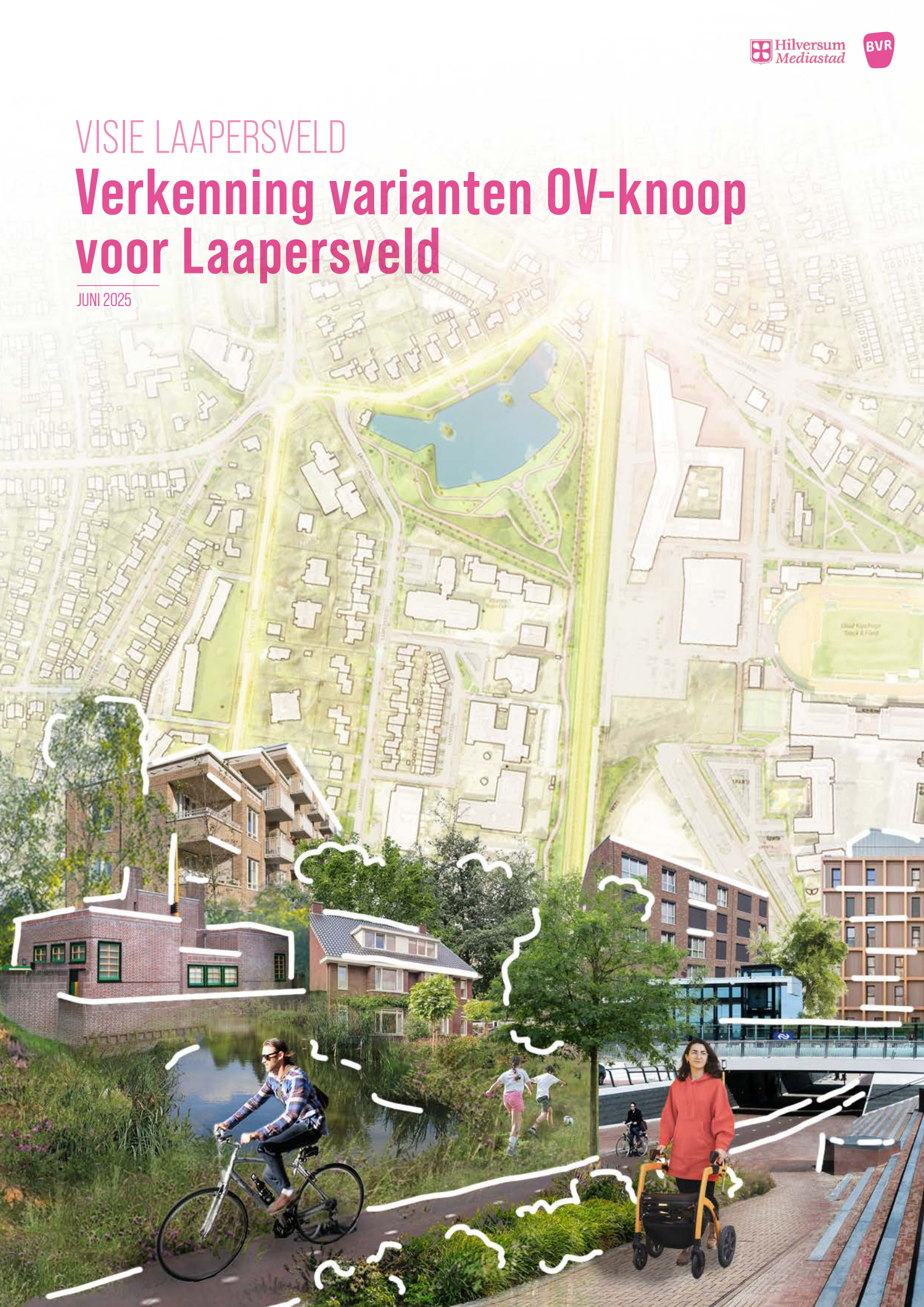
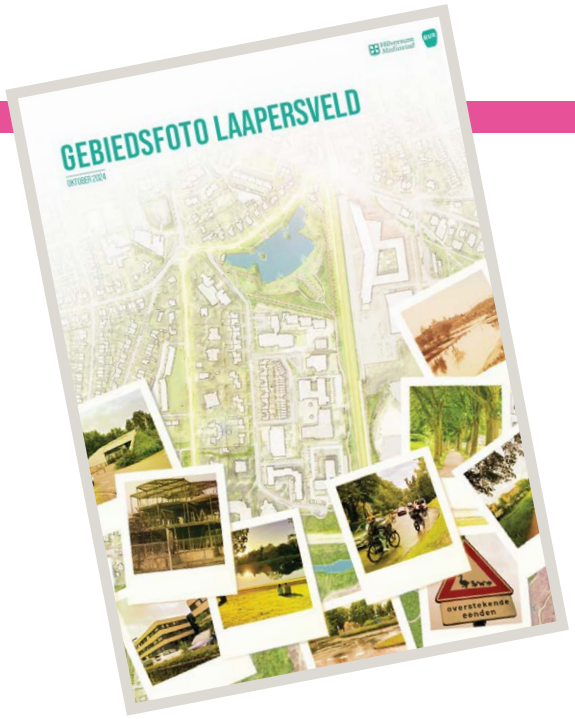
VISIE LAAPERSVELD

Verkenning varianten OV-knoop voor Laapersveld

JUNI 2025







Colofon

De Visie Laapersveld - Verkenning varianten OV-knoop voor Laapersveld is opgesteld door BVR adviseurs in opdracht van de gemeente Hilversum. Deze verkenning is tot stand gekomen in samenspraak met de gemeente Hilversum, stakeholders, gebiedspartijen en bewoners van Laapersveld.

Alles uit deze rapportage mag worden gebruikt mits de bron wordt vermeld. Aan de inhoud van deze rapportage kunnen geen rechten worden ontleend.

Rotterdam, juni 2025

Lay-out en beelden
BVR Adviseurs, tenzij anders vermeld

Projectteam gemeente Hilversum
Marieke Koopmans
Djacco van den Bosch
Fleur Fisscher
Marc Dols
in samenwerking met XTNT (adviseur mobiliteit)

Adviseurs BVR
Evi Goedemans
Jorick Boddeke
Pleunie Maas

Inhoudsopgave

Inleiding 4

1. Kansen en opgaven 6

2. Verkenning varianten 11
- Varianten 11
- Overige ingrepen 40

Intermezzo: Participatie - ideeën vanuit het gebied 42

3. Conclusies 44

4. Verantwoording 45

Bijlage 1: Verkeerskundig schetsontwerp inprikker 46

Inleiding

Het Laapersveld is een gebied in Hilversum zuidoost waar mensen wonen, leren, werken en ondernemen. Het gebied wordt gekenmerkt door een mix van functies: woningen, scholen, zorg en kantoren. Aan de noordkant van het gebied ligt Station Hilversum Sportpark evenals Rijksmonument het Park Laapersveld. Aan de zuidkant is het gebied verbonden met het Goois Natuurreservaat.

Er gebeurt veel in de omgeving van het Laapersveld. Op 19 juli 2023 heeft de gemeenteraad Hilversum het "Stedenbouwkundig Plan Sportpark: sport in elke vezel - Hoe het Arenapark verandert in de sportiefste buurt van Hilversum" vastgesteld. Het Stedenbouwkundig Plan Sportpark (het huidige Arenapark) vormt de basis voor de ontwikkeling van een levendig gemengd gebied met veel ruimte voor sport en bewegen. Deze gebiedsontwikkeling maakt een toevoeging van circa 200.000 m2 programma mogelijk, waaronder bijvoorbeeld ruimte voor 900 woningen en 70.000 m2 werkprogramma. Dit heeft ook invloed op de gebieden rond het Arenapark en hoe ze met elkaar verbonden zijn.

Daarnaast stelt het Stedenbouwkundig Plan Sportpark een nieuwe locatie voor het station Hilversum Sportpark voor. Zo is Arenapark beter verbonden met het Laapersveld en omgeving en is er een veilig alternatief voor de spooroverweg. Het station en het stationsplein zijn de nieuwe entree naar Arenapark maar tegelijk ook het hart van het gebied. Deze stationsverplaatsing moet zorgen voor de gewenste levendigheid en verbetering van de bereikbaarheid van het Arenapark. Voor een overtuigende inbedding van het station en de onderdoorgang aan de Laapersveld zijde is een visie voor het Laapersveld nodig.

Het onderzoek ten behoeve van de Visie Laapersveld en de parallel lopende studie Verkenning OV-knoop (VE-Rapportage: Verplaatsing station Hilversum Sportpark) zijn aanvankelijk gestart met het uitgangspunt van de OV-knoop zoals geschetst in het Stedenbouwkundig Plan Sportpark. Uit de tussenresultaten van de studies is gebleken dat de haalbaarheid van de OV-knoop variant conform Stedenbouwkundig Plan complex en onzeker is.

In de verkenningen met de spoorse partijen en tijdens de participatiebijeenkomst medio maart 2025 zijn er ideeën ontstaan voor alternatieve varianten. Deze varianten hebben verschillende uitgangspunten: sommigen gaan uit van een stationsverplaatsing of ondertunneling van de spoorwegovergang bij de Soestdijkerstraatweg, anderen van enkel een verbetering van de huidige situatie. Elk van deze mogelijkheden heeft in meer of mindere mate invloed op het Laapersveld.

De Visie Laapersveld is daarmee iets veranderd van koers. Dit document gaat niet uit van één visie voor de inbedding van de OV-knoop uit het Stedenbouwkundig Plan Sportpark aan de Laapersveld-zijde, maar analyseert de impact van de varianten op het Laapersveld. De varianten zijn globaal verkend om te bepalen of ze kansrijk zijn voor een verdere uitwerking. De afweging en beoordeling van de varianten (of onderdelen daarvan) wordt integraal gedaan op basis van de VE-rapportage (het spoorse perspectief), deze variantenstudie voor het Laapersveld en de afweging vanuit het Stedenbouwkundig Plan Sportpark. In september 2025 neemt de gemeenteraad een besluit over het station Sportpark en de stationsomgeving.

Input voor deze gebiedsvisie

De studie voor de Visie Laapersveld is op verschillende manieren gevoed: door de Gebiedsfoto Laapersveld, ontwerpend onderzoek in scenario's, onderzoek in varianten voor de OV-knoop en een aantal participatiemomenten.

In de Gebiedsfoto Laapersveld zijn verschillende aspecten in kaart gebracht: de feitelijkheden, aandachtspunten en beleidsambities voor het gebied ende zorgen en wensen van verschillende belanghebbenden. Uit de thematische analyse komen kansen en opgaven aan het licht. Deze zijn in de gebiedsfoto vertaald naar krachtenvelden en bouwstenen voor de visie.

Om een eerste gevoel te krijgen bij de mogelijkheden voor het Laapersveld met een verplaatst station is een onderzoek gedaan in verschillende ruimtelijke scenario's. De scenario's zijn ambtelijk besproken en de conclusies hieruit zijn meegenomen naar de verkenning van varianten voor de OV-knoop op het Laapersveld.

Parallel aan de Visie Laapersveld liep de Verkenning OV-knoop. In dit traject werd door NEXUS Rail in samenwerking met verschillende spoorse partijen, de gemeente Hilversum en de provincie Noord-Holland gekeken naar de mogelijkheden voor de OV-knoop Sportpark. Hierin zijn verschillende varianten voor Station Sportpark onderzocht en integraal beoordeeld. De varianten die in de Visie Laapersveld worden verkend zijn gelijk getrokken met de varianten in de Verkenning OV-knoop.

Daarnaast zijn er gesprekken gevoerd met drie scholen (ATC, Annie M.G. Schmidtschool en Gooise Praktijkschool) op het Laapersveld, die grenzen aan het plangebied voor het station en de onderdoorgang. Ook zijn er verkeerskundige analyses opgesteld voor het Laapersveld.

De 'Visie Laapersveld: verkenning varianten OV-knoop voor het Laapersveld', is tot stand gekomen in de periode



Gebiedskaart

van november 2024 tot juni 2025, in samenwerking met gemeente Hilversum, stakeholders, gebiedspartijen en bewoners. Tijdens de twee participatiesessies op 13 maart 2025 en 14 april 2025, zijn de varianten voor de OV-knoop en de invloed op het Laapersveld doorgesproken.

Leeswijzer

Voor u ligt de 'Visie Laapersveld: verkenning varianten OV-knoop voor het Laapersveld', vervolg op de Gebiedsfoto Laapersveld. Het eerste hoofdstuk van de verkenning gaat in op de kansen en opgaven, voortkomend uit de gebiedsfoto. In het tweede hoofdstuk worden de varianten voor de OV-knoop toegelicht en wordt daarbij benoemd wat de positieve impact (zoet) en de negatieve impact (zuur) is van die variant op het Laapersveld. Vervolgens wordt met een intermezzo de input vanuit de participatie toegelicht. In het derde hoofdstuk staan de algemene conclusies vanuit de verkenning van de varianten benoemd. Het vierde hoofdstuk beschrijft de vervolgstappen voor de besluitvorming omtrent Visie Laapersveld.

1 Kansen en opgaven

Het Laapersveld bevindt zich binnen de invloedssfeer van de ontwikkeling van het aangrenzende Arenapark en station Sportpark. Het Laapersveld staat bekend als een rustig, gemengd gebied waar gewoond, gewerkt en geleerd wordt. De rust en verschillende functies zijn kenmerkend voor het Laapersveld. Deze kwaliteiten worden breed gewaardeerd door de verschillende gebiedspartijen.

Tegelijkertijd is het gebied volop in beweging. De ambities rondom Sportpark — waaronder de beoogde verplaatsing van het station — hebben ook impact op het Laapersveld. Er ontstaan kansen voor de ontwikkeling van nieuw programma en nieuwe verbindingen die passen bij een dynamische stationsomgeving (Omgevingsvisie Hilversum 2040, 2024). Deze ontwikkelingen brengen kansen voor nieuwe kwaliteiten voor het Laapersveld met zich mee (bereikbaarheid, verkeersveiligheid, levendigheid, verbeteren verblijfskwaliteit en sociale veiligheid). Echter drukken deze potenties mogelijk op bestaande opgaven en kwaliteiten in het gebied. Denk aan het waarborgen van de ruimtelijke kwaliteit, de verkeerssituatie op piekmomenten (start- en sluitingstijd van kantoren en scholen), en het zorgvuldig inpassen van nieuwe functies in een kwetsbare omgeving.

Krachtenvelden Uit de gebiedsfoto

In de gebiedsfoto worden de schurende belangen, ambities en opgaven en botsende eisen en wensen zichtbaar gemaakt aan de hand van drie krachtenvelden. Deze krachtenvelden maken duidelijk dat er geen eenduidig toekomstbeeld is voor het Laapersveld.

Opgave: dynamiek onderdoorgang en verplaatsing station
Een onderdoorgang en een station brengen meer verkeersdrukte met zich mee, maar bieden ook een kans voor levendigheid, ontmoeting en verbinding in het gebied. Voor een aantal partijen in het gebied is dit gewenst, voor anderen juist niet.

Zo zijn bijvoorbeeld de belangen van de scholen in het gebied verschillend van elkaar. Voor het Alberdingk Thijm College (ATC) is een onderdoorgang wenselijk, zo kunnen de leerlingen veilig van en naar de gymzalen die beoogd zijn in Arenapark. Voor de Gooise Praktijkschool, Annie M. G. Schmidtschool en Sherpa de Boemerang is een onderdoorgang en station onwenselijk vanwege de toename aan verkeersbewegingen en levendigheid, die interacties en prikkels met zich meebrengt

Voor de spoorse partijen zijn deze verkeersbewegingen en levendigheid juist gewenst: de sociale veiligheid op de perrons en in de onderdoorgang is van groot belang. De onderdoorgang en een centralere ligging van het station dragen daarnaast ook bij aan de spoorveiligheid, het stimuleren van actieve mobiliteit en OV (Omgevingsvisie Hilversum 2040, 2024) en de ontwikkelingen in Sportpark.

Daar staat tegenover dat veel huidige bewoners geen voorstander van een toename van drukte en verdichting in hun wijk. Ze waarderen de rust, ruimte en het groene karakter op dit moment.

Een onderdoorgang en/of een verplaatst station hebben een grote ruimtelijke impact, mede door de hellingen naar een tunnel. Bij realisatie op de beoogde locatie doorkruist deze helling de groene zoom die nu langs het spoor komt. Het is onvermijdelijk dat deze groene zoom dan anders zal moeten worden vormgegeven om de (ecologische) verbinding tussen het Park Laapersveld en Goois Natuurreservaat te waarborgen.

Opgave: veilig van naar school, werk en huis
De verkeerssituatie op en rondom het Laapersveld leidt in de huidige situatie tijdens piekmomenten met scholieren, bewoners en forenzen samen tot opstoppingen en onveilig ervaren situaties. Dit gebeurt met name op de rotonde bij de Utrechtseweg-Laapersweg het kruispunt Soestdijkerstraatweg-Laapersweg en de wegen Laapersveld en Laapersboog. Fietsende scholieren bewegen zich tussen stilstaand autoverkeer, wat tot verkeersonveilige situaties kan leiden.

De geplande verplaatsing van het station, de ontwikkeling van het Arenapark en de aanleg van een onderdoorgang nabij het Laapersveld, zullen leiden tot extra verkeersbewegingen, welke afhankelijk van de plaatsing van het station en de onderdoorgang zal leiden tot meer verkeersbewegingen op en/of rondom het Laapersveld.

Afhankelijk van de positionering van het station en haar voorzieningen kan dat leiden tot meer fietsbewegingen naar fietsenstallingen en afzetbewegingen door autoverkeer. Daarmee wordt een bestaande verkeersveiligheidsopgave vergroot door de toenemende aantrekkingskracht van het gebied.

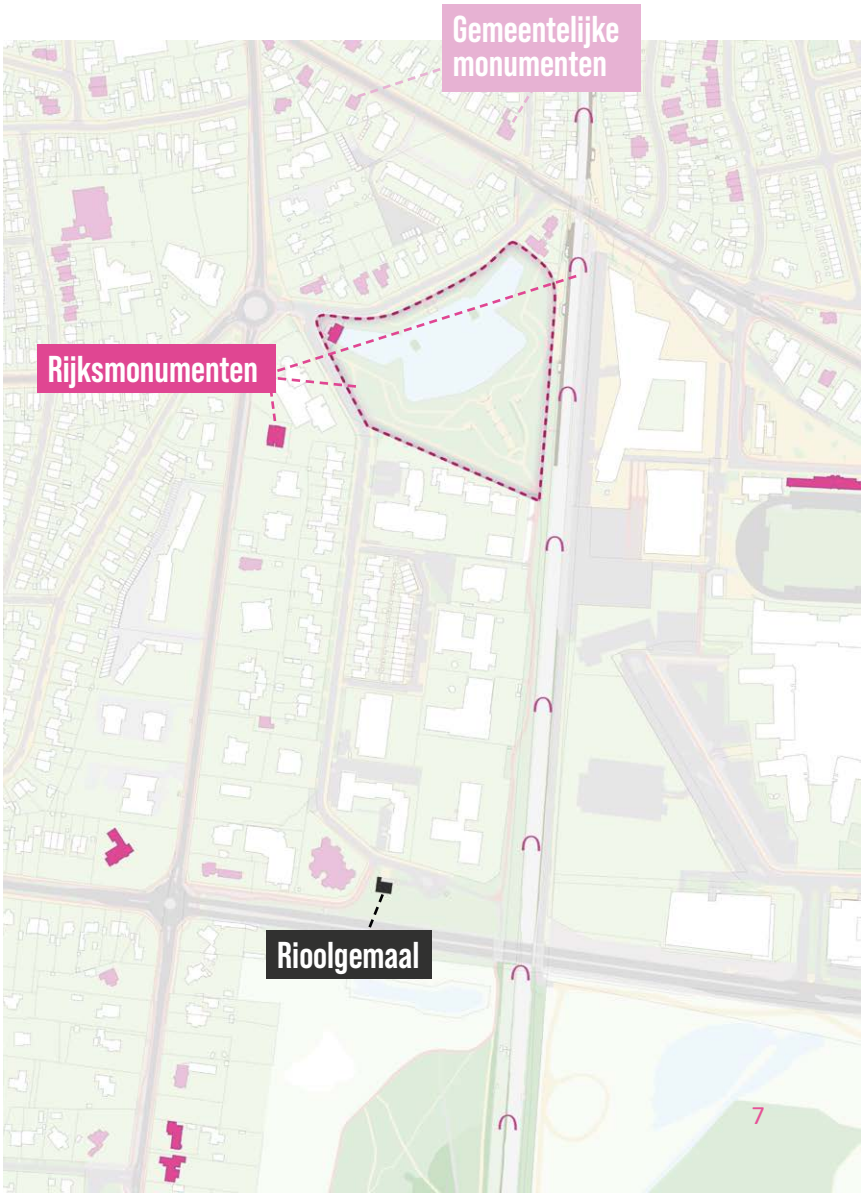
Opgave: bereikbare kantoorlocatie
Bedrijven op het Laapersveld waarderen de strategische ligging nabij de snelweg en het station, maar ervaren juist tijdens piekmomenten problemen met de autobereikbaarheid door het opstropen van verkeer op de Utrechtseweg. Er is een sterke wens vanuit de bewoners en gebruikers van het Laapersveld voor een directe ontsluiting richting de Diependaalselaan of Utrechtseweg.

Het Laapersveld is aangemerkt als formele kantoorlocatie en de gemeente wil inzetten op versterking van werkfuncties binnen bestaande werklocaties (zoals vastgelegd in de Omgevingsvisie). De uitbreidingsruimte bevindt zich momenteel binnen de bestaande kantoorkavels. Daarnaast vraagt de verouderde staat van gebouwen en de noodzaak tot verduurzaming om investeringen en heroverwegingen van bedrijven over hun vestigingslocatie.

Zo schuurt de ambitie tot intensivering van werklocaties met zowel de ruimtelijke indeling als de bereikbaarheidsopgave van het gebied.

Vaste waarden

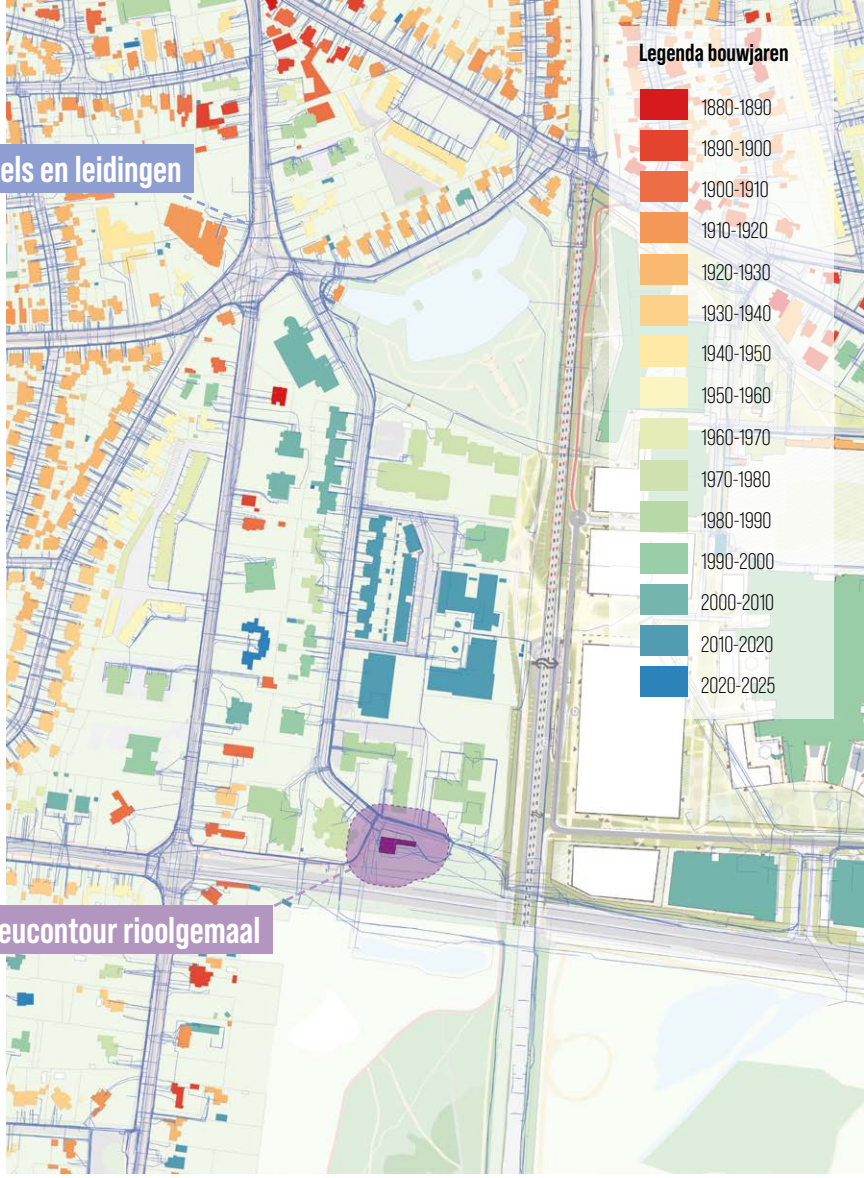
Binnen het Laapersveld zijn er enkele elementen die niet ter discussie staan bij ontwikkelingen in het gebied vanwege hun beschermde status of hun belangrijke functie op stadsniveau. Zo zijn er meerdere (rijks)monumenten in het gebied. Voor deze monumenten geldt dat aanpassingen nauwelijks of niet mogelijk zijn, vanwege hun cultuurhistorische waarde en wettelijke bescherming. Daarnaast bevindt zich in het gebied een rioolgemaal dat een cruciale rol vervult binnen het Hilversumse watersysteem. Vanwege deze functie is verplaatsing of aanpassing van het rioolgemaal niet aan de orde.



