

RAADSVOORSTEL

zaaknummer: 1889777
afdelingsnaam: Leefomgeving
steller: M. Koopmans
telefoonnummer 035 6292614

onderwerp: Vervolg verkenning OV-Knoop Sportpark Arenapark

Voorstel

Op basis van de resultaten van de Verkenning OV-knoop Sportpark (middellange termijn, 2030-2035) de volgende voorkeursvariant vast te stellen:

1. een interwijkverbinding Laapersveld-Arenapark in de vorm van een onderdoorgang voor voetgangers en fietsers;
2. een veiliger spoorwegovergang Soestdijkerstraatweg in de vorm van:
 - a. een herinrichting van de overweg en aangrenzende weg, waarbij;
 - de linksaf voorsorteerstrook op de Soestdijkerstraatweg richting Laapersweg wordt verwijderd;
 - een tweerichtingenfietspad wordt toegevoegd aan de zuidzijde van de Soestdijkerstraatweg (tussen Arenapark en Laapersweg);
 - de voetpaden op en rond de overweg worden verbreed.
 - b. een nieuwe ontsluiting voor autoverkeer naar Laapersveld vanaf de Diependaalselaan.
3. de hiervoor benodigde €16,25 mln als sterretjespost aan te melden bij de investeringsplanning 2027-2030 van de Voorjaarsnota 2026.

Planning

Titel	Toelichting	BEELDVORMING	ORDEELSVORMING	BESLUITVORMING
Vervolg Verkenning OV-knoop Sportpark	Voorkeursbeslissing ter afroning van de Verkenning OV-knoop	Beeldvormende sessie 11 maart 2026 Raadscommissie 15 april 2026	Raadscommissie 15 april 2026	Raad 13 mei 2026

Samenvatting

We verbeteren de OV-knoop Sportpark met maatregelen voor de middellange termijn (binnen 5 tot 10 jaar). Dit voorstel combineert een interwijkverbinding via een onderdoorgang met een veiliger spoorwegovergang.

Inleiding

Dit voorstel volgt op het raadsbesluit van 17 september 2025 over de [Verkenning OV-knoop Sportpark en Visie Laapersveld](#). De raad gaf opdracht om een voorkeursvariant voor de interwijkverbinding uit te werken, waarbij gekozen kon worden tussen een traverse of een langzaamverkeerstunneltje¹. Daarbij is [toegezegd](#) dit te combineren met de planvorming voor een veiliger spoorwegovergang Soestdijkerstraatweg (zie ook [Collegebrief 26 augustus 2025 inzake stand van zaken verbeteren veiligheid spoorwegovergang Soestdijkerstraatweg](#)). De maatregelen kunnen worden uitgevoerd binnen 5 tot 10 jaar, tussen 2030 en 2035, de periode waarin ook de gebiedsontwikkeling Sportpark grotendeels is gepland. Dit noemen we de *middellange termijn*. Zie bijlage 1 voor een toelichting op de maatregelen voor de korte termijn en voor de lange termijn.

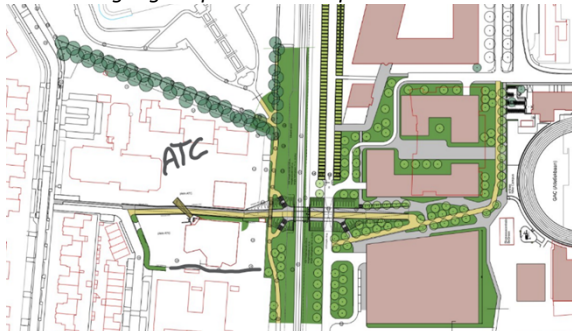
Probleemstelling/doel

Het doel van dit voorstel is om te besluiten over de middellange termijn maatregelen die:

- *het Arenapark beter bereikbaar maken voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer.*
Dit is één van de principes van het [stedenbouwkundig plan Sportpark](#). Een specifiek doel daarbij is om het nieuwe sportcomplex met een veilige looproute bereikbaar te maken voor leerlingen van het Alberdingk Thijm College (ATC).
- *De veiligheid verbeteren op en rond de drukke spoorwegovergang Soestdijkerstraatweg.*
Deze overweg is druk en onveilig en wordt met de ontwikkeling van het Arenapark nog drukker. In 2023 is de raad geïnformeerd over de probleemanalyse in het [Verkenningenrapport LVO² Hilversum](#) en bijbehorende [RIB 2023-10](#). De nu voorgestelde maatregelen verbeteren de overwegveiligheid in brede zin: ze verminderen stilstaand verkeer op de overweg, de verkeersintensiteit, het aantal conflictpunten en onveilige gedragingen.

Instemmen met dit voorstel betekent dat we de voorgestelde maatregelen (zie afbeelding hieronder) samen met ProRail in detail gaan uitwerken in de fase 'Planning en Studies'.

Onderdoorgang Laaperveld-Arenapark



Herinrichting spoorwegovergang en samenhang 'Sportpad'



Argumenten

1.1 De voorkeursvariant voor de interwijkverbinding is gebaseerd op onderzoek en participatie.

De Verkenning OV-knoop voor de interwijkverbinding is doorlopen in samenwerking tussen

¹ Toelichting bij de terminologie: In het raadsvoorstel van 17 september 2026 werd de term 'langzaamverkeerstunneltje' gebruikt. Dit was om onderscheid te maken met de 50 meter brede onderdoorgang uit het stedenbouwkundig plan, waarvan in dat raadsvoorstel afscheid werd genomen. Ook moest het langzaamverkeerstunneltje niet worden verward met de *verkeerstunnel Soestdijkerstraatweg*, die in dat raadsvoorstel werd geïntroduceerd. De term 'tunneltje' bleek echter onbedoeld een beeld op te roepen van een te krappe uitwerking. In het huidige raadsvoorstel spreken we daarom weer van een *onderdoorgang* als het gaat over de interwijkverbinding voetgangers en fietsers onder het spoor door.

