

rapport

Verkeersanalyse verkenning OV-knoop Sportpark Hilversum

Verkenning OV-knoop Sportpark Hilversum, definitief





Inhoudsopgave

1.	Het plan Sportpark en de bereikbaarheid	3
2.	De interwijkverbinding	4
3.	Verbetering spoorwegovergang	9
4.	De bereikbaarheid van Laapersveld	11
	Colofon	25

1. Het plan Sportpark en de bereikbaarheid

In 2023 heeft de gemeente Hilversum het Stedenbouwkundig Plan Sportpark voor de ontwikkeling van Arenapark vastgesteld: het gebied tussen de spoorlijn Hilversum-Utrecht, de Soestdijkerstraatweg en de Buitenring Hilversum. Het plan ging uit van een verplaatst station met ontsluiting via een onderdoorgang onder het spoor 400 meter zuidelijk van de Soestdijkerstraatweg. Uit verkennende studies is gebleken dat deze stationsverplaatsing te complex is. Er wordt nu uitgegaan van behoud van het huidige station, aangevuld met een interwijkverbinding in de vorm van een traverse over het spoor of een onderdoorgang. De gemeente onderzoekt nu samen met de spoorse partijen alternatieven voor de OV-knoop in de vorm van een interwijkverbinding en verbetering van de overweg Soestdijkerstraatweg.

Mede voor de bereikbaarheid van Sportpark is de overweg Soestdijkerstraatweg in het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) onderzocht. Voorzien was een verbreding van de overweg in 2027, zodat er meer ruimte voor fietsers en voetgangers komt. Ook dit plan blijkt te complex en te duur. Een alternatieve oplossing bestaat uit het weghalen van het opstelvak op de Soestdijkerstraatweg voor verkeer dat linksaf slaat naar de Laapersweg en het gebruiken van de vrijkomende ruimte voor verbreden van fietspaden en voetpaden. Dat beperkt de bereikbaarheid van het gebied Laapersveld, met woningen, kantoren en scholen met een regionale functie. Compensatie is mogelijk in de vorm van een nieuwe entree voor autoverkeer aan de zuidzijde van de wijk Laapersveld.

Deze notitie beschrijft de verkeerskundige afwegingen en effecten van de voorgestelde aanpassingen: de interwijkverbinding (hoofdstuk 2), de aanpassing van de overweg (hoofdstuk 3) en de bereikbaarheid van Laapersveld (hoofdstuk 4). De overwegaanpassing en de bereikbaarheid van Laapersveld zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden, de interwijkverbinding heeft effect op het gebruik van, en daaraan gekoppeld, de verkeersveiligheid op de overweg.

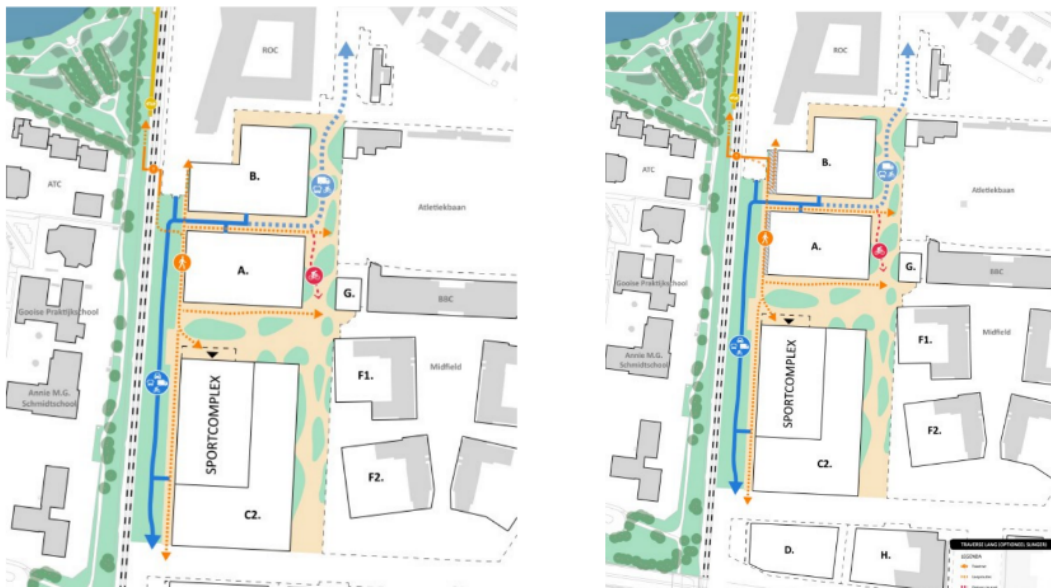
Deze notitie beschrijft alleen de korte en middellange termijn-initiatieven voor de OV-knoop Sportpark. Op lange termijn kan er eventueel een compacter station komen: het perron richting Amsterdam/Almere komt dan recht tegenover het perron richting Utrecht. Daarvoor is het nodig dat de Soestdijkerstraatweg met een tunnel onder het spoor door gaat, zodat de overweg kan worden opgeheven

2. De interwijkverbinding

2.1 Onderdoorgang of traverse

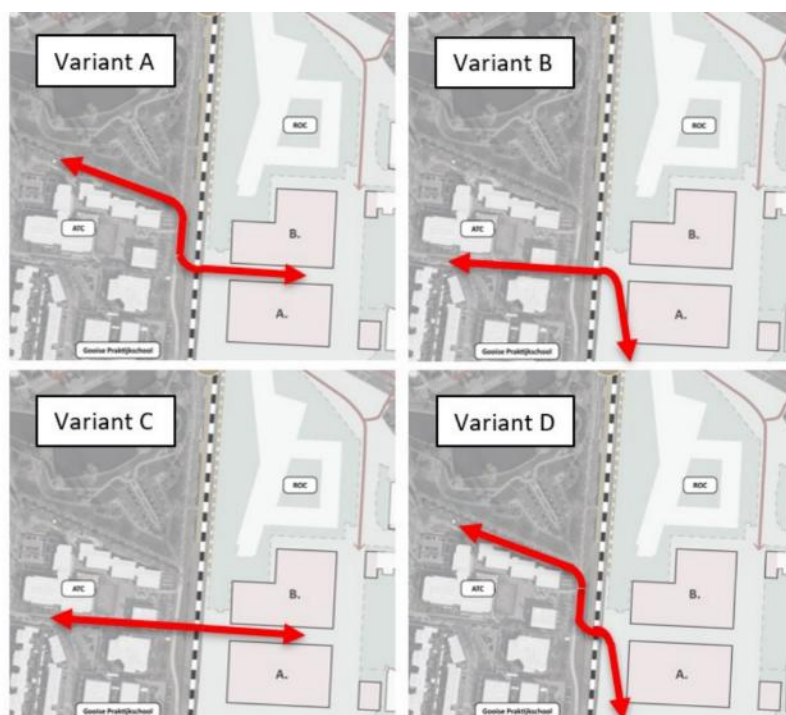
Er zijn twee vormen voor een interwijkverbinding onderzocht: een onderdoorgang (voetgangers- en fietserstunnel met hellingbanen) of een traverse: een loopbrug, die vooral gebruikt wordt door voetgangers en trappen en eventueel liften heeft. De interwijkverbinding kan op verschillende locaties komen.

De traverse kan direct aansluitend aan het perron richting Utrecht worden gemaakt en landt dan iets ten zuiden van het ROC, of iets zuidelijker en komt dan uit bij de meest noordelijke gevel van het nieuwe gebouw B.



Figuur 1: mogelijke uitvoering en ligging van de traverse en aansluiting op looproutes: links de korte traverse en rechts de verlengde traverse. Er is ook een meer organische uitvoering mogelijk van de verlengde traverse (bron: Integrale afweging spoorkruisende maatregelen, Witteveen en Bos)

Voor de onderdoorgang is, vanwege de inpassing van de hellingbanen en aansluiting op de fietspadenstructuur alleen een locatie mogelijk die wat zuidelijker ligt. Er zijn aan beide zijden wel twee verschillende aansluitingen mogelijk van de hellingbaan.



Figuur 2: mogelijke ligging onderdoorgang en aansluiting op de netwerken (bron: integrale afweging spoorkruisende maatregelen, Witteveen en Bos)

Voor de onderdoorgang is in theorie nog een derde locatie mogelijk: ten noorden van het spoorviaduct over de Diependaalselaan. Omdat deze locatie alleen voor een beperkt aantal fietsers interessant is, is deze niet verder meegenomen in de afweging.

Uit beschikbare gegevens is afgeleid wat het bestaand en toekomstig gebruik is van de interwijkverbinding en van de bestaande overweg door fietsers en voetgangers. Deze berekening is beschikbaar als (technische) bijlage.

2.2 Inpassing in de fiets- en voetgangersnetwerken

De interwijkverbinding sluit aan de zijde van Sportpark goed aan op de geplande fiets- en voetgangersnetwerken. Wel zal de hoofdroute voor autoverkeer moeten worden gekruist. Bij een aanlanding van de traverse tussen weg en spoor zal dit kruisen gelijkvloers moeten, en dat kan leiden tot oponthoud voor voetgangers.

Aan de westzijde (Laapersveldzijde) sluit juist een onderdoorgang minder goed aan. Vanwege het park en de aanwezige gebouwen moet de hellingbaan afbuigen parallel aan het spoor. Er is dan geen vrij doorzicht door de tunnel en het zicht van en op de (omlaag rijdende) fietsers wordt beperkt door de wanden van de hellingbaan in de hoek. Een mogelijk alternatief is een hellingbaan die recht aansluit en tussen de gebouwen van Alberdingk Thijm College (ATC) doorloopt en aansluit op de Laapersboog. Aan de oostzijde kan ook een rechte hellingbaan tussen de gebouwen A en B worden gemaakt. Een alternatief is een afbuigende hellingbaan die aansluit op het plein tussen gebouw A en C.

