RAADSVOORSTEL

voorstelnummer	1705628
afdelingsnaam:	Leefomgeving
steller:	Marieke Koopmans
telefoonnummer	035 629 2614
onderwerp:	Verkenning OV-knoop Sportpark en Visie Laapersveld

Voorstel

1. Op grond van de tussentijdse resultaten van de Verkenning OV-knoop en de oplevering van de Visie Laapersveld, vast te stellen dat:
    a. het ontwerp van de OV-knoop Sportpark, in de variant zoals opgenomen in het Stedenbouwkundig Plan Sportpark uit 2023, niet langer de voorkeursvariant is;
    b. een realistische ambitie uitgaat van een interwijkverbinding tussen Arenapark en Laapersveld op korte termijn, en een stationsverplaatsing op lange termijn;

2. Het college opdracht te geven om:
    a. een voorkeursvariant voor een interwijkverbinding (traverse óf langzaamverkeerstunneltje) uit te werken;
    b. afspraken te maken met de spoorse partijen, het ministerie van IenW, en de provincie Noord-Holland over het onderzoeken van de voorkeursvariant van stationsverplaatsing, namelijk met een ongelijkvloerse kruising en stationsontsluiting aan de Soestdijkerstraatweg, plus een stationsontsluiting aan de gebiedsontwikkeling Sportpark; en daarbij ook de benodigde verkeersingrepen in het omliggende gebied te onderzoeken;
    c. een aanpassing van het stedenbouwkundig plan Sportpark op te stellen, die rekening houdt met ruimtereserveringen voor bovenstaande varianten.

3. De opgelegde geheimhouding op bijlage 4 bij dit raadsvoorstel op te heffen wanneer de realisatie van het project 'OV-knoop Sportpark' is afgerond.

Planning

Titel	Toelichting	BEELDVORMING	OORDEELSVORMING	BESLUITVORMING
Verkenning OV-knoop Sportpark en Visie Laapersveld	Kaders bepalen voor vervolg van lopende Verkenning OV-knoop	Beeldvormende sessie 27 augustus 2025	Raadscommissie 3 september 2025	Raad 17 september 2025

Samenvatting

In dit raadsvoorstel worden de (tussen)resultaten van de Verkenning OV-knoop en de Visie Laapersveld toegelicht en wordt een voorstel gedaan voor de laatste stap van de lopende Verkenning OV-knoop Sportpark. De OV-knoop wordt daarbij op een andere wijze uitgewerkt dan in het Stedenbouwkundig Plan Sportpark (2023) is opgenomen.

Inleiding

Het Stedenbouwkundig Plan Sportpark (raadsvergadering 19 juli 2023) is gericht op de ontwikkeling van het Arenapark naar een gemengd gebied. Het plan is gebaseerd op zes principes, waarvan één is: *Mobiliteit van de toekomst*. De gebiedsontwikkeling zet hiermee in op de doelen van de Omgevingsvisie en de Mobiliteitsvisie, namelijk meer ruimte voor actieve mobiliteit -lopen en fietsen- en openbaar vervoer (OV) binnen Hilversum.

Om dit te bereiken, gaat het plan uit van een betere verbinding tussen de gebieden Laapersveld en Arenapark in combinatie met de ontwikkeling van de OV-knoop Sportpark. Deze bestaat uit:

- een nieuwe spooronderdoorgang in het hart van de gebiedsontwikkeling Sportpark,
- een verplaatsing van station Hilversum Sportpark,
- en een breed pakket aan mobiliteitsfuncties.

In het raadsvoorstel bij het Stedenbouwkundig Plan Sportpark is in 2023 aangegeven dat de gemeente voor de uitwerking en realisatie van de OV-knoop afhankelijk is van de spoorse partijen (ProRail, NS en Spoorbouwmeester). Afspraak was daarom om een gezamenlijke verkenning te doen naar de OV-knoop, en de inpassing hiervan op het Laapersveld nader uit te werken in een integrale visie (collegevergadering 9 mei 2023 en raadsvergadering 19 juli 2023). De basis hiervoor was het ontwerp van de OV-knoop zoals opgenomen in het Stedenbouwkundig Plan Sportpark (hierna aangeduid als de SPS-variant, zie beeldmateriaal en toelichting in bijlage 1).