² Landelijk Verbeterprogramma Overwegen

gemeente, ProRail, het Rijk, ingenieursbureau Witteveen+Bos, bureau XTNT, NS en Spoorbouwmeester, en met inbreng van stakeholders uit het gebied. Hierin zijn de varianten voor een traverse en een onderdoorgang goed bekeken en vergeleken. Zie bijlagen 2, 3 en 4 bij dit raadsvoorstel voor de rapportages van de verkenning en het participatieverslag. Vrijwel alle betrokken stakeholders steunen het plan.

1.2 *Een onderdoorgang is een goede oplossing voor de gestelde doelen.*

Met de onderdoorgang worden de doelen zoals benoemd bij probleemstelling/doel volledig behaald:

- *Een onderdoorgang maakt het Arenapark beter bereikbaar voor voetgangers en fietsers.*
De onderdoorgang zorgt voor een nieuwe, veilige verbinding voor voetgangers en fietsers. Hierdoor wordt het Arenapark beter te bereiken. De leerlingen van het Alberdingk Thijm College (ATC) krijgen bovendien een veilige en snelle route van de school naar het sportcomplex.
- *Een onderdoorgang maakt het Arenapark beter bereikbaar met het openbaar vervoer.*
De onderdoorgang verkort de looproute tussen station Sportpark en het Arenapark. Daardoor worden de nieuwe ontwikkelingen beter met de trein bereikbaar. De meeste ontwikkelkavels op Arenapark komen binnen 500 meter lopen van het zuidelijk perron. Dit maakt de ontwikkeling met lage parkeernormen en een autoluwe inrichting mogelijk. De onderdoorgang kan naar verwachting klaar zijn in 2033. Dit sluit aan bij de oplevering van verschillende ontwikkelingen op het Arenapark in de periode 2030-2035, zoals het Sportcomplex.
- *Een onderdoorgang verbetert de veiligheid op en rond de spoorwegovergang Soestdijkerstraatweg.*
We verwachten dat ongeveer 2.000-2.500 voetgangers en 2.000-2.500 fietsers per dag de onderdoorgang gaan gebruiken. Deze voetgangers en fietsers gaan niet meer over de spoorwegovergang. Hierdoor daalt het aantal voetgangers op de overweg met 35% en het aantal fietsers op de overweg met 25%. Dat maakt de veiligheid daar beter.

1.3 *Een onderdoorgang heeft voordelen ten opzichte van een traverse.*

Een traverse, ofwel een brug over het spoor heen, is een alternatief. Een onderdoorgang heeft echter voordelen ten opzichte van een traverse.

- *Een onderdoorgang is fietsbaar.*
Een onderdoorgang maakt het Arenapark en het Laapersveld beter bereikbaar voor fietsers. Ook vermindert een onderdoorgang het aantal fietsers op de spoorwegovergang. Een traverse doet dit niet. Het is niet aantrekkelijk om als fietser via een traverse te gaan als de fiets aan de hand of via een lift over de traverse meegenomen moet worden. Er is immers een snellere route mogelijk via de spoorwegovergang.
- *Een onderdoorgang is toegankelijker en inclusiever voor voetgangers dan een traverse.*
Voor voetgangers is een onderdoorgang fijner dan een traverse. Je hebt minder hoogteverschil, namelijk 3 of 4 meter omlaag, in plaats van 7 of 8 meter omhoog over de bovenleidingen. Ook mensen die minder goed ter been zijn, kunnen gebruik maken van een onderdoorgang.
- *De onderdoorgang biedt een betere route en oriëntatie in het Arenapark dan een traverse.*
Via de onderdoorgang kom je uit op een levendige plek in het Arenapark, met een vloeiende route en goede zichtlijnen naar de bestemmingen op het Arenapark. Dit is bij een traverse, die dicht bij het station ligt, minder goed op te lossen.
- *Een onderdoorgang past beter in de omgeving dan een traverse.*
Een onderdoorgang gaat meer op in het landschap dan een traverse. De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed heeft daarom in een préadvies de voorkeur uitgesproken voor een onderdoorgang. Ze zien geen bezwaar in een fietsroute door het Laaperspark. Een traverse heeft volgens het préadvies impact op de beleefbaarheid van de monumentale bovenleidingportalen en mogelijk ook op de beleving van het rijksmonumentale park Laapersveld.

1.4 *We kiezen de variant van de onderdoorgang die het best is voor sociale veiligheid.*

In de fase planning en studies gaan we de onderdoorgang uitwerken in de variant die de sociale veiligheid het meest bevordert. Dat is een onderdoorgang met twee rechte aansluitingen (variant C in de rapporten in de bijlagen; en zie afbeelding op p.2 van dit raadsvoorstel).

Aan Laapersveld zijde is een rechte hellingbaan het veiligst, omdat deze route relatief snel in het zicht komt van de woningen van de Laapersboog en de straat Laapersveld. Deze route zal daarom sociaal veiliger voelen dan een route door het park. Aan de kant van het Arenapark kiezen we ook voor een hellingbaan en route rechtdoor. Zo werkt de levendigheid en het toezicht van het Arenapark maximaal door in de onderdoorgang. Een onderdoorgang rechtdoor betekent ook dat er goed zicht is op wat er verderop gebeurt en dat fietsers snelheid kunnen maken indien nodig. We doen er in de uitwerking van het ontwerp alles aan om de sociale veiligheid zo goed mogelijk te krijgen. Denk aan een ruimtelijk ontwerp met zichtlijnen, lichtinval en verlichting, en extra trappen voor voetgangers.

1.5 *Een onderdoorgang versterkt ook op lange termijn het station.*

Een onderdoorgang verbetert niet alleen het station nu, maar versterkt ook de ambitie om later de perrons tegenover elkaar te leggen en de overweg ongelijkvloers te maken. In die toekomstplannen kan de onderdoorgang de beide perrons aan de zuidkant met elkaar verbinden.

Als de overweg in de toekomst ongelijkvloers wordt gemaakt, dan is dat een groot bouwproject dat meer dan een jaar duurt. Tijdens de bouw zal het verkeer van de Soestdijkerstraatweg omgeleid moeten worden. De onderdoorgang biedt dan een alternatieve route voor voetgangers en fietsers.

