

ACTUALISATIE STEDENBOUWKUNDIG PLAN 2026

SPORTPARK

9 APRIL 2026



INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	4
2. OPGAVE	6
3. ACTUALISATIE SP	8
3.1 Visie actualisatie SP	
3.2 Toekomstbeeld 'Sportpark' na 15 jaar	
3.3 Ruimtelijk beeld voor circa 10 jaar	
3.4 Stedenbouwkundige spelregelkaart	
4. BEREIKBAARHEID EN MOBILITEIT	20
5. LEVENDIG ONTVANGSTGEBIED	24
6. VERVOLG PROCES/RAAKVLAKKEN ANDERE PROJECTEN	26
BIJLAGE 1: OPENBARE RUIMTE (TOEKOMST, NA 15 JAAR)	28
BIJLAGE 2: OPENBARE RUIMTE (CIRCA 10 JAAR)	29

1. INLEIDING

Op 19 juli 2023 is het [Stedenbouwkundig Plan Sportpark](#) (SP) vastgesteld door de gemeenteraad. Dit plan bevat de visie voor de toekomstbestendige ontwikkeling van het Arenapark, onder het overkoepelende thema “Sport in elke vezel”.

In het stedenbouwkundig plan 2023 zijn zes principes geformuleerd die gezamenlijk richting geven aan een toekomstbestendig gebied:

1. Sport en bewegen vormen de leidraad bij de gebiedsontwikkeling;
2. Het Sportpark wordt een levendige en gemengde buurt;
3. Het landschap dient mens en natuur;
4. Er zijn toekomstbestendige mobiliteitsoplossingen;
5. En een inclusieve economische motor;
6. Waarbij circulariteit en duurzaamheid een belangrijk uitgangspunt vormen.

In het SP is voorgesteld om station Hilversum Sportpark te ontwikkelen tot een tweezijdig OV knooppunt. Daarnaast voorziet het plan in een gevarieerd nieuwbouwprogramma, bestaande uit:

- 850–900 woningen (ca. 81.000 m²),
- 70.000 m² aan werkruimte,
- 37.000 m² aan grootschalige voorzieningen (waaronder sportfaciliteiten en een hotel),
- 6.000 m² aan kleinschalige voorzieningen.

Deze visie, inclusief de zes principes, het bouwprogramma, de plankaart en de spelregelkaart, is door de raad vastgesteld. In het stedenbouwkundig plan zijn de spelregels, richtlijnen en wensen opgenomen voor de verdere planuitwerking. Deze hebben betrekking op de inrichting van de openbare ruimte, de bebouwing en de omgang met bestaande kavels. Sindsdien zijn er verschillende besluiten genomen (zie hiernaast) om de stappen te zetten die de ambities voor het gebied invullen.

[Aanleiding actualisatie stedenbouwkundig plan](#)

De aanleiding voor de actualisatie van het stedenbouwkundig plan is het verwerken van de wijzigingen zoals verwoord in het [raadsbesluit](#) Verkenning OV knoop (september 2025), het [raadsvoorstel](#) Vervolg verkenning OV knoop Sportpark (raad mei 2026) en het [collegebesluit](#) Kavel Sportcomplex (januari 2026) en hun effect op het plan:

1. Het station wordt niet verplaatst naar het hart van het gebied en ook de brede onderdoorgang onder het spoor vervalst;
2. De wens blijft voor een veilige verbinding voor langzaam verkeer tussen Laapersveld en Arenapark. Deze wordt nu wat noordelijker ingepast en de veiligheid op de overweg wordt voor fietsers verbeterd;
3. Als gevolg van de nadere uitwerking van het sportcomplex, draait het kavel een kwartslag. Dit heeft impact op het centrale plein en de ruimtelijke structuur in het gebied.

Deze actualisatie van het stedenbouwkundig plan gaat op deze aspecten in.

Beeldkwaliteitsplan (BKP)

Het stedenbouwkundige plan gaat over de stedenbouwkundige opzet van het gebied. De bovenstaande ambities en hoofdprincipes zijn hierin ruimtelijk vertaald. In het BKP zijn onderdelen en criteria benoemd die betrekking op de beeldkwaliteit van de gebouwen. Ook beschrijft en verbeeldt het BKP de hoofdprincipes voor het ontwerp openbare ruimte.



Plekken ter verduidelijking bij kader besluitvorming juli 2023-mei 2026

Besluitvorming juli 2023-mei 2026

- **September 2024:** Aankoop parkeergarage Marathon 8. Deze aankoop is gedaan voor de toekomstige ontwikkeling van kavel E;
- **Januari 2025:** Besluit uitvoering Sportpad. Dit is een veilige en groene route voor voetgangers vanaf het station Hilversum Sportpark, deels over het terrein van ROC van Amsterdam (MBO College Hilversum) naar het hart van het gebied. Dit plan is in nauwe samenwerking met de betrokken partijen opgesteld en in 2025-2026 uitgevoerd;
- **September 2025:** Vaststelling programma van eisen voor het Sportcomplex. Dit is het vertrekpunt voor de planvorming voor het multifunctionele sportcomplex met onder andere een zwembad, sporthallen en een indoor atletiekbaan plus de bijbehorende parkeergarage onder het complex;
- **September 2025:** Verkenning OV knoop Sportpark en visie Laapersveld. Met dit voorstel heeft de raad besloten om het ontwerp van de OV-knoop Sportpark, zoals in het SP Sportpark 2023, niet langer de voorkeursvariant is en een interwijkverbinding (traverse óf onderdoorgang) nader uit te werken. Hiermee wordt een realistische ambitie neergezet, die uitgaat van een verbinding tussen Arenapark en Laapersveld op korte termijn en een stationsverplaatsing op lange termijn.
- **Eind 2025:** Sluiten van twee intentieovereenkomsten (IOK's). 1) Er is een allonge op de IOK voor kavel D overeengekomen met Hilversum Arenapark B.V., waarbij ingezet wordt op de ontwikkeling van een 'action sports' hal en woningen. 2) Er is een IOK gesloten met Beryllus Thebe B.V. voor de ontwikkeling van woningen op kavel H.
- **Januari 2026:** Voorstel nieuwe welstandskader Sportpark. Het Beeldkwaliteitsplan (BKP) is daarna ter inzage gelegd. Het definitief BKP wordt in juni 2026 aan de raad ter besluitvorming voorgelegd.
- **Februari 2026:** Collegebesluit over de aanpassing van het kavel voor het sportcomplex (C1). Dit is het gevolg van het inpassen van de inritconstructie van het sportcomplex op eigen terrein. Ook wordt de hoofdingang van het Sportcomplex zo logischer ingepast aan de centrale noord- zuidas in het gebied;
- **Maart 2026:** Collegebesluit vervolg verkenning OV knoop Sportpark. Dit voorstel gaat over onder andere de interwijkverbinding tussen Laapersveld en Arenapark. De raad besluit hierover in mei 2026.

2. OPGAVE

Na de vaststelling van het stedenbouwkundig plan (SP) in 2023 is ambtelijk, ook in samenspraak met de diverse betrokkenen in het gebied, nader gekeken naar de uitwerking van onderwerpen uit het stedenbouwkundig plan. De volgende studies hebben geleid tot aanpassingen van het SP:

1. Onderzoek/studie stationsomgeving/stationsverplaatsing
2. Studie huidige spoorveiligheid/verkeersveiligheid
3. Studie inpassing sportcomplex

Deze zijn hieronder kort toegelicht waarbij is beschreven wat de effecten zijn op het SP Sportpark.