Resultaten van deze studies zijn nu gereed en aanleiding voor dit raadsvoorstel, waarin de raad wordt gevraagd kaders te stellen voor de varianten die verder worden onderzocht. Het gaat om de uitkomsten van de volgende twee studies:

- *De Verkenning OV-knoop*. Deze verkenning bestaat uit 3 stappen. Stap 1 en 2 zijn afgerond en de bijbehorende rapportage is als bijlage 2 bij dit raadsvoorstel gevoegd. Tussentijds is de raad geïnformeerd over de uitbreiding van varianten (Collegebrief 1754886, 2 april 2025).
- *De Visie Laapersveld*. Deze visie is gereed en is als bijlage 3 bij dit raadsvoorstel gevoegd. Tussentijds is de raad geïnformeerd over de Gebiedsfoto Laapersveld (RIB 2024-74, 20 november 2024) en uitgenodigd voor een locatiebezoek op Laapersveld (22 januari 2025).

Probleemstelling/doel

Doel van dit raadsvoorstel is het stellen van inhoudelijke kaders voor stap 3 van de lopende Verkenning OV-knoop. Dit voorstel beschrijft daarom welke varianten worden voorgesteld voor een vervolguitwerking. Hiervoor zijn verschillende perspectieven meegenomen:

- Sportpark – versterken gebiedsontwikkeling
- Spoor & station – overweg, spoorsysteem en tweezijdig station
- Laapersveld – inpassing in huidige situatie en doorkijk naar de toekomst
- Hilversum – omgevingsvisie en vigerend beleid mobiliteit, parkeren, openbare ruimte, economie
- Financiële haalbaarheid

Argumenten

1*: Dit voorstel is gebaseerd op gedegen onderzoek en participatie*

Stap 1 en 2 van de Verkenning OV-knoop zijn doorlopen in samenwerking tussen gemeente, ProRail, ingenieursbureau Nexus Rail, NS, Spoorbouwmeester, provincie Noord-Holland en Regio Gooi- en Vechtstreek, en met inbreng van stakeholders uit het gebied. De Visie Laapersveld is opgesteld in overleg met alle stakeholders op Laapersveld.

1a.1*: De SPS-variant blijkt buitengewoon complex en onzeker*

Het Stedenbouwkundig Plan Sportpark gaat uit van een nieuwe OV-knoop Hilversum Sportpark in een specifieke vorm. In de Verkenning OV-knoop en de Visie Laapersveld is deze SPS-variant vanuit meerdere

perspectieven onderzocht. Hieruit blijkt dat deze variant complex en onzeker is. Hierna noemen we de belangrijkste punten.

1a.2a*: -> vanuit spoor & station: beoogde perronligging past niet in de dienstregeling*
Voor de spoorsector is het ten eerste belangrijk dat een stationsverplaatsing inpasbaar is in de dienstregeling. Station Hilversum Sportpark ligt in het druk bereden spoorsysteem tussen Amsterdam, Utrecht en Amersfoort. Het streven is dat treinen met zo min mogelijk rijtijd van het ene naar het andere station kunnen rijden. Toen het Masterplan Sportpark werd opgesteld in 2019, heeft ProRail op verzoek van de gemeente globaal onderzocht of een stationsverplaatsing haalbaar zou zijn in de dienstregeling. De conclusie was toen dat de knelpunten met grote waarschijnlijkheid oplosbaar waren (commissie 5 juni 2019, bijlage 9). In het Stedenbouwkundig Plan Sportpark is de perronligging conform dit advies opgenomen. Na vaststelling van het Stedenbouwkundig Plan Sportpark kon er veel gedetailleerder vervolgonderzoek met ProRail gestart worden (bestuurlijke brief, collegevergadering 9 mei 2023). De perronligging zoals beoogd in het SPS, blijkt nu toch tot een onacceptabele toename van de rijtijd te leiden. Het onderzoek geeft aan dat dit zeer waarschijnlijk niet op te lossen is binnen Hilversum. Er zijn kostbare maatregelen nodig, ook aan het spoor in andere gemeenten.