2.1 *De voorkeursvariant voor de spoorwegovergang is gebaseerd op onderzoek en participatie.*

De Verkenning OV-knoop voor een veiliger spoorwegovergang is doorlopen in samenwerking tussen gemeente, ProRail, het Rijk, ingenieursbureaus Witteveen+Bos en Arcadis, bureau XTNT, NS en Spoorbouwmeester, en met inbreng van stakeholders uit het gebied. Zie bijlagen 2, 3 en 4 bij dit raadsvoorstel voor de rapportages van de verkenning en het participatieverslag.

De beste manier om de spoorwegovergang veiliger te maken, is door de linksaf voorsorteerstrook voor auto's van de Soestdijkerstraatweg naar de Laapersweg weg te halen. De gevolgen hiervan voor de doorstroming en veiligheid van het verkeer in Laapersveld en breder in Hilversum zijn goed onderzocht en besproken met betrokkenen.

De kantoren en scholen op Laapersveld die hebben geparticipeerd, zijn voor de voorgestelde verkeersmaatregelen. Voor hen worden diverse problemen opgelost die zij hebben benoemd in de Gebiedsfoto Laapersveld ([RIB 2024-74, 20 november 2024](#)) en zie ook argument 2.5). De mening van de bewoners van de wijk Laapersveld is verdeeld, omdat de gevolgen voor het verkeer per straat verschillen (zie bijlage 4 participatieverslag en ook bij kanttekeningen).

De nieuwe toegangsweg vanaf de Diependaalselaan is onderzocht met een verkeersschets, geluidsberekeningen en een eerste beoordeling van de bodem en natuur. Ook is de toegangsweg afgestemd met het ATC, dat het Stergebouw gaat gebruiken voor onderwijs. Vanuit al deze kanten wordt het voorstel positief beoordeeld.

2.2 *De herinrichting van de spoorwegovergang is een goede oplossing voor de gestelde doelen.*

Deze oplossing maakt de spoorwegovergang veel veiliger:

– *Het grootste gevaar verdwijnt: stilstaand verkeer op de overweg.*

Als de strook voor linksaf-slaan vol staat, blijven auto's stil staan op de overweg. Dit is volgens ProRail in de huidige situatie een groot veiligheidsrisico. Als de linksafstrook op de overweg wordt weggehaald, wordt de kans op stilstaand verkeer op de overweg heel klein.

– *De drukte en kans op ongelukken vermindert.*

De verkeersintensiteit wordt lager, als de linksaf strook op de overweg wordt verwijderd. Er rijden dan minder auto's over de spoorwegovergang. Dit betekent minder drukte en daarom minder kans op ongelukken.

- *Fietsers krijgen de ruimte.*
Door de linksafstrook weg te halen, komt er ruimte vrij. Die ruimte kan gebruikt worden om de fietspaden beter te maken. De fietspaden kunnen breder worden. Dat is nodig, want het aantal fietsers op de spoorwegovergang groeit van 5.000 naar 10.000 per dag in de komende jaren (zie bijlage 4).
- *Fietsers krijgen een tweerichtingen fietspad en fietsen niet meer tegen de richting in.*
In de vrijkomende ruimte kan er een fietspad gemaakt worden waar fietsers in twee richtingen kunnen fietsen, aan de zuidkant. Fietsers uit het Arenapark kunnen dan sneller en veiliger naar de Laapersweg fietsen, richting Hilversum Zuid. Nu moeten ze twee keer oversteken bij de drukke Soestdijkerstraatweg. Niet iedereen doet dat. Veel fietsers fietsen aan de zuidkant van de weg tegen de richting in, en dat is niet veilig. Een tweerichtingenfietspad voorkomt dat fietsers schuin oversteken of tegen de rijrichting in fietsen.
- *Voetgangers krijgen de ruimte.*
In de ruimte die vrijkomt, kunnen de voetpaden breder worden. Het risico dat voetgangers in grote drukte op het fietspad terecht komen, wordt hiermee kleiner. Dat is nodig, want het aantal voetgangers op de spoorwegovergang gaat de komende jaren toenemen van 5.000 naar 7.000 per dag (zie bijlage 4).
- *Er komen minder conflicten tussen auto's en fietsers en voetgangers.*
Doordat er geen linksafslaand verkeer meer is, verdwijnen ook de kruisende verkeersbewegingen vlak na de overweg. Daardoor zijn er minder gevaarlijke situaties tussen auto's, fietsers en voetgangers.

De optelsom van bovengenoemde punten betekent een grote winst voor de veiligheid op de overweg volgens de criteria van ProRail en het ministerie van I&W.

De herinrichting van de spoorwegovergang draagt ook bij aan het andere doel voor dit raadsvoorstel: *het Arenapark beter bereikbaar maken voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer*. Het grootste aantal van de voetgangers, treinreizigers en fietsers zal het Arenapark namelijk blijven bereiken via de route over de spoorwegovergang en de noordzijde van het Arenapark. Het is daarom essentieel om niet alleen te investeren een onderdoorgang, maar ook in de herinrichting van de spoorwegovergang.

2.3 *Dit is een goed moment om door te pakken.*

De spoorwegovergang Soestdijkerstraatweg is het laatste project in het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) van het ministerie van I&W. ProRail vindt het heel belangrijk om de veiligheid op deze overweg te verbeteren. Het programma stopt in 2027 of 2028. ProRail steunt de nieuwe inrichting van de overweg. ProRail heeft aan het ministerie van I&W voorgesteld om deze maatregel uit te werken in de fase 'planning en studies'. Er is een grote kans op 50% cofinanciering en snelle uitvoering van deze maatregel als de gemeente dit besluit nu neemt. Ook is dan nu kans om voor de combinatie met een onderdoorgang cofinanciering aan te vragen.

2.4 *Het verwijderen van de linksaf voorsorteerstrook is ook op lange termijn toekomstvast.*

Het verwijderen van de linksaf mogelijkheid naar de Laapersweg helpt bij de lobby voor de lange termijn ambitie voor het station (zie bijlage 1). De lange termijn ambitie is een station Sportpark met twee perrons tegenover elkaar. De Soestdijkerstraatweg gaat dan onder het spoor door. In dat plan kunnen auto's evenmin vanaf de Soestdijkerstraatweg naar de Laapersweg rijden, omdat daar een tunnelbak komt.

