOV-tracé heeft impact op de inrichting van deze locatie als geheel. Een oplossing voor parkeren moet onderdeel zijn van de uitwerking van de totaaloplossing.

Meer naar het westen liggen in deze strook panden van de Hogeschool voor de Kunsten Utrecht en bedrijven. Ook bij deze percelen is mogelijk het vervallen van parkeerplaatsen aan de orde in relatie tot herinrichting.

3.4 Consequenties voor parkeren noordzijde Oosterengweg – eindsituatie

Langs de Oosterengweg ten noorden van de spoorlijn liggen geen langsparkerplaatsen.

De aanleg van de tunnel en omliggende infrastructuur heeft op de onderstaande punten gevolgen:

1. De kleine parkeercluster van circa 9 parkeerplaatsen aan de oostzijde halverwege de Oosterengweg wordt met 1 à 2 openbare parkeerplaatsen verkleind; hiervoor is geen directe compensatie mogelijk; langs de Mussenstraat is alternatieve parkeergelegenheid.
2. Bij de woningen Oosterengweg 35, 37 en 47 is parkeergelegenheid op eigen terrein, ontsloten vanaf de Oosterengweg; aan deze zijde van de Oosterengweg vervalt in het ontwerp de rijweg. Om de parkeermogelijkheden bereikbaar te houden moet de voetgangersontsluiting ook met de auto voor de bewoners berijdbaar zijn. Ditzelfde geldt voor de parkeerplaats van de woning Mussenstraat 68 (hoek Oosterengweg), die een parkeerplaats heeft die is ontsloten vanaf de Oosterengweg.
3. Bij het bedrijf Buhl gaat verschuiving van de boogstraat naar de Liebergerweg toe ten koste van een deel van het parkeerterrein; dit wordt in de praktijk niet voor parkeren gebruikt.
Voor het pand ligt een vijftal parkeerplaatsen (schuin parkeren), waarvan de buitenste plaats moet vervallen als gevolg van verschuiving van de rijbaan. Naar verwachting kan de rij parkeerplaatsen als geheel iets worden verschoven waardoor per saldo geen plaatsen vervallen.
4. Bij het bedrijf Wasco ligt aan de Oosterengweg een strook, waar in de praktijk auto's worden geparkeerd. Haaks op de weg kunnen hier circa 5 auto's parkeren. De betreffende strook is gemeentelijk eigendom. Doordat de rijbaan ter plaatse opschuift kan niet meer haaks worden geparkeerd. Er blijft de mogelijkheid om 2 à 3 auto's in langsrichting te parkeren. Alternatieve parkeergelegenheid is aan de Mussenstraat of de Liebergerweg.
5. Bij de aansluiting van de Mussenstraat op de Oosterengweg bij de bestaande overweg is een voetgangerstrap naar de fietstunnel gepland. Om hier voldoende ruimte voor voetgangers te creëren wordt de rijbaan van de Mussenstraat verlegd. Het parkeren dat nu ligt voor de woningen 58 -68 (circa 4 parkeerplaatsen) zal daarmee vervallen. Het

ontwerp van deze locatie is nog niet geheel afgerond. Naar verwachting kunnen de vervallen vier parkeerplaatsen in het ontwerp worden meegenomen. Het verdient de voorkeur om meer parkeerplaatsen aan te leggen om te voorzien in vervangende parkeerplaatsen voor de parkeerplaatsen die onder punten 1 en 4 zijn genoemd.

6. Mogelijk komt bij nadere uitwerking eventuele sloop van woningen aan de orde. Dit leidt tot minder parkeerdruk en biedt wellicht mogelijkheid voor inpassing van vervangende parkeerplaatsen.

3.5 Situatie tijdens de aanleg

Tijdens de aanleg van het HOV-tracé en de tunnel zullen de beschreven parkeerconsequenties vanaf aanvang optreden.

Voorts is er extra parkeervraag van bouwvakkers. Het is aan de opdrachtnemer om dit op te lossen zonder dat er sprake is van overlast voor de omgeving. Een mogelijkheid is om gebruik te maken van parkeerruimte bij leegstaande bedrijfsruimte.

3.6 Conclusies en aanbevelingen voor het tracédeel Oosterengweg

Met name voor het zuidelijke deel van de Oosterengweg zijn de consequenties van de aanleg van het HOV-tracé voor parkeren aanzienlijk. In totaal komen hier 24 parkeerplaatsen te vervallen.

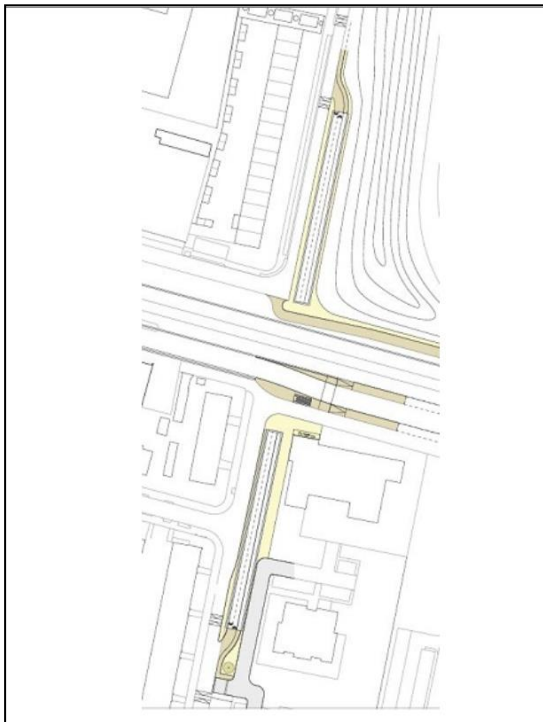
Hiernaar is specifiek aanvullend onderzoek gedaan, waarbij oplossingen in het gebied Compagnieweg/Oude Amersfoortseweg/Zeevaartweg naar voren zijn gekomen.