1a.2b*: -> vanuit spoor & station: tweezijdig station inpassen op Laapersveld vereist grote ingrepen*
Ten tweede is het uitgangspunt voor nieuwe stations dat deze tweezijdig moeten zijn. Het station en de onderdoorgang dienen aan beide zijden van het spoor goed bereikbaar te zijn, in een omgeving die in de avonden en weekenden sociaal levendig en daardoor sociaal veiliger is. Er is daarom onderzocht of de SPS-variant ook aan de Laapersveld zijde op overtuigende wijze kan worden ingepast. In de Visie Laapersveld wordt toegelicht waarom dit alleen zou kunnen met grote ingrepen, op lange termijn. Zie ook argument 1a.3.

1a.3*: -> vanuit Laapersveld: kwetsbare leerlingen gaan niet goed samen met levendige stationsomgeving*
De SPS-variant grenst aan Laapersveldzijde aan de Gooise Praktijkschool en de Annie MG Schmidtschool. De directies en bestuurders van deze scholen geven aan dat een station en/of onderdoorgang op deze plek niet samen gaat met een passende omgeving voor de kwetsbare leerlingen van deze scholen.
Ook vanuit het spoorse perspectief, zou verplaatsing van deze twee scholen nodig zijn om rondom de SPS-variant een levendige stationsomgeving te kunnen creëren, en om de T-vorm van de onderdoorgang in de SPS-variant aan te kunnen passen naar een fietsbare ‘rechtdoor’ opgang en route.
De gebouwen van de Gooise Praktijkschool en de Annie MG Schmidtschool zijn echter nog relatief nieuw en bovendien maatwerk ontworpen voor deze doelgroep, op een plek die in de huidige situatie een geschikte rustige omgeving biedt. Het eventueel herhuisvesten van deze scholen op een andere rustige locatie is kostbaar, complex en onzeker. Pas op lange termijn is dit eventueel een optie. Mede hierdoor is de SPS-variant niet goed te faseren. Zonder helder en realistisch eindbeeld voor een station op deze plek, is er ook geen ontwerp te maken voor een onderdoorgang die daarop voorsorteert. Bovendien zou het aanleggen van een goed ‘voorsorterende’ onderdoorgang op deze plek al ruimte ‘rechtdoor’ vragen, wat niet tussen deze scholen past.

1a.4*: -> vanuit Sportpark gebiedsontwikkeling: voortgang is gebaat bij duidelijkheid*
Het eindbeeld van de SPS-variant dient de ruimtelijke doelstellingen van de gebiedsontwikkeling Sportpark optimaal. Echter, de onzekerheden die uit de hier boven genoemde punten ontstaan, bemoeilijken de gebiedsontwikkeling. De kavelontwikkelingen en openbare ruimte inrichting zouden immers de komende jaren moeten voorsorteren op het beeld zoals geschetst in het stedenbouwkundig plan met de brede onderdoorgang met plein, een inpandige OV-fietsenstalling onder het sportcomplex, een P&R garage, etcetera. De onzekerheid over de OV-knoop bemoeilijkt echter de verantwoording van de hiervoor benodigde ruimtelijke keuzes en investeringen.

1a.5*: -> vanuit financiële haalbaarheid: stationsverplaatsing moet ook spoorse belangen dienen*
Een stationsverplaatsing en onderdoorgang vereisen grote investeringen. Deze zijn alleen haalbaar als het Rijk en de provincie cofinancieren. Voor substantiële cofinanciering vanuit infrastructuurgelden is het

essentieel dat de investeringen ook de spoorse belangen dienen. Bij de SPS-variant is dit onvoldoende het geval (zie argument 1a.1).

Vanwege de optelsom van bovengenoemde punten, is het advies om de volgende stap van de Verkenning OV-knoop niet meer te richten op het verder onderzoeken van de SPS-variant, maar op alternatieve varianten. De argumenten hieronder gaan daar verder op in.