Onderzoek/studie stationsomgeving/ stationsverplaatsing

De gemeente heeft samen met ProRail en de provincie onderzoek gedaan in het kader van de stationsomgeving en stationsverplaatsing. Dit onderzoek heeft uitgewezen dat

een verplaatsing van het station zoals is opgenomen in het SP 2023 zeer lastig is. De maatregelen die genomen moeten worden om de rijtijden op het spoor te kunnen halen zijn complex en duur. Bovendien vereist de inpassing van de stationsverplaatsing met stationsomgeving grote ingrepen op het Laapersveld. De stationsverplaatsing, de brede onderdoorgang en het nieuwe centrale stationsplein in het hart van het plan worden in de actualisatie anders ingevuld.

Deze ambities voor de toekomst vragen om ingewikkelde en kostbare maatregelen. Of ze mogelijk zijn, is op dit moment nog erg onzeker. Dat maakt dat er, met uitzondering van kleine verbeteringen in de inrichting van het ontvangstdomein, op de korte termijn geen grote aanpassingen zullen zijn voor het bestaande station.

De actualisatie van het stedenbouwkundig plan omvat:

- De brede onderdoorgang in de west-oost as van Arenapark vervalt;
- De verplaatsing van de perrons naar de zuidzijde van het Arenapark tegen de Diependaalselaan vervalt. Er komt een interwijkverbinding die een korte route biedt naar het perron aan de zijde van het Laapersveld;

LEGENDA

- 1 Onderzoek/studie stationsomgeving/stationsverplaatsing
- 2 Studie huidige spoorveiligheid/verkeersveiligheid
- 3 Studie inpassing sportcomplex



- Het verdiepte stationsplein vervalt en een plein als ontmoetingsplek voor de buurt krijgt een andere vorm en andere positie;
- Er is een beeld getekend voor de middellange termijn, waarbij het station op de huidige plek ligt. Er is ook een toekomstbeeld, een nieuwe lange termijn plan, met een stationsomgeving waarbij de perrons tegenover elkaar liggen.

Studie spoorveiligheid/verkeersveiligheid

De veiligheid van de spoorwegovergang in de Soestdijkerstraatweg (SDSW) is niet optimaal. Vanwege de ligging van de perrons aan beide zijden van de SDSW wordt er veel dwars over de overweg overgestoken. Daarbij fietsen de fietsers tegen de richting in om richting het Laapersveld te gaan. Om de spoorveiligheid op korte termijn te verbeteren is het voorstel om ten zuiden van het perron op Laapersveld een onderdoorgang te maken met een zuidelijke stationentree voor het Arenapark. Daarmee hoeft een deel van de voetgangers en fietsers geen gebruik te maken van de overweg SDSW en hebben scholieren vanaf de scholen op Laapersveld een veilige en korte route

naar het nieuwe sportcomplex. Daarnaast wordt ingezet op een andere inrichting van de overweg t.b.v. de verbetering van de voetgangers- en fietsveiligheid. De meeste fietsers van en naar het Arenapark komen via de overweg en het aantal fietsers gaat daar op termijn verdubbelen. Er wordt meer ruimte gemaakt voor fiets- en voetpaden door aan de zuidzijde van de SDSW een tweerichtingen fietspad in te passen.

Studie sportcomplex

Daar waar er in het SP 2023 een voorkeur was om onder heel kavel C één garage te maken met één centrale inrit, is door betreffende stakeholders aangegeven dat het wenselijk is om voor kavel C1 (sportcomplex) en kavel C2 een eigen garage met eigen ingang te maken. Dit kost extra ruimte maar maakt dat beide kavels zelfstandig te ontwikkelen zijn. Dit is de aanleiding om het sportcomplex te draaien. Aangezien de brede onderdoorgang en stationsverplaatsing in de actualisatie vervallen, sluit het sportcomplex met deze oriëntatie ook beter aan op de noord-zuid route.

Deze knelpunten worden in onderstaande kaart aangeduid.



Knelpunten ten opzichte van het WStedenbouwkundig Plan Sportpark (2023)

3. ACTUALISATIE SP

Het Stedenbouwkundig Plan 'Sportpark' (2023) is het kader voor de ontwikkeling van het huidige Arenapark. In het plan zijn de ambities voor de ontwikkeling beschreven en verbeeld. Het raamwerk van het plan bestaat uit een twee 'assen' die verschillende verblijfsplekken met elkaar verbinden. De 'noord-zuid as' verbindt het noordelijke entreegebied met het 'groene hart' en de 'oost-west as' verbindt het stations-/buurtplein met het 'skateplein'. Het plan zet in op een stationsverplaatsing waarbij station Hilversum Sportpark centraal in het gebied komt te liggen. Het stations- /buurtplein is de plek waar station, sportcomplex, hotel en verschillende andere publieke functies te vinden zijn. De gebouwen in het plan vormen bouwblokken die duidelijke gevels hebben naar het 'hart' van het gebied.

Deze actualisatie van het stedenbouwkundig plan 2026 laat zien dat nieuwe inzichten passen in het raamwerk van het stedenbouwkundig plan 2023 en laat zien waar aanpassingen wenselijk zijn (zie knelpuntenkaart pagina 7).

Net als in het stedenbouwkundig plan 2023 bestaat het ruimtelijk raamwerk voor de actualisatie uit duidelijke routes die plekken met elkaar verbinden en bouwblokken hebben duidelijke gevels gericht op het 'hart' van het gebied. De gebouwen rondom de biomassacentrale springen 'terug', zodat nieuwbouw mogelijk is zolang de biomassacentrale

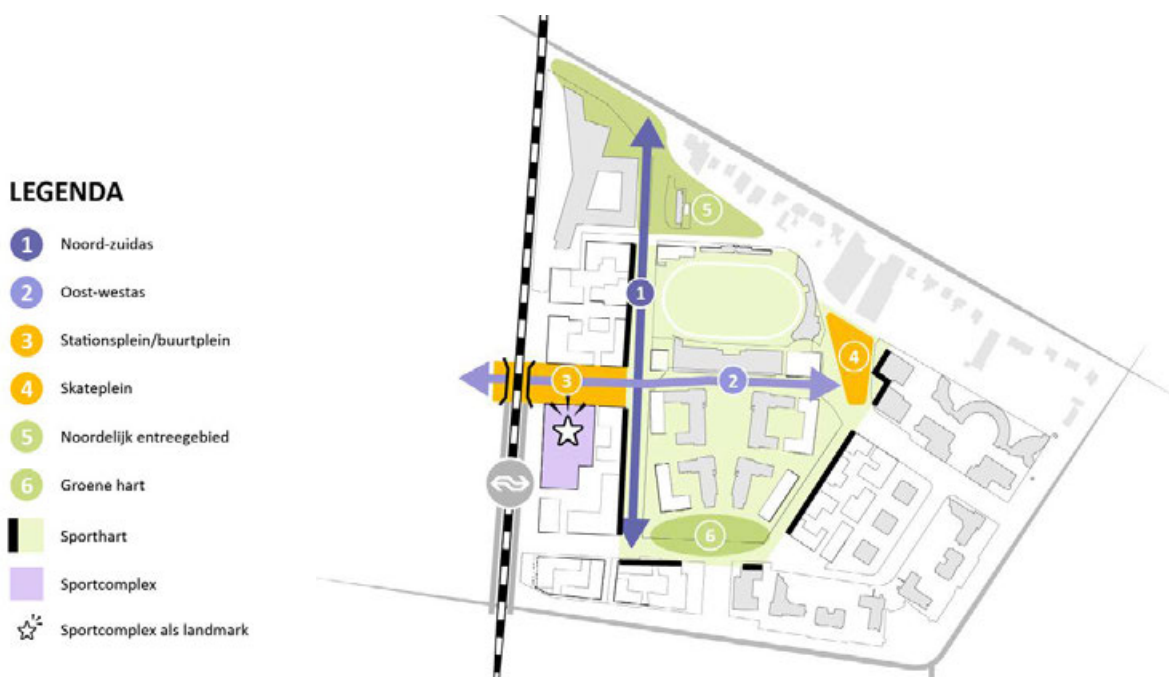
nog aanwezig is. De noord-zuid route krijgt daarmee een meer vloeiende lijn. De oost-west route verbindt het sportcomplex met het 'skateplein' en de 'groene verbinding' verbindt het Laapersveld en station met het Arenapark. Beide delen komen bij elkaar op het deel van de noord-zuid 'as' waar verschillende publieke functies komen.