Vaste waarden in Laapersveld

Belemmeringen

Naast de vaste waarden kent het Laapersveld ook een aantal belemmeringen, zaken om rekening mee te houden. Het rioolgemaal heeft een milieucontour van 30 meter, vanwege de geuroverlast is dit de afstand die bewaard moet blijven ten opzichte van gevoelige bestemmingen/functies. Hier gaan ook een aantal belangrijke, grote persleidingen naartoe, die een functie vervullen voor heel Hilversum. Alle kabels en leidingen zijn weergegeven op de kaart. De persleiding loopt parallel aan het spoor. Op de kaart staan ook de bouwjaren van de panden in en om het Laapersveld. Naast de monumentale panden zijn hier ook wat recent gebouwde panden, waarvan een aantal met woonbestemming. Het uitgangspunt is om de nieuwe, waardevolle gebouwen te bewaren, er is namelijk geen aanleiding tot sloop vanuit de panden zelf. Het vraagt nog nader onderzoek waarbij ook gekeken moet worden of en hoe bestaande gebouwen kunnen omgaan met opgaven als klimaatadaptatie en de energietransitie.



Levendige stationsomgeving

Het uitgangspunt voor de Visie Laapersveld is een versterking van de OV-knoop met een stationsverplaatsing en onderdoorgang. De ontwikkeling van OV-knooppunten is alleen succesvol als het naast efficiënte mobiliteitsvoorzieningen, ook aantrekkelijke bestemmingen worden waar mensen graag wonen, werken en verblijven. Het is belangrijk dat het station en de directe omgeving een veilig en leefbaar gebied is met een hoge kwaliteit van de openbare ruimte en beschikt over de nodige faciliteiten en voorzieningen. Op de Gooicorridor ligt de ambitie om sterke en aantrekkelijke OV-knooppunten te ontwikkelen door rondom de stations te verdichten en functiemenging te realiseren (Actieprogramma Gooicorridor, 2021). De provincie Noord-Holland stimuleert de tweezijdige ontwikkeling van stationsomgevingen tot levendige, multifunctionele gebieden. Dit betekent dat er rondom OV-knooppunten woningen, bedrijven en voorzieningen worden gerealiseerd, zodat mensen prettig en veilig kunnen wonen en werken en comfortabel gebruik kunnen maken van diverse (duurzame) vervoermiddelen (link: Noord-Holland).In het geval van de stationsverplaatsing van station Sportpark kunnen het Laapersveld en het Sportpark gezamenlijk uitgroeien tot een dynamisch gebied met een belangrijke functie op de Gooicorridor en liggen er kansen om in dit gebied bij te dragen aan de (regionale) opgaven rondom verstedelijking, zoals opgenomen in de Omgevingsvisie.

In Arenapark ligt met het Stedenbouwkundig Plan al een voorstel voor een levendig en gemengd woon-/werkgebied. Voor het Laapersveld is er (nog) geen plan. Desondanks liggen er op het Laapersveld ook kansen om in te spelen op bovenstaande ambities en doelen. Denk daarbij aan levendige functies rondom het station en onderwijs en/of werkprogramma die gebruik maken van het station om te reizen tussen huis, school en werk. Daarnaast kan ook bijgedragen worden aan de sociale veiligheid door woningen in de buurt van het station, de perrons en de onderdoorgang. Hilversum heeft weinig uitbreidingsmogelijkheden voor woningbouw en werkgebieden omdat ze omringt is door natuurgebieden. Er liggen kansen voor meer ‘stadse’ woon-werkmilieus rondom OV-knooppunten door middel van meervoudig ruimtegebruik (Omgevingsvisie Hilversum 2040, 2024). Bovenstaande ambities kunnen gevolgen hebben voor het huidige programma in het gebied. Een beoogd levendig gemengd woon-werkgebied botst met de belangen van enkele huidige gebruikers, zoals de Gooise

Praktijkschool en Annie M.G. Schmidtschool, voor wie een rustige, prikkelarme omgeving een voorwaarde is. Een specifiek aandachtspunt bij het verplaatsen van het station naar een locatie centraal op het Laapersveld is het borgen van sociale veiligheid. De spoorse partijen benadrukken dat de omgeving van stations veilige en leefbare plekken moeten zijn. Met het huidige programma langs het spoor (scholen en kantoren) kan de sociale veiligheid in de avonden en de weekenden beperkt worden geborgd.

Voorsorterend op een mogelijke stationsverplaatsing en onderdoorgang dient ervoor gezorgd te worden dat toekomstige ontwikkelingen op het Laapersveld deze verplaatsing niet onmogelijk maken en dat de benodigde ruimte voor een stationsverplaatsing gereserveerd is. Ook voor de loop- en fietsroutes van en naar het station is een ruimtereservering noodzakelijk. Een dergelijke onderdoorgang heeft namelijk een lange helling nodig als aanloop richting de onderdoorgang en is daardoor ook een grote ruimtevrager.



Veilige en toekomstbestendige mobiliteit

De gemeente Hilversum heeft in de omgevingsvisie de ambitie geuit om actieve mobiliteit en OV te stimuleren. Bij de ontwikkeling van het Laapersveld met een station is het van belang om verkeersveilige en heldere loop- en fietsroutes naar het station te maken. De huidige ontsluiting op het Laapersveld is tijdens piekmomenten al aan haar capaciteit, wat leidt tot onveilig ervaren situaties voor met name fietsers en voetgangers. De fietsers moeten zich nu zigzaggend door de auto's verplaatsen. Een stationsverplaatsing zal het aantal (loop- en fiets) bewegingen in het gebied verder vergroten, met name op piekmomenten. De opgave is om veilige, logische en vrijliggende fiets- en wandelroutes van en naar het station te realiseren. Zodat auto- en actieve mobiliteit gescheiden zijn en er een veiligere verkeerssituatie ontstaat.

Tegelijkertijd is het belangrijk dat de kantoren en scholen in het gebied ook goed bereikbaar blijven voor autoverkeer en leerlingenvervoer. Bij een verplaatsing van het station moet het Laapersveld beschikken over een toekomstbestendige mobiliteitsstructuur, waarbij enerzijds wordt ingezet op een autoluwe spoorzone met de nadruk op lopen, fietsen en OV. Anderzijds mag de (auto)bereikbaarheid van het omliggende programma niet (te) veel in het geding komen. Daarmee ontstaat ruimte voor een groene, veilige en toegankelijke openbare ruimte rondom het station. Voor de mobiliteitsopgaven op het Laapersveld is het mogelijk, en wenselijk, dat er al voor de beoogde stationsverplaatsing ingrepen worden gedaan. De verkeersproblematiek (ervaren drukte en onveilige situaties) is namelijk een opgave die nu al speelt op het Laapersveld (zie 'Gebiedsfoto Laapersveld')



Huidige bebouwing en functies

Hilversum streeft naar een duurzame verbetering van de leefomgeving. Een duurzame ontwikkeling van het Laapersveld betekent dat bestaande gebouwen met een lange levensduur op de korte en middellange termijn bewaard blijven, er zijn nu geen directe aanleidingen om te herontwikkelen. Voor panden waarvan de levensduur ten einde loopt en die een laag energielabel hebben, kan op termijn de afweging gemaakt worden of sloop/nieuwbouw (eventueel met het terugbrengen van waardevolle en kenmerkende elementen) een duurzamere optie is dan renovatie. In en om het Laapersveld is een aantal monumentale panden, bouwwerken en gebieden (Park Laapersveld) aanwezig. Het behouden van deze objecten is een gegeven.

Een deel van het Laapersveld is bestemd als kantorenlocatie en heeft daarmee een rol in het economische profiel van de gemeente. De kantorenleegstand in heel Hilversum is zeer laag en ligt onder de gezonde norm voor leegstand. Extra vierkante meters aan kantooroppervlak in Hilversum zijn daardoor gewenst (Monitor Economie 2023, 2023). Omdat de ruimte voor werklocaties schaars is in de gemeente, is het belangrijk dat bij een toekomstige ontwikkeling van het gebied voldoende ruimte blijft voor werkprogramma. Er ligt daarom een opgave om in ieder geval niet te minderen in werkprogramma en idealiter te zorgen voor het toevoegen van meer werkprogramma (kantoren en werkprogramma dat gemengd kan worden met woonprogramma). Het gebied leent zich, vanwege de ligging nabij station Sportpark, goed voor het mengen van wonen en werken. Een gezonde mix van functies door het gebied zorgt ervoor dat de sociale veiligheid, ook in de avonduren en weekenden, kan worden gewaarborgd.



Onderwijs

Op het Laapersveld bevinden zich nu drie scholen: voortgezet onderwijs (ATC), praktijkonderwijs (Gooise Praktijkschool), gespecialiseerd basisonderwijs (Annie M.G. Schmidtschool) en een kinderdagcentrum (Sherpa de Boemerang). De Gooise Praktijkschool, Annie M.G. Schmidtschool en Sherpa de Boemerang vervullen een functie voor Hilversum en de regio en zijn gehuisvest in nieuwgebouwde (2011), op maat gemaakte gebouwen. De leerlingen zijn gebaat bij een rustige, prikkelarme omgeving. De bovenbouwleerlingen op de Gooise Praktijkschool mogen in de pauzes van het schoolterrein af en er zijn zorgen geuit dat met de komst van een station er een grotere kans is op ongewenste sociale interacties met deze leerlingen. Bij een stationsverplaatsing naar de centrale locatie op het Laapersveld moeten deze scholen een nieuwe, rustige locatie in Hilversum krijgen met dezelfde faciliteiten.

Het ATC heeft verschillende schoollocaties in Hilversum. Op termijn willen zij graag al hun scholieren bundelen op één schoollocatie. Daarvoor zien zij kansen op het Laapersveld. Op het Laapersveld maken zij nu gebruik van hun hoofdgebouw en het Van Huet-gebouw. Daarnaast nemen ze mogelijk het STER-gebouw in gebruik na de transformatie hiervan. Ten behoeve van het creëren van één schoollocatie liggen er ook kansen op hun eigen terrein. Hiervoor zouden de oude gymzalen worden gesloopt, zodat er ruimte vrij komt voor dit nieuwe gebouw. Het ATC gaat dan gebruik maken van de gymzalen in het sportcomplex op Sportpark. Zij zijn daarom gebaat bij de komst van een onderdoorgang (eventueel met station), zodat de leerlingen op een veilige manier naar de gymzalen kunnen, zonder dat ze de spoorwegovergang moeten kruisen.



Groen gebied met ruimtelijke kwaliteit

Het Laapersveld wordt door omwonenden en gebruikers gewaardeerd als een prettig, groen gebied. Het Goois Natuurreservaat, gelegen aan de overkant van de Diependaalselaan heeft een natuurwaarde voor Hilversum. De Natuurverbinding over het viaduct (lopend project) maakt het Goois Natuurreservaat, via het Park Laapersveld, bereikbaar voor de stad. Het is belangrijk dat deze verbinding bij de ontwikkeling van het gebied behouden blijft. Deze natuurverbinding is namelijk van ecologische waarde voor de kleinere fauna. Bij ontwikkelingen in deze zone dient er aandacht te worden besteed aan een goede inrichting van het gebied voor deze soorten.

Tegelijkertijd houdt de openbare ruimte op sommige plekken nog wel te wensen over, er is veel verharding en op sommige plekken ontbreekt de stoep of is die heel smal. Een ontwikkeling kan aangegrepen worden als kans om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren en meer groen in het gebied toe te voegen.

Het Laapersveld ligt aan de rand van een stuwwal en ligt daardoor wat lager dan zijn omgeving. Hierdoor komt bij hevige buien meer water het gebied in en wordt op verschillende plekken wateroverlast ervaren. Dit is vooral te merken bij de rotonde op de Utrechtseweg, het water hoopt zich op in de straat en kan niet infiltreren. Daarnaast ervaren de bewoners en het ATC wel eens water in de kelders. Een klimaatrobuuste en waterbestendige inrichting van het hele gebied is uitgangspunt bij een ontwikkeling op het Laapersveld.



2 Verkenning varianten

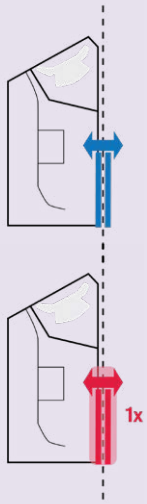
Voor de toekomstige ontwikkeling van de OV-knoop Hilversum Sportpark zijn vier hoofdvarianten onderzocht met een aantal subvarianten. Deze 'Visie Laapersveld: verkenning varianten OV-knoop voor het Laapersveld' gaat in op de impact van de verschillende varianten op het Laapersveld. De varianten die worden verkend zijn gelijk getrokken met de varianten in de Verkenning OV knoop (VE-Rapportage: Verplaatsing station Hilversum Sportpark, Nexus Rail 2025).

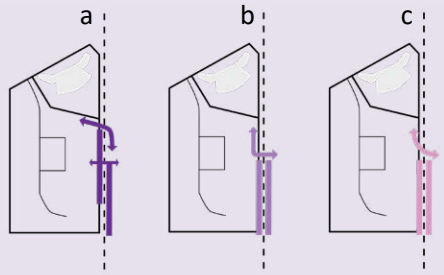
Elke variant benadert de verplaatsing van het station en de inrichting van de onderdoorgang(en) op een andere manier, met verschillen in fasering, ruimtelijke impact en de relatie tot de omliggende functies. Hieronder worden de varianten kort toegelicht.

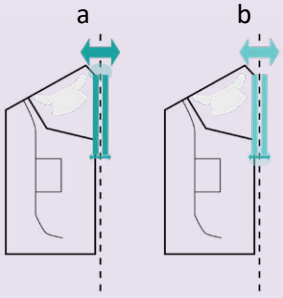
Leeswijzer

In dit hoofdstuk wordt elke (sub)variant afzonderlijk behandeld. Eerst worden de varianten (en bijbehorende ambities) nader toegelicht, waarna een korte conclusie volgt. Daarna wordt per (sub)variant het zoet (positieve impact) en het zuur (negatieve impact) uitgewerkt, ter onderbouwing van de conclusie. Omdat er soms wat overlap zit in de impact van de verschillende varianten wordt met een lichtere, grijze kleur aangeduid dat de tekst een herhaling is.

Wanneer in dit hoofdstuk wordt verwezen naar het 'speciaal onderwijs' wordt gedoeld op de scholen Annie M.G. Schmidtschool (gespecialiseerd basisonderwijs) en de Gooise Praktijkschool (praktijkonderwijs). Het kinderdagcentrum Sherpa De Boemerang kent veel vergelijkbare belangen met bovengenoemde scholen en zouden bij een stationsverplaatsing mogelijk ook verplaatst dienden te worden. De impact op deze instelling bij een stationsverplaatsing is een aandachtspunt voor de verdere uitwerking van (een van) de varianten.







Variant 1: Brede onderdoorgang + station (gefaseerd)

In deze variant wordt de OV-knoop zoals in het Stedenbouwkundig Plan Sportpark in twee stappen gerealiseerd. Eerst wordt een brede onderdoorgang aangelegd achter de Gooise Praktijkschool en Annie M.G. Schmidtschool, later volgt de verplaatsing van het station naar het zuiden. De perrons komen tegen de Diependaalselaan te liggen.

Variant 2: Brede onderdoorgang + station (in 1 keer)

Deze variant is een integrale uitvoering van de OV-knoop zoals in het Stedenbouwkundig Plan Sportpark. Zowel de brede onderdoorgang als het station worden tegelijk aangelegd. Dit kan alleen wanneer de speciaal onderwijsscholen niet meer op deze locatie zitten. Deze variant kan daardoor pas plaatsvinden op de lange termijn.

Variant 3: Smalle onderdoorgang + station

Binnen deze variant zijn drie subvarianten onderzocht die verschillen in de ligging van een smalle onderdoorgang. In alle drie de subvarianten wordt het station in een latere fase verplaatst.

- 3a: Smalle onderdoorgang achter het terrein van het ATC, gecombineerd met een perrontunnel. Het perron aan de Laapersveld-zijde ligt centraal op het Laapersveld.
- 3b: Smalle, rechte onderdoorgang, met directe afbuiging richting naar het noorden. De perrons komen tegen de Diependaalselaan te liggen.
- 3c: Smalle, schuine onderdoorgang, met vloeiende afbuiging naar het noorden. De perrons kom en tegen de Diependaalselaan te liggen.

Variant 4: Tunnel Soestdijkerstraatweg + station

In deze variant wordt een ongelijkvloerse kruising gerealiseerd waarbij autoverkeer, fietsers en voetgangers het spoor via een tunnel passeren. Beide subvarianten vereisen een traverse of perrontunnel aan de zuidzijde. Beide moeten in 1 keer worden aangelegd.

- 4a: Het perron aan de Laapersveld-zijde blijft op huidige locatie, het andere perron wordt er tegenover neergelegd. De hoofdentree van het station is aan de noordzijde van de perrons te bereiken.
- 4b: Het perron aan de Laapersveld-zijde blijft op huidige locatie, het andere perron wordt er tegenover neergelegd. De hoofdentree van het station is aan de zuidzijde van de perrons te bereiken.

1. Stedenbouwkundig Plan Sportpark (2023) - brede onderdoorgang + station (gefaseerd)

Intro

Variant 1 is een ontwikkeling van de OV-knoop zoals in het Stedenbouwkundig Plan Sportpark (2023) die gefaseerd is aangelegd. De perrons liggen tegen de Diependaalselaan, de brede onderdoorgang komt uit op de as van het Stedenbouwkundig Plan Sportpark. De gefaseerde ontwikkeling betekent dat in fase 1 de onderdoorgang wordt aangelegd en later in fase 2 het station wordt verplaatst. De onderdoorgang moet worden ingepast in de huidige situatie achter de scholen. Het station wordt pas verplaatst wanneer de scholen de Gooise Praktijkschool en de Annie M.G. Schmidtschool een andere plek in Hilversum hebben gekregen.

Conclusie

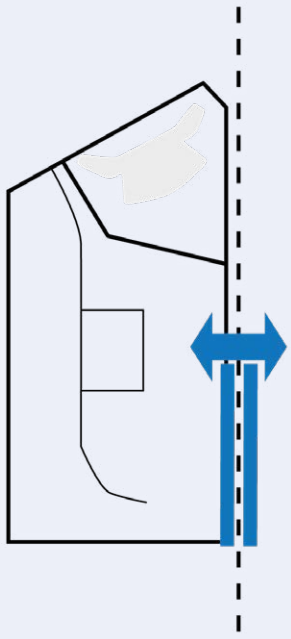
Variant 1 biedt kansen voor gebiedsontwikkeling rond het Laapersveld, met ruimte voor nieuwe woningen, werkplekken en een volwaardige OV-knoop. De brede onderdoorgang verbetert de verbinding voor loop- en fietsverkeer en maakt een tweezijdige ontwikkeling van het station mogelijk.

Tegelijkertijd brengt deze variant ook aanzienlijke ruimtelijke en sociale opgaven met zich mee. De inpassing van de onderdoorgang in de huidige situatie achter de Gooise Praktijkschool en de Annie M.G. Schmidtschool leidt tot een ongewenste (prikkels en interacties) en een voor de scholen sociaal onveilige situatie. De plaatsing van de onderdoorgang en het station hebben een grote impact op het speciaal onderwijs, welke niet genegeerd kan worden. Bij een realisatie van het station op deze plek is een verplaatsing van het speciaal onderwijs naar een alternatieve locatie daarom van groot belang, maar niet eenvoudig. Verplaatsing van de scholen vereist een goed alternatief, besluitvorming en investeringsbereidheid bij de gemeente. Door de ontwikkeling gefaseerd uit te voeren kan het station later worden verplaatst, wat ruimte biedt om op de lange termijn te zoeken naar een alternatieve locatie voor de scholen.

Om de stationsligging in deze variant mogelijk te maken, is het vereist om de linksafstrook op de overweg Soestdijkerstraatweg richting Laapersweg te verwijderen. Daarmee verliest het Laapersveld een van de twee toegangen tot de wijk. Om de bereikbaarheid te waarborgen dient onderzocht te worden of het haalbaar is om een tweede ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer (een inprikker) van de wijk te realiseren aan de zuidzijde van de wijk. In bijlage 1 zijn de mogelijkheden toegelicht en schetsmatig uitgewerkt om inzicht te geven in de voor- en nadelen. Deze tweede ontsluiting kan een verbetering zijn op de bereikbaarheid en bijdragen aan de verkeersveiligheid op de rotonde Utrechtseweg-Laapersweg.

Het realiseren van sociale veiligheid rond de OV-knoop vraagt om levendigheid, ook in de avonden en weekenden. Dat betekent: woningen en functies dicht bij het station en de perrons. Ook om deze reden is de verplaatsing van het speciaal onderwijs van belang voor de stationsontwikkeling. In de eerste fase ligt de ontwikkelopgave grotendeels bij private partijen, op kavels met meerdere eigenaren. Deze eigenaren maken hun eigen afwegingen, waarbij het behoud en de verhuur van de huidige kantoren een reële optie blijft. Dat maakt de uitvoerbaarheid van het gewenste programma kwetsbaar. Tegelijkertijd liggen hier ook kansen: door ruimtelijke kaders te stellen die meer ruimte geven aan werken en wonen, wordt ontwikkeling op termijn aantrekkelijker. Daarmee ontstaat beweging in het gebied. Een goede samenwerking met de eigenaren is cruciaal om deze transformatie in gang te zetten en zo stapsgewijs te bouwen aan een veilige, levendige stationsomgeving.

Tot slot vraagt de inpassing van de brede onderdoorgang om zorgvuldige ontwerpkeuzes om de ecologische waarde van de groene zoom langs het spoor te behouden en versterken.



Zoet

Station en onderdoorgang

Het idee van deze variant is deze gefaseerd aan te leggen. Dit betekent dat in de fase 1 de brede onderdoorgang wordt ingepast achter de huidige schoolgebouwen. De hellingen vanuit de onderdoorgang het Laapersveld op moeten direct in beide richtingen afbuigen. In een tweede fase, later in de tijd wanneer de Gooise Praktijkschool en de Annie M.G. Schmidtschool zijn verplaatst, wordt het station naar het zuiden verplaatst.

Met een brede onderdoorgang ontstaat na de verplaatsing van de scholen op termijn de kans om een gelijkwaardige entree van het station te maken aan zowel de Arenaparkzijde als de Laapersveldzijde.

Actieve mobiliteit

De onderdoorgang biedt een veilig alternatief voor de gelijkvloerse spoorwegovergang Soestdijkerstraatweg voor fietsers en voetgangers uit Hilversum-Zuid en het Laapersveld naar het Arenapark. De onderdoorgang dient als interwijkverbinding en als comfortabele verbindingsroute tussen de twee perrons. Ook leerlingen van het ATC die in de toekomst gaan gymmen in het sportcomplex op het Arenapark kunnen gebruik maken van deze verbinding. Op deze manier hoeven de leerlingen niet over de spoorwegovergang.

Programma Laapersveld

Een stationsverplaatsing naar het zuiden biedt kansen voor gebiedsontwikkeling rondom de OV-knoop op het Laapersveld. Er liggen kansen voor meer ‘stadse’ woon-werkmilieus rondom OV-knooppunten door middel van meervoudig ruimtegebruik (Omgevingsvisie Hilversum 2040, 2024). Zo kan het Laapersveld een bijdrage leveren aan de opgaven door het toevoegen van werken en wonen in de toekomst.

Gebiedsontwikkeling op het Laapersveld biedt kansen voor verdichting op publieke en private kavels en daarmee ook kansen voor kostenverhaal van bovenwijkse voorzieningen zoals de onderdoorgang. Daarnaast speelt het in op de ambitie op de Gooicorridor om sterke en aantrekkelijke OV-knooppunten te ontwikkelen door rondom de stations te verdichten en functiemenging te realiseren. Een plek waar mensen graag wonen, werken en verblijven. Kansen voor gebiedsontwikkeling nabij het station zullen in deze variant met name liggen op de kavels van OfficesXL en Xebia (en Scildon) en op termijn ook op de kavels van de Gooise Praktijkschool en de Annie M.G. Schmidtschool.

De gebouwen van de twee laatstgenoemde scholen zouden hergebruikt kunnen worden voor andere functies en eventueel opgetopt (houtbouw) kunnen worden. De gebouwen zijn waarschijnlijk niet 1 op 1 geschikt voor regulier onderwijs omdat de gebouwen speciaal zijn ontworpen naar de specifieke behoefeten van deze doelgroepen. Hergebruik en herbestemming van de gebouwen dient in deze situatie nader onderzocht te worden.