Ook is de aansluiting op de fietsnetwerken is aan de westzijde niet direct. De route langs het park vraagt aanpassing van het voetpad aan de zuidwestzijde van het park. Dan is er een aansluiting mogelijk op de Laapersweg en de rotonde bij Laapershoek.

Een traverse kan direct aansluiten ten zuiden van het westelijke perron, is aantrekkelijk voor de treinreizigers, maar is dan minder direct voor de scholieren van ATC die naar het sportcentrum moeten. Een meer zuidelijker ligging is vanwege de route langs het park minder sociaal veilig.

2.3 Gebruik onderdoorgang door fietsers en invloed op de overweg

De onderdoorgang zal een belangrijke rol vervullen voor de fietsers van en naar Sportpark. Vooral voor de fietsers uit Hilversum Zuid (Gijsbrecht van Amstelstraat/Diependaalselaan) en uit Hollandsche Rading en Utrecht. Ook fietsers uit Hilversum oost naar Laapersveld (de scholen) kunnen gebruik maken van de tunnel, evenals fietsers die willen stallen aan de zuidwestkant van het station bij perron 1, richting Utrecht.

Fietsers naar Sportpark uit het centrum, die aankomen via de Soestdijkerstraatweg, zullen doorrijden via de overweg: mogelijk kiest een deel voor de onderdoorgang: de spoorwegovergang sluit immers 8 x per uur. Aan de andere kant is de aansluitende route aan de Laapersveldzijde door en langs het park langer en minder sociaal veilig.

Berekend is dat er momenteel 5.000 fietsers per dag het spoor kruisen bij de Soestdijkerstraatweg. In de toekomst loopt dit op naar maximaal 9.000 à 10.000 per dag. Vooral door de ontwikkeling van Sportpark.

Het verwacht gebruik van de onderdoorgang is maximaal 2.000 - 2.500 fietsers, en dat betekent een afname van 25% van het aantal fietsers op de overweg. Ondanks de aanleg van de onderdoorgang wordt de overweg meer gebruikt door fietsers dan in de huidige situatie. Er rijden dan nog 3400 fietsers tussen Hilversum centrum en Arenapark via de spoorwegovergang plus nog 3300 fietsers tussen Hilversum-oost en Hilversum centrum, samen 6700 fietsers.

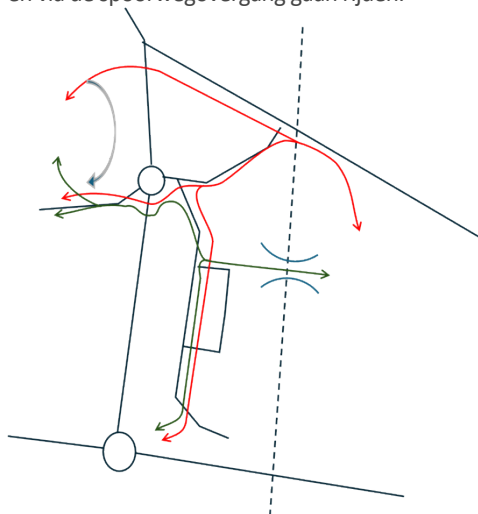
De fietsers tussen Hilversum centrum en Arenapark laten zich niet via de onderdoorgang sturen. De Soestdijkerstraatweg is de meest directe, en aantrekkelijke route.

Fietsers vanuit Hilversum-zuid rijden (zonder onderdoorgang) via de rotonde Laapershoek, de Laapersweg en de overweg Soestdijkerstraatweg. Als de onderdoorgang er komt kunnen zij via de rotonde Laapershoek, de Laapersweg west, de weg Laapersveld en de zuidzijde van het park (zie figuur 3, groene route).

Op het noordelijk deel van Laapersveld rijden dan circa 1000-1500 extra fietsers, Dat is een verdubbeling van het huidige aantal fietsers. Op de Laapersweg en de rotonde zullen er 200-500 extra fietsers rijden: mogelijk is voor een deel van de fietsers uit bijvoorbeeld de Schildersbuurt de route via rotonde en onderdoorgang beter dan de route via Tolhuis en Soestdijkerstraatweg.

Circa 500 gebruikers van de onderdoorgang rijden òf langs het spoor òf via Laapersveld zuid van en naar het fietspad dat naar de rotonde Diependaalselaan gaat. Zonder onderdoorgang rijden zij via de Laapersveld -noord, Laapersweg en overweg.

Als er geen directe route is naar de onderdoorgang via het terrein van ATC, moet de onderdoorgang langs het park en via een slinger worden bereikt. Dit is om en minder aantrekkelijk. Een deel van de fietsers zal dan naar verwachting toch doorrijden en via de spoorwegovergang gaan rijden.



Figuur 3: huidige fietsstromen Hilversum -zuid- Sportpark (rood) en met ondertunneling (groen)

2.4 Gebruik interwijkverbinding door voetgangers

Voetgangers komen en gaan vooral van en naar het station. Momenteel kruisen 5.000 voetgangers het spoor, dit loopt op naar bijna 7.000 door de ontwikkeling in Sportpark. De stijging is minder groot dan bij de fietsers: omdat de meeste voetgangers treinreizigers zijn, kruisen ze alleen bij aankomst (uit Amsterdam) of bij vertrek (naar Utrecht) het spoor. Dit geldt ook voor de reizigers van en naar Laapersveld, of Hilversum oost.

Bij een uitvoering als traverse (loopbrug) zal het aantal gebruikers 2.500 - 3.000 zijn, zeker als de traverse direct aansluit op het perron naar Utrecht. Dit betekent 40% minder voetgangers over de spoorwegovergang.

Bij een meer zuidelijke ligging van de traverse of bij uitvoering als onderdoorgang zal het gebruik iets minder zijn: ongeveer 2.000 - 2.500. Deze verbinding is minder direct ten opzichte van de bestemmingen aan de noordzijde van het gebied (ROC, gebouw A, bestaande gebouwen noord-oostzijde) en is sociaal iets minder veilig. De afname van het gebruik van de overweg is 35%

2.5 Noodzaak aanpassing spoorwegovergang na interwijkverbinding

Uit bovenstaande cijfers van het verwachte gebruik is af te leiden dat de interwijkverbinding voor een deel van de spoorkruisende fietsers en een groter deel van de spoorkruisende voetgangers een aantrekkelijk alternatief kan zijn. Echter het merendeel van de fietsers en voetgangers blijft de spoorwegovergang gebruiken. De doorgaande fietsers en voetgangers tussen Hilversum centrum en Hilversum oost en de fietsers en voetganger uit het centrum naar Sportpark zijn aangewezen op de overweg. Dat betekent dat 60 - 70% van de voetgangers en fietsers nog gebruik moet maken van de overweg. Doordat ook het aantal voetgangers en fietsers toeneemt door de ontwikkeling van Sportpark, zal de spoorwegovergang in absolute zin nog steeds meer gebruikers hebben dan in de huidige situatie. Ook als sociaal veilig alternatief en alternatief voor mensen met een mobiliteitsbeperking is de overweg nodig.

Dit maakt verbetering van de verkeersveiligheid en vergroting van de ruimte voor fietsers en voetgangers op de overweg nog steeds gewenst.

2.6 Conclusie gebruik interwijkverbinding

De uitvoering als onderdoorgang/tunnel is zowel voor fietsers als voetgangers een toevoeging aan de bereikbaarheid van Sportpark en is daarom vanuit gebruikersperspectief de voorkeursoplossing. Aan de zijde van Laapersveld is echter de aansluiting op het netwerk niet optimaal. Fietsers komen grotendeels vanaf de rotonde Laapersweg, en hebben daar de keus om de interwijkverbinding te gebruiken of door te rijden naar de spoorwegovergang. Beide routes verschillen niet veel in lengte, de interwijkverbinding is sociaal minder veilig en kent een hoogteverschil, de route via de spoorwegovergang heeft het risico dat die gesloten is. De interwijkverbinding in de vorm van een tunnel leidt tot meer fietsverkeer op de weg Laapersveld, daar waar momenteel al veel conflicten zijn met autoverkeer.

Een uitvoering als traverse is alleen voor voetgangers een goed alternatief, heeft een veel groter hoogteverschil dan de tunnel, maar kan beter en sociaal veiliger worden geïntegreerd met het station.

De aanleg van de interwijkverbinding zorgt voor een afname van het gebruik van de spoorwegovergang door voetgangers en (bij een tunnel) fietsers met 25 - 35%. Maar de overweg zal nog steeds veel gebruikt worden, ook door verkeer dat niet gericht is op sportpark. Dat maakt verbetering van de overweg noodzakelijk.