1b: *Een gefaseerde aanpak is wenselijk en realistisch*
Het is wenselijk om op korte termijn een interwijkverbinding tussen Arenapark en Laapersveld te realiseren. Hier is behoefte aan en ook breed draagvlak voor. Zie voor toelichting argumentatie bij beslispunt 2a. De ambitie voor een stationsverplaatsing is niet realistisch in de vorm van de SPS-variant. Het onderzoeken van een andere variant van stationsverplaatsing is wel mogelijk, maar vereist een lange adem en de haalbaarheid is nog onzeker. Voorstel is daarom om de aanpak te faseren. De stationsverplaatsing gaan we in een andere vorm verder onderzoeken samen met ProRail. We ontwikkelen het Arenapark zo, dat een stationsverplaatsing op een later moment ingepast kan worden.

2: *De ambities voor de OV-knoop kunnen ook een andere invulling krijgen*
Het principe 'Mobiliteit van de Toekomst' voor de gebiedsontwikkeling Sportpark blijft overeind, ook met een andere invulling van de OV-knoop Sportpark. Doelen die we samen met de spoorse sector blijven nastreven zijn een verbeterde veiligheid rond station Hilversum Sportpark en de overweg; en een verbeterde kwaliteit van het station en de ketenvoorzieningen.
Tijdens stap 2 van de Verkenning OV-knoop en de participatie op Laapersveld zijn er ideeën voor alternatieve varianten opgekomen. Deze geven ook (deels) invulling aan bovengenoemde ambities. Tegelijkertijd sluiten ze beter aan bij de belangen van de spoorse sector en de huidige inrichting van Laapersveld. Deze alternatieve varianten zijn daarom meegenomen in de lopende verkenning en in dit raadsvoorstel en zover mogelijk uitgewerkt met de middelen die voor stap 2 beschikbaar waren. Op basis van de tussenresultaten van de Verkenning OV-knoop wordt nu een kansrijke variant voor de korte termijn voorgesteld en wordt een onderzoeksvariant voor de lange termijn voorgesteld.

2a: *Een interwijkverbinding is een kansrijke variant voor de korte termijn*
Het voorstel is om een interwijkverbinding tussen Arenapark en Laapersveld verder uit te werken. Het kan een traverse zijn, met een optie voor liften, of een langzaamverkeerstunneltje. We onderzoeken de optimale vorm. Ook onderzoeken we de optimale locatie en inpassing. Dit werken we uit in een schetsontwerp. Ook de kosten en de planning voor realisatie worden uitgewerkt. De raad kan vervolgens een onderbouwd besluit nemen voor de vervolgstap. Uitgangspunt is dat de interwijkverbinding gerealiseerd kan worden binnen de termijn van de gebiedsontwikkeling, in 5-10 jaar, in combinatie met het huidige station. Het ontwerp zal echter geen ruimte voor een stationstransfer en -ontvangstdomein omvatten die voorsorteert op een stationsverplaatsing, zoals in de onderdoorgang van de SPS-variant wel het geval was. Een 'pure' interwijkverbinding heeft een breed draagvlak:

- *vanuit het perspectief van de gebiedsontwikkeling Sportpark*: een interwijkverbinding maakt het Arenapark beter bereikbaar voor voetgangers en fietsers en stimuleert actieve mobiliteit. Een traverse of een langzaamverkeerstunneltje is binnen 5-10 jaar te realiseren, dus binnen de termijn waarop ook grote ontwikkelingen op het Arenapark zijn gepland. Er ontstaat een kortere verbinding tussen het hart van het Arenapark en het huidige station. De looproute vanaf veel bedrijven en organisaties in het Arenapark naar het zuidelijk perron (aan de Laapersveldzijde) wordt substantieel korter. Het sportcomplex wordt met een veilige route bereikbaar voor leerlingen van het Alberdingk Thijm College (ATC). Ook de vastgoedontwikkeling op de eerste kavels is hierbij gebaat.
- *vanuit spoors perspectief:* een interwijkverbinding biedt een alternatieve en kortere route tussen het zuidelijk perron en het Arenapark, waardoor er minder reizigers over de overweg bij de Soestdijkerstraatweg zullen lopen. Dit verhoogt de veiligheid en de kwaliteit van het bestaande station en de overweg. En er is geen effect op het spoorsysteem. Een traverse is een flexibele 'no

regret' oplossing, in het geval het station in de toekomst wordt aangepast. Ook is deze het snelst te realiseren. Een langzaamverkeerstunneltje heeft het voordeel dat er ook minder fietsers over de overweg zullen gaan.