Gemotoriseerd verkeer

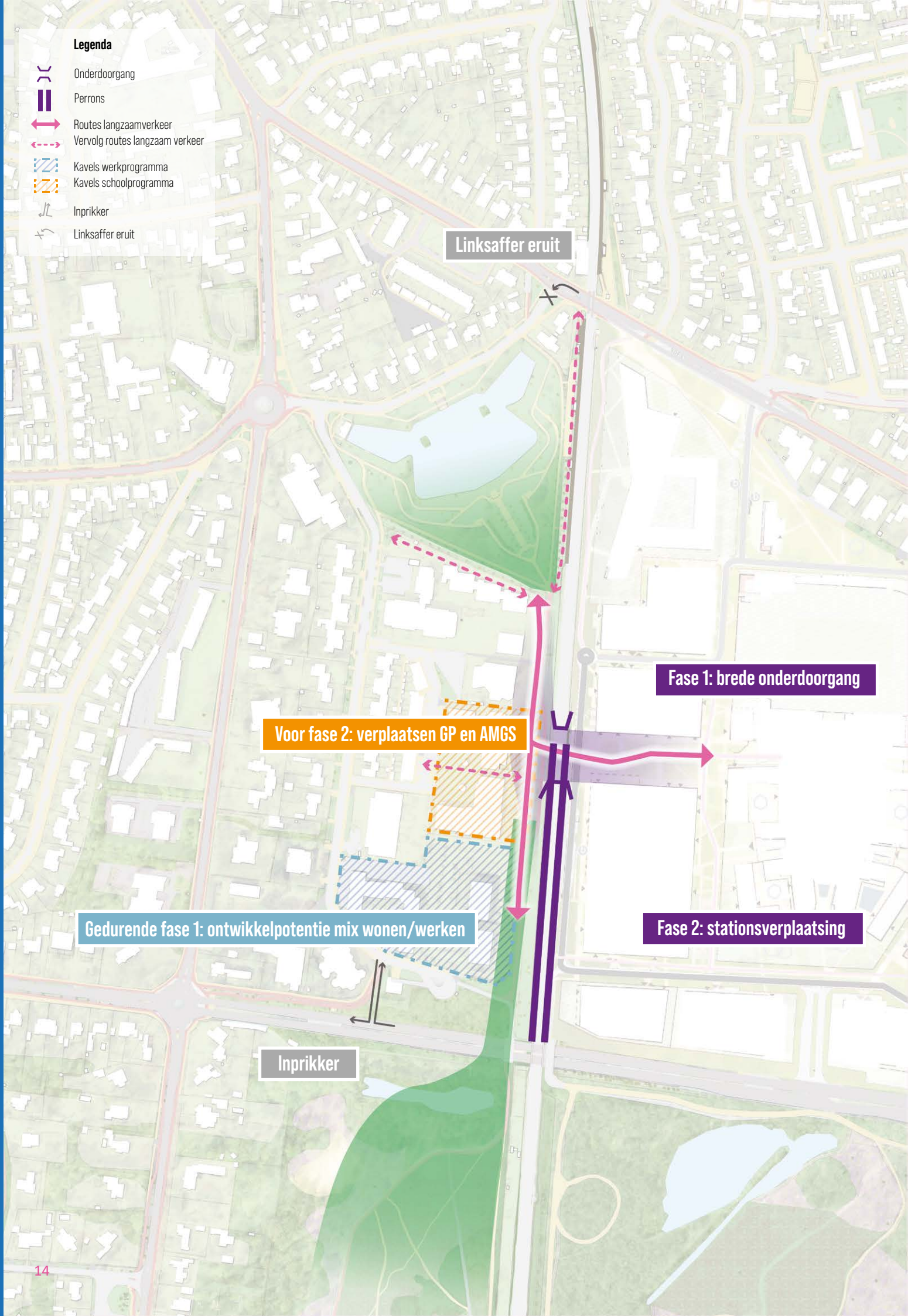
Een verplaatsing van het station naar het Laapersveld vraagt om een bredere mobiliteitsaanpak waarbij de verkeersveiligheid, doorstroming en bereikbaarheid van het Laapersveld in samenhang worden bekeken. Een inprikker voor autoverkeer aan de zuidzijde van het gebied kan uitkomst bieden om het verkeer beter te verdelen in het gebied. Tijdens piekmomenten van woon-werkverkeer, schoolverkeer en stationsverkeer is de afwikkeling van verkeer niet enkel meer afhankelijk van 1 ontsluitingsweg, zoals dat nu is.

De inprikker kan worden ingepast op de Diependaalselaan ter hoogte van het huidige fietspad of op de Utrechtseweg. Voor een aansluiting op de Utrechtseweg moet er ruimte worden gezocht op private kavels. Een studie naar de inpassing en werking (mag niet dienen als sluiproute) van de inprikker moet nog worden verricht. Een voorbeeld uitwerking en een nadere toelichting van de inprikker is te vinden in bijlage 1.

Een aandachtspunt is dat wanneer er meer programma wordt toegevoegd de verkeersdruk op het omliggende wegennet moet worden bestudeerd. Mogelijk moeten ook daar maatregelen worden getroffen.

Groen en water

Bij gebiedsontwikkeling op het Laapersveld is het uitgangspunt dat de wateropgave en verbetering van de kwaliteit van openbare ruimte wordt meegenomen.


Legenda
Onderdoorgang
Perrons
Routes langzaamverkeer
Vervolg routes langzaam verkeer
Kavels werkprogramma
Kavels schoolprogramma
Inprikker
Linksaffer eruit
Linksaffer eruit
Fase 1: brede onderdoorgang
Voor fase 2: verplaatsen GP en AMGS
Gedurende fase 1: ontwikkelpotentie mix wonen/werken
Fase 2: stationsverplaatsing
Inprikker

Zuur

Station en onderdoorgang

Met de gefaseerde ontwikkeling wordt de brede onderdoorgang ingepast in de huidige situatie. De brede onderdoorgang komt dan uit op het terrein van de Gooise Praktijkschool en de Annie M.G. Schmidtschool en buigt direct in beide richting af langs het spoor. Door een inpassing van de onderdoorgang in de huidige situatie ontstaat er geen aantrekkelijke en sociaalveilige omgeving rondom de onderdoorgang.

Speciaal onderwijs

Een brede onderdoorgang en een verplaatst station hebben beide veel impact op het terrein van de Gooise Praktijkschool en de Annie M.G. Schmidtschool, een deel van hun terrein zal nodig zijn om de hellingen naar de onderdoorgang te maken. Hiermee komen de parkeerplaatsen en buitenspeelvoorzieningen te vervallen, de huidige inrichting van het Laapersveld biedt weinig ruimte om deze goed te compenseren. Hiervoor moet een goed alternatief worden gevonden. Daarnaast zorgt met name een station voor visuele en auditieve afleiding en mogelijk ongewenste interacties tussen passanten en de scholieren.

Bij deze variant met de brede onderdoorgang en stationsverplaatsing is het van belang om een nieuwe locatie voor de twee scholen te vinden binnen Hilversum of in de omgeving. Dit is een complexe opgave en er zijn nog geen locaties in beeld, dus de vraag is ook of dit mogelijk is. Een situatie waar het station op deze locatie wordt gesitueerd en de scholen hier blijven is ondenkbaar voor de Gooise Praktijkschool en Annie M.G. Schmidtschool. Ook een situatie met enkel een brede onderdoorgang heeft veel impact op de twee scholen.

Programma Laapersveld

Om de sociale veiligheid op de perrons en rondom de OV-knoop te waarborgen is het wenselijk om woningbouwprogramma toe te voegen nabij het station. Ook om deze reden is de verplaatsing van het speciaal onderwijs van belang voor de stationsontwikkeling. Daarnaast ligt er een opgave voor het creëren van meer kantooroppervlak in Hilversum. In de eerste fase liggen de kansen met name op de plots van OfficesXL en Xebia (en eventueel Scildon). Dit zijn relatief oudere gebouwen, de afschrijftermijn van de gebouwen is eerder bereikt dan die van de Gooise Praktijkschool en de Annie M.G. Schmidtschool. In de eerste fase ligt de ontwikkelopgave grotendeels bij private partijen, op kavels met meerdere eigenaren. Deze eigenaren maken hun eigen afwegingen, waarbij het behoud en de verhuur van de huidige kantoren een reële optie blijft. Dat maakt de uitvoerbaarheid van het gewenste programma kwetsbaar. Dit vraagt om ruimtelijke kaders die ruimte bieden en meer sturend zijn om een prettige en levendige stationsomgeving te verwezenlijken. Later kan op de terreinen van de Gooise Praktijkschool en de Annie M.G. Schmidtschool eventueel woningbouw worden toegevoegd. Tegelijkertijd moet er voldoende werk/kantoorruimte in het gebied zijn. Dit kan schuren met de wens voor woningbouw t.b.v. de sociale veiligheid.

Daar staat tegenover dat veel huidige bewoners geen voorstander van een toename van drukte en verdichting in hun wijk. Ze waarderen de rust, ruimte en het groene karakter op dit moment.

Actieve mobiliteit

Verkeersbewegingen van met name fietsers en voetgangers door het Laapersveld nemen toe door het toevoegen van programma in Laapersveld en Arenapark en het aanleggen van een verbinding welke aansluit midden in het Laapersveld. Fietsers en voetgangers die zich nu om het Laapersveld bewegen, zullen dan gebruik maken van het Laapersveld om het Arenapark te bereiken en te verlaten. Aanvullende maatregelen in de verkeerssituatie zijn nodig om de bereikbaarheid en verkeersveiligheid van alle weggebruikers te waarborgen en het verkeer op piekmomenten beter te verdelen.

Gemotoriseerd verkeer

De complexe overweginrichting met verschillende verkeersstromen vereist een lange aankondigingstijd voor het sluiten van de spoorbomen wanneer een trein de overweg kruist. Bij verplaatsing van de perrons kan geen oplossing worden ontworpen die aan de ontwerpvoorschriften van ProRail voldoet zonder aanpassing te doen aan de wegsituatie op de overweg. Het verwijderen van de linksaffer van de Soestdijkerstraatweg naar de Laapersweg is een deel van die oplossing (VE-Rapportage Verplaatsing station Hilversum Sportpark, 2025).

Groen en water

De groene zoom langs het spoor dient als ecologische verbinding tussen de stad en het buitengebied (Goois Natuurreservaat). Door een brede onderdoorgang is de groene zoom fors onderbroken. Groene zoom kan samengaan met een onderdoorgang, mits goed ontworpen.

2. Stedenbouwkundig Plan Sportpark (2023) - brede onderdoorgang + station (in 1 keer)

Intro

Variant 2 is een ontwikkeling van de OV-knoop zoals in het Stedenbouwkundig Plan Sportpark (2023), die in één keer aangelegd wordt. De perrons liggen tegen de Diependaalselaan, de brede onderdoorgang komt uit op de as van het Stedenbouwkundig Plan Sportpark. Doordat de brede onderdoorgang met station pas kan worden aangelegd wanneer de Gooise Praktijkschool en de Annie M.G. Schmidtschool een andere plek hebben gekregen, kan deze variant enkel plaatsvinden op de lange termijn. De mogelijkheid voor herontwikkeling van het hele gebied biedt kansen om een visie voor het gehele Laapersveld op te stellen die optimaal inzet op het verzilveren van de verstedelijkingspotentie van het gebied rond het verplaatste station.

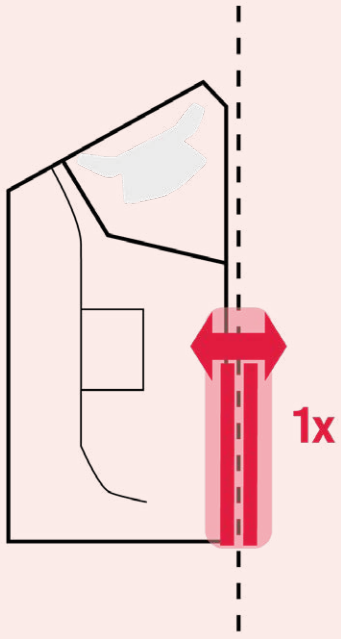
Conclusie

Variant 2 biedt de kans om in één keer een goed ingepast station en een brede onderdoorgang naar het Arenapark te realiseren, zonder beperkingen van het huidige gebruik/programma op het Laapersveld. Dit creëert ruimte voor een volwaardige OV-knoop met tweezijdige toegang, een veilige en comfortabele verbinding voor fietsers en voetgangers en een stevige impuls voor gebiedsontwikkeling op het Laapersveld. Door het grotere ontwikkelgebied kan een toekomstgerichte visie worden neergelegd die ruimte biedt voor verdichting, vergroening en betere aansluiting op de omgeving.

Daartegenover staat dat deze variant pas op de lange termijn uitvoerbaar is, omdat de Gooise Praktijkschool en de Annie M.G. Schmidtschool eerst verplaatst moeten worden. De plaatsing van de onderdoorgang en het station hebben een grote impact op het speciaal onderwijs, welke niet genegeerd kan worden. Bij een realisatie van het station en onderdoorgang op deze plek is een verplaatsing van het speciaal onderwijs naar een alternatieve locatie daarom van groot belang, maar niet eenvoudig. Ook voor de scholen is het onwenselijk. Er is eerder een bewuste keuze gemaakt deze twee scholen en een kinderdagcentrum (Sherpa de Boemerang) nabij elkaar te plaatsen in de rustige omgeving van het Laapersveld. De timing en haalbaarheid van een eventuele verplaatsing zijn onzeker, wat de voortgang kwetsbaar maakt. Verplaatsing van de scholen vereist een goed alternatief, besluitvorming en investeringsbereidheid bij de gemeente.

Om de stationsligging in deze variant mogelijk te maken, is het vereist om de linksafstrook op de overweg Soestdijkerstraatweg richting Laapersweg te verwijderen. Daarmee verliest het Laapersveld een van de twee toegangen tot de wijk. Hierom dient onderzocht te worden of het haalbaar is om een tweede ontsluiting van de wijk te realiseren aan de zuidzijde van de wijk. Deze tweede ontsluiting kan een verbetering zijn op de bereikbaarheid en bijdragen aan de verkeersveiligheid op de rotonde Utrechtseweg-Laapersweg. In bijlage 1 zijn de mogelijkheden toegelicht en schetsmatig uitgewerkt om inzicht te geven in de voor- en nadelen. Het realiseren van sociale veiligheid rond de OV-knoop vraagt om levendigheid, ook in de avonden en weekenden. Dat betekent: woningen en functies dicht bij het station en de perrons. Ook om deze reden is de verplaatsing van het speciaal onderwijs van belang voor de stationsontwikkeling. Om een prettige en levendige stationsomgeving te realiseren is een goede samenwerking met eigenaren van private kavels noodzakelijk.

Tot slot vraagt de inpassing van de brede onderdoorgang om zorgvuldige ontwerpkeuzes om de ecologische waarde van de groene zoom langs het spoor te behouden en versterken. In deze variant ligt er een grote kans om de groene zoom meer ruimte te geven.



Zoet

Station en onderdoorgang

Deze variant wordt in één keer aangelegd. De inpassing van de onderdoorgang en het station kan pas worden verwezenlijkt wanneer de Gooise Praktijkschool en de Annie M.G. Schmidtschool zijn verplaatst naar een andere locatie binnen Hilversum. Hierdoor ontstaat wel de kans om de onderdoorgang en het station goed in te passen, zonder rekening te hoeven houden met het huidige gebruik. Aan de onderdoorgang en het station kan meer ruimte worden gegeven, de gebouwen kunnen integraal worden meegenomen in de stationsomgeving en de routes ernaartoe kunnen worden geoptimaliseerd. Met een brede onderdoorgang ontstaat de mogelijkheid een gelijkwaardige entree van het station te maken aan zowel de Arenaparkzijde als de Laapersveldzijde.

Omdat deze variant pas op de lange termijn kan worden gerealiseerd en omdat er een groter potentieel ontwikkelgebied is, ligt een kans een nieuw verhaal voor het Laapersveld te schrijven. Een visie die ingaat op de potentie van het gebied met een OV-knoop in de toekomst. Er is bijvoorbeeld ruimte voor verdichting (wonen en/of werken), kans om de groene zoom meer ruimte te geven en er kan een betere aanhechting met de wijk ontstaan.

Actieve mobiliteit

De onderdoorgang biedt een veilig alternatief voor de gelijkvloerse spoorwegovergang Soestdijkerstraatweg voor fietsers en voetgangers uit Hilversum-Zuid en het Laapersveld naar het Arenapark. De onderdoorgang dient als interwijkverbinding en als comfortabele verbindingsroute tussen de twee perrons. Ook leerlingen van het ATC die in de toekomst gaan gymmen in het sportcomplex op het Arenapark kunnen gebruik maken van deze verbinding. Op deze manier hoeven de leerlingen niet over de spoorwegovergang.

Programma Laapersveld

Een stationsverplaatsing naar het zuiden biedt kansen voor gebiedsontwikkeling rondom de OV-knoop op het Laapersveld. Er liggen kansen voor meer ‘stadse’ woon-werkmilieus rondom OV-knooppunten door middel van meervoudig ruimtegebruik (Omgevingsvisie Hilversum 2040, 2024). Zo kan het Laapersveld een bijdrage leveren aan de opgaven door het toevoegen van werken en wonen in de toekomst.

Gebiedsontwikkeling op het Laapersveld biedt kansen voor verdichting op publieke en private kavels en daarmee ook kansen voor kostenverhaal van bovenwijkse voorzieningen zoals de onderdoorgang. Daarnaast speelt het in op de ambitie op de Gooicorridor om sterke en aantrekkelijke OV-knooppunten te ontwikkelen door rondom de stations te verdichten en functiemenging te realiseren. Een plek waar mensen graag wonen, werken en verblijven. Kansen voor gebiedsontwikkeling nabij het station zullen in deze variant met name liggen op de kavels van OfficesXL, Xebia, Gooise Praktijkschool en de Annie M.G. Smidtschool.

De gebouwen van de twee laatstgenoemde scholen zouden hergebruikt kunnen worden voor andere functies en eventueel opgetopt (houtbouw) kunnen worden. De gebouwen zijn waarschijnlijk niet 1 op 1 geschikt voor regulier onderwijs omdat de gebouwen speciaal zijn ontworpen naar de specifieke behoefeten van deze doelgroepen. Hergebruik en herbestemming van de gebouwen dient in deze situatie nader onderzocht te worden.

Gemotoriseerd verkeer

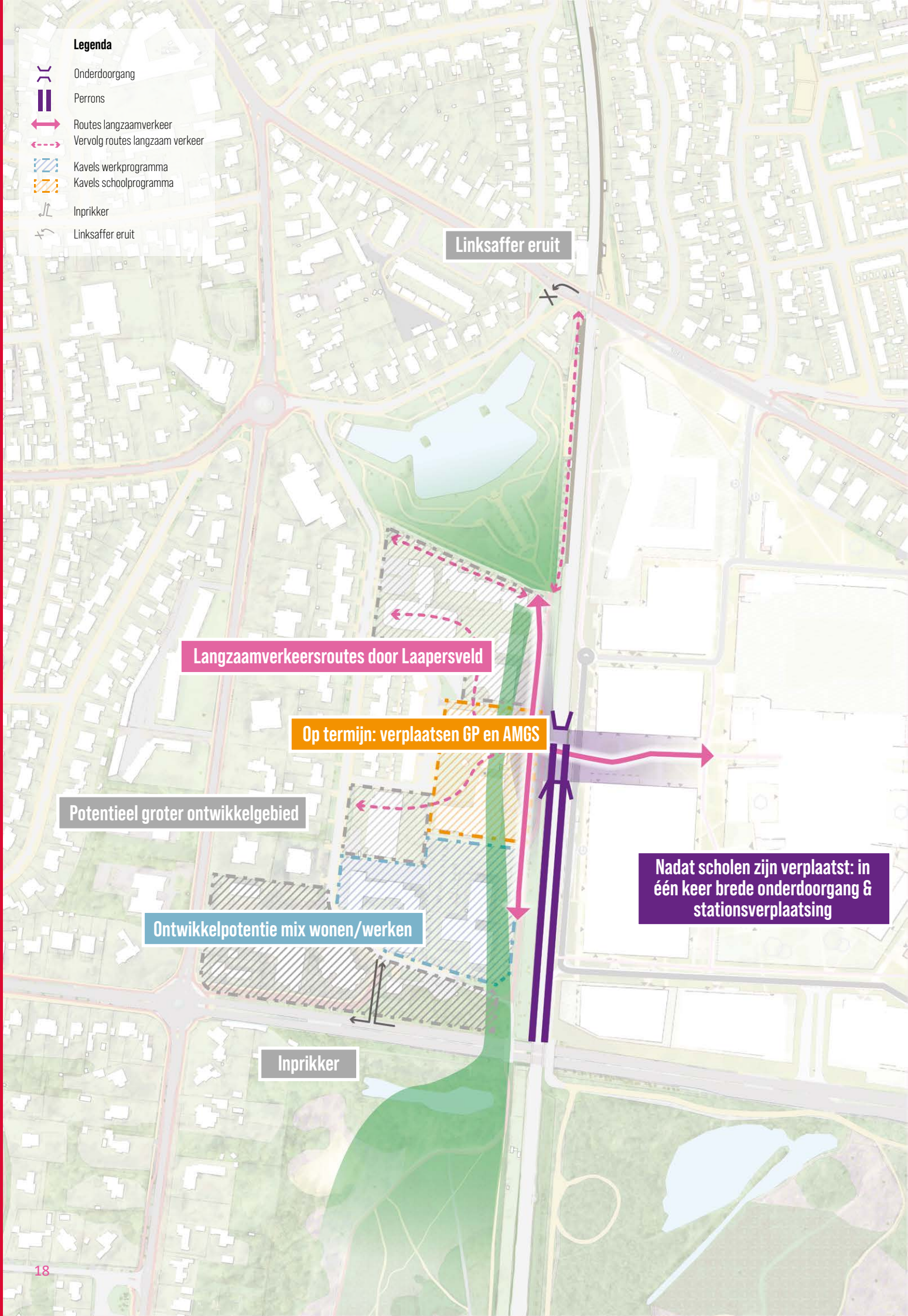
Een verplaatsing van het station naar het Laapersveld vraagt om een bredere mobiliteitsaanpak waarbij de verkeersveiligheid, doorstroming en bereikbaarheid van het Laapersveld in samenhang worden bekeken. Een inprikker voor autoverkeer aan de zuidzijde van het gebied kan uitkomst bieden om het verkeer beter te verdelen in het gebied. Tijdens piekmomenten van woon-werkverkeer, schoolverkeer en stationsverkeer is de afwikkeling van verkeer niet enkel meer afhankelijk van 1 ontsluitingsweg, zoals dat nu is.

De inprikker kan worden ingepast op de Diependaalselaan ter hoogte van het huidige fietspad of op de Utrechtseweg. Voor een aansluiting op de Utrechtseweg moet er ruimte worden gezocht op private kavels. Een studie naar de inpassing en werking (mag niet dienen als sluiproute) van de inprikker moet nog worden verricht. Een voorbeeld uitwerking en een nadere toelichting van de inprikker is te vinden in bijlage 1.

Een aandachtspunt is dat wanneer er meer programma wordt toegevoegd de verkeersdruk op het omliggende wegennet moet worden bestudeerd. Mogelijk moeten ook daar maatregelen worden getroffen.

Groen en water

Het potentiële ontwikkelgebied van deze variant ligt met name langs de groene zoom (kavels van OfficesXL, Xebia, Gooise Praktijkschool en de Annie M.G. Smidtschool). Er liggen kansen om de groene zoom meer ruimte te geven bij nieuwe gebiedsontwikkeling. Bij gebiedsontwikkeling op het Laapersveld is het uitgangspunt dat de wateropgave en verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte wordt meegenomen.


Legenda
Onderdoorgang
Perrons
Routes langzaamverkeer
Vervolg routes langzaam verkeer
Kavels werkprogramma
Kavels schoolprogramma
Inprikker
Linksaffer eruit
Linksaffer eruit
Langzaamverkeersroutes door Laapersveld
Op termijn: verplaatsen GP en AMGS
Potentieel groter ontwikkelgebied
Nadat scholen zijn verplaatst: in één keer brede onderdoorgang & stationsverplaatsing
Ontwikkelpotentie mix wonen/werken
Inprikker

Zuur

Station en onderdoorgang

In deze variant worden de onderdoorgang en het verplaatste station in één keer ontwikkeld. Dit kan pas worden verwezenlijkt wanneer er voor de gebruikers van de Gooise Praktijkschool en de Annie M.G. Schmidtschool een andere locatie gevonden is, of wanneer de gebouwen zijn afgeschreven en toe zijn aan vervanging. Een dergelijk plan vereist besluitvorming en investeringsbereidheid bij de gemeente. In alle gevallen zal de ontwikkeling van het station en de onderdoorgang moeten wachten op de verplaatsing van de gebruikers van de scholen, dit kan mogelijk lang duren en is later dan de ontwikkelingen op Arenapark zullen starten.