3. Verbetering spoorwegovergang

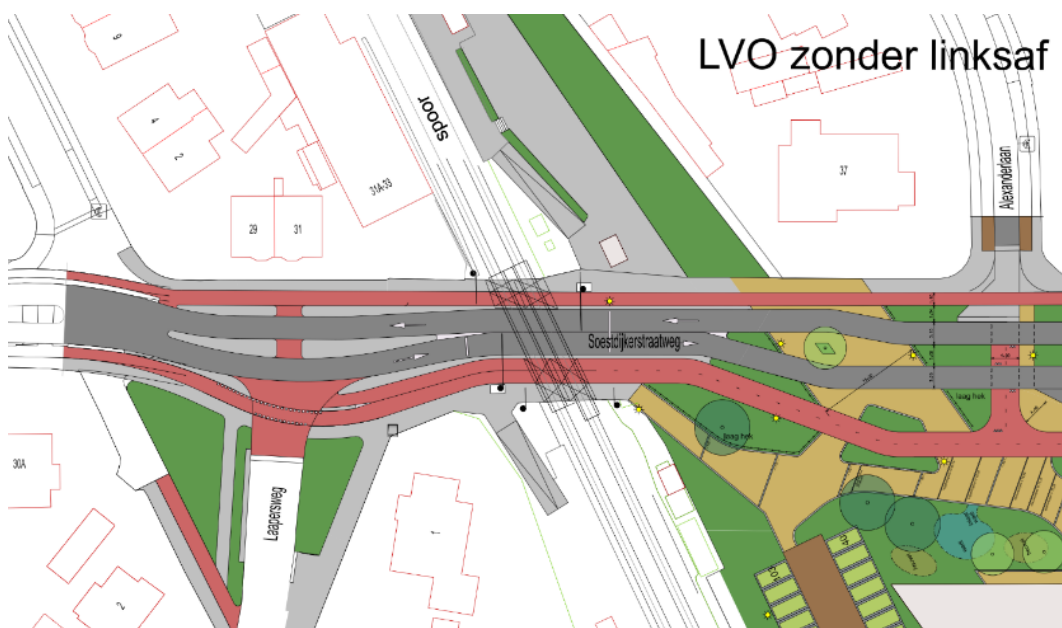
Het ontbreekt op de overweg aan ruimte voor fietsers en voetgangers. De fietsers hebben aan de zuidzijde behoefte aan een tweerichtingenfietspad: er zijn veel fietsers van het Sportpark naar de Laapersweg en Hilversum-zuid. Zij rijden tegen de richting in omdat ze anders tweemaal de Soestdijkerstraatweg moeten oversteken. Ook de fietsers uit Hilversum oost naar de scholen op Laapersveld hebben de neiging om de kortste route te nemen, oversteken van de Soestdijkerstraatweg kan pas verder noordelijk en daarvoor moet je dus omrijden. Juist aan de zuidzijde is de ruimte voor fietsers beperkt, en met 1 meter 40 bij de spoorbomen volstrekt onvoldoende. Ook de voetgangers tussen perron en Sportpark moeten op dit punt het spoor oversteken.



Figuur 4: beperkte ruimte fietsers en voetgangers op de overweg (foto Bart vd Helm, februari 2026)

Aan de noordzijde van de spoorwegovergang is meer ruimte. Een deel van de treinreizigers die aankomen op het perron richting Amsterdam lopen naar hun gestalde fiets bij het perron richting Utrecht. Zij kruisen in de meeste gevallen diagonaal het spoor en de weg.

Meer ruimte voor voetgangers en fietsers kan ontstaan als de linksaf opstelstrook voor gemotoriseerd verkeer naar Laapersveld wordt opgeheven. Dan kan de rijstrook voor verkeer richting Buitenring naar het midden opschuiven en kan op de overblijvende ruimte een breed tweerichtingenfietspad worden gemaakt. Daarvoor hoeven de overwegbomen niet worden verplaatst.



Figuur 5: mogelijke aanpassing overweg als de linksaffer vervalt

Aan de sportparkzijde is de reconstructie van de weg en fietspad al uitgevoerd, maar zal het fietspad verbreed moeten worden. De aansluiting op weg en fietspad aan de centrumzijde moet worden aangepast: het tweerichtingsfietspad moet doorlopen tot aan de Laapersweg.

Het opheffen van de linksaf mogelijkheid betekent dat het Laapersveld minder gemakkelijk bereikbaar is. In het volgende hoofdstuk worden de effecten van het opheffen van de linksafmogelijkheid inzichtelijk gemaakt en worden verbeteringen onderzocht.

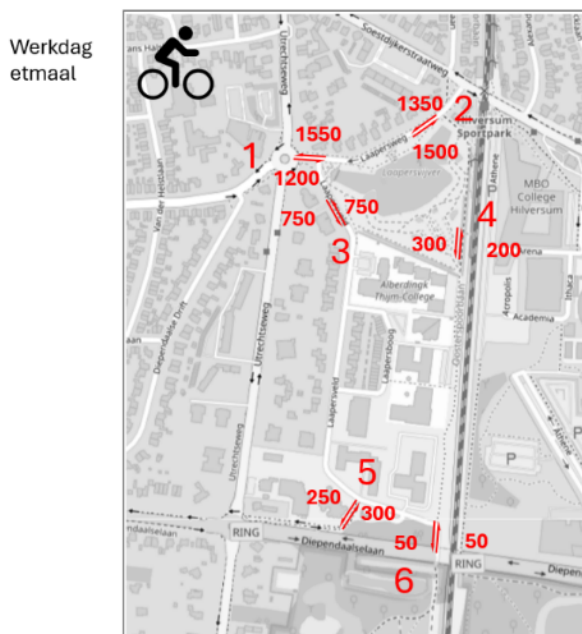
4. De bereikbaarheid van Laapersveld

4.1 Huidige situatie bereikbaarheid Laapersveld

Laapersveld ligt tussen de Utrechtseweg, Soestdijkerstraatweg het spoor en de Diependaalselaan. De wijk kent een mix van wonen en werken, met daarnaast een aantal scholen met regiofunctie. De wijk is voor auto's bereikbaar vanaf de rotonde Laapershoek, en de Laapersweg/Soestdijkerstraatweg. Uitgaand verkeer kan alleen via de rotonde Laapershoek de wijk verlaten. Fietzers kunnen ook vanaf de rotonde Diependaalselaan/Utrechtseweg en vanaf de Laapersheide bij het spoorviaduct de wijk bereiken. Vanaf dat spoorviaduct loopt een fietspad langs het spoor naar het Laaperspark, dat eveneens gebruikt wordt door de scholieren van het Alberdink Thijmcollege (ATC).

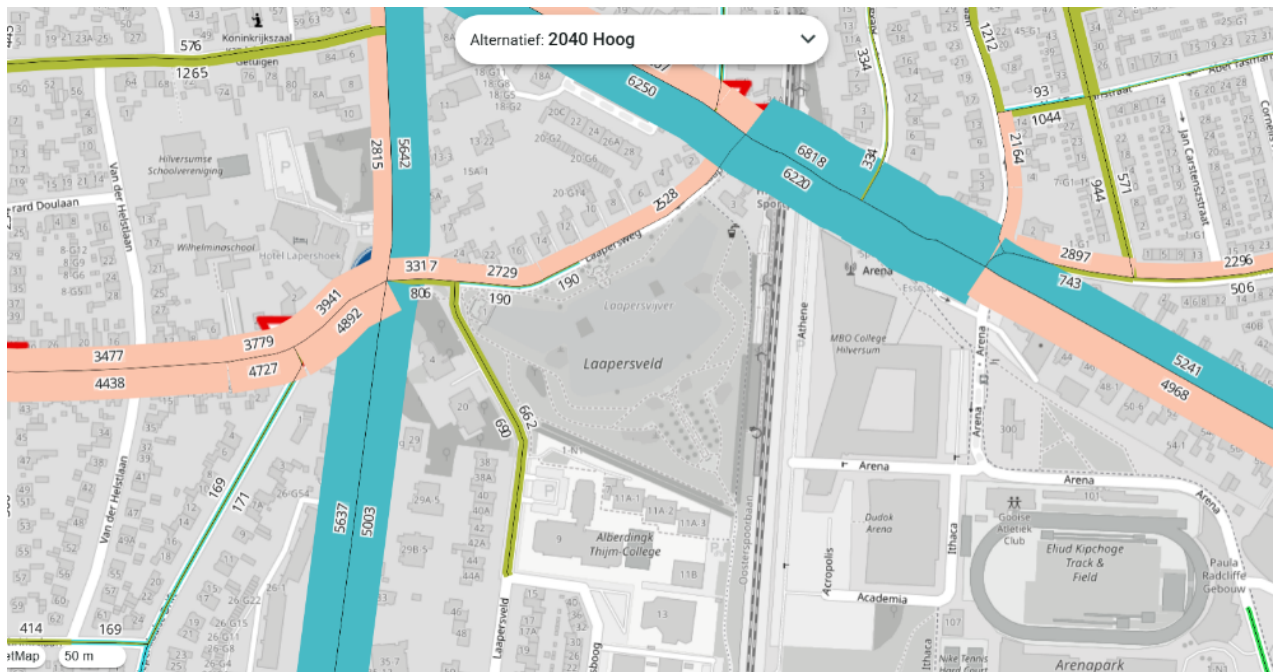
In het Laaperveld bevinden zich, naast het ATC (middelbaar onderwijs), een school voor praktijkonderwijs en twee scholen die zich vooral richten op kwetsbare leerlingen. Hier worden veel leerlingen met de auto of met busjes gebracht. Ook is er een aantal woningen en aan de zuidkant van het gebied een aantal bedrijven/kantoren gevestigd. De gemeente wil de bedrijfsfunctie van het gebied versterken en streeft naar een goede bereikbaarheid. In het kader van de gebiedsvisie die voor Laapersveld is opgesteld is geparticipeerd door inwoners en andere betrokkenen. Daaruit kwamen voor zorgen over de verkeersveiligheid naar voren: het vele autoverkeer van en naar bedrijven en scholen gaat niet goed samen met de grote hoeveelheid fietsers naar voornamelijk het ATC. Deze samenloop is goed zichtbaar op de rotonde Laapershoek, de aansluiting van Laapersveld op de Laapersweg, bij de aansluiting van de Laapersboog op Laapersveld en op de Laapersboog zelf. Vooral de grote hoeveelheid fietsers van en naar het ATC en het autoverkeer naar bedrijven en de andere scholen conflicteren met elkaar. De fietsers die vanaf de rotonde Laapershoek op de Laapersweg richting Soestdijkerstraatweg rijden moeten voorrang verlenen aan het verkeer dat vanaf Laapersveld komt. Dit leidt soms tot conflicten, fietsers hebben de neiging om door te rijden.