2.5 *De voorgestelde verkeersmaatregelen hebben diverse voordelen voor de wijk Laapersveld.*

De linksaf mogelijkheid vanaf de Soestdijkerstraatweg naar Laapersveld gaat weg met dit voorstel. De Laapersweg blijft daarbij wel verbonden met de Soestdijkerstraatweg. Het blijft mogelijk voor auto's om, in de west-oost richting rijdend, rechtsaf te slaan naar de Laapersweg. Ook is er een

variant mogelijk waarbij de rijrichting wordt omgekeerd, of tweerichtingen wordt (zie kanttekening 2.2).

Ondanks dat, wordt de wijk Laapersveld minder goed bereikbaar als autoverkeer niet meer linkaf kan van Soestdijkerstraatweg naar Laapersweg. Daarom stellen we ook voor om een aanvullende toegangsweg te maken, vanaf de Diependaalselaan naar Laapersveld. Het totale plan heeft zowel voor- als nadelen voor de wijk Laapersveld. De nadelen staan bij de kanttekeningen. De voordelen:

- *Het wordt veiliger voor de fietsende scholieren.*
Het autoverkeer neemt af op de rotonde Laapershoek, de Laapersweg en het noordelijke deel van de straat Laapersveld. Hier fietsen elke dag veel leerlingen naar en van drie scholen: het ATC, de Gooise Praktijkschool en de Annie MG Schmidtschool. Minder auto's betekent minder gevaar voor deze fietsers.
- *De scholen worden beter bereikbaar voor autoverkeer en leerlingenvoer.*
De nieuwe toegangsweg vanaf de Diependaalselaan maakt de scholen beter bereikbaar voor medewerkers die met de auto komen en voor kinderen die door ouders met de auto of met leerlingenvervoer worden gebracht.
- *De kantorenlocatie wordt beter bereikbaar.*
De grote kantoren aan de zuidzijde van het Laapersveld worden beter bereikbaar per auto. De bedrijven die hier gevestigd zijn, benadrukken het belang hiervan (zie de Gebiedsfoto Laapersveld ([RIB 2024-74, 20 november 2024](#)) en het participatieverslag in bijlage 4). Het past ook in de [economische visie](#), die inzet op behoud van de kantoorfunctie op Laapersveld en verbeterde bereikbaarheid.
- *De verkeersoverlast vermindert voor een deel van de bewoners.*
Zie vorige punt: voor een deel van de bewoners van de wijk Laapersveld zal de huidige verkeersoverlast verminderen. Zie ook de Gebiedsfoto Laapersveld ([RIB 2024-74, 20 november 2024](#)). De drukte op de Laapersweg en de opstoppen op het noordelijk deel van de straat Laapersveld zullen verminderen. (Maar zie ook bij kanttekeningen: voor een deel van de bewoners wordt het wel drukker voor de deur).
- *De wijk wordt beter bereikbaar voor nood- en hulpdiensten.*
Met de nieuwe toegangsweg vanaf de Diependaalselaan wordt de wijk Laapersveld robuuster bereikbaar. Er komt immers een ontsluitingsweg bij. Dit maakt de wijk beter bereikbaar voor nood- en hulpdiensten. Dit is met name van belang in een situatie waarbij de weg ter hoogte van de Laapersweg/Laapersveld geblokkeerd zou raken.

2.6 De overweg herinrichting is een goede combinatie met de onderdoorgang.

De voorkeursvariant is de combinatie van interwijkverbinding en de overwegherinrichting. De maatregelen versterken elkaar. Met een onderdoorgang als enige maatregelen, wordt slechts een deel van de doelen gehaald.

- *Met alleen een onderdoorgang wordt de spoorwegovergang niet veiliger.*
Een belangrijk doel is om de veiligheid op de spoorwegovergang te verbeteren. Een onderdoorgang alleen lost dit niet op. Die zorgt weliswaar voor minder voetgangers en fietsers op de overweg, maar het totale aantal fietsers en voetgangers op de overweg gaat nog veel meer toenemen door de kavelontwikkelingen in het Arenapark en andere ontwikkelingen in Hilversum. Dit betekent dat het zelfs met een onderdoorgang uiteindelijk toch drukker wordt bij de spoorwegovergang.
- *Met alleen een onderdoorgang verbetert er niets voor de meeste fietsers naar en van Arenapark.*
Voor de fietsers die naar Arenapark gaan, is het ook belangrijk om de spoorwegovergang anders in te richten. Zelfs met een onderdoorgang zullen de meeste fietsers naar en van het Arenapark (ongeveer 3.600 per dag) nog steeds de spoorwegovergang gebruiken. Dit is omdat dat voor veel mensen de kortste en snelste route is. Het risico dat mensen over te krappe paden en tegen de rijrichting in over de spoorwegovergang fietsen, wordt daardoor groter als de spoorwegovergang niet verandert.
- *Met alleen een onderdoorgang gaat het knellen op Laapersveld noord.*
Zie ook kanttekening 1.4. Het aantal fietsers door de wijk Laapersveld neemt toe met een

onderdoorgang. Dat leidt tot knelpunten. Deze zijn het beste op te lossen als de 'linksaffer' verdwijnt, omdat dan het autoverkeer in dat deel van de wijk gaat afnemen.

Daarom kiezen we ervoor om op de middellange termijn een onderdoorgang te maken én de spoorwegovergang aan te passen. Deze combinatie is optimaal voor de overwegveiligheid en de bereikbaarheid van het Arenapark en is het meest toekomstvast.

In het stedenbouwkundig plan Sportpark blijft overigens wel ruimte om een traverse in te passen, als na de fase planning en studies blijkt dat een onderdoorgang toch niet haalbaar zou zijn.

3.1 *Nu al rekening houden met de investeringen geeft beter inzicht in financiën gemeentebreed.*

De benodigde middelen zijn globaal ingeschat. Het voorstel is om deze investering als sterretjespost te betrekken bij de afwegingen van de voorjaarsnota. Dat betekent dat er een aanvullend raadsvoorstel nodig is om de investering vrij te geven (zie artikel 5.3 van de financiële verordening Hilversum). Als we dit zo doen, is de toekomstige aanvraag voor het investeringskrediet in beeld bij afwegingen over de financiële positie van de gemeente. Dit geeft duidelijkheid voor de gemeente zelf en voor de spoorse partijen waarmee we samen de fase van planuitwerking in gaan.