Tenslotte heeft de ontwikkeling van het gebied een lange doorlooptijd. Om deze reden is er in deze actualisatie naast een ambitiebeeld voor de toekomst, ook een beeld gemaakt van de ontwikkelingen die we voorzien voor de komende 10 jaar.

3.1 VISIE ACTUALISATIE SP

Het Arenapark wordt een gemengde buurt waar je fijn kan wonen en werken: het 'Sportpark'. Het is een plek waar je een boodschap kan doen, een drankje kan drinken of een hapje kan eten en een plek waar je kan sporten. Het gebied heeft een breed sportprogramma met zwembad, een indoor atletiekhal, een "action sports" hal en de huidige atletiekbaan. Met de diverse bedrijven en het brede sportprogramma heeft het gebied een regionale en mogelijk ook nationale aantrekkingskracht.

Vanuit de ontstaansgeschiedenis is het gebied als Sportpark duidelijk afgebakend. Het heeft sinds de Olympische Spelen van 1928 één duidelijke (hoofd)entree en een tweetal functionele (logistieke) entrees. De hoofdentree aan de Soestdijkerstraatweg is belangrijk voor voetgangers en fietsers. Deze entree heeft in 2025-2026 voor een deel al een nieuwe inrichting gekregen en zal in de toekomst een



Ruimtelijk raamwerk Stedenbouwkundig Plan Sportpark (2023)

nog groenere inrichting krijgen waarbij ook de zichtlijn op de tribune van Dudok wordt versterkt.

In het noordelijke entreegebied begint een route die van noord naar zuid als ‘ruggengraat’ door het gebied loopt. Aan deze route liggen verschillende publieke functies en commerciële voorzieningen. In het noorden komt de route langs het MBO-College en de atletiekbaan. Daar vind je ook meerdere buurtfuncties en de interwijkverbinding met het Laapersveld. Het sportcomplex ligt centraal aan deze route, net als de gebouwen van het hoofdkantoor van Nike. In het zuiden komt de route uit in een bredere landschappelijke zone waar woningen en een “action sports” hal het zuidwestelijke deel van gebied invullen.

Het Arenapark heeft een goede autobereikbaarheid, maar met de doorontwikkeling wordt ingezet op het versterken van de bereikbaarheid voor de regio met de trein, bus en voor Hilversum met de fiets. Station Hilversum Sportpark ligt aan de Soestdijkerstraatweg. De wandel- en fietsroutes naar het station worden verbeterd. Door de onderdoorgang onder het spoor worden het Arenapark en het Laapersveld met elkaar verbonden. Hierdoor kan het zuidelijk perron met een kortere route vanuit het Arenapark bereikt worden. Daarmee ligt het grootste deel van het gebied binnen een straal van 500 meter van het station. Het (sport)hart van het gebied is ingericht als gezamenlijk buitenruimte voor bewoners en bezoekers. Deze ruimte is ingericht voor langzaam verkeer waarbij het “STOMP”-principe gebruikt wordt. Voor de auto is er een wijkontsluitingsweg langs de randen van het gebied van waar uit de verschillende garages bereikbaar

zijn. De fiets, touringcars, de vuilnisauto en toelevering voor bedrijven kunnen ook gebruik maken van deze weg. Het gedeelte bij de onderdoorgang naar het Laapersveld en langs de atletiekbaan is voor fietsers in twee richtingen en voor toelevering en de vuilnisauto in één richting te rijden. Zo blijft er ruimte om van het (sport)hart een prettige verblijfs-, ontmoetings- en sportplek te maken voor de buurt.

De gebiedsontwikkeling Sportpark is een stedelijk gebied met een groen ingerichte buitenruimte. In het gebied zijn verschillende plekken om te bewegen, sporten, verblijven of elkaar te ontmoeten. Het noordelijke entreegebied, het ‘groene hart’ ten zuiden van de kantoren van Nike, de ‘groene verbinding’ (bij de onderdoorgang) en een groene ‘tuin’ ten noorden van het sportcomplex zijn groen ingerichte plekken. Naast het bestaande skateplein van Nike komen er in de openbare ruimte verschillende plekken voor sport en spel. De groene zone langs het spoor richting de heide is een plek om te wandelen. Het noordelijk deel van de ‘ruggengraat’ bij de atletiekbaan is, samen met de ‘groene verbinding’, ingericht voor verblijf en ontmoeting. Daar zijn functies passend als een buurtcafé, een lunchroom, een kleine supermarkt, een buurtwinkel, het sportcomplex en een hotel.

Hieronder worden de belangrijkste wijzigingen toegelicht uit deze visie ten opzichte van het oorspronkelijke Stedenbouwkundige Plan Sportpark uit 2023.

LEGENDA

- 1 Aanpassing kavel B
- 2 Aanpassing kavel A
- 3 Aanpassing kavel C
- 4 Gedraaid Sportcomplex
- 5 Positie onderdoorgang en stationsort
- 6 Biomassacentrale en tennisvelden (N)
- Sporthart
- Sportcomplex als landmark



Veranderingen ten opzichte van het Stedenbouwkundig Plan Sportpark (2023)

Actieve 'ruggengraat'

Daar waar het SP 2023 als hoofdstructuur een assenkruis had, krijgt het gebied met de huidige kaders als hoofdstructuur een noord-zuid route als 'ruggengraat'. De hoofdbestemmingen in het gebied zijn verbonden met deze 'ruggengraat'. Naast de verschillende openbare verblijfsplekken (noordelijke entreegebied, 'groene entree' en de 'tuin') en de Nike campus en het skateplein, zijn ook de belangrijkste sportgebouwen en de atletiekbaan direct verbonden.

De noord-zuid route start bij de Soestdijkerstraatweg. Het eerste deel bij het MBO College verandert niet zo zeer t.o.v. de huidige situatie. Tegenover de atletiekbaan is de ruimte stedelijk maar groen ingericht en zijn er verschillende publieke functies. Voor de gebouwen en langs de atletiekbaan is een voetgangerszone. Daarnaast is er ruimte voor de fietsroute naar Laapersveld. Ter hoogte van de huidige energiecentrale wordt de route voetgangersgebied fiets te gast. Tussen het sportcomplex en de kantoren van Nike verbreedt de ruimte zich. Hier is ruimte voor ontmoeting, verblijf en zo mogelijk kleine evenementen. Ten zuiden van de entree van het sportcomplex wordt de noord-zuid route een route in het landschap. De inrichting van de buitenruimte verkleurt vanaf die plek naar de kleuren en plantsoorten die passen bij het heidelandschap.