In het voorjaar van 2024 zijn de fietsers geteld in de omgeving van Laapersveld.



Figuren 6: tellingen juni 2024 fietsverkeer (aantallen per werkdag)

In december 2025 is het nieuwe verkeersmodel Hilversum opgesteld. Hiermee zijn de verkeersstromen voor het autoverkeer verder geanalyseerd.

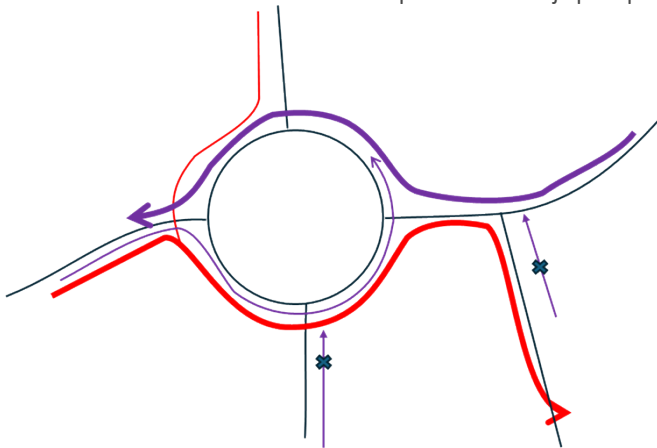


Figuur 7: prognose autoverkeer 2040 (mvt/etmaal, verkeersmodel Hilversum)

Uit de analyse met het verkeersmodel blijkt:

- Er rijdt veel verkeer van de Van Riebeeckweg via Soestdijkerstraatweg en Laapersweg door naar de Gijsbrecht van Amstelstraat, zowel in de ochtendspits als in de avondspits. Per dag zijn dit ongeveer 2.600 motorvoertuigen (mvt). Dit doorgaand verkeer is 80 - 90% van het gemotoriseerd verkeer dat over de Laapersweg gaat.
- De Laapersveld-buurt is zowel bereikbaar via de Soestdijkerstraatweg-Laapersweg als vanaf de rotonde Utrechtseweg – Laapersweg (rotonde Laapershoek), maar kan alleen verlaten worden via de rotonde Utrechtseweg. Per dag rijden 700 mvt naar de buurt Laapersveld (en vertrekken er dus ook 700 mvt). Verkeer naar Laapersveld gebruikt hoofdzakelijk de toegang vanaf de rotonde Utrechtseweg.

De specifieke situatie in de ochtendspits bij de rotonde Utrechtseweg – Laapersweg (rotonde Laapershoek) behoeft meer toelichting. Hier is in de ochtendspits dikwijls oponthoud omdat grote stromen fietsers uit de Gijsbrecht van Amstelstraat en Utrechtseweg-noord naar de Laapersweg en de scholen in Laapersveld rijden. Dat zorgt voor openthoud van het autoverkeer uit de Utrechtseweg-zuid. Doordat dit autoverkeer wordt opgehouden kan verkeer van de Laapersweg relatief gemakkelijk doorrijden. Omdat er vrij veel verkeer op de Laapersweg rijdt moet verkeer uit Laapersveld voorrang geven en wachten. Zo ontstaat zowel in de ochtend- als avondspits een wachtrij op Laapersveld.



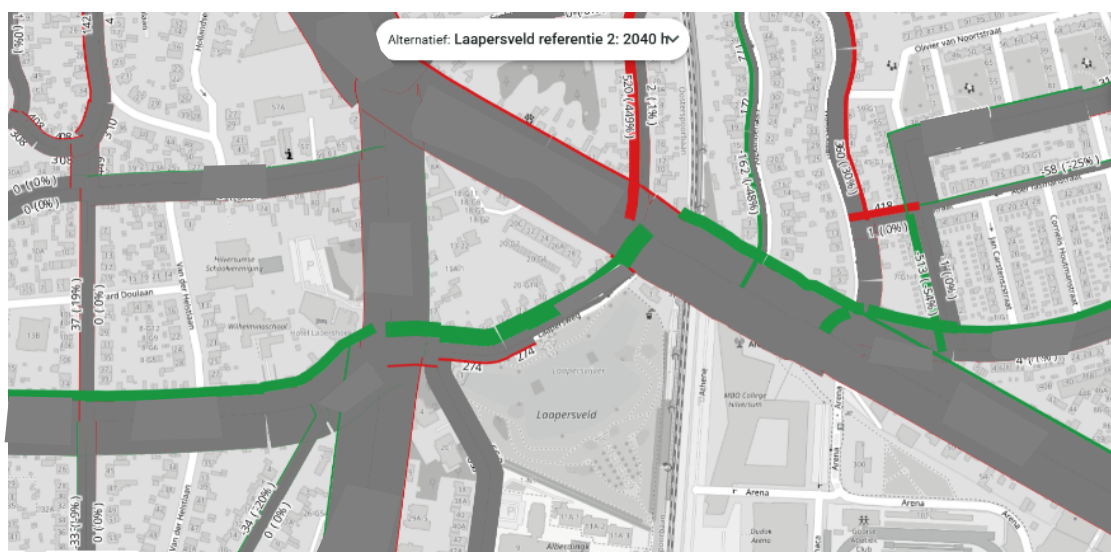
Figuur 8: schematische weergave verkeersdrukke Laapershoek, ochtendspits. rood= fiets, paars = auto

Uit het verkeersmodel is de belasting van de rotonde in de ochtendspits af te leiden, ofwel het totaal aantal voertuigen dat in de ochtendspits de rotonde oprijdt. Dit is een indicator voor de doorstroming. In 2040 bedraagt die belasting 1.980 mvt/2 uur.

4.2 Effecten opheffen linksaffer Soestdijkerstraatweg

Door het opheffen van de linksafmogelijkheid op de Soestdijkerstraatweg neemt het verkeer via de Laapersweg af met 75%. Het verkeer naar Laapersveld rijdt nu om via de Diependaalselaan en Utrechtseweg. Verkeer dat voorheen doorreed naar de Gijsbrecht van Amstelstraat rijdt nu ook via de Diependaalselaan maar rijdt door naar de Pieter de Hooghlaan, Eikbosserweg en de Bosdrift. Het verkeer richting rotonde Utrechtseweg neemt iets toe. Verkeer uit het Van Riebeeckkwartier rijdt deels om via Oude Amersfoortseweg, Stadhouderslaan en gebruikt dan alsnog de Laapersweg.

Omdat er veel minder verkeer over de rotonde Utrechtseweg richting Gijsbrecht van Amstelstraat rijdt verbetert de doorstroming daar. Er rijdt veel minder verkeer op de Laapersweg, het Laapersveld kan nu beter uitrijden richting rotonde.



Figuur 9: 'verschil tussen situatie zonder linksaffer en de referentie (situatie 2040). De dikte van de balk komt overeen met de hoeveelheid verkeer, een groene balk betekent afname, een rode is toename van verkeer.

Het nadeel van het opheffen van de linksaffer is dat de bereikbaarheid van Laapersveld kwetsbaar is: behalve dat er maar één uitgang is van het gebied is er door het afsluiten van de linksaffer ook één ingang minder. Als er een calamiteit op of bij de rotonde optreedt is het gebied afgesloten voor verkeer.

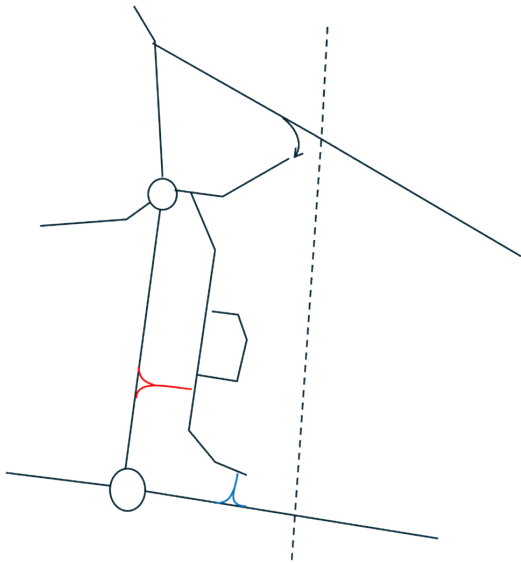
Ook komt er meer verkeer op de rotonde: al het verkeer dat voorheen via Soestdijkerstraatweg naar Laapersveld reed, moet nu via Utrechtseweg, rotonde en Laapersweg-west rijden.

Effecten opheffen linksaffer:

- Minder verkeer op de Laapersweg richting Gijsbrecht van Amstelstraat, maar meer verkeer van rotonde naar Laapersveld
- Minder file op Laapersveld richting Laapersweg
- Minder conflicten tussen fietsers en auto's op de Laapersweg
- Meer verkeer op de Diependaalselaan, en Utrechtseweg
- Bereikbaarheid Laapersveld is kwetsbaar.

4.3 Een betere bereikbaarheid van de buurt Laapersveld

Er zijn twee mogelijkheden voor verbetering.