Kanttekeningen

1.1 *De sociale veiligheid van de onderdoorgang is een aandachtspunt.*

De onderdoorgang komt aan de kant van Laapersveld uit bij een school, een park en een groenstrook. Overdag is dit een sociaal veilig gebied. Er zijn mensen die zien wat er gebeurt en die kunnen ingrijpen als het nodig is.

In de avond en nacht is de sociale veiligheid wel een risico. Er zijn dan weinig mensen bij de school en het park. De mensen op het perron zien niet wat er in de onderdoorgang gebeurt. Bewoners van Laapersveld wijzen erop dat het park nu al geen veilige plek is. ProRail, NS en bewoners wijzen op het belang van sociale veiligheid. Zij geven daarom de voorkeur aan een traverse.

Hoe gaan we hiermee om? Wat de sociale veiligheid in de avond en nacht aangaat, is belangrijk te beseffen dat de route via de onderdoorgang niet de enige mogelijkheid. De route via de spoorwegovergang Soestdijkerstraatweg is altijd een goed alternatief. Daar is in de avond en de nacht meer levendigheid. In de berekeningen van het aantal gebruikers van de onderdoorgang is verwerkt dat sommige mensen in het donker een andere route kiezen. De grootste aantallen komen echter overdag. Dan biedt de onderdoorgang zeker een sociaal veilige route. Om de sociale veiligheid ook in de avond en nacht zo goed mogelijk te krijgen, gaan we voor een optimaal ontwerp, zoals toegelicht in argument 1.4.

1.2 *De voorkeursvariant doorsnijdt het schoolterrein van het Alberdingk Thijm College.*

De voorkeursvariant voor de onderdoorgang gaat rechtdoor, over het schoolterrein van het ATC heen. Het ATC erkent dat deze variant belangrijke voordelen oplevert voor Hilversum. Voor de school staat ook een grote renovatie gepland in 2033. Gemeente en ATC bestuur zien kansen om de inpassing van de onderdoorgang te combineren met een betere ontsluiting van het schoolterrein. Tegelijkertijd zijn er flinke uitdagingen die we samen moeten oplossen. De hellingbaan vanuit de onderdoorgang gaat tussen twee gebouwen van het ATC door. De constructies komen dicht op elkaar. De hellingbaan doorsnijdt het schoolterrein. Er is buitenruimte nodig, die nu voor schoolfuncties is ingericht. Het ATC wijst erop dat de buitenruimte van het schoolterrein nu al erg klein voor het aantal leerlingen. De realisatie geeft bouwoverlast. Er is een intensief traject van juridische en financiële afstemming nodig.

In de volgende fase gaan we samen met het ATC het ontwerp uitwerken. Omdat we niet zeker weten of we tot een haalbaar voorstel kunnen komen, houden we als terugvaloptie een fietsroute door het Laaperspark achter de hand.

1.3 *Een onderdoorgang maken kost tijd.*

Een onderdoorgang op deze plek kost tijd om te plannen en te bouwen. Het zal tot 2033 duren. Dat

is 2 jaar langer dan een traverse. Er zijn raakvlakken en risico's die tot verdere uitloop kunnen leiden. In die tussentijd wordt het drukker en onveiliger bij de overweg. Het sportcomplex en diverse andere gebouwen op het Arenapark zijn waarschijnlijk eerder klaar dan de onderdoorgang. Tijdens de bouw hebben bedrijven, scholen en bewoners aan beide kanten van het spoor meer last van de werkzaamheden dan bij de bouw van een traverse.

1.4 Een onderdoorgang zorgt voor meer fietsers door Laapersveld.

Door de onderdoorgang zullen meer fietsers door de wijk Laapersveld gaan. Op het noordelijke deel van de straat Laapersveld groeit het aantal fietsers van 1.500 naar 2.500 - 3.000 per dag. Fietsers kruisen daar ook het autoverkeer. Nu is dat al een probleem voor de verkeersveiligheid en de doorstroming (zie bijlagen 3 en 4). Bewoners zijn bang dat het hierdoor nog gevaarlijker wordt. Hoe gaan we hiermee om? Ten eerste, we verwachten dat het kan meevallen, omdat de fietsers niet allemaal tegelijk komen. De piek voor de fietsers richting het ATC komt namelijk op een ander tijdstip dan de piek voor de fietsers richting Arenapark. Ten tweede, wij stellen voor om de onderdoorgang te combineren met de herinrichting van de spoorwegovergang. Die zorgt ervoor dat het autoverkeer op de noordelijke deel van de straat Laapersveld veel rustiger wordt. Ten derde, wij gaan in de volgende fase goed kijken naar het ontwerp van de fietsroute naar de onderdoorgang. Daarbij betrekken we ook de weginrichting van de straat Laapersveld noord. En dat doen we samen met het ATC en de bewoners.

1.5 Een onderdoorgang vereist een flinke investering.

Een onderdoorgang kost tussen de 13 en 21 miljoen euro. Er zijn nog veel onzekerheden in deze raming. Zo is het moeilijk om precies in te schatten wat er in de ondergrond allemaal nodig is. Bovenop deze raming komen nog extra kosten aan de kant van Laapersveld, die nu nog niet zijn geraamd. Voor de doorsnijding van het ATC terrein moeten grond worden verworven. De ruimte voor schoolfuncties moet worden gecompenseerd. De bouwperiode vereist misschien tijdelijke maatregelen voor de school. De aansluiting van het fietspad op de Laapersboog en straat Laapersveld vereist mogelijk een herinrichting van deze straten. En als laatste zijn er mogelijk ook indirecte kosten: de inpassing in het Arenapark verkleint misschien de ontwikkelpotentie voor de gemeentelijke kavel. Dit wordt in beeld gebracht bij de aanpassing van het stedenbouwkundig plan.