- *vanuit Laapersveld perspectief:* een traverse of langzaamverkeerstunneltje is inpasbaar in de huidige inrichting van Laapersveld. De leerlingen van het ATC kunnen veilig naar het sportcomplex oversteken.
- *Vanuit het perspectief van Hilversum:* een traverse of langzaamverkeerstunneltje biedt nieuwe oost-west routes voor lopen en fietsen in het zuidelijke deel van Hilversum.
- *vanuit het perspectief op financiële haalbaarheid:* de investering voor een traverse of langzaamverkeerstunneltje lijkt financieel haalbaar, met enerzijds opbrengsten uit de gebiedsontwikkeling en anderzijds aanknopingspunten voor cofinanciering (overwegveiligheid, fietsveiligheid, gebiedsontwikkeling met woningbouw).

2b.1: *Een stationsverplaatsing met ongelijkvloerse kruising in de Soestdijkerstraatweg biedt voordelen*
Uit de Verkenning OV-knoop volgt het advies om te onderzoeken of een stationsverplaatsing te combineren is met een ongelijkvloerse kruising van de Soestdijkerstraatweg. Dit betekent dat het verkeer op de Soestdijkerstraatweg via een tunnel onder het spoor door gelegd zou worden. Voorstel is om deze variant verder te onderzoeken voor de lange termijn, om de voor- en nadelen beter in beeld te brengen. De voordelen worden hieronder benoemd. Zie voor de nadelen de kanttekeningen in 2b.1.

- *vanuit het perspectief van de gebiedsontwikkeling Sportpark*: voor de ontwikkeling van het Arenapark is het nog steeds gewenst om het station dichter naar het gebied te brengen en ook daar te ontsluiten. Dit is ook het uitgangspunt in de variant van stationsverplaatsing met een ongelijkvloerse kruising. Juist door het opheffen van de overweg wordt het mogelijk om het noordelijk perron te verplaatsen richting Arenapark.
- *vanuit spoors perspectief:* het past in het landelijk beleid om overwegen waar mogelijk te vervangen door ongelijkvloerse kruisingen om de veiligheid te verbeteren. Een ongelijkvloerse kruising op deze plek vergroot ook de mogelijkheden voor frequentieverhoging op de Gooicorridor (het spoor tussen Amsterdam, Almere, Amersfoort en Utrecht). Voor de stationsverplaatsing worden er perronliggingen mogelijk die wel inpasbaar zijn in de dienstregeling en die ook via de Soestdijkerstraatweg bereikbaar blijven.
- *vanuit Laapersveld perspectief:* de varianten van stationsverplaatsing die worden gecombineerd met een ongelijkvloerse kruising, zijn beter inpasbaar met de huidige functies op Laapersveld dan de varianten met behoud van de huidige overweg. De verkeerskundige ingrepen die voor deze variant nodig zijn op Laapersveld (zie ook 2b.2) lossen veel van de bestaande knelpunten op Laapersveld op. Bovendien biedt het kansen om invulling te geven aan het beleid om de bestaande kantorenlocatie op Laapersveld te versterken.
- *Vanuit het perspectief van Hilversum:* een ongelijkvloerse kruising op de Soestdijkerstraatweg verlaagt risicogedrag van al het verkeer op de overweg en verhoogt daarmee de veiligheid voor alle gebruikers van deze hoofdontsluitingsweg van Hilversum. Het beleid van Hilversum zet bovendien in op het versterken van OV-knooppunten, in combinatie met gebiedsontwikkeling nabij OV-knooppunten.
- *Vanuit het perspectief op financiële haalbaarheid*: Deze variant kent hoge kosten. Tegelijkertijd biedt deze ook veel baten, waardoor dit een variant is waarvoor ProRail actief wil pleiten voor cofinanciering bij het Rijk.