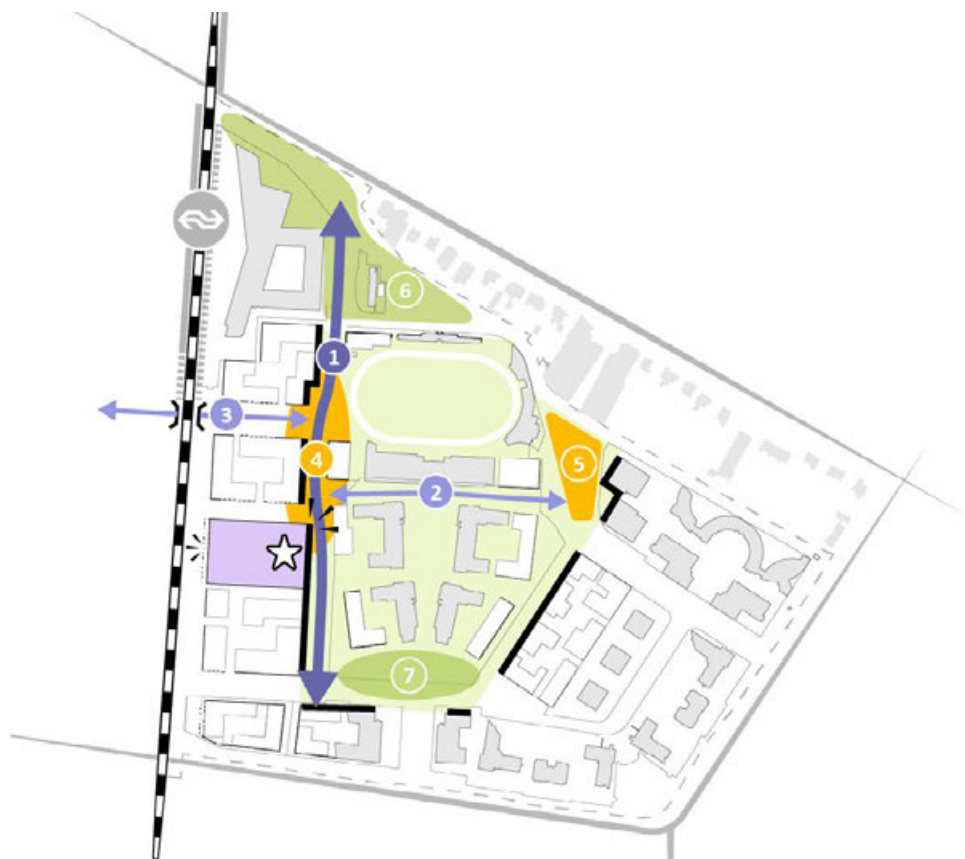
'Groene verbinding'

Het SP 2023 had als belangrijke plek het buurt/stationsplein, waar het verplaatste station zijn entree had. Op deze plek kwamen meerdere functies bij elkaar en een brede onderdoorgang verbond het Arenapark met het Laapersveld. Na het raadsbesluit Verkenning OV-Knoop (september 2025) is dit niet langer de ambitie; daarmee vervalt ook (gedeeltelijk) de functie van het grote centrale plein.

De actualisatie bevat een onderdoorgang iets noordelijker in het gebied. Deze sluit vrijwel aan op het huidige (zuidelijke) perron, waarbij rekening is gehouden met een mogelijke perronverlenging in de toekomst. De onderdoorgang voor voetgangers en fietsers verbindt het Laapersveld en het station met het Arenapark. Op het Arenapark komt de onderdoorgang uit in een brede openbare ruimte: de 'groene entree'. Hier vind je diverse gebouwen met op de begane grond diverse publieke en commerciële functies. Tegen de gebouwen liggen brede stoepen met ruimte voor uitstallingen, (gevel) terrassen, openbare zitgelegenheden en groen. De onderdoorgang ligt centraal in het westelijk deel van deze groene ruimte en is de verbinding voor voetgangers en fietsers onder het spoor door. De groene entree verbindt het park Laapersveld met de ecologische verbinding langs het spoor en het noordelijk entreegebied aan de Soestdijkerstraatweg. De ruimte heeft een stedelijke

LEGENDA

- 1 Noord-zuidroute
- 2 Oost-westroute
- 3 Groene verbinding
- 4 Levendig ontvangstgebied
- 5 Skateplein
- 6 Noordelijk entreegebied
- 7 Groene hart
- Sporthart
- Sportcomplex
- Sportcomplex als landmark



groene inrichting met boomgroepen en plekken voor verblijf en ontmoeting.

Vanuit de onderdoorgang is er een directe voetgangersroute naar het perron aan het Laapersveld. De ambitie voor de toekomst is om beide perrons tegenover elkaar te leggen. Het ontvangstdomein voor station Hilversum Sportpark blijft aan de Soestdijkerstraatweg. De zuidelijke stationsentree heeft dan voor beide perrons een directe verbinding met de onderdoorgang. Een nadere uitwerking voor de gedetailleerde inpassing van diverse routes en stationsvoorzieningen gebeurt in een volgende planfase van het project Verkenning OV-knoop.

Sportcomplex

Het sportcomplex is een belangrijke functie in het gebied. Met een zwembad, diverse grote sportzalen en een indoor atletiekhal maakt het gebouw het mogelijk om jaar rond bewegingsonderwijs te faciliteren en verschillende sportactiviteiten te organiseren. Waar het sportcomplex in het SP 2023 aan het stationsplein en de brede onderdoorgang lag, is vanuit de wens om het sportcomplex een eigen inrit te geven gekozen om het sportcomplex te draaien en om de hoofdentree te richten op de noord-zuid route als 'ruggengraat' van het gebied. Het gebouw ligt centraal in het gebied en krijgt zijn ingang aan de oostzijde in het hart van het gebied. Het overstek aan de spoorzijde maakt dat het gebouw vanuit meerdere kanten een zeer markante verschijning is en daarmee een "landmark" voor Hilversum en voor de regio wordt. Ten noorden van het sportcomplex is de openbare ruimte voor de bewoners en bezoekers ingericht als groene verblijfsplek, ook wel 'tuin'. Met het draaien van het sportcomplex is er ruimte om aan de spoorzijde de ingang van de parkeergarage in het gebouw te maken. Hier is op maaiveld ook ruimte voor laden en lossen en beperkt ruimte voor halen en brengen. Aan de zuidzijde grenst het gebouw direct aan het naastgelegen kavel. Hier heeft het gebouw deels groene gevels en is (mogelijk) een deel van het zwembad met een aantal dienstruimtes en kantoren zichtbaar.

Ruimtelijke inpassing

De ruimtelijke structuur van het gebied heeft meerdere lagen. Er is de laag van het (stedelijk) landschap. Hierbij sluit het noordelijk deel van het gebied (noordelijk entreegebied) in de inrichting van de buitenruimte aan bij het parklandschap van Hilversum met duidelijke zichtlijnen en bomenrijen. Het zuidelijk deel van het gebied sluit aan bij het heidelandschap met bomen in groepen en meer vloeiende lijnen. Daarbij is er een laag van de cultuurhistorie die hierop aansluit. Het noordelijk deel, wat voorheen de formele entree was van het Sportpark, is de belangrijkste verbinding met de stad. Dit is de plek waar voetgangers en fietsers het gebied binnen komen, gebouwen hebben op veel plekken publieke functies op het maaiveld en de buitenruimte heeft een stedelijke groene inrichting. Het zuidelijk deel, wat voorheen verschillende sportfuncties en sportvelden heeft gehad is het 'veld' waar de gebouwen in staan. Hier loopt het landschap op de meeste plekken door tot aan de gevel.