Speciaal onderwijs

Een brede onderdoorgang en een verplaatst station hebben beide veel impact op het terrein van de Gooise Praktijkschool en de Annie M.G. Schmidtschool, een deel van hun terrein zal nodig zijn om de hellingen naar de onderdoorgang te maken. Hiermee komen de parkeerplaatsen en buitenspeelvoorzieningen te vervallen, de huidige inrichting van het Laapersveld biedt weinig ruimte om deze goed te compenseren. Hiervoor moet een goed alternatief worden gevonden. Daarnaast zorgt met name een station voor visuele en auditieve afleiding en mogelijk ongewenste interacties tussen passanten en de scholieren.

Bij deze variant met de brede onderdoorgang en stationsverplaatsing is het van belang om een nieuwe locatie voor de twee scholen te vinden binnen Hilversum of in de omgeving. Dit is een complexe opgave en er zijn nog geen locaties in beeld, dus de vraag is ook of dit mogelijk is. Een situatie waar het station op deze locatie wordt gesitueerd en de scholen hier blijven is ondenkbaar voor de Gooise Praktijkschool en Annie M.G. Schmidtschool. Ook een situatie met enkel een brede onderdoorgang heeft veel impact op de twee scholen.

Programma Laapersveld

Om de sociale veiligheid op de perrons en rondom de OV-knoop te waarborgen is het wenselijk om woningbouwprogramma toe te voegen nabij het station. Ook om deze reden is de verplaatsing van het speciaal onderwijs van belang voor de stationsontwikkeling. Daarnaast ligt er een opgave voor het creëren van meer kantooroppervlak in Hilversum. Daarvoor liggen de kansen op de kavels van OfficesXL, Xebia, Scildon, Gooise Praktijkschool en de Annie M.G. Smidtschool.

Het ontwikkelvraagstuk ligt deels bij private partijen, op kavels met meerdere eigenaren. Deze eigenaren maken hun eigen afwegingen, waarbij het behoud en de verhuur van de huidige kantoren een reële optie blijft. Dat maakt de uitvoerbaarheid van het gewenste programma kwetsbaar. Dit vraagt om ruimtelijke kaders die ruimte bieden en meer sturend zijn om een prettige en levendige stationsomgeving te verwezenlijken.

Daarnaast betreft het een visie voor de lange termijn (rug recht houden) en met veel afhankelijkheden. Daar staat tegenover dat veel huidige bewoners geen voorstander van een toename van drukte en verdichting in hun wijk. Ze waarderen de rust, ruimte en het groene karakter op dit moment.

Actieve mobiliteit

Verkeersbewegingen van met name fietsers en voetgangers door het Laapersveld nemen toe door het toevoegen van programma in Laapersveld en Arenapark en het aanleggen van een verbinding welke aansluit midden in het Laapersveld. Fietsers en voetgangers die zich nu om het Laapersveld bewegen, zullen dan gebruik maken van het Laapersveld om het Arenapark te bereiken en te verlaten. Aanvullende maatregelen in de verkeerssituatie zijn nodig om de bereikbaarheid en verkeersveiligheid van alle weggebruikers te waarborgen en het verkeer op piekmomenten beter te verdelen.

Gemotoriseerd verkeer

De huidige overweginrichting met linksafstrook richting de Laapersweg is niet houdbaar in combinatie met een stationsverplaatsing, vanwege de langere aankondigingstijd voor het sluiten van de spoorbomen wanneer een trein de overweg kruist. Bij verplaatsing van de perrons is er geen oplossing voor de overweg die aan de ontwerpvoorschriften van ProRail voldoet. Het verwijderen van de linksafstrook is een vereiste voor het verplaatsen van het station (VE-Rapportage Verplaatsing station Hilversum Sportpark, 2025).

Groen en water

De groene zoom langs het spoor dient als ecologische verbinding tussen de stad en het buitengebied (Gooise Natuurreservaat). Door een brede onderdoorgang is de groene zoom fors onderbroken. In deze variant liggen er kansen om de groene zoom meer ruimte te geven door gebiedsontwikkeling van de aangrenzende kavels. Groene zoom kan samengaan met een onderdoorgang, mits goed ontworpen.

3. Smalle onderdoorgang + station

a. Station met perrontunnel + fietsonderdoorgang

Intro

Deze variant gaat uit van een gefaseerde aanleg van een smalle onderdoorgang en een stationsverplaatsing naar het Laapersveld. De smalle onderdoorgang ligt ter hoogte van het ATC-terrein. Het oostelijke perron ligt tegen de Diependaalselaan het westelijke perron ligt verschoven en centraal op het Laapersveld. De smalle onderdoorgang dient als interwijkverbinding voor fietsers en voetgangers. Voor de verbinding tussen de perrons wordt een perrontunnel aangelegd. Deze dient enkel voor voetgangers.

De gefaseerde ontwikkeling betekent dat in fase 1 de onderdoorgang wordt aangelegd en later in fase 2 het station wordt verplaatst. De onderdoorgang moet deels op het ATC-terrein worden ingepast. Het station wordt pas verplaatst wanneer de Gooise Praktijkschool en de Annie M.G. Schmidtschool een andere plek in Hilversum of in de omgeving hebben gekregen.

Conclusie

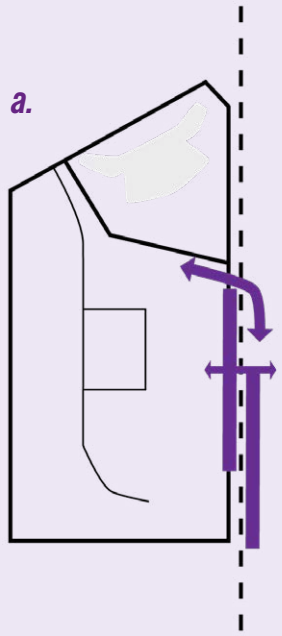
Variant 3a kent een gefaseerde aanpak waarbij eerst een smalle onderdoorgang wordt gerealiseerd ter hoogte van het ATC-terrein en pas later het station wordt verplaatst, zodra de Gooise Praktijkschool en de Annie M.G. Schmidtschool elders zijn gehuisvest. Dit biedt in de eerste fase een veilige en comfortabele verbinding voor fietsers en voetgangers zonder directe impact op het speciaal onderwijs. De verplaatsing van het station naar het zuiden biedt op termijn kansen voor verdichting en verbetering van de mobiliteitsstructuur op het Laapersveld.

Daartegenover staat dat deze variant een ruimtelijk complexe situatie oplevert met aanzienlijke impact op het Laapersveld. Het westelijke perron ligt midden in het gebied en er zijn twee afzonderlijke tunnels: een onderdoorgang voor langzaam verkeer en een perrontunnel voor voetgangers. Deze opdeling van stromen bemoeilijkt het waarborgen van sociale veiligheid, zeker in de avonduren wanneer er minder toezicht is. Daarnaast beperkt de inpassing van de onderdoorgang op het terrein van het ATC de ruimte daar, terwijl de school de ruimte op haar kavel zelf hard nodig heeft voor het pauzeverblijf van de leerlingen en mogelijke ontwikkelwensen richting de toekomst. Bij een volledige stationsverplaatsing is een alternatieve locatie voor de Gooise Praktijkschool en de Annie M.G. Schmidtschool wenselijk vanwege hun kwetsbare doelgroep en het risico op visuele en auditieve afleiding en kans op ongewenste interacties. Verplaatsing van de scholen vereist een goed alternatief, besluitvorming en investeringsbereidheid bij de gemeente.

Daarnaast moet de linksafstrook vanaf de Soestdijkerstraatweg naar de Laapersweg worden verwijderd omdat deze de overweg te complex maakt en de aankondiging van de treinen op de overweg met deze perron ligging te lang is. Een ontsluiting door middel van een inprikker (zie bijlage 1) aan de zuidzijde van het Laapersveld is in aanvulling hierop noodzakelijk.

Het realiseren van sociale veiligheid rond de OV-knoop vraagt om levendigheid, ook in de avonden en weekenden. Dat betekent: woningen en functies dicht bij het station en de perrons. Ook om deze reden is de verplaatsing van het speciaal onderwijs van belang voor de stationsontwikkeling. Om een prettige en levendige stationsomgeving te realiseren is een goede samenwerking met eigenaren van private kavels noodzakelijk.

Positief is dat de groene zoom slechts beperkt wordt onderbroken en, mits goed ontworpen, behouden kan blijven als ecologische verbinding.



b. Smalle onderdoorgang (recht) + station

Intro

Deze variant is een gefaseerde aanleg van een smalle rechte onderdoorgang en een stationsverplaatsing naar het Laapersveld. De smalle (rechte) onderdoorgang ligt zo noordelijk mogelijk in de oost-westas van het Sportpark en buigt op het Laapersveld direct af in noordelijke richting. De perrons liggen tegen de Diependaalselaan. De smalle (rechte) onderdoorgang dient als interwijkverbinding voor fietsers en voetgangers en als verbinding tussen de perrons.

De gefaseerde ontwikkeling betekent dat in fase 1 de onderdoorgang wordt aangelegd en later in fase 2 het station wordt verplaatst. De onderdoorgang moet worden ingepast achter de Gooise Praktijkschool. Mogelijk is een deel van het terrein van deze school nodig voor de inpassing. Het station wordt pas verplaatst wanneer de gebruikers van de Gooise Praktijkschool en de Annie M.G. Schmidtschool een andere plek in Hilversum hebben gekregen.

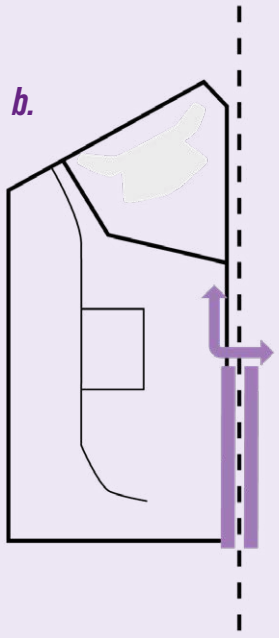
Conclusie

Variant 3b combineert een smalle, recht aangelegde onderdoorgang met een latere verplaatsing van het station naar het Laapersveld. De onderdoorgang sluit aan op de as van het Sportpark en buigt direct af naar het noorden, waardoor deze verkeersstromen bundelt en relatief weinig ruimte inneemt. Hierdoor is er in de eerste fase minder impact op het terrein van de Gooise Praktijkschool en de Annie M.G. Schmidtschool, die daardoor voorlopig kunnen blijven. Tegelijkertijd ontstaat er in de toekomst ruimte voor een tweezijdig ontsloten station en verdichting en programmatische ontwikkeling op het Laapersveld, die kan bijdragen aan de woningbouwopgave, de ruimtevraag naar werkruimte en een mobiliteitsverbetering.

Daar staat tegenover dat deze variant ook beperkingen kent. De smalle onderdoorgang moet worden ingepast achter de scholen, mogelijk met enige inbreuk op hun terrein. Mocht het station uiteindelijk toch niet wordt verplaatst, dan is de vraag of de onderdoorgang wel op de meest geschikte plek ligt. Daarnaast is een rechte tunnel is de minder verkeersveilig vanwege de haakse bochten en minder sociaal veilig vanwege gebrekkige zichtlijnen. Bij een volledige stationsverplaatsing is een alternatieve locatie voor de Gooise Praktijkschool en de Annie M.G. Schmidtschool wenselijk vanwege hun kwetsbare doelgroep en het risico op visuele en auditieve afleiding en kans op ongewenste interacties. Verplaatsing van de scholen vereist een goed alternatief, besluitvorming en investeringsbereidheid bij de gemeente.

Daarnaast geldt ook hier dat de linksafstrook van de Soestdijkerstraatweg naar de Laapersweg moet worden verwijderd, en dat een nieuwe inprikker (zie bijlage 1) aan de zuidzijde van het Laapersveld gewenst is voor een goede bereikbaarheid en verkeersveiligheid.
Het realiseren van sociale veiligheid rond de OV-knoop vraagt om levendigheid, ook in de avonden en weekenden. Dat betekent: woningen en functies dicht bij het station en de perrons. Ook om deze reden is de verplaatsing van het speciaal onderwijs van belang voor de stationsontwikkeling. Om een prettige en levendige stationsomgeving te realiseren is een goede samenwerking met eigenaren van private kavels noodzakelijk.

Een positief punt is dat de groene zoom langs het spoor in deze variant slechts beperkt wordt aangetast en, mits goed ontworpen, onderdeel kan blijven van de ecologische structuur.



c. Smalle onderdoorgang (schuin) + station

Intro

Deze variant gaat uit van een gefaseerde aanleg van een smalle (schuine) onderdoorgang en een stationsverplaatsing naar het Laapersveld. De smalle (schuine) onderdoorgang ligt zo noordelijk mogelijk in de oost-westas van het Sportpark. Op het Laapersveld buigt deze door de schuine ligging in noordelijke richting af. De perrons liggen tegen de Diependaalselaan. De smalle (schuine) onderdoorgang dient als interwijkverbinding voor fietsers en voetgangers en als verbinding tussen de perrons.

De gefaseerde ontwikkeling betekent dat in fase 1 de onderdoorgang wordt aangelegd en later in fase 2 het station wordt verplaatst. De onderdoorgang moet worden ingepast achter de Gooise Praktijkschool. Mogelijk is een klein deel van het terrein van deze school nodig voor de inpassing. Het station wordt pas verplaatst wanneer de gebruikers van de scholen de Gooise Praktijkschool en de Annie M.G. Schmidtschool een andere plek in Hilversum of omgeving hebben gekregen.

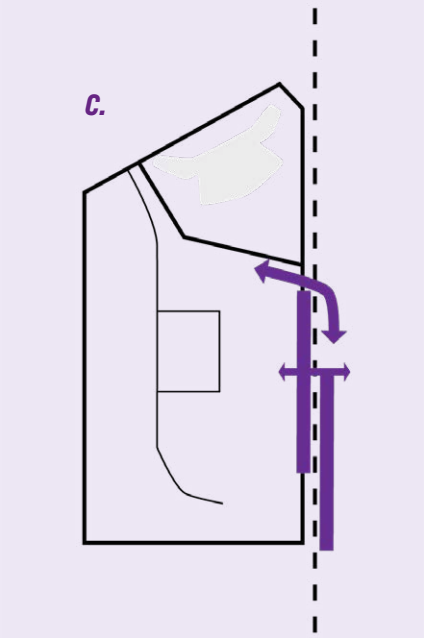
Conclusie

Variant 3c biedt net als variant 3b een gefaseerde aanpak met in eerste instantie een smalle onderdoorgang en later een stationsverplaatsing. Het grote voordeel van deze schuine variant is dat de onderdoorgang zodanig gepositioneerd is dat de impact op het terrein van de Gooise Praktijkschool en Annie M.G. Schmidtschool minimaal is, zelfs beperkter dan bij een rechte onderdoorgang (variant 3b). Daarnaast zijn er geen haakse bochten, wat deze variant verkeersveiliger maakt. De afbuiging richting het noorden zorgt voor een compact ruimtebeslag en maakt het mogelijk de scholen tijdens fase 1 te behouden. Daarmee ontstaat een veilige onderdoorgang als interwijkverbinding en een geleidelijke route richting het station die verkeersstromen bundelt.

Tegelijkertijd heeft de schuine ligging van de onderdoorgang ook nadelen. Zo is de onderdoorgang vanuit de zuidzijde van het Laapersveld minder direct benaderbaar voor fietsers en is een de tunnel langer door de schuine ligging. Als het station uiteindelijk niet wordt verplaatst, kan de ligging van de onderdoorgang als onlogisch worden ervaren. Net als bij de andere varianten is bij een latere stationsverplaatsing, verplaatsing van de Gooise Praktijkschool en Annie M.G. Schmidtschool zeer wenselijk vanwege hun kwetsbare doelgroep en het risico op visuele en auditieve afleiding en kans op ongewenste interacties. Verplaatsing van de scholen vereist een goed alternatief, besluitvorming en investeringsbereidheid bij de gemeente.

Verkeerskundig zijn ook hier ingrepen nodig, waaronder het verwijderen van de linksafstrook vanaf de Soestdijkerstraatweg naar de Laapersweg en een nieuwe inprikker voor de auto (zie bijlage 1) aan de zuidzijde. De sociale veiligheid van de OV-knoop vraagt om actieve gebiedsontwikkeling, met woningbouw nabij het station. Aangezien dit grotendeels op private kavels ligt, blijft de uitvoerbaarheid kwetsbaar.

Positief is dat de groene zoom in deze variant grotendeels intact blijft, mits zorgvuldig ontworpen.



3a. Station met perrontunnel + fietsonderdoorgang (gefaseerd)

Zoet

Station en onderdoorgang

Deze variant is gefaseerd aan te leggen. Dit betekent dat in de fase 1 de smalle onderdoorgang voor fietsers en voetgangers wordt ingepast ter hoogte van het ATC-terrein. In een tweede fase, later in de tijd wanneer er voor de gebruikers van de Gooise Praktijkschool en de Annie M.G. Schmidtschool een andere locatie is gevonden, wordt het station naar het zuiden verplaatst en met een perrontunnel voor voetgangers aangelegd.

Actieve mobiliteit

De onderdoorgang biedt een veilig alternatief voor de gelijkvloerse spoorwegovergang Soestdijkerstraatweg voor fietsers en voetgangers uit Hilversum-Zuid en het Laapersveld naar het Arenapark. De onderdoorgang dient als interwijkverbinding en als comfortabele verbindingsroute tussen de twee perrons. Ook leerlingen van het ATC die in de toekomst gaan gymmen in het sportcomplex op het Arenapark kunnen gebruik maken van deze verbinding. Op deze manier hoeven de leerlingen niet over de spoorwegovergang.

Speciaal onderwijs

Door de gefaseerde ontwikkeling en de plaatsing van de smalle onderdoorgang ter hoogte van het ATC-terrein ondervinden de speciaal onderwijs scholen nog minimaal last van de OV-knoop gedurende fase 1.

Programma Laapersveld

Een stationsverplaatsing naar het zuiden biedt kansen voor gebiedsontwikkeling rondom de OV-knoop op het Laapersveld. Er liggen kansen voor meer ‘stadse’ woon-werkmilieus rondom OV-knooppunten door middel van meervoudig ruimtegebruik (Omgevingsvisie Hilversum 2040, 2024). Zo kan het Laapersveld bijdragen aan de Hilversumse opgaven door het toevoegen van werken en wonen in de toekomst.

Gebiedsontwikkeling op het Laapersveld biedt kansen voor verdichting op publieke en private kavels en daarmee ook kansen voor kostenverhaal van bovenwijkse voorzieningen zoals de onderdoorgang. Daarnaast speelt het in op de ambitie op de Gooicorridor om sterke en aantrekkelijke OV-knooppunten te ontwikkelen door rondom de stations te verdichten en functiemenging te realiseren. Een plek waar mensen graag wonen, werken en verblijven. Kansen voor gebiedsontwikkeling nabij het station zullen in deze variant met name liggen op de kavels van OfficesXL en Xebia (en Scildon) en op termijn ook op de kavels van de Gooise Praktijkschool en de Annie M.G. Schmidtschool.

De gebouwen van de twee laatstgenoemde scholen zouden hergebruikt kunnen worden voor andere functies en eventueel opgetopt (houtbouw) kunnen worden. De gebouwen zijn waarschijnlijk niet 1 op 1 geschikt voor regulier onderwijs omdat de gebouwen speciaal zijn ontworpen naar de specifieke behoefeten van deze doelgroepen. Hergebruik en herbestemming van de gebouwen dient in deze situatie nader onderzocht te worden.

Gemotoriseerd verkeer

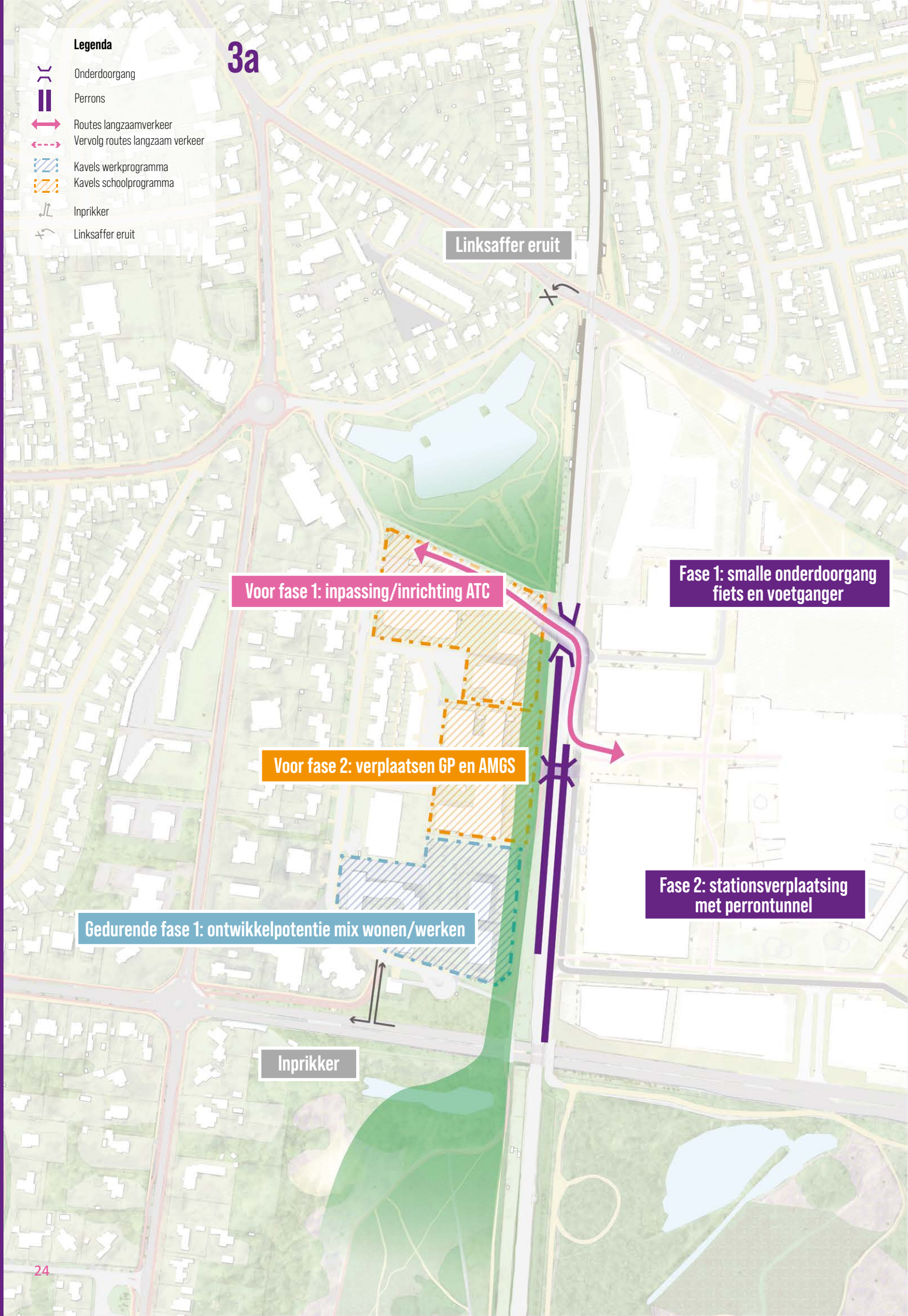
Een verplaatsing van het station naar het Laapersveld vraagt om een bredere mobiliteitsaanpak waarbij de verkeersveiligheid, doorstroming en bereikbaarheid van het Laapersveld in samenhang worden bekeken. Een inprikker voor autoverkeer aan de zuidzijde van het gebied kan uitkomst bieden om het verkeer beter te verdelen in het gebied. Tijdens piekmomenten van woon-werkverkeer, schoolverkeer en stationsverkeer is de afwikkeling van verkeer niet enkel meer afhankelijk van 1 ontsluitingsweg, zoals dat nu is.

De inprikker kan worden ingepast op de Diependaalselaan ter hoogte van het huidige fietspad of op de Utrechtseweg. Voor een aansluiting op de Utrechtseweg moet er ruimte worden gezocht op private kavels. Een studie naar de inpassing en werking (mag niet dienen als sluiproute) van de inprikker moet nog worden verricht. Een voorbeeld uitwerking en een nadere toelichting van de inprikker is te vinden in bijlage 1.

Een aandachtspunt is dat wanneer er meer programma wordt toegevoegd de verkeersdruk op het omliggende wegennet moet worden bestudeerd. Mogelijk moeten ook daar maatregelen worden getroffen.

Groen en water

Bij gebiedsontwikkeling op het Laapersveld is het uitgangspunt dat de wateropgave en verbetering van de kwaliteit van openbare ruimte wordt meegenomen.


Legenda
Onderdoorgang
Perrons
Routes langzaamverkeer
Vervolg routes langzaam verkeer
Kavels werkprogramma
Kavels schoolprogramma
Inprikker
Linksaffer eruit
3a
Linksaffer eruit
Voor fase 1: inpassing/inrichting ATC
Fase 1: smalle onderdoorgang fiets en voetganger
Voor fase 2: verplaatsen GP en AMGS
Fase 2: stationsverplaatsing met perrontunnel
Gedurende fase 1: ontwikkelpotentie mix wonen/werken
Inprikker

Zuur

Station en onderdoorgang

Met de gefaseerde ontwikkeling wordt de smalle onderdoorgang ingepast in de huidige situatie. De inpassing van de onderdoorgang gaat ten koste van het terrein van het ATC, de ruimte die de school heeft voor het pauzeverblijf is als schaars. De buitenruimte moet worden gecompenseerd. De inpassing van de onderdoorgang op het terrein bepaalt mede de inrichting van het ATC (wat op termijn wordt gerenoveerd/herontwikkeld).

