Bijlage 1 Toelichting op stapsgewijze ontwikkeling van de OV knoop Sportpark

Inleiding: oorspronkelijke plan
Bij de besluitvorming op 19 juli 2023 over het Stedenbouwkundig Plan Sportpark was het beeld ten aanzien van de ontwikkeling van de OV knoop Sportpark als volgt. Voor de korte termijn, in 2025, was de verbetering van de noordelijke entree Arenapark voor voetgangers (Last Mile) voorzien. Ook was de planning dat de spoorwegovergang Soestdijkerstraatweg in 2026 veiliger zou worden ingericht in het LVO[1] project (zie RIB 2023-10). Het plan toen was om de overwegbevloering te verbreden, om ruimte te winnen voor de voetpaden en fietspaden op de overweg.

Het stedenbouwkundig plan omvatte daarnaast de ambitie voor een brede onderdoorgang tussen Arenapark en Laapersveld. Gelijktijdig, of eventueel enkele jaren later, zouden beide treinperrons kunnen worden verplaatst en toegankelijk worden via de onderdoorgang. Het was de bedoeling deze maatregelen binnen dezelfde termijn als de gebiedsontwikkeling te realiseren, dus binnen 10-15 jaar. De spoorwegovergang Soestdijkerstraatweg zou in dit plan blijven bestaan. Zie onderstaande afbeelding.

Beoogde uitwerking OV-knoop in het Stedenbouwkundig Plan Sportpark



[1] Landelijk Verbeterprogramma Overwegen

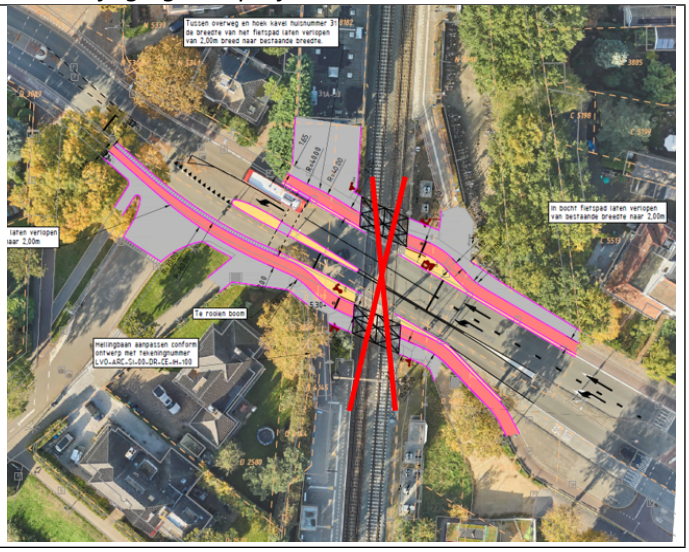
Koerswijziging

In het raadsbesluit van 17 september 2025 over de Verkenning OV-knoop Sportpark en Visie Laapersveld is ervoor gekozen om de brede onderdoorgang en de verplaatsing van beide perrons los te laten en alternatieven voor een verbeterde OV knoop te verkennen. In de raadsvergadering is toegezegd om dit te doen in samenhang met de lopende planvorming voor een veiliger spoorwegovergang Soestdijkerstraatweg. Kort daarvoor was namelijk gebleken dat ook de geplande verbreding van de overwegbevloering niet haalbaar was (zie Collegebrief 26 augustus 2025 inzake stand van zaken verbeteren veiligheid spoorwegovergang Soestdijkerstraatweg).