Als beschreven in het SP 2023 en het beeldkwaliteitsplan zijn de gebouwen georganiseerd in bouwblokken. De bouwblokken omsluiten binnenterreinen die openbaar toegankelijk zijn. De bouwblokken hebben duidelijke rooilijnen aan de noord-zuid route en aan het spoor. Hier vormen gebouwen langere lijnen en zijn terugspringende gevels beperkt aanwezig. Aan de noord-zuid route springen de gebouwen op kavel A en B terug om een brede 'stoepzone' te maken voor de publieke functies tegenover de atletiekbaan en aan de spoorzijde liggen de gebouwen op kavel B iets terug om ruimte te maken voor de toekomstige stationsomgeving. De gevels van de gebouwen aan de oost-west verbindingen tussen kavels A, B, C en D mogen beperkt ten opzichte van elkaar terug liggen om overgangszones als buitenruimtes en ontmoetingsplekken te kunnen maken.

PLANKAART SPORTPARK (TOEKOMST, NA 15 JAAR)



LEGENDA

	Indicatieve inrichting openbare ruimte (Groen, paden en bomen)		Spoor		Interactieve gevel
	Kavels		Bushaltes		Sportcomplex
	Spelen, Bewegen en Ontmoeten (SBO) plekken		Nieuwe bebouwing (indicatief)		Action Sports (6 Degrees of Freestyle)
	Hoofdontsluitingsweg 30km/h (Fiets- en gemotoriseerd verkeer)		Bestaande bebouwing		Verkenning verplaatsing en verlenging perrons met verbinding onderdoorgang
	Fietsverbinding		Rooilijn (indicatief)		Verkenning aansluiting onderdoorgang Laapersveld
	Expediëverkeer te gast binnen venstertijden		Overstek (indicatief)		
	Bestaande wegen		Entrees (positie indicatief)		
	Huidig station		Entree parkeergarage (positie indicatief)		

3.2 TOEKOMSTBEELD 'SPORTPARK' NA 15 JAAR

De ontwikkeling van het Arenapark zal meerdere jaren in beslag nemen. De ambitie voor de toekomst is beschreven in het SP 2023 en de visie actualisatie (paragraaf 3.1). De onzekerheden die er zijn, maken dat deze plannen enigszins flexibel moeten zijn om de ambitie te kunnen realiseren en bij nieuwe inzichten ontwerpruimte te hebben om alternatieven in te kunnen passen.

Daarom is de actualisatie in twee stappen opgebouwd. Als eerste schetsen we een ambitie voor het gebied voor de lange termijn (>15 jaar). Daarnaast zorgen we ervoor dat de ambities voor het gebied ook tijdens de ontwikkelingen van het Sportpark, goed worden ingepast zodat het gebied goed functioneert en aantrekkelijk is (5-10 jaar). Hieronder beschrijven we eerst de uitdagingen, die maken dat de toekomstambitie niet op korte termijn gerealiseerd kan worden.

Biomassacentrale

De grondstoffen worden schaarser en biomassa wordt niet meer gezien als duurzame energiebron voor het opwekken van warmte. Al in het SP 2023 was geen plek meer opgenomen voor de biomassacentrale op het Arenapark. De raad heeft zich hierover in 2021 reeds uitgesproken. De gemeente is hierin niet leidend en veel partijen in het gebied nemen af bij de centrale en hebben er bestaande contracten. De energietransitie is complex, waarbij ook de netcongestie een belangrijke rol speelt.

In het stedenbouwkundig plan 2026 is deze plek deels ingericht als een groene openbare ruimte als onderdeel van de noord- zuid route.

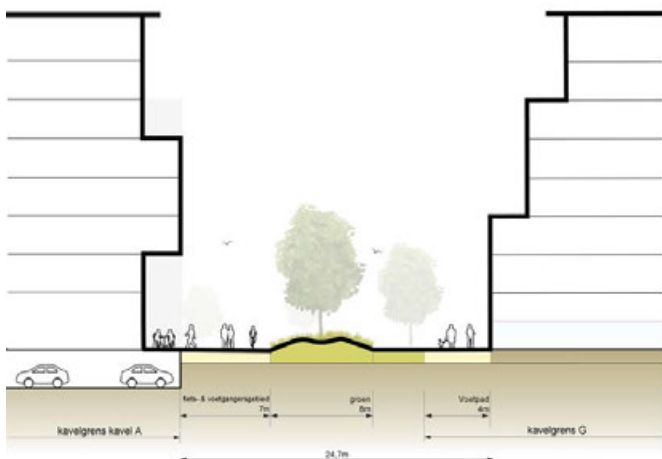
Station Sportpark

Het toekomstbeeld sluit aan bij de doelen van ProRail om de spoorveiligheid te verbeteren en spoorzekerheid te vergroten. ProRail werkt o.a. aan het wegnemen van gevaarlijke overwegen en verbeteren van sociale veiligheid op stations.

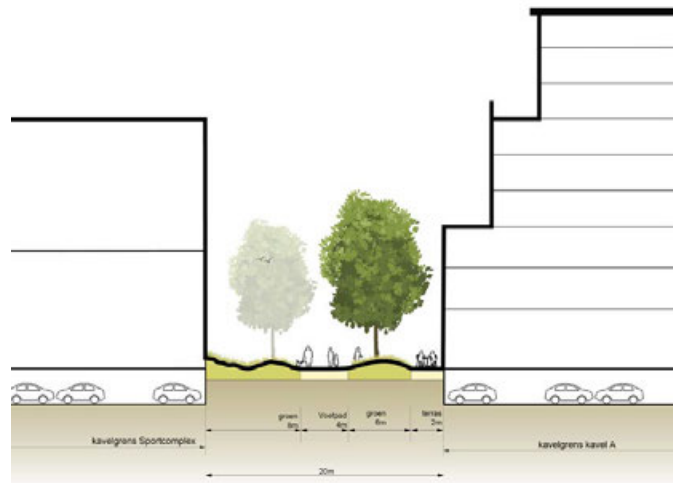
De ambitie voor de lange termijn is om station Hilversum Sportpark een tweezijdig station te maken, met twee perrons (i.p.v. één) ten zuiden van de overweg. Deze toekomstambities voor de stationsomgeving zorgen voor een veiliger en beter openbaar vervoer en helpen de mobiliteitstransitie in Hilversum. Er is in het toekomstbeeld ruimte voor de inpassing van een tweezijdig station. Hoe dit toekomstbeeld er exact uit kan zien vraagt om nadere studie.

Ontwikkelmogelijkheden op/bij bestaande kavels

De ontwikkeling van het gebied omvat meerdere nieuwe ontwikkelingen op nieuwe kavels en biedt ook ruimte bij bestaande gebouwen. Dit maakt het mogelijk voor eigenaren om extra programma te realiseren. Er zijn momenteel geen concrete plannen voor deze plekken en daarom zijn ze niet opgenomen in het ontwikkelbeeld voor de komende 10 jaar, maar wel in het toekomstbeeld.