Door de verschoven ligging van de perrons ten opzichte van elkaar is de ruimtelijke impact op het Laapersveld groot. De inpassing van de onderdoorgang heeft een directe impact op het terrein van het ATC. Daarnaast zal er meer reuring, beweging en levendigheid zijn in de zone langs het spoor, waardoor de speciaal onderwijs scholen ook overlast kunnen ondervinden.

In deze variant zijn er 2 tunnels. Een onderdoorgang die dient als interwijkverbinding voor fietsers en voetgangers. En een perrontunnel die de perrons verbindt voor voetgangers. Door de stromen te splitsen is het borgen van de sociale veiligheid in beide tunnels moeilijker. De perrontunnel zou in de nacht (wanneer er geen treinen rijden) kunnen worden afgesloten.

Actieve mobiliteit

Verkeersbewegingen van met name langzaam verkeer door het Laapersveld nemen toe door de verplaatsing van het station en het eventueel toevoegen van programma. Ingrepen in de verkeerssituatie, zoals de inprikker en mogelijk nog andere maatregelen, zijn noodzakelijk om de verkeersveiligheid van het langzaam verkeer te waarborgen en de verkeersdrukte op piekmomenten beter te verdelen.

Speciaal onderwijs

Een verplaatst station heeft veel impact op de Gooise Praktijkschool en de Annie M.G. Schmidtschool. Een station zorgt voor te visuele en auditieve afleiding en mogelijk ongewenste interacties tussen passanten en de scholieren.

Bij deze variant met een stationsverplaatsing is het van belang om een nieuwe locatie voor de twee scholen te vinden binnen Hilversum of in de omgeving. Dit is een complexe opgave en er zijn nog geen locaties in beeld, dus de vraag is ook of dit mogelijk is. Een situatie waar het station op deze locatie wordt gesitueerd en de scholen hier blijven is ondenkbaar voor de Gooise Praktijkschool en Annie M.G. Schmidtschool. Een situatie met enkel een smalle onderdoorgang ter hoogte van het ATC-terrein heeft veel minder impact op de twee scholen. Tijdens fase 1 kunnen de scholen op het Laapersveld blijven. De bereikbaarheid van de scholen verandert dan wel.

Programma Laapersveld

Om de sociale veiligheid op de perrons en rondom de OV-knoop te waarborgen is het wenselijk om woningbouwprogramma toe te voegen nabij het station. Ook om deze reden is de verplaatsing van het speciaal onderwijs van belang voor de stationsontwikkeling. Daarnaast ligt er een opgave voor het creëren van meer kantooroppervlak in Hilversum. In de eerste fase liggen de kansen met name op de plots van OfficesXL en Xebia (en eventueel Scildon). Dit zijn relatief oudere gebouwen, de afschrijftermijn van de gebouwen is eerder bereikt dan die van de Gooise Praktijkschool en de Annie M.G. Schmidtschool. In de eerste fase ligt de ontwikkelopgave grotendeels bij private partijen, op kavels met meerdere eigenaren. Deze eigenaren maken hun eigen afwegingen, waarbij het behoud en de verhuur van de huidige kantoren een reële optie blijft. Dat maakt de uitvoerbaarheid van het gewenste programma kwetsbaar. Dit vraagt om ruimtelijke kaders die ruimte bieden en meer sturend zijn om een prettige en levendige stationsomgeving te verwezenlijken. Later kan op de terreinen van de Gooise Praktijkschool en de Annie M.G. Schmidtschool eventueel woningbouw worden toegevoegd. Tegelijkertijd moet er voldoende werk/kantoorruimte in het gebied zijn. Dit kan schuren met de wens voor woningbouw t.b.v. de sociale veiligheid.

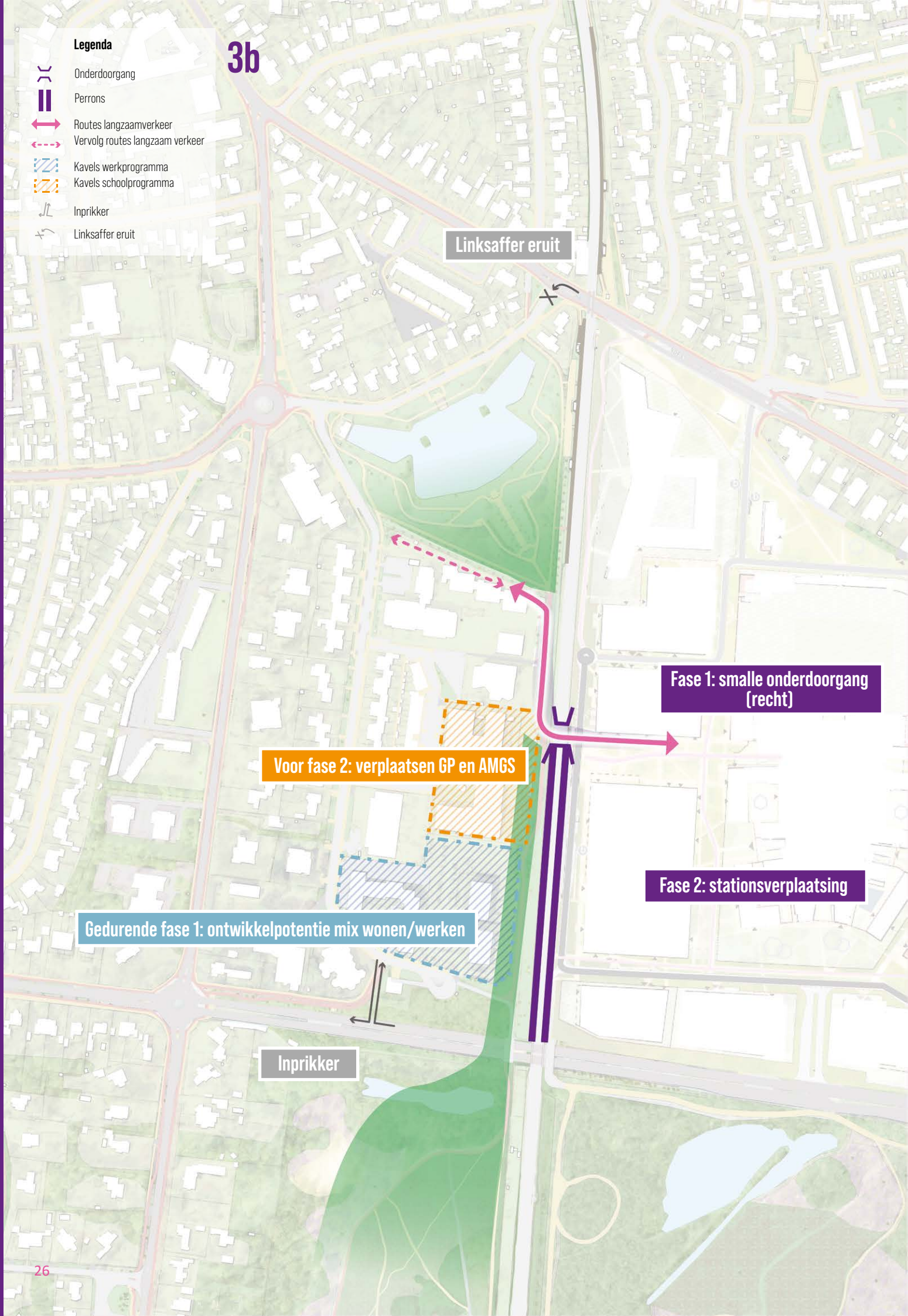
Daar staat tegenover dat veel huidige bewoners geen voorstander van een toename van drukte en verdichting in hun wijk. Ze waarderen de rust, ruimte en het groene karakter op dit moment.

Gemotoriseerd verkeer

De huidige overweginrichting met linksafstrook richting de Laapersweg is niet houdbaar in combinatie met een stationsverplaatsing, vanwege de langere aankondigingstijd voor het sluiten van de spoorbomen wanneer een trein de overweg kruist. Bij verplaatsing van de perrons is er geen oplossing voor de overweg die aan de ontwerpvoorschriften van ProRail voldoet. Het verwijderen van de linksafstrook is een vereiste voor het verplaatsen van het station (VE-Rapportage Verplaatsing station Hilversum Sportpark, 2025).

Groen en water

De groene zoom langs het spoor dient als ecologische verbinding tussen de stad en het buitengebied (Goois Natuurreservaat). Met de smalle onderdoorgang en het verplaatste station wordt de groene zoom twee keer kort onderbroken. De groene zoom kan samengaan met een onderdoorgang, mits goed ontworpen. Een aandachtspunt is dat de persleiding die langs het spoor loopt ook twee keer moet worden verlegd.


Legenda
Onderdoorgang
Perrons
Routes langzaamverkeer
Vervolg routes langzaam verkeer
Kavels werkprogramma
Kavels schoolprogramma
Inprikker
Linksaffer eruit
3b
Linksaffer eruit
Fase 1: smalle onderdoorgang (recht)
Voor fase 2: verplaatsen GP en AMGS
Fase 2: stationsverplaatsing
Gedurende fase 1: ontwikkelpotentie mix wonen/werken
Inprikker

3b. Smalle onderdoorgang (recht) + station (gefaseerd)

Zoet

Station en onderdoorgang
Deze variant is gefaseerd aan te leggen. Dit betekent dat in fase 1 de smalle (rechte) onderdoorgang wordt ingepast achter de huidige schoolgebouwen. In een tweede fase, later in de tijd wanneer de Gooise Praktijkschool en de Annie M.G. Schmidtschool zijn verplaatst, wordt het station naar het zuiden verplaatst.

Speciaal onderwijs
Doordat de smalle (rechte) onderdoorgang direct afbuigt naar het noorden is de impact op het terrein van de Gooise Praktijkschool en de Annie M.G. Schmidtschool veel kleiner dan bij een brede onderdoorgang. Door de gefaseerde ontwikkeling en de smalle onderdoorgang ondervinden de speciaal onderwijs scholen aanzienlijk minder overlast gedurende fase 1.

Actieve mobiliteit
De smalle onderdoorgang dient als interwijkverbinding en biedt een veilig alternatief voor de gelijkvloerse spoorwegovergang Soestdijkerstraatweg voor fietsers en voetgangers. Ook leerlingen van het ATC die in de toekomst gaan gymmen in het sportcomplex op het Sportpark kunnen gebruik maken van deze verbinding. Op deze manier hoeven de leerlingen niet over de spoorwegovergang. Door de directe afbuiging van de onderdoorgang zijn de verkeersbewegingen naar het station meer gebundeld.

Programma Laapersveld
Een stationsverplaatsing naar het zuiden biedt kansen voor gebiedsontwikkeling rondom de OV-knoop op het Laapersveld. Er liggen kansen voor meer ‘stadse’ woon-werkmilieus rondom OV-knooppunten door middel van meervoudig ruimtegebruik (Omgevingsvisie Hilversum 2040, 2024). Zo kan het Laapersveld bijdragen aan de Hilversumse opgaven voor het toevoegen van werken en wonen in de toekomst.

Gebiedsontwikkeling op het Laapersveld biedt kansen voor verdichting op publieke en private kavels en daarmee ook kansen voor kostenverhaal van bovenwijkse voorzieningen zoals de onderdoorgang. Daarnaast speelt het in op de ambitie op de Gooicorridor om sterke en aantrekkelijke OV-knooppunten te ontwikkelen door rondom de stations te verdichten en functiemenging te realiseren. Een plek waar mensen graag wonen, werken en verblijven. Kansen voor gebiedsontwikkeling nabij het station zullen in deze variant met name liggen op de kavels van OfficesXL en Xebia (en Scildon) en op termijn ook op de kavels van de Gooise Praktijkschool en de Annie M.G. Schmidtschool.

De gebouwen van de twee laatstgenoemde scholen zouden hergebruikt kunnen worden voor andere functies en eventueel opgetopt (houtbouw) kunnen worden. De gebouwen zijn waarschijnlijk niet 1 op 1 geschikt voor regulier onderwijs omdat de gebouwen speciaal zijn ontworpen naar de specifieke behoefeten van deze doelgroepen. Hergebruik en herbestemming van de gebouwen dient in deze situatie nader onderzocht te worden.

Gemotoriseerd verkeer
Een verplaatsing van het station naar het Laapersveld vraagt om een bredere mobiliteitsaanpak waarbij de verkeersveiligheid, doorstroming en bereikbaarheid van het gebied in samenhang worden bekeken. Een inprikker voor autoverkeer aan de zuidzijde van het gebied kan uitkomst bieden om het verkeer beter te verdelen in het gebied. Tijdens drukke momenten van woon-werkverkeer, schoolverkeer en stationsverkeer is de afwikkeling van het verkeer niet enkel meer afhankelijk van 1 ontsluitingsweg, zoals dat nu is.

De inprikker kan worden ingepast op de Diependaalselaan ter hoogte van het huidige fietspad of op de Utrechtseweg. Voor een aansluiting op de Utrechtseweg moet er ruimte worden gezocht op private kavels. Een studie naar de inpassing en werking (mag niet dienen als sluiproute) van de inprikker moet nog worden verricht. Een voorbeeld uitwerking van de inprikker is te vinden in de bijlage.

Groen en water
Bij gebiedsontwikkeling op het Laapersveld is het uitgangspunt dat de wateropgave en verbetering van de kwaliteit van openbare ruimte wordt meegenomen.

Zuur

Station en onderdoorgang

Met de gefaseerde ontwikkeling wordt de smalle onderdoorgang ingepast in de huidige situatie. De smalle onderdoorgang komt dan uit achter het terrein van de Gooise Praktijkschool en de Annie M.G. Schmidtschool. Mogelijk is een deel van het terrein van de Gooise Praktijkschool nodig voor de inpassing, al is dit een stuk minder dan bij een brede onderdoorgang. Een fietsverbinding over het ATC-terrein is wenselijk omdat een nieuw of verbreed fietspad in die richting door het Park Laapersveld niet mogelijk is vanwege de monumentale status ervan. Dit vraagt ruimte op het ATC-terrein, welke gecompenseerd dient te worden.

Een vraagstuk bij deze variant is dat wanneer het station niet wordt verplaatst de plek van de onderdoorgang misschien niet op de meest ideale locatie is gesitueerd.

Speciaal onderwijs

Een verplaatst station heeft veel impact op de Gooise Praktijkschool en de Annie M.G. Schmidtschool. Een station zorgt voor veel visuele en auditieve afleiding en mogelijk ongewenste interacties tussen passanten en de scholieren.

Bij deze variant met een stationsverplaatsing is het noodzakelijk om een nieuwe locatie voor de twee scholen te vinden binnen Hilversum. Een situatie waar het station op deze locatie wordt gesitueerd en de scholen hier blijven is ondenkbaar. Een situatie met enkel een smalle onderdoorgang ter hoogte van het ATC-terrein heeft veel minder impact op de twee scholen. Tijdens fase 1 kunnen de scholen op het Laapersveld blijven. De bereikbaarheid scholen veranderd dan wel.

Actieve mobiliteit

Verkeersbewegingen van met name langzaam verkeer door het Laapersveld zullen toenemen door de verplaatsing station en het eventueel toevoegen van programma. Ingrepen in de verkeerssituatie, zoals de inprikker en mogelijk nog andere maatregelen, zijn noodzakelijk de verkeersveiligheid van het langzaam verkeer te waarborgen en de verkeersdrukte op piekmomenten beter te verdelen.

Door de inpassing van de smalle onderdoorgang is de tunnel minder goed benaderbaar voor fietsers vanuit de zuidzijde. Daarnaast is een rechte tunnel minder verkeersveilig vanwege de haakse bochten en minder sociaal veilig vanwege gebrekkige zichtlijnen. De vormgeving van de stationsentree vraagt extra aandacht.

Programma Laapersveld

Om de sociale veiligheid op de perrons en rondom de OV-knoop te waarborgen is het wenselijk om woningbouwprogramma toe te voegen nabij het station. Ook om deze reden is de verplaatsing van het speciaal onderwijs van belang voor de stationsontwikkeling. Daarnaast ligt er een opgave voor het creëren van meer kantooroppervlak in Hilversum. In de eerste fase liggen de kansen met name op de plots van OfficesXL en Xebia (en eventueel Scildon). Dit zijn relatief oudere gebouwen, de afschrijftermijn van de gebouwen is eerder bereikt dan die van de Gooise Praktijkschool en de Annie M.G. Schmidtschool. In de eerste fase ligt de ontwikkelopgave grotendeels bij private partijen, op kavels met meerdere eigenaren. Deze eigenaren maken hun eigen afwegingen, waarbij het behoud en de verhuur van de huidige kantoren een reële optie blijft. Dat maakt de uitvoerbaarheid van het gewenste programma kwetsbaar. Dit vraagt om ruimtelijke kaders die ruimte bieden en meer sturend zijn om een prettige en levendige stationsomgeving te verwezenlijken. Later kan op de terreinen van de Gooise Praktijkschool en de Annie M.G. Schmidtschool eventueel woningbouw worden toegevoegd. Tegelijkertijd moet er voldoende werk/kantoorruimte in het gebied zijn. Dit kan schuren met de wens voor woningbouw t.b.v. de sociale veiligheid.

Daar staat tegenover dat veel huidige bewoners geen voorstander van een toename van drukte en verdichting in hun wijk. Ze waarderen de rust, ruimte en het groene karakter op dit moment.

Gemotoriseerd verkeer

De complexe overweginrichting met verschillende verkeersstromen vereist een lange aankondigingstijd voor het sluiten van de spoorbomen wanneer een trein de overweg kruist. Bij verplaatsing van de perrons kan geen oplossing worden ontworpen die aan de ontwerpvoorschriften van ProRail voldoet zonder aanpassing te doen aan de wegsituatie op de overweg. Het verwijderen van de linksafstrook van de Soestdijkerstraatweg naar de Laapersweg is een deel van die oplossing (VE-Rapportage Verplaatsing station Hilversum Sportpark, 2025).

Groen en water

De groene zoom langs het spoor dient als ecologische verbinding tussen de stad en het buitengebied (Goois Natuurreservaat). Met de smalle onderdoorgang wordt de groene zoom kort onderbroken. De groene zoom kan samengaan met een onderdoorgang, mits goed ontworpen.

3c. Smalle onderdoorgang (schuin) + station (gefaseerd)

Zoet

Station en onderdoorgang

Deze variant is gefaseerd aan te leggen. Dit betekent dat in fase 1 de smalle schuine onderdoorgang wordt ingepast achter de huidige schoolgebouwen. In een tweede fase, later in de tijd wanneer de Gooise Praktijkschool en de Annie M.G. Schmidtschool zijn verplaatst, wordt het station naar het zuiden verplaatst.

Speciaal onderwijs

Doordat de smalle (schuine) onderdoorgang geleidelijk afbuigt naar het noorden is de impact op het terrein van de Gooise Praktijkschool en de Annie M.G. Schmidtschool veel kleiner dan bij een brede onderdoorgang. De schuine onderdoorgang kan waarschijnlijk grotendeels worden ingepast buiten het terrein van de Gooise Praktijkschool. Door de gefaseerde ontwikkeling en de smalle onderdoorgang ondervinden de speciaal onderwijs scholen aanzienlijk minder overlast gedurende fase 1.

Actieve mobiliteit

De smalle onderdoorgang dient als interwijkverbinding en biedt een veilig alternatief voor de gelijkvloerse spoorwegovergang Soestdijkerstraatweg voor fietsers en voetgangers. Ook leerlingen van het ATC die in de toekomst gaan gymmen in het sportcomplex op het Sportpark kunnen gebruik maken van deze verbinding. Op deze manier hoeven de leerlingen niet over de spoorwegovergang. Daarnaast zijn er geen haakse bochten, wat deze variant verkeersveiliger maakt.

Programma Laapersveld

Een stationsverplaatsing naar het zuiden biedt kansen voor gebiedsontwikkeling rondom de OV-knoop op het Laapersveld. Er liggen kansen voor meer ‘stadse’ woon-werkmilieus rondom OV-knooppunten door middel van meervoudig ruimtegebruik (Omgevingsvisie Hilversum 2040, 2024). Zo kan het Laapersveld bijdragen aan Hilversumse opgaven voor het toevoegen van werken en wonen in de toekomst.

Gebiedsontwikkeling op het Laapersveld biedt kansen voor verdichting op publieke en private kavels en daarmee ook kansen voor kostenverhaal van bovenwijkse voorzieningen zoals de onderdoorgang.

Daarnaast speelt het in op de ambitie op de Gooicorridor om sterke en aantrekkelijke OV-knooppunten te ontwikkelen door rondom de stations te verdichten en functiemenging te realiseren. Een plek waar mensen graag wonen, werken en verblijven. Kansen voor gebiedsontwikkeling nabij het station zullen in deze variant met name liggen op de kavels van OfficesXL en Xebia (en Scildon) en op termijn ook op de kavels van de Gooise Praktijkschool en de Annie M.G. Schmidtschool.

De gebouwen van de twee laatstgenoemde scholen zouden hergebruikt kunnen worden voor andere functies en eventueel opgetopt (houtbouw) kunnen worden. De gebouwen zijn waarschijnlijk niet 1 op 1 geschikt voor regulier onderwijs omdat de gebouwen speciaal zijn ontworpen naar de specifieke behoefeten van deze doelgroepen. Hergebruik en herbestemming van de gebouwen dient in deze situatie nader onderzocht te worden.

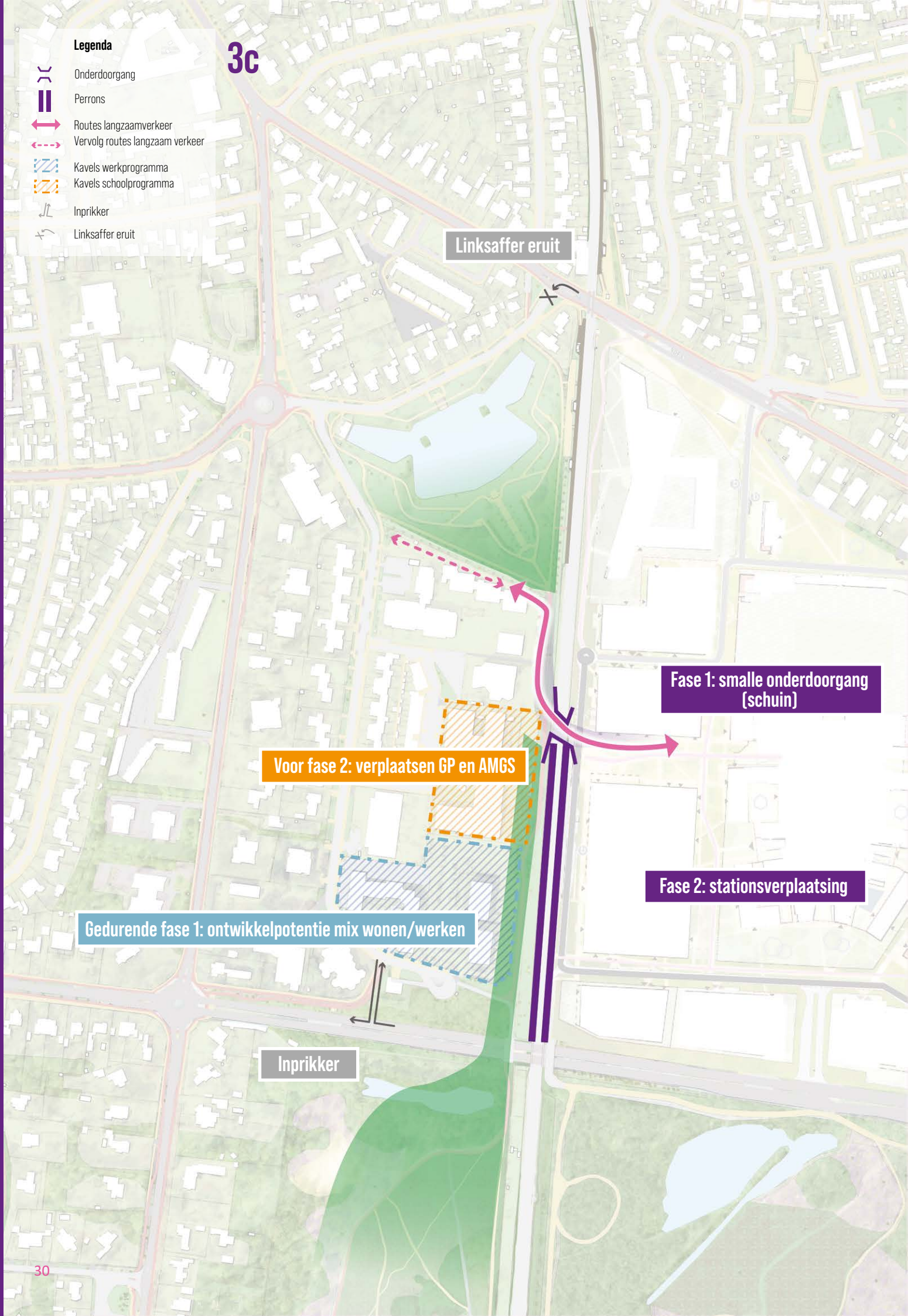
Gemotoriseerd verkeer

Een verplaatsing van het station naar het Laapersveld vraagt om een bredere mobiliteitsaanpak waarbij de verkeersveiligheid, doorstroming en bereikbaarheid van het gebied in samenhang worden bekeken. Een inprikker voor autoverkeer aan de zuidzijde van het gebied kan uitkomst bieden om het verkeer beter te verdelen in het gebied. Tijdens drukke momenten van woon-werkverkeer, schoolverkeer en stationsverkeer is de afwikkeling van het verkeer niet enkel meer afhankelijk van 1 ontsluitingsweg, zoals dat nu is.