1.6 Kostenverhaal en cofinanciering zijn voor een onderdoorgang nog onzeker.

De kosten voor een onderdoorgang kunnen voor een klein deel verhaald worden op de kavelontwikkelingen. Bij een traverse kan waarschijnlijk de volledige kostenverhaalsbijdrage worden verhaald. Bij de onderdoorgang is dat waarschijnlijk niet het geval, omdat de kosten zoveel hoger zijn. De gemeente zal daarom een groter aandeel van de investering zelf moeten financieren. Steun en cofinanciering vanuit het Rijk zijn ook niet zeker bij een keuze voor een onderdoorgang. ProRail en NS staan namelijk kritisch tegenover een onderdoorgang op deze plek. Voor een traverse is er meer zicht op cofinanciering vanuit het Rijk. ProRail heeft de interne besluitvorming doorlopen met de voorkeur voor een traverse in combinatie met een herinrichting van de spoorwegovergang. Voor die combinatie heeft ProRail een aanvraag voor cofinanciering gedaan bij het Rijk voor de fase planning en studies. Die combinatie heeft een optimale kosten-baten verhouding. Een traverse is sociaal veiliger. Er zijn minder grondstoffen nodig voor een traverse dan voor een onderdoorgang. Bovendien vinden ProRail en NS een traverse geschikter om het huidige station te versterken. Een traverse kan dicht bij het station liggen. Reizigers zien een traverse goed vanaf het perron en dat helpt bij de oriëntatie.

Tegelijkertijd ziet ProRail de voordelen van een onderdoorgang. ProRail heeft er begrip voor als de gemeente hiervoor kiest. ProRail zal in dat geval opnieuw de interne besluitvorming doorlopen en de onderdoorgang voorleggen bij het Ministerie van IenW.

2.2 Het autoverkeer van de 'linksaffer' verschuift naar andere routes.

De voorgestelde maatregelen leiden tot een verschuiving van autoverkeer binnen Hilversum. Dit heeft voordelen en nadelen. Hier de nadelen:

- *De avondspits op de Diependaalselaan wordt iets drukker.*
De avondspits op de Diependaalselaan wordt 3% drukker. Auto's die nu via Soestdijkerstraatweg naar Laapersveld rijden, gaan straks meer over de Diependaalselaan. In de ochtendspits geeft dit geen effect, omdat auto's dan al vóór de rotonde Utrechtseweg de nieuwe afslag naar Laapersveld kunnen nemen. Ook de auto's die nu al via de Diependaalselaan naar Laapersveld rijden, gaan dat doen. Daardoor stroomt de rotonde bij Utrechtseweg beter door. Al met al blijft de Diependaalselaan in de ochtendspits dan even druk als nu. In de avondspits wordt het wel 3% drukker. Dat betekent dat er in de 2-uur durende avondspits 120 auto's bij komen. Dit zal niet direct een merkbaar effect geven. Mogelijk wordt de file enkele meters langer.
- *Sommige automobilisten krijgen enkele minuten extra reistijd.*
Er zijn automobilisten die door het verwijderen van de linksafslag op de Soestdijkerstraatweg enkele minuten extra reistijd krijgen. Bijvoorbeeld: verkeer vanuit Riebeeck naar Hilversum zuid-west moet een route nemen waardoor de reistijd in de spits met 3-5 minuten toeneemt. Op sommige alternatieve routes, zoals de Emmastraat, komt iets meer verkeer. Tegelijkertijd neemt de reistijd op andere routes af en komt daar juist minder verkeer. De doorstroming voor autoverkeer verbetert op de Utrechtseweg, de rotonde Laapershoek, de van Riebeeckweg, de Gijsbrecht en de Amaliarotonde.
- *Het wordt drukker op het zuidelijke deel van de straat Laapersveld.*
Het zuidelijke deel van de straat Laapersveld wordt drukker. Dit is het deel tussen de kantoren en de Laapersboog. De bewoners van het appartementengebouw in dit deel van de straat zijn tegen dit plan. Met een verkeersintensiteit van 500 auto's per werkdag blijft het wel een rustige woonstraat.
- *Er komt misschien sluipverkeer op de straat Laapersveld.*
Er is een kans dat er sluipverkeer komt in de straat Laapersveld. Veel bewoners van deze straat vrezen hiervoor en zijn daarom tegen dit plan. We verwachten echter dat de hoeveelheid sluipverkeer meevalt. Er is gerekend aan het aantal auto's dat tijdens de spits deze sluiproute zou kunnen nemen. Het meest extreme scenario' is 300-400 auto's per dag. Waarschijnlijk is het minder. Het risico is er met name tijdens de ochtendspits, als het vast staat op de Diependaalselaan en Utrechtseweg. De gedragsdeskundigen van XTNT denken echter dat automobilisten de route door de wijk dan niet zo snel kiezen, omdat het hier tijdens de ochtendspits ook druk is, de snelheid max 30 km/u is en er volop fietsende scholieren en kerende en parkerende auto's zijn. We kunnen maatregelen nemen om sluipverkeer tegen te gaan. We willen hierover in de planuitwerkingsfase verder overleggen met de wijk, omdat elke maatregel ook nadelen kan hebben. Zie ook bij 2.2.

Wij menen dat deze nadelen niet opwegen tegen de maatschappelijke baten van verkeersveiligheid en overwegveiligheid voor 15.000 à 17.000 fietsers en voetgangers per dag, waaronder veel kinderen en jongeren (zie bijlage 4 voor onderbouwing aantallen, op de overweg en Laapersveld-noord).

Een jaar na realisatie van de wegaanpassingen evalueren we de effecten op de spoorwegovergang en op de omliggende wegen. Indien nodig kunnen we dan aanvullende maatregelen nemen om waar nodig de doorstroming en verkeersveiligheid te verbeteren en overlast te verminderen.

2.2 De verkeersmaatregelen op Laapersveld vragen om vervolgkeuzes en uitwerking.

Voor de verkeersmaatregelen op Laapersveld vragen we nu om een keuze op hoofdlijnen. In de volgende fase zijn er nog diverse subvarianten uit te werken voor Laapersveld. Dat willen we doen in participatie met de bewoners, bedrijven en scholen. De subvarianten gaan over deze punten:

- *Waar de fietsers rijden bij de nieuwe toegangsweg voor autoverkeer naar Laapersveld.*
We willen kijken wat de beste optie is voor de fietsroute aan de zuidkant. Eén optie is dat het fietspad blijft waar het nu is, naast het Stergebouw. Dan willen we onderzoeken of de leerlingen die vanaf de Diependaalselaan komen, een ingang aan de zuidkant van het schoolplein kunnen gebruiken. Een andere optie is het fietspad iets noordelijker te leggen, via de Utrechtseweg. Hiervoor is onderzoek nodig en overleg met de eigenaren van de grond.