Doorsnede (1) kavel A (links) en kavel G (rechts)



Doorsnede (2) Sportcomplex (links) en kavel A (rechts)

Inrichting openbare ruimte

Zoals beschreven in het SP 2023 wordt de openbare ruimte in het gebied als landschap ingericht. Het is de ambitie om private buitenruimtes (zoals binnenterreinen) openbaar toegankelijk te maken. Openbare ruimte en private buitenruimtes lopen in elkaar over en voelen aan als één buitenruimte voor alle bewoners en bezoekers van het gebied. De openbare ruimte (zie bijlage 1 en 2) wordt groen ingericht met ruimte voor sport, bewegen en ontmoeten. Kunstuitingen in de openbare ruimte ondersteunen de cultuurhistorie en verdwenen structuren van het Sportpark, zoals de renbaan. Om een groene buitenruimte te kunnen

maken verdwijnen parkeerplaatsen van het maaiveld naar parkeergarages. Er moet voldoende parkeerruimte in het gebied zijn, waardoor delen van de buitenruimte pas groen ingericht worden als er parkeerruimte in garages is gerealiseerd. Ontwikkelingen en innovaties op het gebied van deelmobiliteit, openbaar, en zelfrijdend vervoer of samen gebruik van parkeerruimte kunnen zorgen dat er minder ruimte voor parkeren nodig is. Met de ontwikkeling van elke afzonderlijke kavel ontstaat ruimte voor het oplossen van een deel van de parkeeropgave, waarbij mogelijke nieuwe ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit worden meegenomen.



Sfeerimpressie toekomst: Noord-zuidroute met indicatieve bebouwing kavel G (links) en kavel A (rechts) richting Sportcomplex



Collage sfeerbeelden stedelijke groene inrichting



Sfeerimpressie toekomst: Noord-zuidroute met indicatieve bebouwing kavel A (links) en kavel F (rechts) richting Sportcomplex



Collage sfeerbeelden landschappelijke inrichting

PLANKAART SPORTPARK (CIRCA 10 JAAR)



LEGENDA

	Indicatieve inrichting openbare ruimte (Groen, paden en bomen)		Spoor		Entree parkeergarage (positie indicatief)
	Kavels		Perrons		Interactieve gevel
	Spelen, Bewegen en Ontmoeten (SBO) plekken		Bushaltes		Sportcomplex
	Hoofdontsluitingsweg 30km/h (Fiets- en gemotoriseerd verkeer)		Nieuwe bebouwing (indicatief)		Action Sports (6 Degrees of Freestyle)
	Fietsverbinding		Bestaande bebouwing		Activeren van de plek
	Expeditiieverkeer te gast binnen venstertijden		Rooilijn (indicatief)		Verkenning aansluiting onderdoorgang Laapersveld
	Bestaande wegen		Overstek (indicatief)		
	Huidig station		Entrees (positie indicatief)		

3.3 RUIMTELIJK BEELD VOOR CIRCA 10 JAAR

De komende 5 à 10 jaar komen naar verwachting als eerste kavels A, D, H en sportcomplex tot ontwikkeling (zie kaart pagina 5). Daarna volgen kavel C2 en B. Kavel E zal naar verwachting als derde in de fasering volgen. De openbare ruimte wordt zoveel mogelijk aansluitend op de kavelontwikkelingen gerealiseerd.



Ruimtelijk beeld circa 10 jaar: Noord-zuidroute bij biomassacentrale en tennisvelden (links) en indicatieve bebouwing kavel A (rechts) richting Sportcomplex



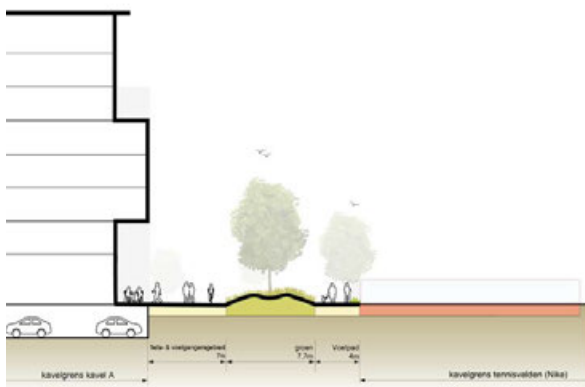
Toekomstbeeld: Noord-zuidroute met indicatieve bebouwing kavel G (links) en kavel A (rechts) richting Sportcomplex



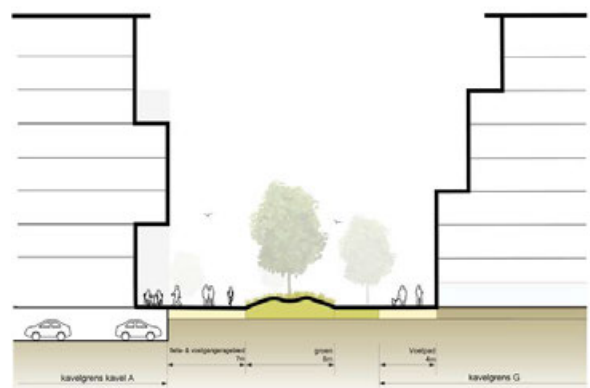
Ruimtelijk beeld circa 10 jaar: Noord-zuidroute met indicatieve bebouwing kavel A (links) en Nike campus (rechts) richting Sportcomplex



Toekomstbeeld: Noord-zuidroute met indicatieve bebouwing kavel A (links) en kavel F (rechts) richting Sportcomplex



Ruimtelijk beeld circa 10 jaar: doorsnede (3) kavel A (links) en tennisvelden (rechts)



Toekomstbeeld: doorsnede (3) kavel A (links) en kavel G (rechts)

3.4 STEDENBOUWKUNDIGE SPELREGELKAART

Om zorg te dragen dat de ontwikkelingen de ambities van het toekomstbeeld zo goed mogelijk ondersteunen zijn er in het SP 2023 kaders gesteld. Deze ruimtelijke kaders zijn samengevat in een spelregelkaart. De spelregelkaart verbeeldt de ruimtelijke en programmatische kaders voor het gebied. Op de kaart is onder andere aangegeven waar gebouwen in de rooilijn staan en waar gevels terug mogen springen. Verder zijn op de kaart bouwhoogtes en indicatieve posities voor hoogte accenten, voordeuren, inritten van parkeergarages en doorgangen naar de binnenterreinen aangegeven. Ook is aangeduid waar het wenselijk is om op de begane grond (inter)actieve plinten te maken met publieke functies.

De spelregelkaart van het stedenbouwkundig plan gaat over het hele gebied. Deze kaart wordt per kavel specifiek ingevuld in een kavelpaspoort, waarin bijvoorbeeld de afmeting en positie van een hoogte accent maatvast bepaald is en verder uitgewerkt is. De spelregelkaart in deze actualisatie volgt voor het belangrijkste deel het stedenbouwkundig plan van (2023). De actualisatie heeft invloed op de kavels A, B en C1 en C2 langs het spoor en kavel G (zuid-west hoek atletiekbaan). De andere kavels blijven zoals het was in het SP 2023. De bijgaande spelregelkaart vervangt de spelregelkaart uit 2023.