Koerswijziging Verkenning OV knoop



Koerswijziging LVO project

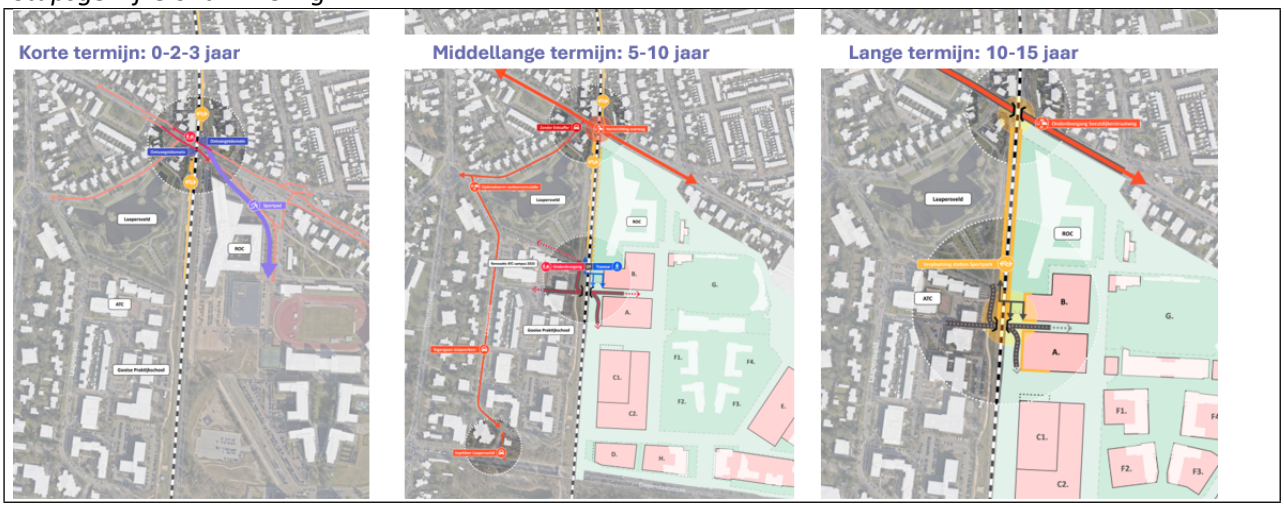


Wel zagen we interessante alternatieven, die deels samenvielen met de alternatieven die ook in de Verkenning OV knoop naar voren kwamen. Vanaf dat moment hebben gemeente en ProRail een integrale aanpak gevolgd van de Verkenning OV knoop en het LVO project.

Stapsgewijze ontwikkeling

Een stapsgewijze en integrale ontwikkeling van station en overweg is nu het uitgangspunt. Onderstaande afbeelding geeft het overzicht. De volgende paragrafen gaan in op de huidige planvorming voor de OV knoop op de korte, middellange en lange termijn.

Stapsgewijze ontwikkeling



Korte termijn
Op korte termijn realiseren we verbeteringen die de bestaande routes tussen station en Arenapark veiliger, toegankelijker en aantrekkelijker maken. Deelproject Sportpad is inmiddels afgerond conform het raadsbesluit Verbetering noordelijke entree Arenapark voor voetgangers (Last Mile/Sportpad) van 29 januari 2025. ProRail gaat in 2027 het perron ten noorden van de Soestdijkerstraatweg opknappen om daar de toegankelijkheid te verbeteren. ProRail overweegt om daarbij het ontvangstdomein van het perron anders in te richten, zodat dit beter gaat aansluiten op de nieuwe voetgangersoversteek over de Soestdijkerstraatweg. Zie onderstaande afbeeldingen voor project Sportpad en het perronproject.

Project Sportpad



Ontwerp perronproject



Middellange termijn
Op de middellange termijn, in de periode dat de eerste nieuwe gebouwen op het Arenapark gerealiseerd worden, komen er grotere verbeteringen: de interwijkverbinding tussen het perron aan Laapersveldzijde en het Arenapark, en een herinrichting van de spoorwegovergang.

Lange termijn
Voor de lange termijn, voor over 10-15 jaar en verder, kan het opheffen van de overweg worden verkend. Als er geen overweg meer is, kan het noordelijk perron namelijk ter hoogte van het MBO college komen te liggen. De beide perrons worden daarbij aan de ene kant ontsloten vanaf de Soestdijkerstraatweg en aan de andere kant vanaf het Arenapark en het Laapersveld. Het opheffen van de overweg kan door de Soestdijkerstraatweg in een verkeerstunnel onder het spoor door te leiden. ProRail pleit ervoor om bij deze verkenning ook de overweg van de Oude Amersfoortseweg te betrekken.
Bij het verder verkennen van deze lange termijn variant onderzoeken we ook de benodigde verkeersingrepen en fietsinfrastructuur in het omliggende gebied. Ook onderzoeken we hoe stationsfuncties en ketenvoorzieningen (bus, K&R, P&R, fietsenstallingen) het beste gepositioneerd kunnen worden. We organiseren dan brede participatie met de betrokken bewoners, bedrijven en instellingen.