- *Hoe het detailontwerp van de nieuwe toegangsweg vanaf de Diependaalselaan wordt.*
Er is een uitwerking van het ontwerp voor het autoverkeer nodig, met onderzoek naar de ondergrond en de ecologie.
- *Welke rijrichtingen we mogelijk maken op de Laapersweg.*
Er zijn verschillende mogelijkheden: de huidige éénrichtingsweg houden (met nog steeds rechtsaf vanaf de Soestdijkerstraatweg), de rijrichting omdraaien, of twee richtingen toestaan. We brengen de voor- en nadelen goed in beeld, betrekken hierbij de wijk, en maken daarna een ontwerp.
- *Hoe we sluipverkeer op de straat Laapersveld tegengaan.*
We moeten kiezen of we direct maatregelen nemen tegen sluipverkeer op Laapersveld, of eerst een proefperiode houden zonder maatregelen. Ook moeten we bepalen welke maatregel het beste is en dat in een ontwerp uitwerken.

3.1 Het te reserveren investeringskrediet is nog niet precies te bepalen.

De kosten zijn op dit moment alleen nog globaal en voorlopig in te schatten. In de fase ‘planning en studies’ kan er pas meer duidelijk worden gegeven over de kosten. Dan komen er ontwerpen voor de onderdoorgang, de inpassing bij het ATC en de verkeersmaatregelen in de wijk. Er wordt meer duidelijk over eigendom, grondverwerving, afschrijvingstermijnen, contractuele afspraken en btw-compensatie. We krijgen meer inzicht in benodigde verleggingen van kabels en leidingen. In de fase planning en studies wordt er ook meer duidelijk over het kostenverhaal dat mogelijk is en over cofinanciering van provincie en Rijk.

Financiën, middelen & capaciteit

Capaciteit

Instemmen met dit raadsvoorstel betekent dat we de fase van ‘planning en studies’ ingaan met de voorkeursvarianten. Deze fase doorlopen wij in 2026 t/m 2029. De projectteams bij gemeente en ProRail hebben hiervoor capaciteit gereserveerd.

Exploitatiebudget

De plankosten worden voor de herinrichting van de overweg voor de helft betaald door het Rijk en voor de helft door de gemeente. Voor de onderdoorgang volgens een verdeelsleutel op basis van de berekende maatschappelijke baten versus de verwachte investeringskosten. De gemeentelijke plankosten in 2026 worden betaald uit het voorbereidingsbudget van het project Sportpark voor 2026. Hier is al rekening mee gehouden. De plankosten voor 2027 worden aan de gemeenteraad voorgelegd in de Voorjaarsnota 2026. Op dit moment vragen we dus geen extra middelen.

exploitatie	2026	2027	2028	2029	2030
plankosten OV-knoop	500.000	500.000			
dekking (planvoorbereiding Sportpark 2026+2027)	-500.000	-500.000			
aan te vragen	-	-			

Investeringskrediet

In de tabel hieronder staat een schatting van de kosten.

investerings	2026	2027	2028	2029	2030
realiseren fietstunnel Laapersveld					20.000.000
fietspaden en inpassing Laapersveld (nnb, hier aanname)					1.000.000
overweg SDS-weg + ontsluiting Laapersveld vanaf DD-laan					3.000.000
totaal investeringen			-	-	24.000.000
dekking Hilversum (SDS-weg Priowegen 2027)					-1.250.000
dekking (aannee gemaximaliseerd € 6,5 mln Traverse) door					-6.500.000
- Prorail -rijk					
- provincie NH					
- kavelontwikkelingen op het Arenapark					
totaal dekking			-	-	-7.750.000
aan te vragen			-	-	16.250.000

De onderdoorgang heeft een kostenraming van € 13 tot 21 miljoen (investeringskosten exclusief BTW, prijspeil 2025). In de tabel is €20 mln opgenomen. De kosten voor de inpassing aan Laapersveldzijde op en rond het ATC terrein zijn nog niet geraamd. Vooralsnog is een bedrag van €1 mln opgenomen. Het aanpassen van de overweg, inclusief alle verkeersmaatregelen op Laapersveld, zijn al wel geraamd en worden ingeschat op ongeveer € 3 miljoen (investeringskosten excl. BTW, prijspeil 2025).

Voor het huidige raadsvoorstel geldt dat de btw op de kosten volledig kan worden teruggevraagd via het BTW-Compensatiefonds of kan worden afgetrokken volgens de Wet OB. Dit kan als alle betrokken partijen akkoord gaan met de contracten die dit mogelijk maken.

Voor de bijdrage van de gemeente is al € 1,25 miljoen gereserveerd in het Priowegen-programma voor de veiligheid van de spoorwegovergang, volgens het collegebesluit [Voorkeursalternatief verbetering spoorwegovergang Soestdijkerstraatweg \(2023\)](#).

We verwachten dat het Rijk een deel van de investeringskosten wil betalen vanuit het LVO-programma voor beide maatregelen. Op 14 april 2026 vergadert de Stuurgroep LVO over het voorkeursalternatief van de spoorse partijen: traverse en herinrichting overweg (met verwijderen linksaffer). Bij keuze voor een onderdoorgang door de gemeente, zal ProRail de Stuurgroep LVO in een volgende vergadering (najaar 2026) vragen om het voorkeursalternatief te herzien.

We gaan ook met de provincie Noord-Holland praten over mogelijke financiële steun. Een deel van de kosten wordt verhaald op de kavelontwikkelingen op het Arenapark. Welk bedrag precies te verhalen is, hangt af van factoren die nu nog onzeker zijn.

Omdat de cofinanciering voor een traverse zekerder is, hebben wij het daarvoor geschatte bedrag als uitgangspunt genomen voor cofinanciering bij de onderdoorgang. Zie voor de kostentabel van de traverse verderop in deze paragraaf.