Figuur 10: extra ontsluitingsmogelijkheden Laapersveld: via aansluiting op de Utrechtseweg (rood), of via extra aansluiting op de Diependaalselaan (blauw)

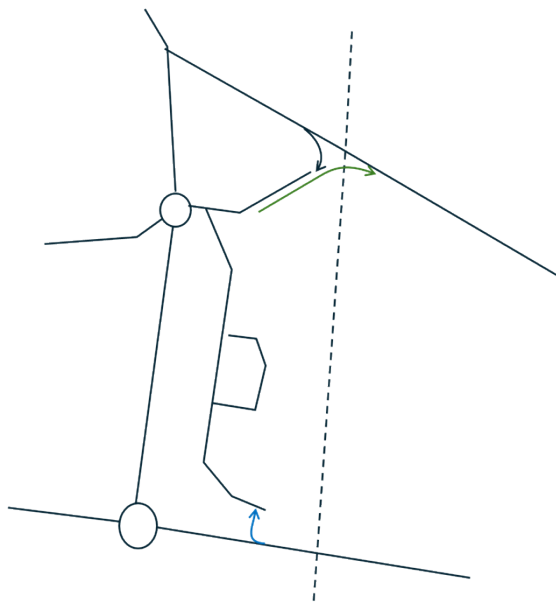
Een extra aansluiting op de Utrechtseweg.

Voor het creëren van een extra aansluiting, 'inprikker' genoemd, is in principe ruimte in de bestaande rij woningen en kantoren aan de Utrechtseweg. Alle buitenruimte hiertussen is echter particulier bezit, waardoor grondverwerving noodzakelijk zou zijn om een weg aan te leggen tussen de gebouwen door. Op de Utrechtseweg is echter weinig ruimte om een veilige voorziening te maken om de weg te kunnen oversteken, maar een voorziening die alleen vanaf de Utrechtseweg – zuid is te bereiken kan in de ochtendspits voor veel verkeer een alternatief zijn. Uitrusten naar het noorden kan dan ook ('rechts in en rechts uit'), maar dan is de oorspronkelijke route via de aansluiting Laapershoek minstens even aantrekkelijk. Daarnaast levert een dergelijke aansluiting in de ochtendspits mogelijk extra oponthoud op: de afslaannde automobilisten naar Laapersveld moeten nu de rechtdoor gaande fietsers voorrang verlenen.

Een extra aansluiting op de Diependaalselaan.

De bestaande fietsdoorsteek van de Diependaalselaan naar Laapersveld is voldoende breed om een weg voor alle verkeer van te maken. Er moet dan wel een aansluiting op de Diependaalselaan worden gemaakt. Verkeer dat vanuit Laapersveld naar de A27 wil, moet eerst de rijbaan voor oost-westverkeer oversteken en zou dan moeten opstellen tussen de beide rijbanen van de Diependaalselaan. Daar is geen ruimte voor, de tussenberm is te smal. Daarom is ook hier alleen 'rechts in/rechtsuit' mogelijk, verkeer richting A27 moet dan keren bij de rotonde Utrechtseweg. Dat kerend verkeer moet dan echter twee rijstroken oversteken, om op de juiste voorsorteerstrook bij de rotonde terecht te komen. Ook omdat hier vaak een lange file staat is dit minder veilig en aantrekkelijk. Daarnaast zorgt dit uitrijden verkeer voor extra belasting en oponthoud op de Diependaalselaan.

De variant met alleen een aansluiting voor inrijdend verkeer op de Diependaalselaan heeft de voorkeur. In de ochtendspits vallen namelijk de ingaande stromen naar scholen en bedrijven samen tussen half 9 en 9 uur. Dan zijn er veel conflicten tussen fietsers en auto's op Laapersveld-noord en Laapersweg bij de rotonde. Een aansluiting voor uitgaand verkeer levert juist in de avondspits veel ruimte op, maar dan vallen de uitgaande stromen van de bedrijven niet samen met de uitgaande scholieren.



Figuur 11: oplossing met extra inrijdmogelijkheid van Diependaalselaan en extra uitrijdmogelijkheid naar Soestdijkerstraatweg

In de oplossing met extra aansluiting voor ingaand verkeer kan als variant het eenrichtingverkeer op de Laapersweg worden omgedraaid of kan de Laapersweg tweerichtingsverkeer worden. Dan is er een veilige extra manier om Laapersveld uit te rijden. Automobilisten uit Laapersveld kunnen dan vanuit Hilversum Zuid via de rotonde Laapershoek, vanuit centrum via de Soestdijkerstraatweg en vanaf de buitenring /A27 via de nieuwe aansluiting Laapersveld bereiken. Laapersveld verlaten kan dan of via de rotonde Laapershoek (Hilversum zuid/centrum) of via de Soestdijkerstraatweg (buitenring A27).

Er ontstaat een situatie waarbij er, zowel voor inrijdend als uitrijdend verkeer, twee volwaardige aansluitingen zijn. Een nadeel van deze oplossing is dat het autoverkeer het fietspad van Utrechtseweg naar Laapersveld kruist en deels daarmee samenvalt. Dit fietspad wordt mogelijk drukker omdat in het 'STER-gebouw' (Laapersveld nr.70) naast de aansluiting een nieuwe vestiging komt van een middelbare school. Ook moet voor het maken van de nieuwe aansluiting een gedeelte van de groenstrook langs de Diependaalselaan worden opgeofferd.

4.4 Effecten van de modellen

Uit paragraaf 4.3 volgen twee varianten voor de verbetering van de bereikbaarheid:

1. Een extra toegang tot Laapersveld vanaf de Diependaalselaan
2. Een extra toegang vanaf de Diependaalselaan en een extra uitgang richting Soestdijkerstraatweg (de Laapersweg wordt dan tweerichtingverkeer, of de rijrichting draait om).

Met het verkeersmodel is berekend wat het effect is op de verkeersstromen en de doorstroming. Dat is in de onderstaande tabel weergegeven. Aangegeven is wat de belasting op wegvakken en rotondes is voor 4 varianten:

- De situatie waarin niets verandert: linksaf blijft mogelijk op de Soestdijkerstraatweg
- De situatie waarin het niet meer mogelijk is linksaf te rijden
- Niet meer linksaf en een nieuwe toegangsweg vanaf de Diependaalselaan (inprikkers)
- Niet meer linksaf, inprikkers en rijrichting Laapersweg omgedraaid (of tweerichtingverkeer)

Er is onderscheid gemaakt in de belasting van wegvakken en van de beide rotondes. Voor wegvakken is gekeken naar de belasting per etmaal, voor de rotondes is juist gekeken naar de spits: die bepaalt de mate waarin er file optreedt.

Wegvak, belasting per etmaal	2040 huidige wegingdeling	Geen linksaf Soestdijkerstraatweg	Geen linksaf en inprikkers Diependaalselaan	Geen linksaf, inprikkers, rijrichting Laapersweg omgedraaid
Laapersweg-west (tussen rotonde en Laapersveld)	3300	2500	2100	2400
Laapersweg-oost (tussen Soestdijkerstraatweg en Laapersveld)	2500	700	700	1300
Laapersveld noord (bij Laapersweg)	1300	1300	900	900
Laapersveld -zuid (bij Laapersboog)	200	200	500	500
Soestdijkerstraatweg (overweg)	13000	11000	11000	11500
Diependaalselaan (Oostereind-Utrechtseweg)	37000	38000	38000	38000
Gijsbrecht van Amstelstraat	7900	6700	6600	6400
Kruispuntbelasting (2 uren ochtendspits)				
Utrechtseweg richting rotonde Laapershoek (ochtendspits)	630	650	530	530
Belasting rotonde Laapershoek (ochtendspits)	1980	1830	1700	1500
Diependaalselaan richting rotonde (ochtendspits)	2300	2400	2300	2300
Belasting rotonde Utrechtseweg-Diependaalsel.	5520	5590	5490	5470
Belasting rotonde Utr-weg-Diepend.In avondspits	6120	6270	6240	6270

Naast verkeersdruk op wegvakken (leefbaarheid en verkeersveiligheid) zijn vooral doorstroming (kruispunten en aansluitingen rotondes) en conflicten fiets-auto (verkeersveiligheid) beoordeeld.

Noot bij de uitkomsten: het verkeersmodel berekent voor elke verplaatsing tussen buurten wat de snelste route is en deelt verkeer aan die route toe. Dat gebeurt apart voor de ochtendspits, de avondspits en de daluren. De totale hoeveelheid verkeer op de kruispunten speelt een rol: hoe meer verkeer, des te hoger de wachttijd. In wekelijkheid bepaalt de bestuurder wat hij of zij de meest plezierige route vindt. Daar speelt niet alleen de rijtijd in minuten een rol, maar ook de acceptatie van oponthoud. Zo is bekend dat rotondes in het algemeen het gevoel geven sneller door te rijden dan kruispunten met verkeerslichten, ook al is de rijtijd exact gelijk. Het verkeersmodel houdt ook geen rekening met de maximale acceptatie van oponthoud en het verschuiven van vertrektijden als gevolg van toenemende drukte. Verplaatsingen

verschuiven dan van 'in de spits' naar 'voor of na de spits'. Daarom is voorzichtigheid geboden met het vergelijken van cijfers. Er moet een zekere marge worden aangehouden.