De inprikker kan worden ingepast op de Diependaalselaan ter hoogte van het huidige fietspad of op de Utrechtseweg. Voor een aansluiting op de Utrechtseweg moet er ruimte worden gezocht op private kavels. Een studie naar de inpassing en werking (mag niet dienen als sluiproute) van de inprikker moet nog worden verricht. Een voorbeeld uitwerking van de inprikker is te vinden in de bijlage.

Groen en water

Bij gebiedsontwikkeling op het Laapersveld is het uitgangspunt dat de wateropgave en verbetering van de kwaliteit van openbare ruimte wordt meegenomen.


Legenda
Onderdoorgang
Perrons
Routes langzaamverkeer
Vervolg routes langzaam verkeer
Kavels werkprogramma
Kavels schoolprogramma
Inprikker
Linksaffer eruit
3c
Linksaffer eruit
Fase 1: smalle onderdoorgang (schuin)
Voor fase 2: verplaatsen GP en AMGS
Fase 2: stationsverplaatsing
Gedurende fase 1: ontwikkelpotentie mix wonen/werken
Inprikker

Zuur

Station en onderdoorgang

Met de gefaseerde ontwikkeling wordt de smalle onderdoorgang ingepast in de huidige situatie. De smalle onderdoorgang komt dan uit achter het terrein van de Gooise Praktijkschool en de Annie M.G. Schmidtschool. Mogelijk is een deel van het terrein van de Gooise Praktijkschool nodig voor de inpassing, al is dit een stuk minder dan bij een brede onderdoorgang. Een fietsverbinding over het ATC-terrein is wenselijk omdat een nieuw of verbreed fietspad in die richting door het Park Laapersveld niet mogelijk is vanwege de monumentale status ervan. Dit vraagt ruimte op het ATC-terrein, welke gecompenseerd dient te worden. Daarnaast heeft de schuine variant een langere tunnel dan de rechte variant.

Een vraagstuk bij deze variant is dat wanneer het station niet wordt verplaatst de plek van de onderdoorgang misschien niet op de meest ideale locatie is gesitueerd.

Speciaal onderwijs

Een verplaatst station heeft veel impact op de Gooise Praktijkschool en de Annie M.G. Schmidtschool. Een station zorgt voor veel visuele en auditieve afleiding en mogelijk ongewenste interacties tussen passanten en de scholieren.

Bij deze variant met een stationsverplaatsing is het noodzakelijk om een nieuwe locatie voor de twee scholen te vinden binnen Hilversum. Een situatie waar het station op deze locatie wordt gesitueerd en de scholen hier blijven is ondenkbaar. Een situatie met enkel een smalle onderdoorgang ter hoogte van het ATC-terrein heeft veel minder impact op de twee scholen. Tijdens fase 1 kunnen de scholen op het Laapersveld blijven. De bereikbaarheid scholen veranderd dan wel.

Actieve mobiliteit

Verkeersbewegingen van met name langzaam verkeer door het Laapersveld nemen toe door de verplaatsing station en het eventueel toevoegen van programma. Ingrepen in de verkeerssituatie, zoals de inprikker en mogelijk nog andere maatregelen, zijn noodzakelijk de verkeersveiligheid van het langzaam verkeer te waarborgen en de verkeersdrukte op piekmomenten beter te verdelen.

Door de inpassing van de smalle onderdoorgang is de tunnel minder goed benaderbaar voor fietsers vanuit de zuidzijde.

Programma Laapersveld

Om de sociale veiligheid op de perrons en rondom de OV-knoop te waarborgen is het wenselijk om woningbouwprogramma toe te voegen nabij het station. Ook om deze reden is de verplaatsing van het speciaal onderwijs van belang voor de stationsontwikkeling. Daarnaast ligt er een opgave voor het creëren van meer kantooroppervlak in Hilversum. In de eerste fase liggen de kansen met name op de plots van OfficesXL en Xebia (en eventueel Scildon). Dit zijn relatief oudere gebouwen, de afschrijftermijn van de gebouwen is eerder bereikt dan die van de Gooise Praktijkschool en de Annie M.G. Schmidtschool. In de eerste fase ligt de ontwikkelopgave grotendeels bij private partijen, op kavels met meerdere eigenaren. Deze eigenaren maken hun eigen afwegingen, waarbij het behoud en de verhuur van de huidige kantoren een reële optie blijft. Dat maakt de uitvoerbaarheid van het gewenste programma kwetsbaar. Dit vraagt om ruimtelijke kaders die ruimte bieden en meer sturend zijn om een prettige en levendige stationsomgeving te verwezenlijken. Later kan op de terreinen van de Gooise Praktijkschool en de Annie M.G. Schmidtschool eventueel woningbouw worden toegevoegd. Tegelijkertijd moet er voldoende werk/kantoorruimte in het gebied zijn. Dit kan schuren met de wens voor woningbouw t.b.v. de sociale veiligheid.

Daar staat tegenover dat veel huidige bewoners geen voorstander van een toename van drukte en verdichting in hun wijk. Ze waarderen de rust, ruimte en het groene karakter op dit moment.

Gemotoriseerd verkeer

De complexe overweginrichting met verschillende verkeersstromen vereist een lange aankondigingstijd voor het sluiten van de spoorbomen wanneer een trein de overweg kruist. Bij verplaatsing van de perrons kan geen oplossing worden ontworpen die aan de ontwerpvoorschriften van ProRail voldoet zonder aanpassing te doen aan de wegsituatie op de overweg. Het verwijderen van de linksafstrook van de Soestdijkerstraatweg naar de Laapersweg is een deel van die oplossing (VE-Rapportage Verplaatsing station Hilversum Sportpark, 2025).

Groen en water

De groene zoom langs het spoor dient als ecologische verbinding tussen de stad en het buitengebied (Goois Natuurreservaat). Met de smalle onderdoorgang wordt de groene zoom kort onderbroken. De groene zoom kan samengaan met een onderdoorgang, mits goed ontworpen.

4. Tunnel Soestdijkerstraatweg + station

a. Entree noord

Intro

Dit is een variant waar de huidige spoorwegovergang op de Soestdijkerstraatweg een ongelijkvloerse kruising wordt. De auto, fietser en voetganger kruisen het spoor via een tunnel. Door het opheffen van de overweg kan het oostelijk perron verplaatst worden ter hoogte van het westelijk perron, er is geen aankondigingstijd voor de treinen op de overgang nodig. Vanuit de tunnel en het maaiveld zijn beide perrons te bereiken. De entree van het station bevindt zich aan de noordkant. Deze variant wordt gecombineerd met een traverse of perrontunnel voor voetgangers aan de zuidkant van de perrons, voor een veilige verbinding tussen Laapersveld en Arenapark. De ruimtelijke impact van deze variant op het Laapersveld is beperkt. Het huidige programma, waaronder de speciaal onderwijs scholen, kunnen waarschijnlijk het Laapersveld blijven.

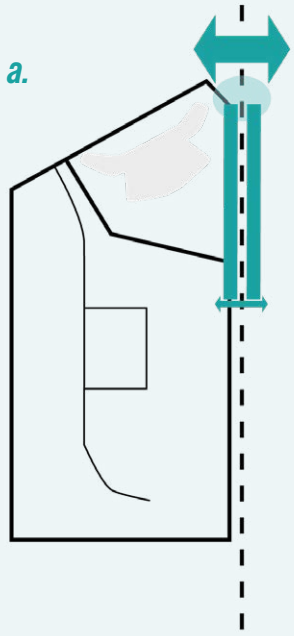
Conclusie

Variant 4a biedt een robuuste en verkeersveilige oplossing door auto-, fiets- en voetverkeer via een tunnel op de Soestdijkerstraatweg het spoor te laten kruisen. Deze aanpak heeft een relatief beperkte ruimtelijke impact op het Laapersveld, waardoor het huidige programma, waaronder de speciaal onderwijsscholen, behouden kan blijven. Een kanttekening die hierbij moet worden gemaakt is dat de ambities vanuit de Omgevingsvisie en het Economisch Perspectief stellen het Laapersveld, in de omgeving van een OV-knoop, te verdichten (wonen en werken). Het kan dus alsnog drukker worden op het Laapersveld.

Deze variant biedt een heldere stationsontsluiting aan de noordzijde, met toegang tot beide perrons. Door het ‘ontbreken’ van een stationsentree centraal op het Laapersveld blijven de Gooise Praktijkschool en de Annie M.G. Schmidtschool buiten bereik van stations-gerelateerde impact.

Tegelijkertijd brengt deze variant enkele knelpunten met zich mee. De fysieke inpassing van de tunnel op de Soestdijkerstraatweg vergt veel ruimte, met mogelijk impact op private kavels, en maakt het onmogelijk om per auto vanaf de Soestdijkerstraatweg de Laapersweg te betreden, en vice versa. Hoewel de tunnel de fysieke veiligheid rondom het spoor versterkt, zijn er geen mogelijkheden voor ontwikkelruimte bij de perrons om de OV-knoop levendiger en sociaal veilig te maken. Wanneer de zuidzijde van het perron met een traverse wordt verbonden met het Arenapark, is de route voor fietsers vanuit het Laapersveld richting het Arenapark en Hilversum Oost iets om door de tunnel.

Omdat er geen ontsluiting vanaf de Soestdijkerstraatweg naar Laapersweg meer mogelijk is, is het nog steeds wenselijk om een inprikker (zie bijlage 1) aan de zuidzijde te organiseren om piekbelasting in de wijk op te vangen.



b. Entree zuid

Intro

Dit is een variant waar de huidige spoorwegovergang op de Soestdijkerstraatweg een ongelijkvloerse kruising wordt. De auto, fietser en voetganger kruisen het spoor via een tunnel. Het oostelijke perron is verplaatst en ligt tegenover het westelijk perron. De hoofdentree van het station bevindt zich aan de zuidkant van de perrons (ter hoogte van het ATC). Hierbij is een traverse of perrontunnel noodzakelijk om de perrons te verbinden. De ruimtelijke impact van deze variant op het Laapersveld is redelijk beperkt. De impact op de speciaal onderwijs scholen hangt af van de exacte locatie en inpassing van de entree aan de zuidzijde.

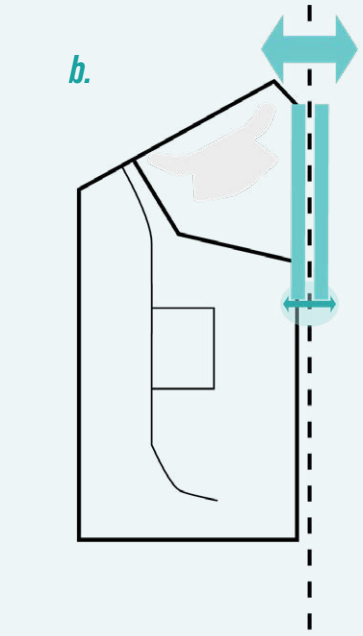
Conclusie

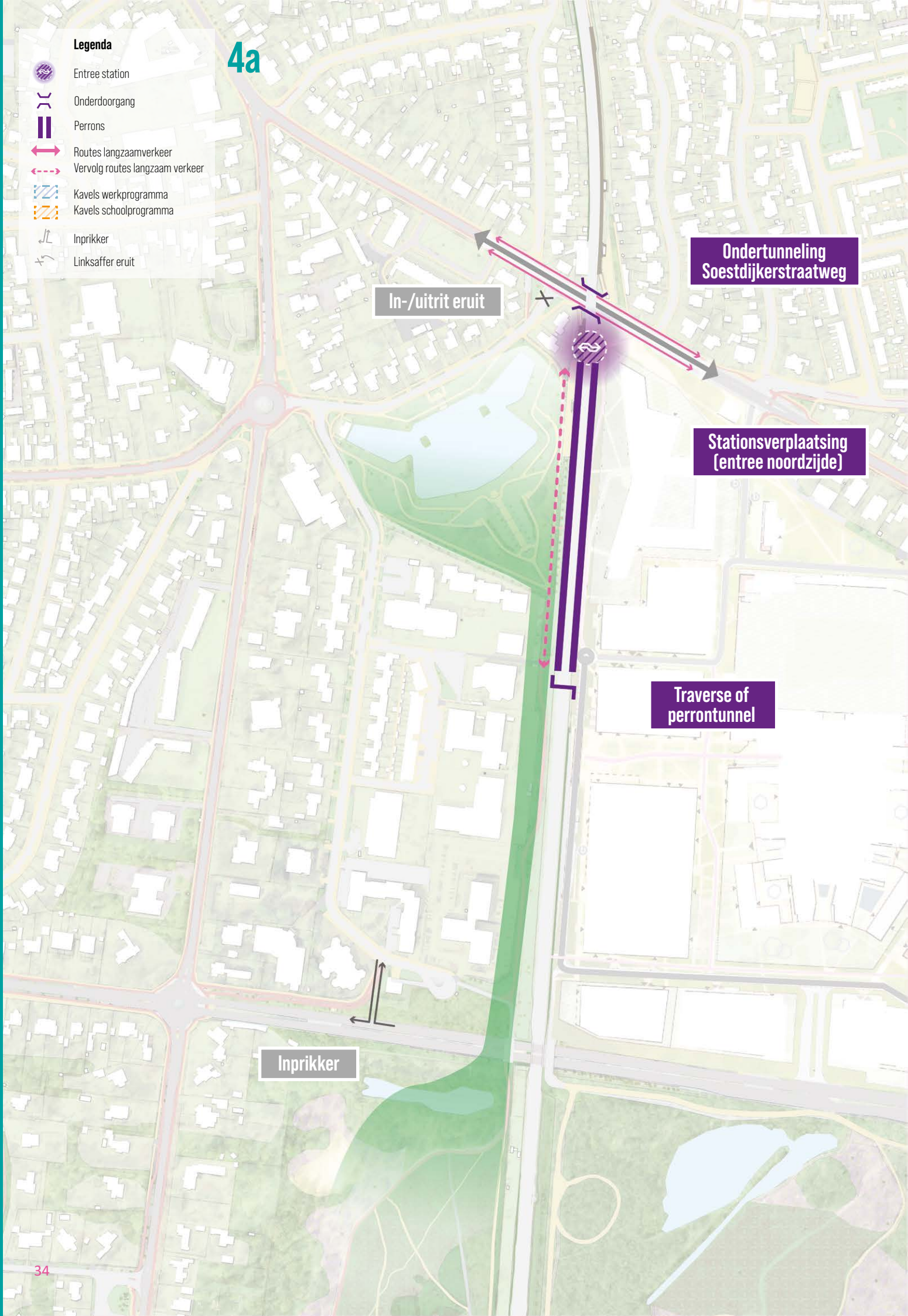
Variant 4b lijkt sterk op variant 4a en biedt net als die variant een tunneloplossing op de Soestdijkerstraatweg voor auto's, fietsers en voetgangers. Groot verschil is dat in 4b de hoofdentree van het station zich aan de zuidzijde bevindt. De ruimtelijke impact op het Laapersveld blijft relatief beperkt en het bestaande programma, waaronder de speciaal onderwijs scholen, kan in beginsel blijven. Echter, de entree van het station wordt ingepast nabij of deels op het terrein van het ATC, waardoor hier een toename is in levendigheid en verkeersbewegingen kan ontstaan. Daarnaast kan de autonome ontwikkeling, gestuurd door beleid, op het Laapersveld ervoor zorgen dat het op Laapersveld drukker wordt. De Omgevingsvisie en het Economisch Perspectief sturen aan op een verdichting van OV-knooppunten en het creëren van extra werkruimte.

Hoeveel overlast dit oplevert voor de Gooise Praktijkschool en de Annie M.G. Schmidtschool hangt af van de precieze inpassing en ontwikkeling van het Laapersveld. In tegenstelling tot variant 4a, waar de hoofdstationsentree meer noordelijk ligt en verder van de scholen verwijderd is, brengt variant 4b mogelijk meer (ongewenste) interactie met zich mee in deze zone. Mogelijk levert deze stationsentree alsnog veel overlast op voor de Gooise Praktijkschool en de Annie M.G. Schmidtschool.

Ook deze variant biedt een veilige ongelijkvloerse kruising voor actieve mobiliteit, maar de tunnel vraagt flink ruimtebeslag en maakt een in/uitrit vanaf de Soestdijkerstraatweg naar het Laapersveld onmogelijk. Ontwikkelruimte direct bij het station is beperkt door het Park Laapersveld. Eventuele kansen liggen op de scholenkavels.

Het toevoegen van een inprikker (zie bijlage 1) aan de zuidzijde is wenselijk om de bereikbaarheid van het Laapersveld te verbeteren.




Legenda
Entree station
Onderdoorgang
Perrons
Routes langzaamverkeer
Vervolg routes langzaam verkeer
Kavels werkprogramma
Kavels schoolprogramma
Inprikker
Linksaffer eruit
4a
In-/uitrit eruit
Ondertunneling Soestdijkerstraatweg
Stationsverplaatsing (entree noordzijde)
Traverse of perrontunnel
Inprikker

4a. Tunnel Soestdijkerstraatweg - entree noord

Zoet

Station en onderdoorgang

Deze variant wordt in 1 keer aangelegd. Door de tunnel voor gemotoriseerd verkeer, fietsers en voetgangers op de Soestdijkerstraatweg en de hoofdentree van het station aan de noordkant is de ruimtelijke impact op het Laapersveld beperkt. Omdat er geen aankondiging voor de treinen op de overweg nodig is kan het oostelijke perron tegenover het westelijke perron worden neergelegd. Doordat de perrons tegenover elkaar liggen kunnen mensen op de perrons elkaar zien, dit borgt de sociale veiligheid gedeeltelijk. Deze variant wordt gecombineerd met een traverse of perrontunnel voor voetgangers aan de zuidkant van de perrons.

Speciaal onderwijs

In deze variant wordt er geen stationsentree ingepast ter hoogte van de Gooise Praktijkschool en de Annie M.G. Schmidtschool. De scholen zullen weinig overlast ondervinden van de vernieuwde OV-knoop. Een kanttekening die hierbij moet worden gemaakt is dat de ambities vanuit de Omgevingsvisie en het Economisch Perspectief stellen het Laapersveld, in de omgeving van een OV-knoop, te verdichten (wonen en werken). Het kan dus drukker alsnog worden op het Laapersveld. Of de speciaal onderwijs scholen zouden moeten worden verplaatst is afhankelijk van toekomstige ontwikkeling op het Laapersveld.

Actieve mobiliteit

Een tunnel voor fietsers en voetgangers (en autoverkeer) vervangt de gelijkvloerse overweg op de Soestdijkerstraatweg naar een ongelijkvloerse kruising. Dit is een zeer veilige oplossing voor verkeer wat het spoor moet kruisen. De tunnel dient als interwijkverbinding en biedt toegang tot de perrons. Hierdoor gaat er geen extra (auto of fiets) verkeer door het Laapersveld heen, en geeft dus geen extra drukte op het Laapersveld.

De leerlingen van het ATC die in de toekomst gaan gymmen in het sportcomplex op het Arenapark kunnen gebruik maken van deze verbinding of van een traverse of perrontunnel aan de zuidzijde van de perrons. De spoorweg kan niet meer gelijkvloers gekruist worden.

Programma Laapersveld

Huidig programma op het Laapersveld kan op deze locatie blijven. Een versterking van de OV-knoop biedt mogelijk kansen voor (gebieds)ontwikkeling voor wonen en werken op het Laapersveld.

Gemotoriseerd verkeer

Door het ruimtebeslag van de tunnelbak op de Soestdijkersstraatweg is het niet meer mogelijk voor autoverkeer om vanaf de Soestdijkerstraatweg de Laapersweg op te komen, en vice versa. Een inprikker voor autoverkeer aan de zuidzijde van het gebied kan uitkomst bieden om de bereikbaarheid van het Laapersveld te waarborgen en het verkeer beter te verdelen in het gebied. Tijdens piekmomenten van woon-werkverkeer, schoolverkeer en stationsverkeer is de afwikkeling van verkeer niet enkel meer afhankelijk van 1 ontsluitingsweg, zoals dat nu is.

De inprikker kan worden ingepast op de Diependaalselaan ter hoogte van het huidige fietspad of op de Utrechtseweg. Voor een aansluiting op de Utrechtseweg moet er ruimte worden gezocht op private kavels. Een studie naar de inpassing en werking (mag niet dienen als sluiproute) van de inprikker moet nog worden verricht. Een voorbeeld uitwerking en een nadere toelichting van de inprikker is te vinden in bijlage 1.

De ingreep met een tunnel voor autoverkeer op de Soestdijkersstraatweg zal impact hebben op het hele verkeerssysteem van Hilversum. De impact op het omliggende wegennet en op het Laapersveld moet nog bestudeerd worden.

Groen en water

Bij gebiedsontwikkeling op het Laapersveld is het uitgangspunt dat de wateropgave en verbetering van de kwaliteit van openbare ruimte wordt meegenomen.

Zuur

Station en onderdoorgang

De inpassing van een tunnel voor auto, fiets en voetgangers op de Soestdijkerstraatweg vraagt ruimte. Het ruimtebeslag is afhankelijk van de configuratie van de tunnel. De inpassing van de tunnel kan mogelijk impact hebben op private kavels. Dit dient nader onderzocht te worden.

De sociale veiligheid op de perrons wordt in de huidige situatie geborgd door de verbinding met de Soestdijkerstraatweg, waar altijd wel verkeersbewegingen en mensen zijn. Deze connectie komt grotendeels te vervallen als het verkeer door de tunnelbak geleid wordt. Al blijft er wel enig verkeer op maaiveld langs en over de tunnelbak gaan, en biedt de herinrichting van het gebied rond de overweg ook kansen. Ook liggen de perrons tegenover elkaar waardoor mensen elkaar kunnen zien.

Programma Laapersveld

Om de sociale veiligheid op de perrons en rondom de OV-knoop te waarborgen is het wenselijk om woningbouwprogramma toe te voegen nabij het station. In deze variant is echter direct nabij de OV-knoop geen ontwikkelpotentie. Aan de Laapersveldzijde ligt het perron in het Park Laapersveld. Dit is een rijksmonument, waardoor daar niet kan worden gebouwd.

Actieve mobiliteit

Wanneer de zuidzijde van het perron met een traverse wordt verbonden met het Arenapark, is de route voor fietsers vanuit het Laapersveld richting het Arenapark en Hilversum Oost iets om door de tunnel. Fietsers moeten dan eerst een stuk terug naar de Soestdijkerstraatweg om de tunnelbak te kunnen gebruiken. Als er voor de zuidelijke verbinding wordt gekozen voor een onderdoorgang is er een meer directe verbinding voor fietsers.

Gemotoriseerd verkeer

De aansluiting van de Laapersweg op de Soestdijkerstraatweg voor autoverkeer zal komen te vervallen. En inprikker (zie bijlage 1) is wenselijk voor het afwikkelen van het verkeer op het Laapersveld en de bereikbaarheid te waarborgen.

Groen en water

Een tunnel voor gemotoriseerd verkeer is dieper, dit heeft een grotere impact op het bodem en watersysteem. Daarnaast zorgt de langere helling die dit met zich meebrengt voor meer verharding van de openbare ruimte van de Soestdijkerstraatweg. Aandacht voor het voorkomen van wateroverlast in en om de tunnel is belangrijk.

4b. Tunnel Soestdijkerstraatweg - entree zuid

Zoet

Station en onderdoorgang
Deze variant wordt in 1 keer aangelegd. Door de tunnel voor autoverkeer, fietsers en voetgangers op de Soestdijkerstraatwijk en de hoofdentree aan de zuidkant is de ruimtelijke impact wat meer gericht op het noordelijke deel van het Laapersveld. De inpassing voor de entree ligt achter en mogelijk voor een deel op het ATC-terrein.

Speciaal onderwijs
In deze variant wordt er geen stationsentree ingepast ter hoogte van de Gooise Praktijkschool en de Annie M.G. Schmidtschool. Dit zorgt voor minder overlast. Hoeveel impact de entree heeft op de scholen hangt mede af van de inpassing en de autonome ontwikkeling van het Laapersveld.