LEGENDA

-  Bestaande bebouwing
-  Afwisselende bouwhoogtes tot 30m
-  Afwisselende bouwhoogtes tot 25m
-  Afwisselende bouwhoogtes tot 20m
-  Afwisselende bouwhoogtes tot 15m
-  Licht afwisselende bouwhoogtes tot 4m
-  Eigendomsgrenzen van kavels die niet met grens van bouwveld samenvallen; privaat en verschillende mate van publieke toegankelijkheid.
-  Gebouw met monumentale of historische waarde (in ere houden)
-  Hoge dichtheid van (inter)actieve plinten
-  Toegang tot binnenterrein (positie toegang, beperkte schuifruimte)
-  Toegang tot binnenterrein (wenselijke toegang; positie en aantal in plan n.t.b.)
-  Ingang verdiept parkeren (positie indicatief)
-  Gebouwen staan op de rooilijn
-  Zoekgebied teruglegging gebouw of gebouwdeel; 3-5m t.o.v. rooilijn
-  Zoekgebied teruglegging eerste twee bouwlagen bij commerciële functies; 3-4m t.o.v. rooilijn
-  Uitkraging bouwmassa vanaf ca. 7m boven maaiveld mogelijk; nadere specificatie in kavelpaspoorten
-  Hoogteaccenten van ca. 35m (voorkeurslocaties, indicatief)
-  Hoogteaccenten tussen ca. 25-30m (voorkeurslocaties, indicatief)
-  Geluidswerende maatregelen aan gevels in te passen (nader onderzoek nodig)
-  A. Letter toegekend aan ontwikkelveld
-  Binnenterrein openbaar toegankelijk
-  Spelen, Bewegen en Ontmoeten op kavel
-  Landmark
-  Entreegebouw
-  Poortwachters
-  Kunstuitingen, sportvoorzieningen, landschapsinrichting, informatiepanelen en naamgeving ondersteunen de historische structuur van de verdwenen renbaan. Nadere verkenning in de inrichting openbare ruimte
-  Aan de ruimte tussen kavel D en H staan de gevels van de gebouwen (m.u.v. half verdiepte parkeergarages) minimaal 8m uit de erfgrans. De afstand van de gevels tot aan de erfgrans altijd groter of gelijk is aan de gebouwhoogte t.p.v. de gevel minus 8m. (bijv. de gevel van gebouw A is 19m hoog dan is de afstand van die gevel tot de erfgrans 19-8=11m)
-  Sportprogramma
-  Onderwijsprogramma
-  Locatie waarop woningbouw essentieel is voor leefbaarheid gebied (alleen bij zeer goede argumentatie van af te wijken)
-  Projectgebied
-  Zone met bijzondere randvoorwaarden vanwege ondergrondse infra

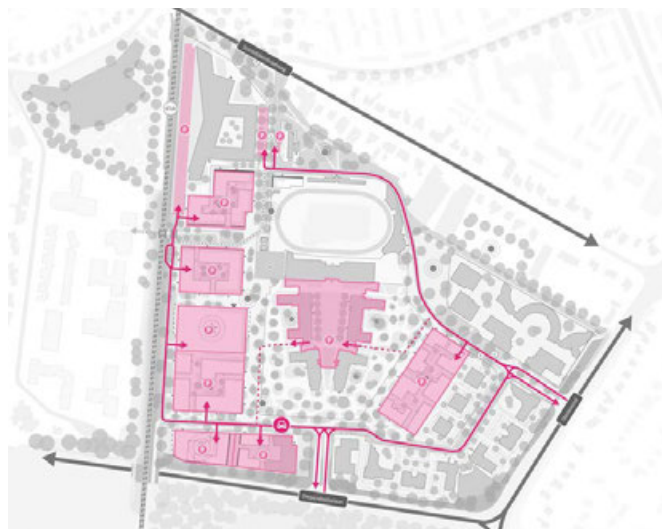


Stedenbouwkundige spelregelkaart (2026)

4. BEREIKBAARHEID EN MOBILITEIT

Op twee onderwerpen gaan we bij de actualisatie wat verder in, omdat deze ten opzichte van het SP 2023 veranderd zijn. Het gaat om het thema 'bereikbaarheid en mobiliteit' en het onderwerp 'levendig ontvangstgebied'.

De verkeersstructuur en mobiliteitsprincipes van het SP 2023 veranderen met deze actualisatie op de plek van de onderdoorgang. De hoofdstructuur voor de auto en de routes voor toelevering en hulpdiensten veranderen niet. De uitzondering hierop zijn de fiets- en voetgangersroutes op de plek rondom de onderdoorgang.



Themakaart auto en parkeren (circa 10 jaar)



Themakaart auto en parkeren (toekomst, na 15 jaar)



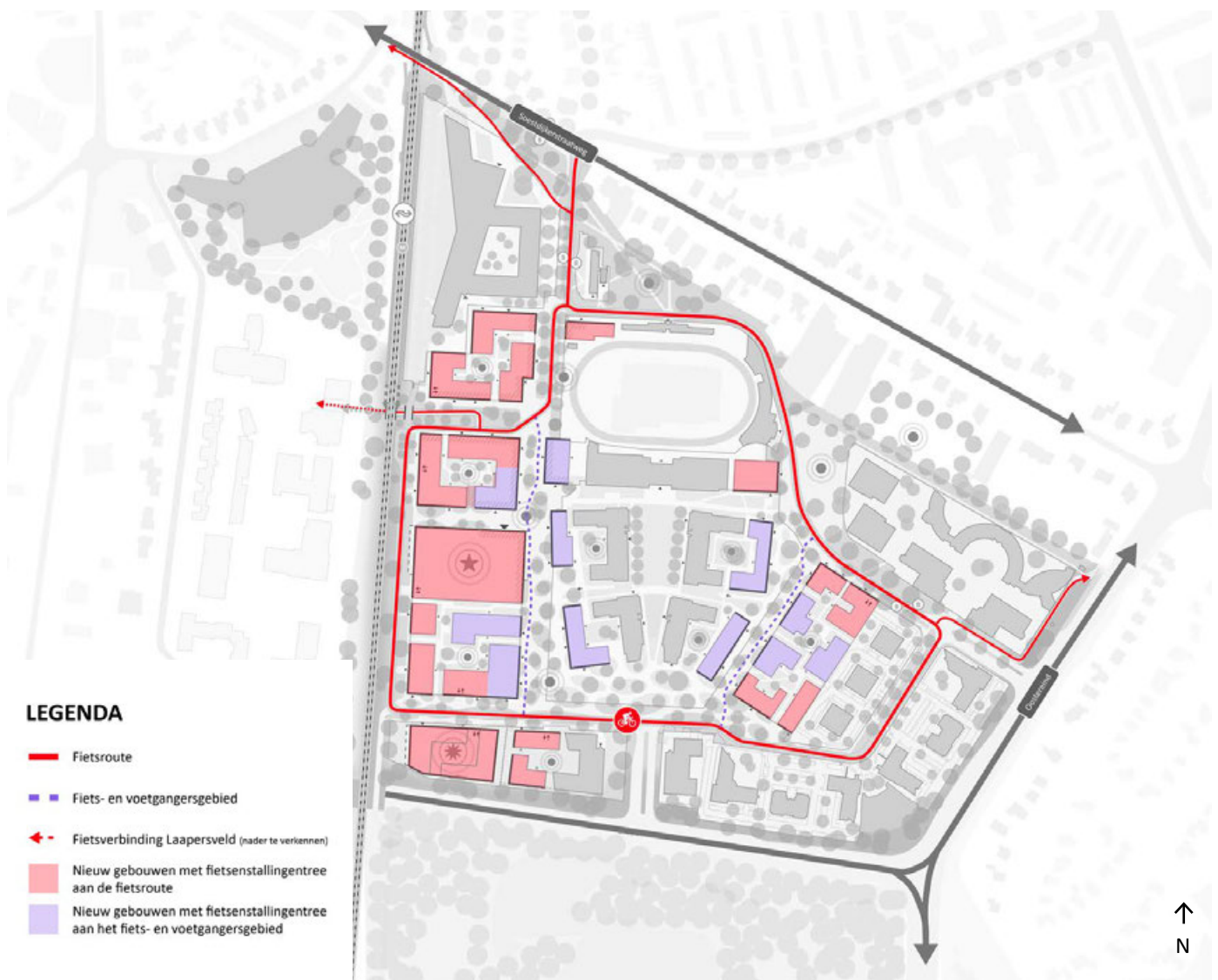
Themakaart expeditieverkeer (circa 10 jaar)