Effecten op de buurt Laapersveld

- Door het opheffen van de linksafmogelijkheid op de Soestdijkerstraatweg neemt de belasting van Laapersweg sterk af.
- De Laapersweg neemt verder af als er een nieuwe toegang komt tot Laapersveld vanaf de Diependaalselaan.
- Bij een nieuwe toegang verdeelt het verkeer over Laapersveld zich beter: Laapersveld noord wordt minder druk, Laapersweg-zuid wordt drukker, maar blijft een straat met een zeer lage verkeersintensiteit.
- Omdat er veel minder verkeer op de Laapersweg rijdt kan verkeer vanuit Laapersveld beter doorrijden, en neemt de file op die weg sterk af.
- De afsluiting van de linksaffer maakt de verbetering van de overweg Soestdijkerstraatweg mogelijk, dit levert een grote verkeersveiligheidswinst.
- Afsluiting zorgt voor minder autoverkeer op de Laapersweg en daardoor voor minder conflicten met de grote stroom fietsende scholieren naar de scholen in Laapersveld. De verkeersveiligheid zal toenemen evenals de leefbaarheid in het gebied.
- Als de rijrichting van de Laapersweg wordt omgedraaid is er wel doorgaand verkeer van de Gijsbrecht van Amstelstraat naar de Soestdijkerstraatweg via de Laapersweg. Maar de omvang van dit doorgaand verkeer is echter de helft minder dan de belasting door doorgaand verkeer in de huidige situatie, met de linksaffer.
- Bij omdraaien van de rijrichting op de Laapersweg kan een deel van het verkeer vanuit Laapersveld rechtsaf en heeft dan voorrang.
- Er komt mogelijk wel sluipverkeer via de nieuwe inrikker naar de rotonde Laapershoek
- De bereikbaarheid Laapersveld verbetert door twee ingangen en twee uitgangen.

Effecten Diependaalselaan en Utrechtseweg

- De Diependaalselaan (zowel oost als west van de rotonde) gaat in alle gevallen iets meer verkeer afwikkelen omdat verkeer niet meer over de Laapersweg en Gijsbrecht van Amstelstraat naar Hilversum-zuid rijdt. Door het afsluiten van de linksaffer moet het verkeer naar Laapersveld en naar de Gijsbrecht van Amstelstraat omrijden. Dat gebeurt deels via de Diependaalselaan. De belasting neemt licht toe (met 3%). Dit zal niet direct een merkbaar effect geven, mogelijk wordt de file enkele meters langer. (zie ook bovenstaande noot bij de interpretatie van de cijfers).
- De hoeveelheid verkeer op de Diependaalselaan richting rotonde Utrechtseweg daalt bij een nieuwe aansluiting in de ochtendspits weer tot het oorspronkelijke niveau. In de avondspits verandert de belasting van de rotonde Utrechtseweg – Diependaalselaan echter niet en blijft 2% hoger dan in de situatie zonder ingrepen.
- De Utrechtseweg richting rotonde Laapershoek wordt 3% drukker omdat verkeer naar Laapersveld nu via de Utrechtseweg moet omrijden. Bij een nieuwe aansluiting van Laapersveld wordt de Utrechtseweg 15% rustiger dan in de huidige situatie. De file voor de rotonde wordt dan minder lang.

Effecten overige omgeving

- Er rijdt 15% (linksafslagverbod) -18% (inrikker) minder verkeer op Gijsbrecht van Amstelstraat
- Verkeer verspreidt zich over andere wegen, het grootste effect is zichtbaar op de Emmastraat: 4% drukker
- Er ontstaat een sluiproute van Van Riebeekkwartier via Oude Amersfoortseweg, Stadhouderslaan, Soestdijkerstraatweg en dan rechtsaf naar de Laapersweg. Hier maken enkele honderden auto's per dag gebruik van. Ook hier geldt de opmerking dat het verkeersmodel aangeeft dat deze route kennelijk korter is, maar of dit ook werkelijk een aantrekkelijke route is, is de vraag.
- De rotonde Soestdijkerstraatweg – Oostereind (Amaliatunnel) wordt minder druk: er gaat minder verkeer rechtsaf richting spoorwegoverweg dit verkeer gaat nu door de tunnel. Verkeer uit Baarn gaat nu driekwart rond in plaats van rechtdoor.

4.5 Sluipverkeer



Uit de berekeningen met het model blijkt dat er niet of nauwelijks automobilisten via het Laapersveld van de Diependaalselaan naar de Utrechtseweg rijden: maximaal 20 auto's in de ochtendspits. Het model rekent uit wat de snelste route is maar middelt uit over een twee uurs-ochtendspits. Binnen die 2 uurperiode is er ongeveer een half uur waarbij de doorstroming op de rotonde slecht is. Ook op de Diependaalselaan is er oponthoud voor de rotonde met de Utrechtseweg. Daar is de doorstroming vaker niet goed: in de ochtendspits is er gedurende 5 kwartier 2-5 minuten oponthoud, in de avondspits is de doorstroming gedurende een uur iets verminderd (+ 2 minuten). Bij oponthoud zou er meer verkeer kunnen kiezen voor de route via de inprikker.

Uit analyses van de herkomsten en bestemmingen van verkeer op de Laapersweg en Utrechtseweg in de huidige situatie is af te leiden dat er in de ochtendspits en avondspits samen ongeveer 650 auto's vanuit het zuidoosten (Baarn, aansluiting A27) via de rotonde Laapershoek naar Gijsbrecht van Amstelstraat of aansluiting Tolhuis rijden. Dit is dan ook de maximale omvang van het sluipverkeer. Er is maar een deel van de spitsuren oponthoud op de rotonde Laapershoek. Het oponthoud bij de rotonde Diependaalselaan-Utrechtseweg duurt langer, maar verkeer dat de inprikker wil nemen moet ook aansluiten in de file. Eenmaal bij de inprikker aangekomen is het maar 100 meter tot de rotonde. Deze file is daarom minder bepalend dan de file voor de rotonde Laapershoek. Via de navigatie-apps is de snelste route direct zichtbaar. Daarom schatten we de hoeveelheid potentieel sluipverkeer op de helft tot 2/3^e hiervan: 300-400 auto's. Wat meespeelt is de perceptie van het oponthoud en de file. De route via Laapersveld gaat door een woonstraat met veel fietsers, afslaand en parkerend verkeer. Gedragsdeskundigen geven aan dat de hoeveelheid 'irritatie' veelal bepaalt welke route wordt genomen. Langzaam meerijden in de stroom op de Utrechtseweg kan anders worden gewaardeerd dan wachten en slalommen door een woonstraat. Het is daarom niet op voorhand te bepalen of en hoeveel doorgaand verkeer er van de nieuwe route gebruik zal maken.

Mocht dat wel tot een onaanvaardbare hoeveelheid doorgaand verkeer leiden dan kunnen maatregelen worden genomen om dat tegen te gaan:

- Onaantrekkelijk maken gebruik Laapersveld door herinrichting: De straat is nu breed en recht en kent drie drempels. Het beter beveiligen van fietsers kan door fietsstroken te maken, meer drempels, slingers in de weg. Op zichzelf als maatregel al gewenst, het effect op aantrekkelijkheid voor doorgaand verkeer is minder voorspelbaar.
- Alsnog afsluiten van de aansluiting en bestemmen als calamiteiteninrit. Daarmee neemt de belasting op de Utrechtseweg toe, maar wordt de situatie minder kwetsbaar bij een blokkade van de rotonde. Direct realiseren van een calamiteiten in- en uitrit (zonder deze eerst voor alle verkeer open te stellen) kan overigens met beperkte middelen en tegen lage kosten worden gerealiseerd.
- Spitsafsluiting met beweegbare palen: kwetsbaar en onderhoudsgevoelig, juist deze oplossing vermindert het beoogde effect in de ochtendspits in grote mate.
- Permanente afsluiting, Laapersveld ten zuiden van Laapersboog: het bedrijvencluster maakt gebruik van de nieuwe aansluiting, scholen en bewoners gebruiken de bestaande route. Deze oplossing heeft minder effect op de verbetering van verkeersveiligheid in de ochtend en creëert extra congestie en onveiligheid op de Diependaalselaan.
- Geslotenverklaring voor doorgaand verkeer met camerabewaking: een dure, juridisch wankel maar elders wel toegepaste oplossing.

4.6 Vormgeving aansluitingen en verkeersveiligheid

De nieuwe aansluiting sluit aan op de locatie van de huidige fietsdoorsteek tussen Diependaalselaan en Laapersveld. Deze wordt ook gebruikt door de fietsers tussen Laapersveld en de rotonde Utrechtseweg. Momenteel zijn dat er ongeveer 500/dag. Omdat het 'STER-gebouw' wordt herbestemd als locatie voor een school zal het aantal fietsers gaan toenemen en mogelijk verdubbelen. Ongeveer 450 auto's maken gebruik van de aansluiting, waarvan 100 - 120 in de twee uurs-ochtendspits.



Figuur 10: locatie nieuwe aansluiting

Er zijn drie mogelijke vormen mogelijk:

1. Een aansluiting alleen voor autoverkeer, de fietsers krijgen een nieuwe doorsteek a) west van het Stergebouw of b) noord van het gebouw, aansluitend op de Utrechtseweg;
2. Een aansluiting van het fietspad op een weg voor alle verkeer, waarbij de fietsers voorrang geven aan het autoverkeer;
3. Een aansluiting waarbij de fietsers voorrang hebben, via een oversteek op een verkeersdrempel.

Oplossing 1a (west van het Stergebouw) blijkt niet realiseerbaar vanwege de beperkte ruimte en de ligging van de inrit van de parkeerkelder. Oplossing 1b vraagt aankoop van terrein en aanleg van een tweerichtingsfietspad tussen de nieuwe aansluiting en de rotonde. Daarvoor is weinig ruimte. De doorsteek naar de Utrechtseweg kan worden gemaakt ter hoogte van Utrechtseweg 47. De inpassing en de mogelijkheid van grondaankoop moet nader worden onderzocht in een volgende fase.