Effect op schuldquote over tijdshorizon van 10 jaar

Volgens de aannames van de [notitie financiële strategie \(uitwerking pPosition Ppaper\) van 22 juli 2025 \(zie r \(zie RIB 2025-63\)\)](#) zorgt een extra investering ervoor dat de schuld met € 16,25 miljoen stijgt. Dit betekent dat de schuldquote in 10 jaar stijgt met 3,58% vergeleken met de begroting van 2026. In de tabel hieronder staan de kapitaallasten voor de komende jaren. De berekeningen zijn gemaakt op basis van de bedragen en aannames in dit voorstel.

Vervolg verkenning OV-Knoop Sportpark Arenapark	2030	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
Investerings	16.250									
Afschrijvingen		325	325	325	325	325	325	325	325	325
Rentelasten		179	175	172	168	164	161	157	154	150
Kapitaallasten		504	500	497	493	489	486	482	479	475

Het voorstel is om deze voorlopige bedragen mee te nemen in de investeringsplanning voor 2027-2030 van de Voorjaarsnota 2026 en in de begrotingen vanaf 2027. Ze worden dan als een sterretjespost opgenomen in het jaar 2030. Tijdens de fase van planning en studies krijgen we meer duidelijkheid over

de kosten en bijdragen. Dan kunnen we precies zeggen wat er vanuit de gemeente nodig is en in welke jaren precies.

Terugvaloptie: investeringskosten traverse en herinrichting overweg

In de tabel hieronder staat een schatting van de kosten voor de combinatie van een traverse en herinrichting van de overweg. Hierbij is voor een traverse een bedrag aangehouden inclusief liften en een mogelijke extra trap aan Arenapark zijde. Er kan ook nog worden gekozen voor een sobere traverse zonder liften, dat scheelt in de investeringskosten circa € 3 miljoen.

investeringskosten	2026	2027	2028	2029	2030
realiseren traverse Laapersveld			10.000.000		
overweg SDS-weg + ontsluiting Laapersveld vanaf DD-laan			3.000.000		
totaal investeringen			13.000.000	-	
dekking Hilversum (SDS-weg Priowegen 2027)			-1.250.000		
dekking (aanname 50%) door			-6.500.000		
- Prorail -rijk					
- provincie NH					
- kavelontwikkelingen op het Arenapark					
totaal dekking			-7.750.000	-	
aan te vragen			5.250.000	-	

Uitvoering

Vervolg planvorming

De gemeente werkt samen met ProRail aan dit project. Het samengestelde projectteam gaat de fase 'planning en studies' uitwerken voor de voorkeursvarianten. ProRail huurt een ingenieursbureau in om hierbij te helpen. In 2029 zijn de plannen klaar met ontwerpen, kosten en een planning.

ProRail en de gemeente kiezen samen een architect. Uitgangspunten voor de beeldkwaliteit van de onderdoorgang werken we verder uit in overleg met bureau Spoorbouwmeester, de supervisor van het Sportpark, de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed en de commissie Ruimtelijke Kwaliteit en Monumenten. We betrekken de scholen, bedrijven en bewoners bij het ontwerp van de onderdoorgang en bij de uitwerking van de verkeersmaatregelen in de wijk Laapersveld.

Voor het bouwen van de onderdoorgang is een omgevingsvergunning nodig. Voor de verkeersmaatregelen zijn verkeersbesluiten nodig en misschien ook een buitenplanse omgevingsplanactiviteit (bopa). Deze dingen regelen we in de fase 'planning en studies'.

Na deze fase maken we een voorstel voor de gemeenteraad over de uitvoering en benodigde investeringskrediet. Als daarbij blijkt dat een onderdoorgang toch niet haalbaar is, dan kan de traverse een terugvaloptie zijn. De traverse werken we nu niet verder uit.

Realisatie

In 2030 kan de aanbesteding voor een aannemer starten. In 2031 kunnen de conditionerende werkzaamheden starten. De onderdoorgang kan klaar zijn in 2033. Er is een treinvrije periode nodig.

De overwegherinrichting kan in dezelfde treinvrije periode als de onderdoorgang gebeuren en misschien al eerder. De nieuwe toegang tot Laapersveld kan mogelijk ook eerder klaar zijn. In de fase van planning en onderzoek maken we een goede planning voor de verschillende onderdelen.

Een jaar na realisatie van de wegaanpassingen evalueren we de effecten.

Actualisatie stedenbouwkundig plan

Het besluit over dit voorstel wordt meegenomen in het voorstel voor het actualiseren van het stedenbouwkundig plan Sportpark. Dit staat gepland voor de raad op 10 juni 2026. In bijlage 5 staat welke veranderingen er komen door de besluiten over de OV-knoop Sportpark.

Vervolg verkenning lange termijn varianten OV-knoop

Er komt nog een voorstel voor de raad over de volgende stap van het onderzoek naar de *lange termijn* OV-knoop Sportpark. Dit gaat over een ongelijkvloerse kruising op de plek van de overweg, in combinatie met het verplaatsen van het station. In bijlage 1 staat meer uitleg over deze optie.

ProRail wil dit onderzoek samen met de gemeente doen. We praten ook met het ministerie van I&W en de provincie Noord-Holland. Over de uitkomsten van die gesprekken en wat dit betekent voor de uitwerking van de lange termijn varianten wordt u op een later moment betrokken. We verwachten dit te doen in de tweede helft van 2026 of in de eerste helft van 2027.

Burgemeester en wethouders van Hilversum, de gemeentesecretaris,	13 mei 2026 de burgemeester,
---	---------------------------------

mr. C.P. Torres Barrera

dr. ir. G.M. van den Top

Bijlage(n)

1. Toelichting op een stapsgewijze ontwikkeling van de OV-knoop Sportpark

Verkenning OV-knoop Hilversum Sportpark en overwegveiligheid Soestdijkerstraatweg (ProRail):

- 2a. Verkenningenrapport integrale afweging van spoorkruisende maatregelen voor de middellange termijn
- 2b. Rapportage Verkenning traverse
- 2c. Rapportage Verkenning onderdoorgang
- 2d. Notitie overwegveiligheid
3. XTNT: Verkeersanalyse alternatieven OV-knoop Sportpark
4. Participatieverslag bij Verkenning OV-knoop Sportpark
5. Analyse actualisatie stedenbouwkundig plan Sportpark