Actieve mobiliteit
Een tunnel voor fietsers en voetgangers (en autoverkeer) vervangt de gelijkvloerse overweg op de Soestdijkerstraatweg naar een ongelijkvloerse kruising. Dit is een zeer veilige oplossing voor verkeer wat het spoor moet kruisen. De tunnel dient als interwijkverbinding en biedt toegang tot de perrons. Hierdoor gaat er geen extra (auto of fiets) verkeer door het Laapersveld heen, en geeft dus geen extra drukte op het Laapersveld.

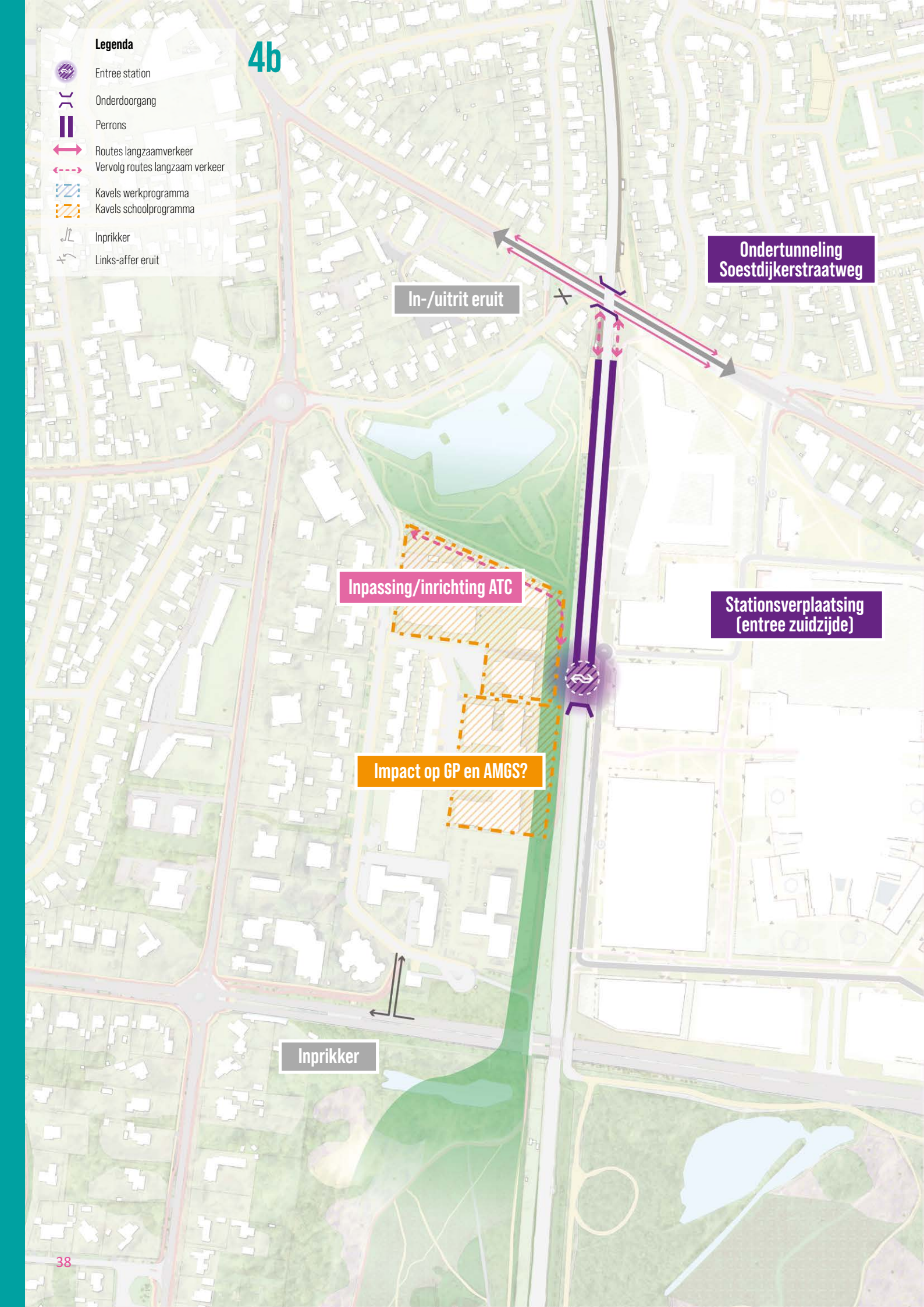
De leerlingen van het ATC die in de toekomst gaan gymmen in het sportcomplex op het Arenapark kunnen gebruik maken van de tunnel bij het station. De spoorweg kan niet meer gelijkvloers gekruist worden.

Programma Laapersveld
Een versterking van de OV-knoop met station aan de zuidzijde biedt kansen voor (gebieds)ontwikkeling op het Laapersveld. Door verdichting rond de knoop kan een bijdrage worden geleverd aan Hilversumse opgaven voor wonen en werken.

Gemotoriseerd verkeer
Door het ruimtebeslag van de tunnelbak op de Soestdijkersstraatweg is het niet meer mogelijk voor autoverkeer om vanaf de Soestdijkerstraatweg de Laapersweg op te komen, en vice versa. Een inprikker voor autoverkeer aan de zuidzijde van het gebied kan uitkomst bieden om de bereikbaarheid van het Laapersveld te waarborgen en het verkeer beter te verdelen in het gebied. Tijdens piekmomenten van woon-werkverkeer, schoolverkeer en stationsverkeer is de afwikkeling van verkeer niet enkel meer afhankelijk van 1 ontsluitingsweg, zoals dat nu is.

De inprikker kan worden ingepast op de Diependaalselaan ter hoogte van het huidige fietspad of op de Utrechtseweg. Voor een aansluiting op de Utrechtseweg moet er ruimte worden gezocht op private kavels. Een studie naar de inpassing en werking (mag niet dienen als sluiproute) van de inprikker moet nog worden verricht. Een voorbeeld uitwerking en een nadere toelichting van de inprikker is te vinden in bijlage 1.

Groen en water
Bij gebiedsontwikkeling op het Laapersveld is het uitgangspunt dat de wateropgave en verbetering van de kwaliteit van openbare ruimte wordt meegenomen.


Legenda
Entree station
Onderdoorgang
Perrons
Routes langzaamverkeer
Vervolg routes langzaam verkeer
Kavels werkprogramma
Kavels schoolprogramma
Inprikker
Links-affer eruit
4b
In-/uitrit eruit
Ondertunneling Soestdijkerstraatweg
Inpassing/inrichting ATC
Stationsverplaatsing (entree zuidzijde)
Impact op GP en AMGS?
Inprikker

Zuur

Station en onderdoorgang

De inpassing van een tunnel voor auto, fiets en voetgangers op de Soestdijkerstraatweg vraagt ruimte. Het ruimtebeslag is afhankelijk van de configuratie van de tunnel. De inpassing van de tunnel kan mogelijk impact hebben op private kavels. Dit dient nader onderzocht te worden.

De sociale veiligheid op de perrons wordt in de huidige situatie geborgd door de verbinding met de Soestdijkerstraatweg, waar altijd wel verkeersbewegingen en mensen zijn. De connectie met de Soestdijkerstraatweg komt te vervallen. Wel liggen de perrons tegenover elkaar waardoor mensen elkaar kunnen zien.

Speciaal onderwijs

In deze variant wordt er geen stationsentree ingepast ter hoogte van de Gooise Praktijkschool en de Annie M.G. Schmidtschool. Wel is er een entree voorzien van het station achter het ATC waardoor de drukte in deze zone langs het spoor kan toenemen. Daarnaast kan de autonome ontwikkeling, gestuurd door beleid, op het Laapersveld ervoor zorgen dat het op het Laapersveld drukker wordt. De Omgevingsvisie en het Economisch Perspectief sturen aan op een verdichting van OV-knooppunten en het creëren van extra werkruimte. Hoeveel overlast de scholen van deze variant ondervinden hangt mede af van de inpassing en de ontwikkeling van het Laapersveld. Vraagstuk bij deze variant is of de speciaal onderwijsscholen op deze locatie kunnen blijven of dat er een andere locatie binnen Hilversum of omgeving zal moeten worden gevonden.

Programma Laapersveld

Om de sociale veiligheid op de perrons en rondom de OV-knoop te waarborgen is het wenselijk om woningbouwprogramma toe te voegen nabij het station. In het Park Laapersveld is geen ontwikkelmogelijkheid door de monumentale status. Ontwikkelruimte op het Laapersveld kan op termijn ontstaan als de gebruikers van de scholen wellicht naar een andere locatie verplaatsen. Ontwikkeling op de zuidelijke plots hebben een minder direct verband met de sociale veiligheid van het station.

Actieve mobiliteit

Wanneer de zuidzijde van het perron met een traverse wordt verbonden met het Arenapark, is de route voor fietsers vanuit het Laapersveld richting het Arenapark en Hilversum Oost iets om door de tunnel. Fietsers moeten dan eerst een stuk terug naar de Soestdijkerstraatweg om de tunnelbak te kunnen gebruiken. Als er voor de zuidelijke verbinding wordt gekozen voor een onderdoorgang is er een meer directe verbinding voor fietsers.

Verkeersbewegingen van met name actieve mobiliteit door het Laapersveld nemen toe door de locatie van de entree van het station en het eventueel toevoegen van programma. Ingrepen in de verkeerssituatie, zoals de inprikker (zie bijlage 1) en mogelijk nog andere maatregelen, zijn noodzakelijk de verkeersveiligheid van het langzaam verkeer te waarborgen en de verkeerstoename op piekmomenten beter te verdelen.

Gemotoriseerd verkeer

De aansluiting van de Laapersweg op de Soestdijkerstraatweg voor autoverkeer zal komen te vervallen. En inprikker (zie bijlage 1) is wenselijk voor het afwikkelen van het verkeer op het Laapersveld en de bereikbaarheid te waarborgen.

Groen en water

Een tunnel voor gemotoriseerd verkeer is dieper, dit heeft een grotere impact op het bodem en watersysteem. Daarnaast zorgt de langere helling die dit met zich meebrengt voor meer verharding van de openbare ruimte van de Soestdijkerstraatweg. Aandacht voor het voorkomen van wateroverlast in en om de tunnel is belangrijk.

Overige ingrepen

Wanneer het station (nog) niet verplaatst is en er daarmee nog geen veilige verbinding is voor o.a. scholieren om het spoor te kruisen kunnen de ‘overige ingrepen’ uitkomst bieden. Dit kan zijn in een tijdelijke of permanente situatie. Deze hebben een kleinere impact op de bestaande bebouwing en structuren op het Laapersveld en Arenapark en zijn dus makkelijker in te passen op de korte termijn.

Traverse

Een traverse (trappen met eventueel liften over het spoor) is een (tijdelijke) ingreep die dient als alternatieve kruising van het spoor. Dit is een veilige oversteek voor voetgangers en mindervaliden. Het kan op relatief korte termijn uitkomst bieden voor leerlingen van het ATC die op het Arenapark gaan gymmen en beperkt voor de bereikbaarheid van het Arenapark vanaf het westelijk perron. Een nadeel van de traverse is dat dit geen oplossing is voor fietsers.

Daarnaast kan dit, wanneer goed ontworpen, ook een element zijn wat bijdraagt aan de identiteit van Hilversum. Door verwijzingen te maken naar de herkenbare, monumentale spoorbogen en hier een mooi uitzicht over te bieden past een traverse goed op deze plek. Een dergelijke traverse zal zich altijd bevinden op of nabij de kop van de perrons aan de zuidkant, met aan beide kanten de optie voor een lift. De monumentale spoorbogen zijn circa 8 meter hoog, een traverse zal een vergelijkbare hoogte hebben.

Een traverse op zich geeft verder geen directe ontwikkelimpuls voor het Laapersveld, er geen sprake te zijn van een stationsverplaatsing en er gaan geen nieuwe routes door het Laapersveld. De traverse (inclusief liften) verlicht vooral de drukte op de overweg en biedt een alternatief voor voetgangers en mindervaliden.

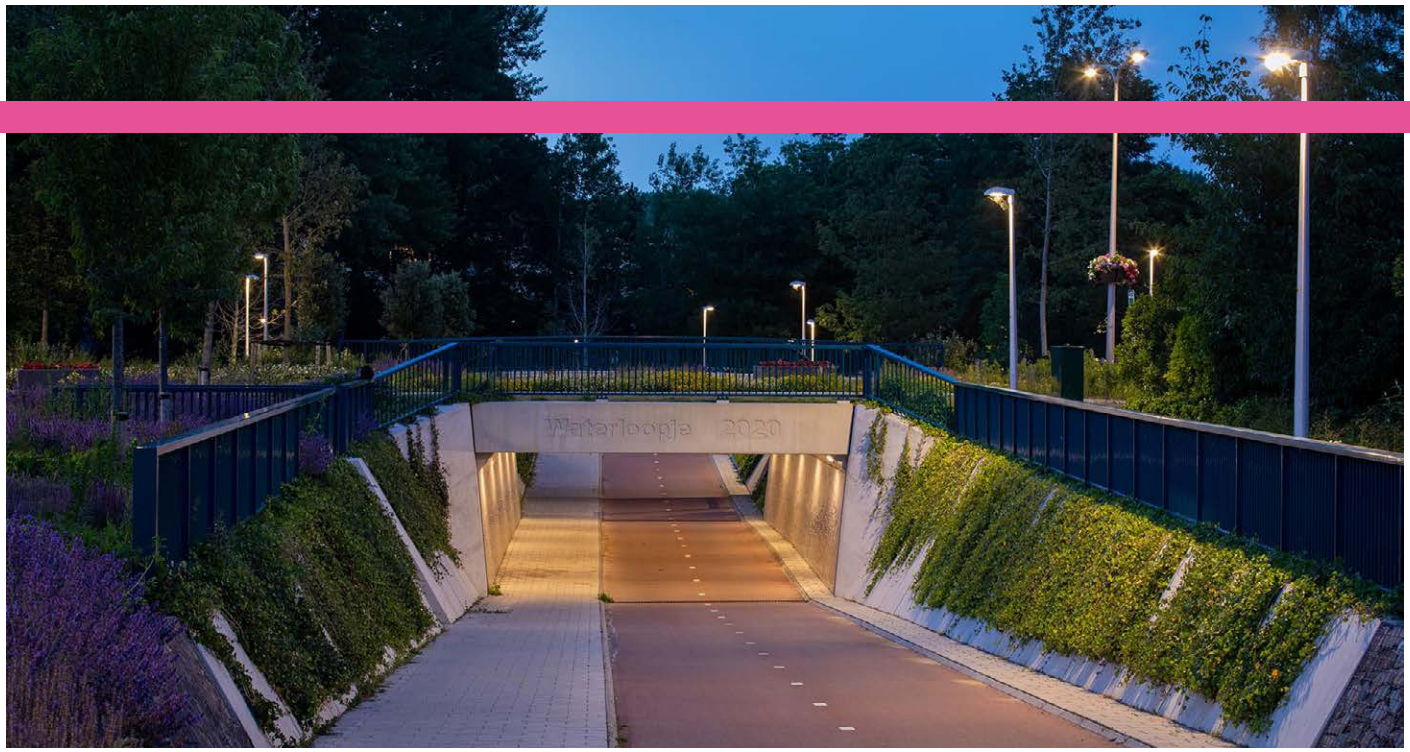
Fiets- en voetgangerstunnel

Een tunnel zonder voorsorteren op stationsverplaatsing is een oplossing die op (semi) korte termijn gerealiseerd kan worden. Het zoekgebied voor een dergelijke tunnel is de volledige lengte van het Laapersveld langs het spoor. Deze tunnel is bestemd voor fietsers en voetgangers. Dit biedt een kans om een ongelijkvloerse kruising te realiseren die Arenapark en het Laapersveld beter met de omliggende wijken verbindt. De tunnel houdt geen rekening met toekomstige functies voor een stationsverplaatsing, zoals een ontvangst- of transferdomein richting perrons.

Een mogelijkheid is een tunnel bij het ATC, op afstand van de Gooise Praktijkschool en de Annie M.G. Schmidtschool. Deze zal over het terrein van ATC gaan, wat betekent dat die ruimte gecompenseerd moet worden. Vanuit het ATC is een grote behoefte tot een

Referentiebeeld spoortraverse Bussum-Zuid (bron: K_Dekker)





Referentiebeeld fiets- en voetgangerstunnel Katwijk (bron: IPV Delft)

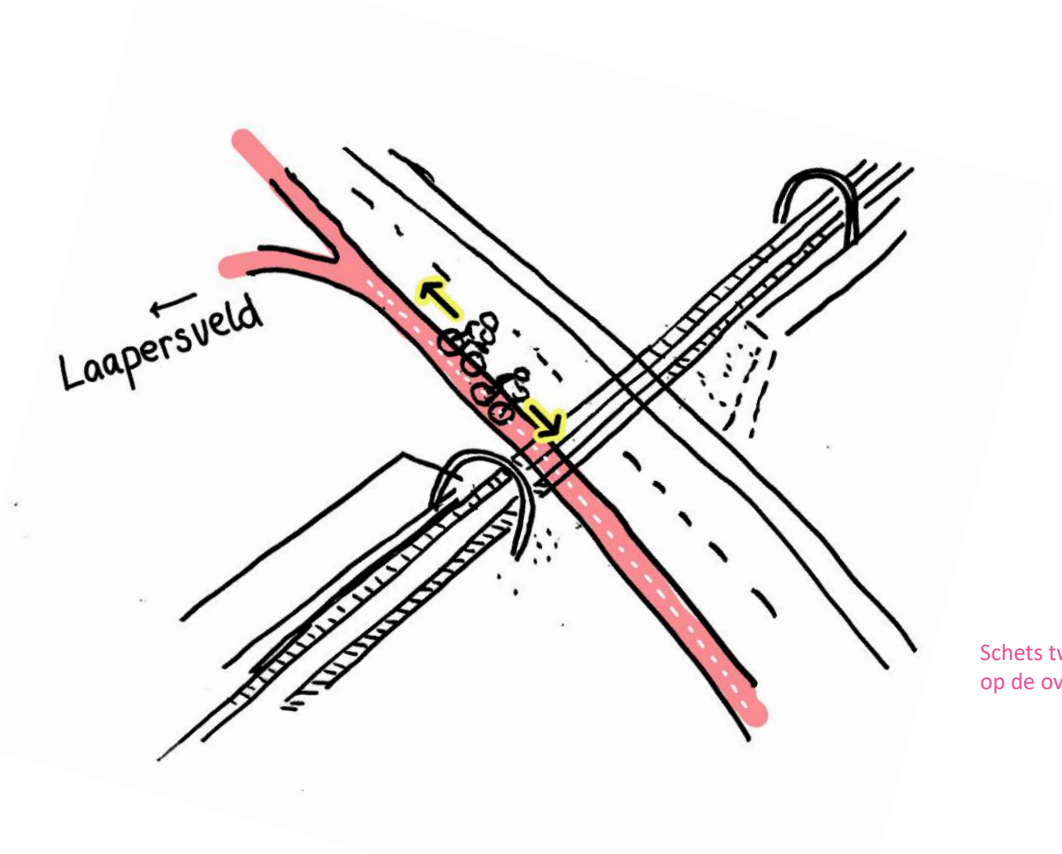
veilige oversteek naar het sportcomplex op Arenapark, waar de leerlingen zullen gaan gymmen.

Een meer zuidelijke tunnel nabij de Diependaalselaan is ook denkbaar in combinatie met een traverse bij de perrons voor de treinreizigers en scholieren van het ATC en ROC.

Tweerichtingsfietspad

Het herinrichten van de overweg middels een tweerichtingsfietspad aan de zuidzijde, biedt een veiligere doorstroming van de Soestdijkerstraatweg voor fietsers vanuit Arenapark naar het Laapersveld. Zij hoeven namelijk dan niet eerst de weg, dan het spoor en vervolgens weer de weg over te steken. Dit voorkomt onnodige risico's bij de spoorwegovergang.

Een voorwaarde voor realisatie van dit alternatief is dat de linksafstrook (afslag Laapersweg) moet komen te vervallen, omdat deze ruimte nodig is voor de realisatie van een tweerichtingsfietspad. Dit betekent voor het Laapersveld dat de inprikker (zie bijlage 1) vanuit de Diependaalselaan nodig is. Dit is daarmee best een behoorlijke ingreep. Als het niet lukt om een onderdoorgang te kunnen maken tussen het Laapersveld en Arenapark zou een tweerichtingsfietspad de veiligheid en bereikbaarheid iets kunnen verbeteren ten opzichte van de huidige situatie.



Schets tweerichtingsfietspad op de overweg

Oogst participatie (13 maart en 14 april)

Tijdens de participatiesessies op 13 maart en 14 april zijn vanuit het gebied meerdere ideeën geopperd die een mogelijke oplossing bieden voor bestaande opgaven of bijdragen aan de uitwerking van ambities voor de toekomst. Hieronder een greep uit de meest in het oog springende ideeën.



"Kunnen de parkeerplekken van de bedrijven op het Laapersveld niet worden verplaatst naar het Sportpark? Het Sportpark is super goed bereikbaar vanaf de snelweg en het Laapersveld, door de drukte op de rotonde, helemaal niet. Terwijl beide plekken op een paar honderd meter afstand van elkaar liggen. Met een goede verbinding over of onder het spoor kun je op het Sportpark makkelijk parkeren op loopafstand van de werklocaties op het Laapersveld. Voor de werknemers is het daarnaast gezond om een paar minuutjes te lopen naar hun auto en op het Laapersveld zou dat een deel van de overlast en opstoppingen in de spits oplossen."



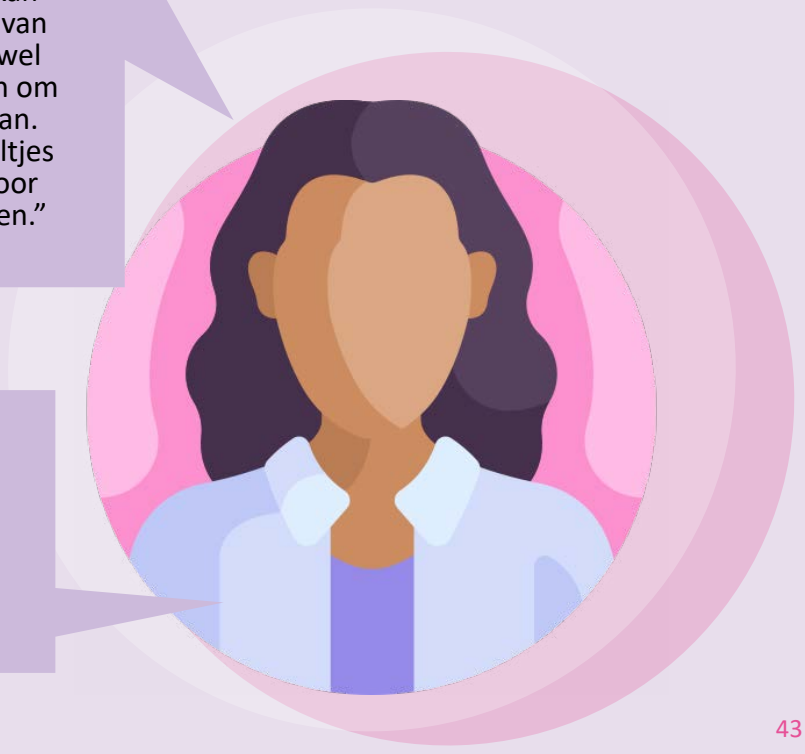
"Een alternatieve fietstunnel aan de zuidkant van het Laapersveld, ter aanvulling van de beoogde onderdoorgang, zou heel handig zijn voor de doorstroom en verdeling van het fietsverkeer dat via het Laapersveld van west naar oost fietst. Dan hoeft niet alles via de rotonde (Laapersweg) maar kan ook een deel van het fietsverkeer via de rotonde (Diependaalselaan) richting het Sportpark."

“Is verplaatsing of uitruil van programma mogelijk tussen het Laapersveld en de beoogde ontwikkeling op het Sportpark? Kunnen de kantoren of het ATC niet naar het Sportpark in ruil voor meer woningen op het Laapersveld? Dat zou een hoop overlast en verkeersonveilige situaties wegnemen op het Laapersveld. Daarnaast is een onderdoorgang voor scholieren naar de gymzalen dan ook niet meer nodig.’’



“Als het Laapersveld en het Sportpark per se met elkaar verbonden moeten zijn, maak dan bruggen in plaats van tunnels. Bruggen zijn sociaal veel veiliger en zorgen daarom voor minder overlast en ongure types in de buurt.”

“Op de piekuren (rond 08:30 en rond 15:00) is het bijna onmogelijk om met de auto het Laapersveld op of af te komen. Alles moet via dezelfde rotonde het gebied in en uit. Het zou ontzettend fijn zijn als er een alternatieve auto-ontsluiting bij kan komen. Bijvoorbeeld aan de zuidzijde van het Laapersveld. Daarbij zouden dan wel maatregelen moeten worden genomen om sluipverkeer door de wijk tegen te gaan. Bijvoorbeeld door het gebruik van paaltjes (eventueel met afstandsbediening) voor bewoners en taxibusjes voor de scholen.”



“Zouden de Gooise Praktijkschool en de Annie M.G. Schmidtschool niet kunnen verhuizen naar het Offices XL gebouw? Hier is meer rust en veel parkeerruimte. Het ATC kan dan hun gebouwen innemen en zo uitbreiden.”