Oplossing 2 is wel realiseerbaar, maar leidt tot gevaarlijke situaties: fietsers (scholieren!) zullen geneigd zijn voorrang te nemen en zijn minder oplettend. Omdat autoverkeer voorrang heeft, is er een kans op een aanrijding. Als deze doorsteek onderdeel wordt van de doorfietsroute Hilversum – Utrecht is juist het uitgangspunt dat de fietsers voorrang hebben.

Oplossing 3 is minder gevaarlijk: auto's remmen af voor de bocht en de drempel en zien de fietsers aankomen. Daarnaast is de drempel ook een inritconstructie en overgang tussen 50 km/uur op de Diependaalselaan en 30 km/uur in het Laapersveld.



Figuur 11: Oplossing 3 met drempel en fietsers in de voorrang (kruispuntplateau Laapersveld niet afgebeeld)



Figuur 12 vergelijkbare aansluiting van een woonwijk op de Bruistensingel in 's-Hertogenbosch

Op de aansluiting van de inrikker en Laapersveld komt een extra plateau om te benadrukken dat hier 30 km/uur geldt. Dit helpt eveneens mee om de route minder aantrekkelijk te maken voor sluipverkeer. Voor de drempel met aansluiting fietspad dient opstelruimte voor drie auto's te worden gemaakt buiten de doorgaande rijbaan van de Diependaalselaan. Deze variant is in diverse varianten van een verkeerskundig schetsontwerp uitgewerkt. De oplossing is in ruimte, grondeigendom en techniek inpasbaar.

Uit een telling blijkt dat er momenteel 50 fietsers in de drukste 20 minuten gebruik maken van dit fietspad, ofwel 3 per minuut. Dit kan door de ontwikkeling van het 'STER-gebouw' toenemen tot 4 per minuut. Dit geeft 4 keer per minuut een gat van 10 seconden om voor een auto te passeren. Bij een intensiteit van 120 auto's per twee uur is mogelijk het drukste half uur goed voor 60 auto's, ofwel 2 auto's per minuut. Omdat het verkeer stroomopwaarts wordt gedoseerd door het verkeerslicht bij Colosseum kunnen er soms drie auto's achter elkaar komen aanrijden. Vandaar dat er een opstelruimte van 3 auto's nodig is buiten de rijbaan. Hiermee kan het risico op terugslag voor het grootste deel worden gemeden. Als er onverhoopt toch meer dan drie auto's moeten wachten moet het achteropkomend verkeer afremmen. Omdat er goed zicht is vanuit de tunnel op de aansluiting is er voldoende tijd en ruimte om dit te doen. In vergelijkbare situatie (zoals bijvoorbeeld in figuur 12) levert dit geen problemen op.

In theorie is er de mogelijkheid om het fietspad als apart tweerichtingenpad naast de rijweg voor autoverkeer vorm te geven. Er is dan 7,5 meter breedte nodig. Hiervoor moet echter de rijweg naar het oosten worden verplaatst en komt deze deels over de bezinkelder te liggen. Vervolgens sluiten de weg en de fietsroute aan op het plateau bij Laapersveld en ontstaan juist daar de gevaarlijke situaties met overstekende fietsers. Automobilisten verwachten deze niet, ze komen van linksachter.

Conclusie

De aansluiting van het fietspad op de Utrechtseweg met een aparte inrikker voor autoverkeer van de Diependaalselaan is de meest veilige aansluitvorm. Next best is de aansluiting met een verkeersdrempel, er moet dan een uitvoegstrook komen waar ruimte voor minimaal 3 voertuigen is om te kunnen wachten op de overstekende fietsers.

Deze oplossing geniet de voorkeur als er geen nieuwe fietsverbinding kan komen naar de Utrechtseweg.

4.7 Gevolgen voor geluid

In alle varianten blijkt dat de Laapersweg fors wordt ontlast (tot ongeveer -74%). Tegelijk neemt verkeer toe op met name Emmastraat en (delen van) Diependaalselaan (+3% tot +7%). De toename van geluid is daarentegen beperkt tot maximaal +0,3 dB op de Emmastraat en daarmee praktisch niet merkbaar. Afnames op Laapersweg zijn wél substantieel (-2,8 tot -5,9 dB). In de onderstaande tabel is ook variant 5 benoemd: in deze variant is geen nieuwe aansluiting gemaakt, maar is wel de rijrichting op de Laapersweg omgedraaid. De variant lost de bereikbaarheidsproblemen voor Laapersveld niet op en is daarom alleen opgenomen om de mogelijk positieve effecten voor geluid te verkennen.

Variant	Verkeer: grootste winst / toename	Geluid (Δ dB): max / min
Ref 2 (afslagverbod)	Soestdijkerstraatweg -1,923 (-14,7%); Diependaalselaan +1,001 (+2,7%)	max 0,23 (Emmastraat); min -5,70 (Laapersweg)
Variant 1 (incl. inrikker)	Soestdijkerstraatweg -1,959 (-15,0%); Diependaalselaan +1,052 (+2,8%)	max 0,18 (Soestdijkerstraatweg); min -5,88 (Laapersweg)
Variant 2	Soestdijkerstraatweg -1,523 (-11,7%); Emmastraat +1,038 (+6,6%)	max 0,28 (Emmastraat); min -2,77 (Laapersweg)
Variant 3	Soestdijkerstraatweg -1,948 (-14,9%); Diependaalselaan +1,036 (+2,8%)	max 0,18 (Soestdijkerstraatweg); min -5,87 (Laapersweg)
Variant 5	Gijsbrecht van Amstelstraat -1,496 (-16,9%); Emmastraat +1,053 (+6,7%)	max 0,28 (Emmastraat); min -2,78 (Laapersweg)

Bij alle varianten waarin een inrikker vanaf de Diependaalselaan wordt gerealiseerd, is extra aandacht nodig voor de nabijgelegen school die direct naast deze inrikker is geprojecteerd. Tegelijk is het aannemelijk dat het extra geluid door deze

inprikker in de praktijk nauwelijks merkbaar zal zijn, omdat de school al wordt blootgesteld aan het bestaande verkeersgeluid van de Diependaalselaan.

4.8 Conclusies

Door het opheffen van de linksaf mogelijkheid richting Laapersweg op de overweg Soestdijkerstraatweg ontstaat ruimte om de overwegveiligheid te verbeteren. Ook neemt dan de hoeveelheid doorgaand verkeer over de Laapersweg richting Gijsbrecht van Amstelstraat af en neemt de intensiteit op de Laapersweg fors af. De geluidsbelasting op de Laapersweg daalt flink. Daarnaast komt er meer ruimte voor de vele schoolgaande fietsers op Laapersweg, rotonde Laapershoek en Laapersveld. De belasting van de rotonde Laapershoek daalt, de doorstroming zal daar verbeteren.

In de huidige situatie is de bereikbaarheid van Laapersveld niet optimaal. De bereikbaarheid zal verminderen: al het verkeer moet via de rotonde Laapershoek de wijk bereiken en verlaten. Een verbetering kan ontstaan als er een nieuwe aansluiting wordt aangelegd vanaf de Diependaalselaan via het bestaande fietspad naar Laapersveld. Dan is Laapersveld beter bereikbaar. De belasting op de rotonde Laapershoek en de Laapersweg nemen verder af. Als het daarnaast ook mogelijk wordt om via Laapersweg naar de Soestdijkerstraatweg te rijden (alleen rechtsaf) dan is de verbetering nog groter. Volgens berekeningen met het verkeersmodel is er weinig doorgaand verkeer dat van de route (Laapersveld- Laapersweg) gebruik maakt om de drukke Utrechtseweg te mijden, maar dat kan in de hyperspits mogelijk wel het geval zijn. Dit is op voorhand niet te voorspellen. Mogelijk kunnen aanvullende maatregelen (zoals herinrichting Laapersveld) dit tegengaan.

De belasting van de Diependaalselaan neemt in deze variant niet toe ten opzichte van de huidige situatie en de doorstroming op de Utrechtseweg verbetert verder. Een onzekerheid is de hoeveelheid sluipverkeer via de nieuwe aansluiting dat de congestie op de Utrechtseweg voor de rotonde Laapershoek wil vermijden. Omdat de doorstroming daar verbetert en het oprijden van de rotonde vanaf Laapersveld moeilijk blijft, is het afwachten of er een substantiële hoeveelheid doorgaand verkeer komt. Als dat zo is kan een spitsafsluiting of het herinrichten van Laapersveld als 30 km-weg dit tegengaan.

Bijlage: berekening fietsers en voetgangersstromen interwijkverbinding

Gebruik interwijkverbinding door fietsers

Momenteel maken ongeveer 5000 fietsers per dag gebruik van de spoorwegovergang Soestdijkerstraatweg (telling 2013: 3800, steekproeftelling 2025: 300 13-14 uur)

De interwijkverbinding zal hoofdzakelijk worden gebruikt door fietsers van en naar de gebouwen in het gebied Sportpark, zowel de bestaande als de nieuwe bebouwing.