2b.2: *Vervolgonderzoek is nodig om te komen tot besluitvorming*
Het voorstel is om vervolgonderzoek te doen naar een stationsverplaatsing met ongelijkvloerse kruising in de Soestdijkerstraatweg. Dit onderzoek maakt inzichtelijk wat de maatschappelijke kosten en baten zijn. Dit is nodig voor zorgvuldige besluitvorming en om zicht te krijgen op cofinanciering. Verschillende aspecten moeten nog worden onderzocht, uitgewerkt en besproken met belanghebbenden. Voor een

tunnel op de Soestdijkerstraatweg zijn meerdere configuraties mogelijk, bijvoorbeeld voor de manier waarop de verplaatste perrons aan de noord- en zuidzijde ontsloten worden en kunnen aansluiten op Sportpark en Laapersveld. Ook is het nodig om de haalbaarheid van de benodigde verkeerskundige aanpassingen in de omliggende wijken te onderzoeken. Zo moet de linksafstrook op de Soestdijkerstraatweg naar de Laapersweg worden afgesloten en moet er, om het Laapersveld bereikbaar te houden, een verkeersaansluiting vanaf de Diependaalselaan of Utrechtseweg naar het Laapersveld worden gerealiseerd. Ook hier is vervolgonderzoek en uitwerking nodig.

2b.3: *De lopende samenwerking biedt kansen en vergt aanvullende afspraken*
De gemeente Hilversum werkt op dit moment intensief samen met bestuurlijke partners om station Hilversum Sportpark te verbeteren. De bestuurlijke afspraken zijn gericht op korte én lange termijn verbeteringen. De gemeente, ProRail, NS en provincie hebben samenwerkingsafspraken vastgelegd in de bestuurlijke brief (collegevergadering 9 mei 2023). Voor de verbeteringen op de overweg werken we met ProRail en het Rijk samen in het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO, RIB 2023-10). Deze LVO afspraken zijn nu alleen gericht op een verbetering op korte termijn, namelijk het verbreden van de voetpaden en fietspaden op de overweg in 2027. Dit project sluit naadloos aan op het project Sportpad, dat de gemeente in 2025 en 2026 uitvoert. Het ligt nu voor de hand om ook afspraken te maken over een gezamenlijk vervolgonderzoek naar een stationsverplaatsing in de toekomst, waarbij ook de kruising met de Soestdijkerstraatweg ongelijkvloers wordt ingericht. De bestaande teams, kennis, contracten, en bestuurlijke relaties kunnen nu worden benut. ProRail en het door ProRail gecontracteerde ingenieursbureau hebben tijd gereserveerd voor stap 3 van de Verkenning OV Knoop, terwijl de capaciteit in deze organisaties momenteel onder druk staat. Dit onderstreept de bereidheid van ProRail om een vervolg te geven aan de Verkenning.

2b.4: *Er zijn aanknopingspunten voor cofinanciering van het vervolgonderzoek*
Met een stationsverplaatsing zijn grote investeringen gemoeid. In het raadsvoorstel bij het Stedenbouwkundig Plan Sportpark was het uitgangspunt om de OV-knoop financieel haalbaar te maken met (rijks)bijdragen en subsidies. Het onderzoeken van een ongelijkvloerse kruising, in combinatie met de stationsverplaatsing, biedt hiervoor nieuwe aanknopingspunten. Een dergelijk plan sluit meer aan op de doelstellingen van ProRail en het Rijk dan het Stedenbouwkundig Plan Sportpark. ProRail wil zich ervoor inzetten dat het vervolgonderzoek en de realisatie gecofinancierd worden uit het LVO programma en zo mogelijk uit aanvullende rijksbijdragen, door bij het ministerie van IenW het gesprek hierover aan te gaan. ProRail heeft immers geen beschikking over eigen financiële middelen. Budgetten worden gericht verstrekt door het Rijk, of door ‘derden’. Zo is de huidige samenwerking van de Verkenning OV-knoop op verzoek van de gemeente gestart en daarbij betaalt de gemeente tot nu toe nu alle plankosten van ProRail en het door ProRail gecontracteerde ingenieursbureau. Aan de raad wordt voorgesteld om nu eerst meer zicht te krijgen op de mogelijke cofinanciering van het Rijk en pas daarna de vervolgonderzoeken met ProRail te starten.