3 Conclusies

De analyse van de vier hoofdvarianten voor de verplaatsing van het station naar het Laapersveld laat zien dat er in alle gevallen aanzienlijke consequenties zijn, waarbij geen directe voorkeursvariant voor het Laapersveld naar voren komt. Elke variant kent zijn eigen kansen en beperkingen, met een aantal rode draden die voor alle varianten gelden.

Allereerst geldt voor varianten 1 tot en met 3 dat de impact op de speciaal onderwijsscholen groot is, welke niet kan worden genegeerd. Bij een stationsverplaatsing zal waarschijnlijk voor zowel de gebruikers van de Gooise Praktijkschool en de Annie M.G. Schmidtschool, en wellicht ook voor Sherpa de Boemerang, een andere plek moeten worden gevonden in Hilversum of in de omgeving (met dezelfde faciliteiten). Dit is een ingreep die tijd en geld vraagt om te komen tot een geschikt alternatief binnen Hilversum of omgeving. Verplaatsing van de scholen vereist een goed alternatief, besluitvorming en investeringsbereidheid bij de gemeente. Variant 3 biedt daarbij wel enige ruimte voor een tussenfase, met een smalle onderdoorgang kan gestart worden zonder directe verplaatsing van de scholen.

Hoewel geen van de varianten direct een antwoord biedt op de bestaande verkeersopgaven op het Laapersveld, maken ze wel duidelijk dat aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn. De huidige verkeersstructuur kent knelpunten, met name rondom de rotonde en de ontsluitingsweg Laapersveld. Door de komst van een station, in welke variant dan ook, zal de verkeersdruk op piekmomenten (woon-werkverkeer, schoolverkeer, stationsverkeer) verder toenemen. Dit vraagt om een bredere mobiliteitsaanpak waarbij de verkeersveiligheid, doorstroming en bereikbaarheid van het gebied in samenhang worden bekeken.

Een belangrijk aandachtspunt is de linksafstrook vanaf de Soestdijkerstraatweg naar de Laapersweg, die in alle varianten met stationsverplaatsing (varianten 1 t/m 4) moet worden verwijderd. Daarmee verliest het Laapersveld een van de twee toegangen tot de wijk. Mede door het toevoegen van programma, de verkeersaantrekkende werking van een station en het verdwijnen van de linksafstrook kan de huidige verkeersproblematiek worden versterkt. Het toevoegen van een nieuwe inprikker aan de zuidzijde van het Laapersveld biedt kansen om de bereikbaarheid te waarborgen en bijdragen aan de verkeersveiligheid op de rotonde Utrechtseweg-Laapersweg. Deze ingreep biedt kansen voor eventuele herontwikkeling in de toekomst. Daarnaast zou de ingreep ook op de korte termijn al kunnen helpen bij het ontlasten van bestaande verkeersdruk op piekmomenten. Daarbij moeten eventuele effecten op het omliggende wegennet tijdig worden onderzocht en meegenomen in de verdere planvorming.

Op korte termijn is een traverse of fietstunnel zonder stationsverplaatsing goed denkbaar, met name wanneer dit op afstand van de Gooise Praktijkschool en de Annie M.G. Schmidtschool is. Een kansrijke locatie is bij het ATC. Een fietstunnel in het zuidelijke deel is ook mogelijk, in combinatie met een traverse voor treinreizigers en scholieren van ATC en ROC bij het perron.

Elke ontwikkeling of verkeersingreep op het Laapersveld biedt kansen om het gebied klimaatrobuuster in te richten. Denk aan het versterken van de groen- en waterstructuren, met behoud of versterking van de groene zoom langs het spoor. Door het gebied groener in te richten met ruimte voor waterberging is er minder wateroverlast in dit lagergelegen gebied.

Een belangrijke randvoorwaarde voor elke variant is het creëren van een sociaal veilige en levendige stationsomgeving. Varianten 1 t/m 3 bieden hier meer aanknopingspunten voor, doordat er bij verdichting op het Laapersveld mogelijkheden ontstaan voor functiemenging en sociale controle. Bij variant 4 is dat lastiger te realiseren, mede omdat het station direct grenst aan het Park Laapersveld, een rijksmonument, waar geen ontwikkeling mogelijk is. Herinrichting van het gebied rond de overweg biedt enige kansen de sociale veiligheid te verhogen. De sociale veiligheid waarborgen in deze variant is een aandachtspunt voor de verdere uitwerking.

Daarnaast kan de autonome ontwikkeling, gestuurd door beleid, op het Laapersveld ervoor zorgen dat het op Laapersveld drukker wordt. De Omgevingsvisie en het Economisch Perspectief sturen aan op een verdichting van OV-knooppunten en het creëren van extra werkruimte. Het gebied kent echter relatief jonge bebouwing, waardoor de ruimte is voor grootschalige herontwikkeling wat beperkt is. Vooral aan de zuidzijde, bij de relatief oudere kantoorgebouwen, zijn nu ontwikkelkansen aanwezig. Bovendien zijn er op het Laapersveld op dit moment slechts enkele partijen, zoals het ATC, die direct profijt hebben van een onderdoorgang en stationsverplaatsing. Een gedeeld toekomstperspectief met ruimtelijke meerwaarde voor meerdere partijen is essentieel voor het realiseren van een stationsontwikkeling op het Laapersveld. De ‘overige ingrepen’ kunnen uitkomst bieden in een tijdelijke of permanente situatie wanneer het station (nog) niet wordt verplaatst.

4 Verantwoording

Visie Laapersveld is tot stand gekomen vanuit de verkenning van de OV-knoop uit het Stedenbouwkundig Plan Sportpark. In de verkenningen met de spoorse partijen en tijdens de participatiebijeenkomst medio maart 2025 zijn er ideeën ontstaan voor alternatieve varianten. De varianten zijn globaal verkend in deze ‘Visie Laapersveld: verkenning varianten OV-knoop voor het Laapersveld’ om te bepalen of ze kansrijk zijn voor een verdere uitwerking. De afweging en beoordeling van de varianten (of onderdelen daarvan) wordt integraal gedaan op basis van de VE-rapportage (het spoorse perspectief), deze variantenstudie voor het Laapersveld en de afweging vanuit het Stedenbouwkundig Plan Sportpark. In september 2025 neemt de gemeenteraad hierover een besluit.

Bijlage 1 Verkeerskundig schetsontwerp inprikker

In de huidige situatie is het Laapersveld voor gemotoriseerd verkeer enkel te bereiken via de noordzijde over de Laapersweg. Dit is een eenzijdige ontsluiting van de wijk via het kruispunt Laapersweg-Laapersveld. Men kan dit kruispunt bereiken via de rotonde Utrechsteweg-Laapersweg (rotonde Laapershoek) of via het kruispunt Soestdijkerstraatweg-Laapersweg, direct naast de overweg op de Soestdijkerstraatweg. Gemotoriseerd verkeer vanaf het Laapersveld kan de wijk enkel verlaten via de rotonde Laapershoek. Deze eenzijdige ontsluiting is met name tijdens calamiteiten ongewenst, omdat gemotoriseerd verkeer en nood- en hulpdiensten de wijk niet via een andere route kunnen in- of uitrijden. De huidige gebruikers van het Laapersveld (bewoners, ondernemers en scholen) geven aan dat met name tijdens piekmomenten (spitsen en schoolopening en -sluiting) de rotonde Laapershoek in combinatie met het kruispunt Laapersweg-Laapersveld chaotisch overkomt en op meerdere momenten aan hun capaciteit raken.

Hier komt bij dat in alle geschetste varianten voor de verplaatsing van station Sportpark het noodzakelijk is om de linksafstrook op de overweg Soestdijkerstraatweg te verwijderen. Verkeer vanaf de overweg kan dan niet meer de Laapersweg op rijden. Bij een ondertunneling van het spoor op de Soestdijkerstraatweg zal de gehele inrit met de Laapersweg verdwijnen. Hierdoor is het Laapersveld nog sterker eenzijdig ontsloten, enkel via de rotonde Laapershoek. Een tweede ontsluiting naar het Laapersveld kan hier een oplossing voor zijn. De mogelijke locaties hiervoor zijn aan de zuidzijde van het Laapersveld door een aansluiting te maken met de Diependaalselaan of Utrechtseweg. Hier zitten in de basis al enkele beperkingen aan:

- Met de Diependaalselaan is een aansluiting mogelijk op gemeentegrond, maar enkel met een zogenaamde ‘rechts in/rechts uit’-aansluiting zijn. Verkeer vanaf de A27 kan na de spooronderdoorgang rechtsafslaan het Laapersveld op. Verkeer vanaf het Laapersveld kan enkel rechtsafslaan om de Diependaalselaan op te rijden richting de rotonde met de Utrechtseweg.
- Met de Utrechtseweg is een volledige aansluiting nodig, zodat verkeer in alle richtingen het kruispunt kan gebruiken. Echter, zowel voor het realiseren van het kruispunt (boogstralen, middengeleider, zichtlijnen) , als voor het aanleggen van deze ontsluitingsweg dient de gemeente private grond te verwerven.

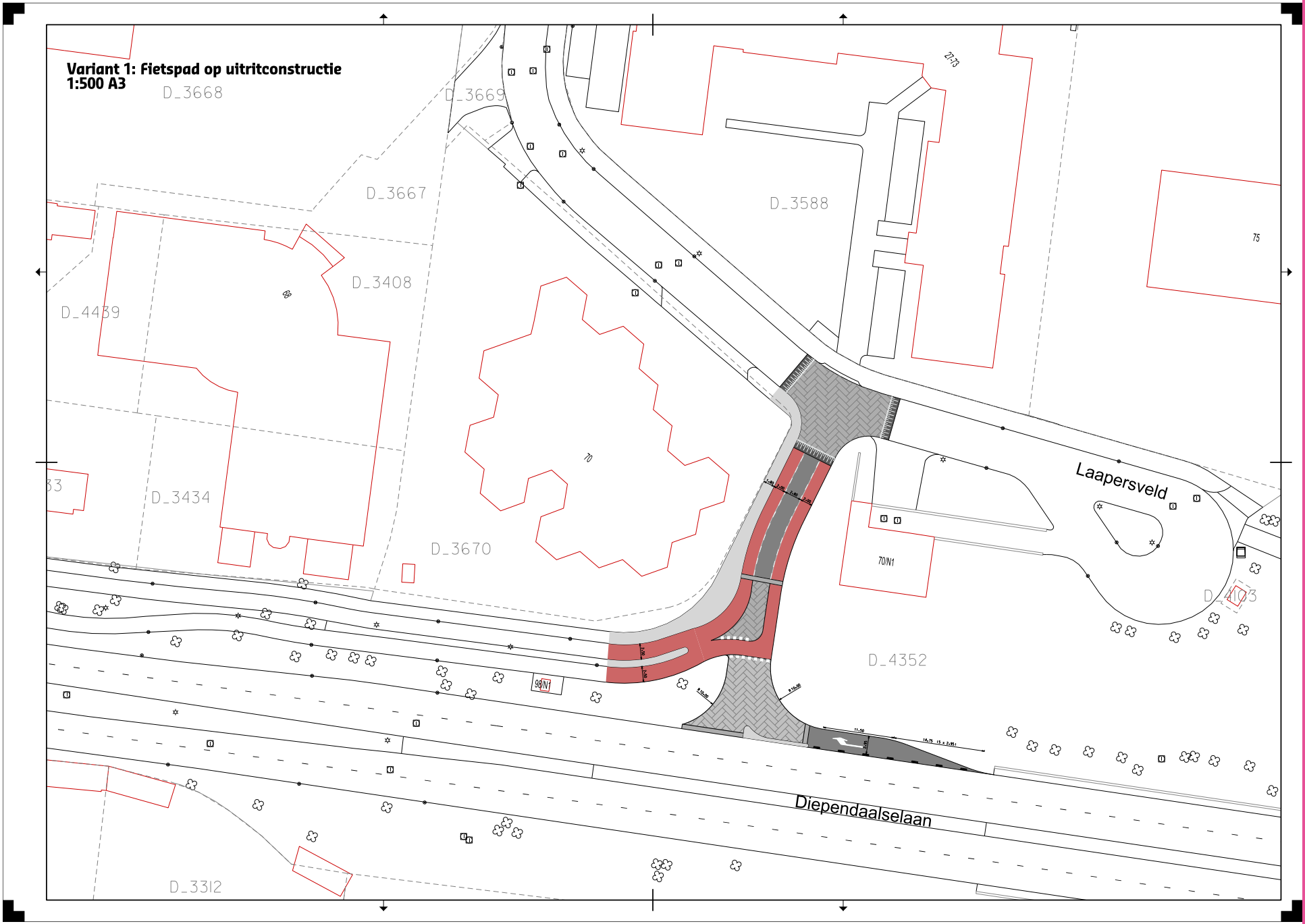
Om de haalbaarheid van deze ontsluitingsweg te visualiseren zijn drie schetsvarianten gemaakt (zie volgende pagina’s). Deze varianten dienen als gespreksstarter, geven inzicht in de kansen en beperkingen en verschillen op enkele essentiële zaken (zoals de voorrangssituatie, de plaats van de fietsers en de mate van snelheidsremmende maatregelen). Kort toegelicht:

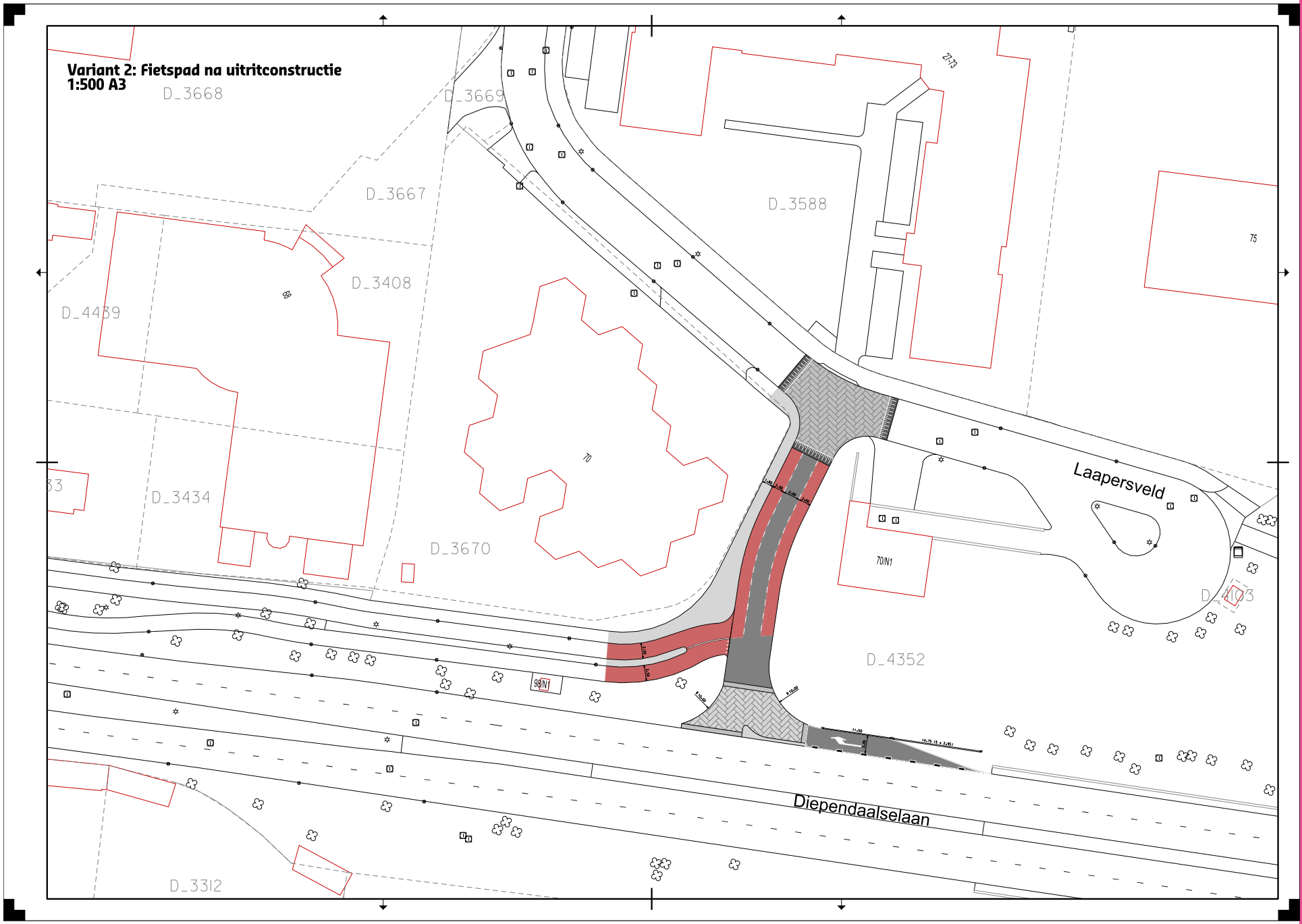
- Variant 1: Een overgang tussen de Diependaalselaan en het Laapersveld met een lange uitritconstructie. De fietsers kruisen het autoverkeer in de voorrang. Het ontwerp sluit aan op het STOMP-principe, waarbij fietsers voorgaan op automobilisten. In combinatie met de uitritconstructie sluit het aan op de lijn der verwachting dat fietsverkeer bij het afslaan vanaf een voorrangsweg voorrang dienen te krijgen. Echter, de fietsers zijn voor automobilisten komende vanaf het Laapersveld mogelijk minder goed zichtbaar door de begroeiing op grondgebied van het STER-gebouw. Daarnaast komen fietsers die de weg kruisen mogelijk vanuit onverwachte omgekeerde richting.
- Variant 2: Een overgang tussen de Diependaalselaan en het Laapersveld met een korte uitritconstructie. Na de uitritconstructie sluiten de fietsers aan op de ontsluitingsweg, maar geven voorrang aan het autoverkeer. Het ontwerp sluit minder goed aan op het STOMP-principe, omdat fietsers voorrang moeten verlenen aan de automobilist. Tegelijk is de zichtlijn voor fietsers op verkeer komende vanaf het Laapersveld mogelijk beperkt. Daar komt bij dat het fietspad mogelijk slechts zichtbaar is vanaf de rijbaan, waardoor men geen fietsers verwacht. Tegelijkertijd is er wel een kans dat de aanwezige fietsers (relatief veel jongeren richting de scholen) onvoldoende voorrang zullen verlenen.
- Variant 3: Een overgang tussen de Diependaalselaan en het Laapersveld zonder uitritconstructie. De fietsers hebben een los fietspad aan de andere zijde van het STER-gebouw (Er is onvoldoende ruimte om een tweerichtingenrijbaan en -fietspad naast elkaar te leggen én in combinatie met een logisch gelijkwaardig kruispunt met het Laapersveld). Voor het fietspad dient de gemeentegrond te verwerven van het STER-gebouw. Daarbij dient men rekening te houden met de inrit naar de parkeerkelder van het STER-gebouw. Het grote voordeel is dat fietsers op een overzichtelijker punt kunnen mengen met het autoverkeer. Wel is er in dit geval geen uitritconstructie ingetekend, wat de overgang vanaf de Diependaalselaan naar het Laapersveld minder benadrukt.

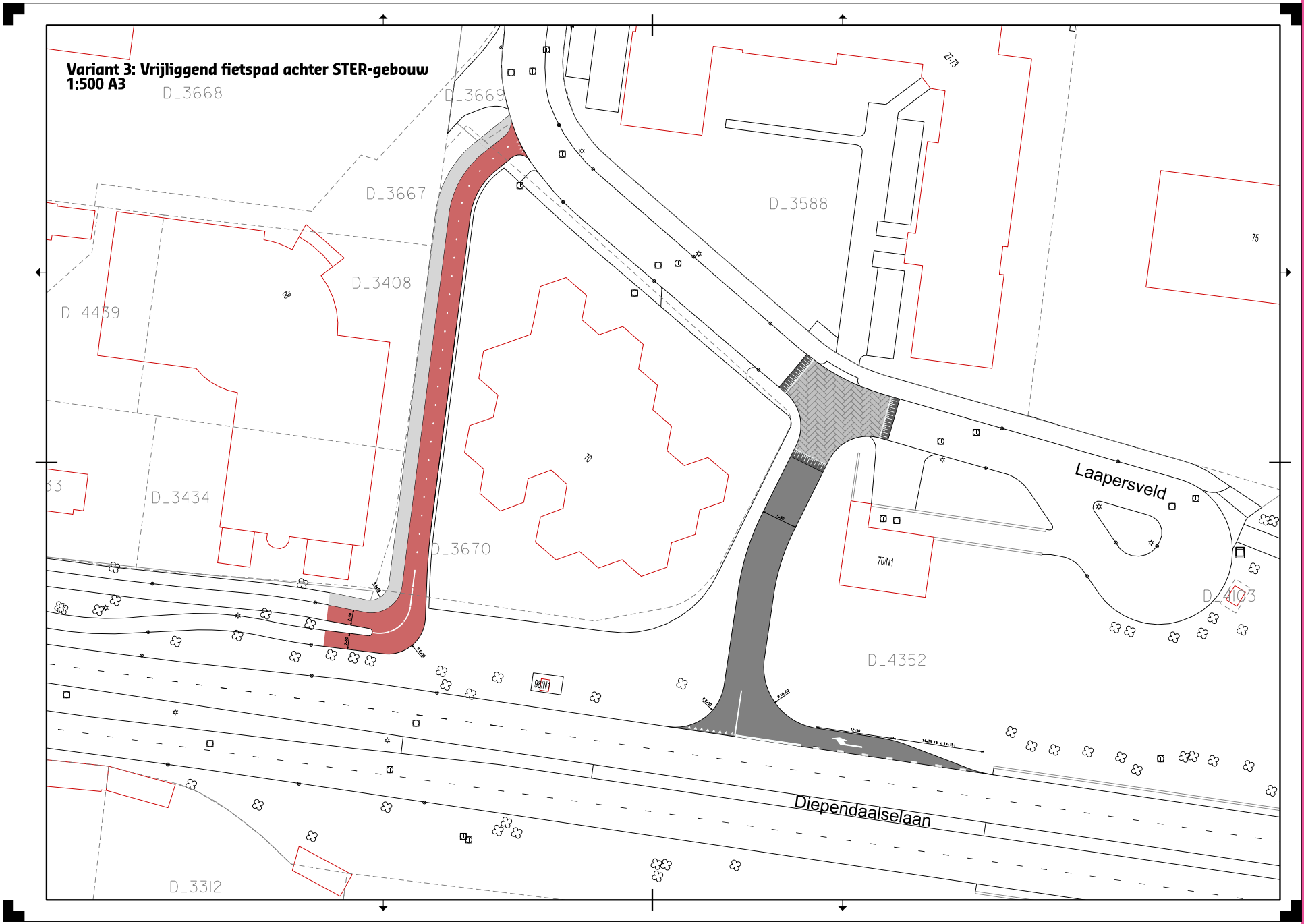
Bij alle drie de varianten dient men rekening te houden met een werkingang van het gemaal aan deze nieuw te realiseren weg en een mogelijke schoolfunctie in het STER-gebouw.

De schetsvarianten tonen aan dat een tweede ontsluitingsweg aan de zuidzijde van het Laapersveld niet onhaalbaar is. Deze varianten hebben verschillende voor- en nadelen en behoeven verdere onderzoeken voor daadwerkelijk tot realisatie over te gaan. Verder onderzoek moet uitwijzen:

- in hoeverre een extra aansluiting op de Diependaalselaan leidt tot extra terugslag ten opzichte van de huidige terugslag ter hoogte van de rotonde met de Utrechtseweg;
- wat de gewenste lengte voor de uitvoegstrook is om het verkeer verkeersveilig af te wikkelen;
- wat de effecten zijn van invoegend verkeer vanaf het Laapersveld welke via de linkerrijstrook dienen te rijden om op de rotonde 360* te draaien richting de A27;
- in hoeverre het in- en uitvoegen haalbaar en verkeersveilig kan in de spits en in de daluren op basis van snelheidsverschillen, zichtbaarheid en verwachtingspatronen;
- wat de gewenste vormgeving is van de aansluiting, qua verwachtingen, gereden snelheden, menging van verkeer en zichtbaarheid;
- wat het risico is op sluipverkeer door de wijk Laapersveld en hoe dit te beperken is;
- welke rijrichtingen gefaciliteerd moeten worden (tweerichtingen of een van beide richtingen).


Variant 1: Fietspad op uitritconstructie
1:500 A3
D_3668
D_3669
D_3667
D_3588
D_3408
D_4439
D_3434
D_3670
D_4352
D_4403
D_3312
Laapersveld
Diependaalselaan
70/N1
98/N1
70
88
75
2173


Variant 2: Fietspad na uitritconstructie
1:500 A3
D_3668
D_3669
D_3667
D_3588
D_3408
D_4439
D_3434
D_3670
D_4352
D_4103
D_3312
Laapersveld
Diependaalselaan


Variant 3: Vrijliggend fietspad achter STER-gebouw
1:500 A3
D_3668
D_3669
D_3667
D_3588
D_3408
D_4439
D_3434
D_3670
D_4352
D_3312
Laapersveld
Diependaalselaan