De totale hoeveelheid fietsers van en naar de nieuwe ontwikkelingen in het gebied Sportpark is berekend aan de hand van kencijfers voor fietsenstallingen (CROW) en het gebruik per inwoner (Mobiliteitscijfers ODIN). De herkomsten van de fietsverplaatsingen naar Sportpark zijn verdeeld aan de hand van de hoeveelheid bebouwing in de omgeving (bebouwde kom Hilversum), fietsers leggen gemiddeld 2 km af per verplaatsing (ODIN) en komen uit de richtingen Overweg Soestdijkerstraatweg (centrumzijde), Van Riebeeckkwartier, Amaliarotonde (Oosterengweg/Soestdijkerstraatweg), rotonde Utrechtseweg, en Gijsbrecht van Amstelstraat.

Dit leidt tot de volgende verdeling van de aantallen fietsers van en naar het gebied Arenapark, na de ontwikkeling van Sportpark 1):

totaal	overweg	Riebeeck	Gijsbrecht	Utr.weg	Amaliar	totaal
M,N	339	169	169	85	85	847
A,B	435	218	218	109	109	1088
C,D,H	1086	543	543	271	271	2714
F,G	894	447	447	224	224	2236
E,J,K	655	327	327	164	164	1637
L	198	99	99	49	49	495
station	600	600	400	200	200	2000
Totaal	4207	2404	2204	1102	1102	11018

Tabel 1: aantallen fietsers van en naar de gebouwen in sportpark naar herkomstlocatie

Groei van spoorkruisende fietsers in de toekomst

In totaal gebruiken nu 5.000 fietsers de overweg, waarvan 800 gericht op de stallingen bij het station en 2.000 van en naar het Sportpark. Dit betreft alleen de fietsers van en naar het Sportpark uit de herkomststrichtingen Overweg, Gijsbrecht en Utrechtseweg. In de bovenstaande tabel zijn dat met name de fietsers van en naar de gebouwen M, N, J, K en L. Het gebruik van de overweg zal door de ontwikkeling van Sportpark groeien naar 9000-10.000 fietsers: 6.000 fietsers naar het Sportpark, 1.000 naar het station en 2000 overige fietsers.

De interwijkverbinding kan in theorie worden gebruikt door de fietsers tussen het Sportpark en de richtingen 'Overweg', 'Gijsbrecht' en 'Utrechtseweg', dit zijn er in de toekomst 6.300 per (werk)dag. Daarnaast kunnen de fietsers tussen Hilversum -oost/Baarn en de scholen (ATC)/kantoren Laapersveld ook hiervan gebruik maken (ongeveer 1000).

Interwijkverbinding locatie tussen gebouw A en B

De fietsers naar het Sportpark uit de richtingen 'Gijsbrecht' en 'Utrechtseweg' zullen gebruik maken van de onderdoorgang, de fietsers uit de richting 'Overweg' zullen dit niet doen. In totaal zijn dit ongeveer 2.000 fietsers.

De verbinding is minder interessant voor de verplaatsingen van en naar het ROC vanwege de locatie van de fietsenstalling daar (aantal verplaatsingen met 100 verminderd).

¹ Deze theoretische berekening geeft waarschijnlijk een te hoog aantal fietsers voor de huidige kantoorbebouwing: die is sterk autogericht.

Een deel (25-50%) van de verplaatsingen van de buurt Van Riebeeck in Hilversum-oost naar station maakt mogelijk ook gebruik maakt van de stalling aan de westzijde van het perron richting Utrecht, evenals de fietsers uit Hilversum-oost naar de scholen en kantoren in Laapersveld. Dit zou 150-300 extra verplaatsingen opleveren.
Verwacht gebruik: 2150-2300, afname gebruik overweg: 25%

Gebruik interwijkverbinding door voetgangers

De meeste voetgangers die het spoor kruisen komen van of gaan naar het station. Momenteel heeft dit station 6.000 reizigers, Voor Covid was dit ongeveer 8.000. Prorail/NS verwachten een toename naar mogelijk 9.500-9.900 reizigers in 2030, oplopend tot 9.700 - 10.900 in 2040 (IMA-prognose, Prorail, 2021). De aankomsten en vertrekken zijn 50-50 verdeeld over de richting Amsterdam/Almere en Utrecht. Het station is een attractiestation: 70% van de reizigers heeft als motief werken/school.

Het ROC en Nike hebben hierin een belangrijk aandeel (handelingsperspectief OV-knoop). ROC geeft aan dat 70% van de dagelijkse 2.500 - 3.000 studenten met het OV komt (1.750-2.100), Nike geeft aan dat 50% van de 4.500 medewerkers met het OV komt (2.250). Het merendeel komt met de trein: uit gegevens van de Provincie blijkt dat het aantal uitstappers op de bushalte Sportpark ongeveer 200 is.

Opgeteld hebben in de huidige situatie 3.500 - 4.000 reizigers de bestemming in het Sportpark en lopen ze van (en 's middags naar) het station. 2.000 - 3.000 reizigers hebben een herkomst/bestemming aan de west- en noordzijde van het station (scholen, kantoren Laapersveld, woningen en bedrijven noordzijde). Slechts de helft van deze voetgangers (2.500 - 3.500) kruist het spoor van en naar een van de perrons, de andere helft gaat naar of komt van het andere perron.

Daarnaast zijn er nog voetgangers die het spoor kruisen, maar geen relatie met het station hebben, Uit een steekproeftelling (oktober 2025) blijkt dat er ongeveer 2.000 voetgangers van de overweg gebruik maken die geen herkomst of bestemming station hebben. In totaal kruisen er in de huidige situatie 4.500 - 5.500 voetgangers het spoor, waarvan 2.500 - 3.500 van en naar een van de perrons.

Omdat het Sportpark wordt ontwikkeld zal dat meer aankomende en vertrekkende reizigers gaan genereren. Verondersteld is dat de groei van het aantal voetgangers evenredig is met de groei van het aantal fietsers. Dan is het aantal treinreizigers van en naar Sportpark straks 5.000 - 6.000 per dag, de helft kruist het spoor. De groep treinreizigers die niet naar Sportpark gaat is gelijkblijvend: 2.000 - 3.000, (de helft kruist het spoor) evenals de groep voetgangers die niet naar het station: 2.000.

Een extra groep spoorkruisende voetgangers zijn de scholieren van ATC. Zij gaan, zodra het sportcentrum gereed is daar sporten. Dit betreft 4 blokken, waarbij telkens 120 leerlingen gaan sporten en heen en terug naar de school lopen, In totaal zijn dit dus bijna 1.000 voetgangers.

Het totaal aantal spoorkruisende voetgangers is dus straks 6.500 - 7.500 per dag. Daarvan zijn 2.500 - 3.000 treinreizigers die naar of van het Sportpark gaan of komen, en 1000 - 1.500 treinreizigers naar de andere gebieden.

Locatie interwijkverbinding tussen gebouw A en B

Deze locatie ligt op enige afstand van het perron en wordt vooral gebruikt door de treinreizigers van en naar het gebied Sportpark (2.500 - 3.000/dag). Het merendeel van de ROC-reizigers zal echter nog gebruik maken van de overweg, die route is korter en directer en sociaal veiliger. Ook omdat treinen met hun uiteinde dicht bij de overweg staan. De verbinding wordt wel gebruikt door de sportende scholieren.

Verwacht maximaal gebruik interwijkverbinding: 2.000 - 2.500 voetgangers per dag, Afname voetgangers overweg: 35%.

Uitvoering als Traverse

Locatie interwijkverbinding nabij ROC

Deze verbinding ligt gunstig voor de aankomende en vertrekkende reizigers van en naar Sportpark op het zuidwestelijk perron (2.500 - 3.000). Alleen de reizigers van en naar het ROC zullen voor een deel gebruik blijven maken van de overweg Soestdijkerstraatweg. Deze route is niet alleen korter, kent geen hoogteverschil, maar gebruikers kunnen een gesloten overweg treffen. Extra zijn de sportende scholieren van ATC

Verwacht gebruik interwijkverbinding: 2.500 - 3.000 voetgangers per dag. Afname voetgangers overweg: 40%

Bij een zuidelijker gelegen traverse zal het gebruik vanwege de omweg iets minder zijn als bij een onderdoorgang: 2.000 - 2.500, alle ROC-gebruikers nemen nu de spoorwegovergang.

Samenvattend overzicht

	Fietsers interwijkverbinding		Voetgangers interwijkverbinding	
	Gebruikers werkdag	Afname gebruik overweg	Gebruikers werkdag	Afname gebruik overweg
Onderdoorgang A/B	2.150 – 2.300	25%	2.000 – 2.500	35%
Traverse locatie ROC	< 100	geen	2.500 – 3.000	40%
Traverse locatie A/B	< 100	geen	2.000 – 2.500	35%

Colofon

© XTNT, Utrecht 2026

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, scan, fotokopie of op welke wijze dan ook, zonder toestemming van XTNT.

Titel	Verkeersanalyse verkenning OV-knoop Sportpark Hilversum
Samengesteld door	Joep Lax, Gaetano Budding
Projectnaam	Hilversum Sportpark
Projectnummer	291-338
Datum	12 maart 2026
Bestandsnaam	Bijlage 3_XTNT Verkeersanalyse alternatieven OV knoop Sportpark versie 11maart
Contactadres voor deze Publicatie	Daalseplein 101 3511 SX UTRECHT



Elke reis heeft een vertrekpunt.
Als expert in mobiliteit, verkeer en gedrag
verkent XTNT in nauwe samenwerking
met haar opdrachtgevers de weg vooruit.
XTNT anticipeert op toekomstige behoeften
en creëert oplossingen voor morgen.
Van stedelijke planning tot duurzaam
vervoer, voor voetgangers, automobilisten
en fietsers. Voor ons is niet alleen de
bestemming belangrijk, maar zeker
ook de reis ernaar toe.

www.xtnt.nl