Themakaart expeditieverkeer (toekomst, na 15 jaar)



Themakaart fietsen en stallen (circa 10 jaar)



Themakaart fietsen en stallen (toekomst, na 15 jaar)

5. LEVENDIG ONTVANGSTGEBIED

In het SP 2023 vormden het plein met station en sportcomplex samen de belangrijkste centrale plek van het 'Sportpark'. Met de nieuwe besluiten vervalt de brede onderdoorgang en blijft de stationsomgeving aan de Soestdijkerstraatweg (SDSW). Station Hilversum Sportpark krijgt daarnaast een zuidelijke stationsentree met een goede voetgangers- en fietsverbinding onder het spoor door. Daarmee is het noordelijk deel van de noord-zuid route samen met de 'groene verbinding' naar de zuidelijke stationsentree als levendig ontvangstgebied de plek waar veel bewoners en bezoekers het gebied dagelijks binnenkomen.

In dit gebied vind je naast wonen en werken op de begane grond de belangrijkste publieke functies voor de buurt. Functies die in dit gebied kunnen komen zijn een

buurtwinkel, een lunchroom, een café/restaurant, een kleine buurtsupermarkt, maar ook een hotel of dienstverlening als een fietsenmaker of een kapper. Deze functies hebben een overgangszone voor de gevel. Dit is een zone waarin beperkt ruimte is voor uitstallingen, planten in potten of een terras. Op de noord-zuid route is deze zone bepaald door de eerste twee verdiepingen van de gebouwen vier á vijf meter terug te leggen. Er ontstaat daarmee een beschutte verblijfs- en ontmoetingsplek. Aan de 'groene verbinding' zijn de 'stoepen' tegen de gebouwen vier meter breed om voldoende ruimte te bieden aan deze overgangszone.



Levendig ontvangstgebied (toekomst, na 15 jaar) met indicatieve bebouwing en overgangszones langs de noord-zuidroute

Sfeerbeelden overgangszone noord-zuid route met terras



Sfeerbeelden overgangszone noord-zuid route met een zitmogelijkheid en/of uitstalling



Sfeerimpressie vanuit de onderdoorgang met indicatieve bebouwing kavel B (links) en kavel A (rechts) richting atletiekbaan

6. VERVOLG PROCES/RAAKVLAKKEN ANDERE PROJECTEN

In dit hoofdstuk worden de vervolgstappen voor de gebiedsontwikkeling Sportpark toegelicht. Zo is duidelijk wat er te verwachten is en wie daarover besluit.

Naar verwachting wordt over het Bodemenergieplan (college van B&W) en het Beeldkwaliteitsplan (raad) nog voor de zomer van 2026 besloten en deze besluiten dienen dan als vertrekpunt voor de verdere ontwikkeling. Ook wordt nog voor de zomer 2026 de gunningsbeslissing voor de architectenselectie voor het Sportcomplex verwacht, waarna het ontwerp verder wordt uitgewerkt.

Vervolgproces

De komende jaren zetten we volop in op de lopende ontwikkelingen, te weten kavel A, C1, D en H. Vervolgens verwachten we dat ook de ontwikkelingen op B en C2 gaan starten.

Het bouwrijp maken van de openbare ruimte wordt voorbereid en aangelegd aansluitend bij de ontwikkelingen van de kavels. Als gemeente gaan we volop aan de slag met het sportcomplex.

Daarnaast wordt samen met de spoorse partijen de verbinding tussen Laapersveld en Arenapark en ook het verbeteren van de verkeersveiligheid op de spoorwegovergang Soestdijkerstraatweg verder uitgewerkt.

Met de grondeigenaren/initiatiefnemers worden de producten opgeleverd die horen bij private ontwikkelingen en de facilitaire rol van de gemeente (intentieovereenkomst, locatie ontwikkelplan, anterieure overeenkomst). Het college is bevoegd deze overeenkomsten te sluiten. Kavelpaspoorten zijn een vertaling van wat in het stedenbouwkundig plan staat naar de specifieke kavel, waarin verdere uitwerkingen zijn meegenomen. Het kavelpaspoort is (samen met het SP en het BKP) het toetsingskader voor het locatie ontwikkelplan.

De eerste kavelontwikkelingen kennen een planologische procedure, waarbij de omgevingsvergunning en buitenplanse omgevingsplanprocedure (BOPA) tegelijk worden doorlopen. Het SP 2023, deze actualisatie van het SP en het BKP

zijn daarbij leidend voor de toetsing van de plannen aan de beoogde ambities. Een supervisor wordt in het voorjaar van 2026 aangesteld om de integrale kwaliteit van de ontwikkeling te bewaken aan de hand van de bovengenoemde documenten.

Om de plannen mogelijk te maken, is een (concept) Omgevingseffectrapportage (OER, voorheen MER) in voorbereiding, die tegelijk met de eerste BOPA voor een bouwplan in procedure zal worden gebracht. De raad is bevoegd hierover te besluiten. Onderdeel van het OER is ook een mobiliteitsplan. De noodzakelijke mobiliteitstransitie, deelauto's, -fietsen en deelgebruik zijn hierbij belangrijke aspecten.

Aandacht in de komende fase gaat ook uit naar eventuele actualisatie van het beoogde bouwprogramma en (de relatie met) het parkeren in het gebied.

Met het besluit een (interwijk)verbinding te maken tussen Laapersveld en Arenapark, gekoppeld aan de zuidelijke stationsentree, wordt de loopafstand tussen de kavelontwikkelingen en het station korter. Zo kan er in overeenstemming met het vigerende parkeerbeleid en met het SP 2023 voor een groter gebied gebruik worden gemaakt van de (lagere) parkeernorm rondom OV knooppunten. Dit is nodig om de totale gebiedsontwikkeling mogelijk te maken. Eventueel is een collegebesluit nodig om, vooruitlopend op de gerealiseerde interwijkverbinding, al van deze normen gebruik te kunnen maken voor de ontwikkeling van eerste kavels. Ten aanzien van parkeren is bovendien belangrijk om te onderzoeken hoe we de parkeeropgave voor het hele gebied goed en tijdig kunnen regelen, met optimaal gebruik van de beschikbare ruimte en middelen.

Gemeente en partijen blijven, waar nodig of wenselijk, samen optrekken om ambities en doelen te bereiken.

In het geval de bovengenoemde onderwerpen leiden tot aanpassingen in de uitgangspunten van het plan (ruimtelijk, programmatisch of financieel) zal dit - waar nodig - aan de raad ter besluitvorming worden voorgelegd.



BIJLAGE 1: OPENBARE RUIMTE (TOEKOMST, NA 15 JAAR)



BIJLAGE 2: OPENBARE RUIMTE (CIRCA 10 JAAR)