Daarnaast wordt aanbevolen om het parkeren nadrukkelijk mee te nemen bij eventuele herontwikkeling van de locatie van Kwikfit.

4 Tracédeel bij Van Linschotenlaan en Anthony Fokkerweg

4.1 Consequenties en aanbevelingen in de eindsituatie

De aan te leggen situatie bij de Van Linschotenlaan en de Anthony Fokkerweg is weergegeven in figuur 6.



Figuur 6: HOV-tracé en fietstunnel bij Van Linschotenlaan (zuidzijde) en Anthony Fokkerweg (noordzijde), met K is de kliniek aangeduid

Ter plaatse van de Van Linschotenlaan heeft de aanleg van het HOV-tracé en de langzaamverkeerstunnel de volgende consequenties voor parkeren:

Van Linschotenlaan

- De ontsluiting van de parkeerplaats bij de kliniek van Van Linschoten Specialisten wordt veranderd ten behoeve van de aanleg van de fietstunnel, maar dit heeft geen vermindering van het aantal parkeerplaatsen tot gevolg.
- De rijbaan van de Van Linschotenlaan evenwijdig aan het spoor wordt iets verschoven ten gevolge van het HOV-tracé. Hierdoor wordt de manoeuvreerruimte beperkt bij de aan de noordzijde van de kliniek gelegen parkeerplaatsen. Aangezien voor de meeste parkeerplaatsen de manoeuvreerruimte ruim bemeten is, levert dit voor de meeste (circa 9 van de in totaal 12 parkeerplaatsen) geen knelpunt op. Voor de overige parkeerplaatsen is het manoeuvreren op te lossen door ze schuin te leggen en één parkeerplaats op te heffen.

Anthony Fokkerweg

De toerit van de fietstunnel aan de oostkant van de Anthony Fokkerweg heeft tot gevolg dat 8 à 10 parkeerplaatsen vervallen aan de oostzijde van de straat. Aan deze straat met alleen woonbebouwing aan de westzijde zijn in de huidige situatie wat meer parkeerplaatsen aanwezig dan noodzakelijk voor de woningen. Het opheffen van het genoemde aantal parkeerplaatsen leidt naar verwachting niet tot een feitelijk tekort aan parkeerplaatsen. Niettemin kunnen de bewoners de ingreep beschouwen als een verslechtering van hun parkeersituatie.

Aanbevolen wordt om in overleg met de bewoners te treden, de parkeerontwikkelingen nader toe te lichten en eventuele te negatieve perceptie van de parkeersituatie weg te nemen.

Park + Ride bij HOV halte

Ter hoogte van de Van Linschotenlaan wordt een halte van de HOV gesitueerd.

Voor werkers in en bezoekers van het centrum uit het oostelijk deel van Hilversum kan het aantrekkelijk zijn om de auto te parkeren bij deze halte en met de HOV het laatste stuk van de verplaatsing af te leggen. Dit wordt weliswaar niet actief gestimuleerd door 'formele' aanduiding als Park+Ride (de bereikbaarheid is matig), maar het zal feitelijk mogelijk zijn ter plaatse de auto te parkeren en de reis per HOV te vervolgen. Gebruik van de parkeerplaatsen voor Park+Ride kan leiden tot een hogere parkeerdruk in de Van Linschotenlaan en de Anthony Fokkerweg. Als dit een zodanige omvang zou aannemen dat hinder op gaat treden voor de bewoners en de kliniek, kan parkeerregulering, in de vorm van bijvoorbeeld een blauwe zone, worden ingevoerd.

4.2 Situatie tijdens de aanleg

Tijdens de aanleg van het HOV-tracé en de tunnel zullen de beschreven parkeerconsequenties vanaf aanvang optreden.

Voorts dient rekening te worden gehouden met extra parkeervraag van bouwvakkers. Het verdient aanbeveling om hiervoor in de omgeving een parkeerlocatie aan te wijzen. Met name ter plaatse van de Van Linschotenlaan / bij de kliniek is geen overruimte beschikbaar. Mogelijk kan tijdelijk gebruik worden gemaakt van leegstaande bedrijfsruimte.

Voor werkzaamheden aan de Anthony Fokkerweg kan mogelijk een tijdelijke parkeerplaats bij de bouwplaats worden ingericht.

4.3 Indien geen tunnel

Realisatie van de tunnel is nog geen zekerheid. Als de huidige situatie gehandhaafd blijft (geen onderdoorgang voor langzaam verkeer), dan komt naar verwachting één parkeerplaats te vervallen.

Het vervallen van deze parkeerplaats is in het bestaande parkeerareaal in de omgeving op te vangen en compenserende maatregelen zijn dan niet nodig. De in paragraaf 3.3 genoemde effecten zullen wel optreden.