2c: *De korte en lange termijn varianten zijn inpasbaar in de gebiedsontwikkeling Sportpark*
Het voorstel is om het Stedenbouwkundig Plan Sportpark aan te passen met een inpassing van een traverse of langzaamverkeerstunneltje, en een ruimtereservering voor een lange termijn stationsverplaatsing. Dit is mogelijk met een aanpassing van de contouren van één of meer ontwikkelkavels op het Arenapark aangrenzend aan het spoor. Ook vraagt het naar verwachting om een aanpassing aan het plein. Het bouwprogramma blijft ongewijzigd. De voorbereiding van de gebiedsontwikkeling, waaronder het beeldkwaliteitsplan, het opstarten van de ontwerpfase van het sportcomplex en het opstellen van de milieu-effectrapportage, loopt parallel door.

Kanttekeningen

1a.1: *Het verrichte onderzoek geeft geen uitputtende informatie*
Het onderzoek naar de SPS-variant en mogelijke alternatieven is niet uitputtend. Een hogere mate van zekerheid en onderbouwing bij de knelpunten is mogelijk, maar zou verder onderzoek vragen. Bijvoorbeeld: kan het rijtijdverlies misschien toch met maatregelen gecompenseerd worden en tegen

welke kosten? Zijn er voorbeelden van soortgelijke scholen met kwetsbare leerlingen die wel goed functioneren in drukke omgevingen? De 'bottom line' is echter dat er een optelsom van knelpunten is, waar onvoldoende oplossingsruimte voor gevonden kan worden. De beschikbare tijd en middelen voor stap 2 zijn daarom ook ingezet voor het zo goed mogelijk uitwerken van het alternatief van stationsverplaatsing in combinatie met een ongelijkvloerse kruising.

1a.2: *Het loslaten van de SPS-variant is een teleurstelling voor sommige stakeholders*
De SPS-variant is ontworpen voor een optimaal eindbeeld van de Arenapark ontwikkeling. Voor sommige stakeholders in deze ontwikkeling, waaronder Nike en GA Capital, is het zeer teleurstellend om afscheid te moeten nemen van het beeld van een station met een plein en brede onderdoorgang in de centrale oost-west as van de Nike campus. Dit was voor hen één van de belangrijkste pilaren onder het plan en een kritische succesfactor voor de doelen van een goede bereikbaarheid met minder auto's en voor een uitnodigend en veilig stationsplein. Bij de variant die nu wordt voorgesteld verder te onderzoeken, is het nog onduidelijk of, hoe en wanneer deze doelen worden geborgd.
Voor GA Capital betekent deze koerswijziging ook dat de contour van hun ontwikkelkavel misschien moet worden bijgesteld. Ondanks hun teleurstelling, staan zij hier constructief in. Beide stakeholders pleiten voor het vasthouden van de oorspronkelijke doelen en voor snelle duidelijkheid.

1b: *De interwijkverbinding sorteert niet optimaal voor op een latere stationsverplaatsing*
Nu doorpakken met een traverse of langzaamverkeerstunneltje, geeft het risico dat de gekozen vorm en locatie op lange termijn niet optimaal combineert met een stationsverplaatsing. Voor een optimale combinatie zou immers eerst het eindbeeld van het station ontworpen en vastgesteld moeten zijn, waaronder ook de functies van stationstransfer en ontvangstdomein. De interwijkverbinding kan dan optimaal worden geïntegreerd. In de voorgestelde aanpak is dat dus niet het geval. Om dit risico te beperken, wordt het schetsontwerp van de traverse en/of langzaamverkeerstunneltje in de vervolgstap beoordeeld op het criterium van 'robuustheid' voor een toekomstige stationsverplaatsing. Ook wordt de traverse zo ontworpen dat deze kan worden hergebruikt of verplaatst.

2a: *Bij de uitwerking van de interwijkverbinding komen er mogelijk knelpunten naar boven*
Een traverse of langzaamverkeerstunneltje en de toeleidende loop- en fietspaden moeten worden ingepast tussen de terreinen van het ATC, ROC en GA Capital, het monumentale Laaperspark en het spoor. Met de verschillende belanghebbenden moet nog worden overlegd op welke wijze dit mogelijk is. Ook moet er met ProRail en NS overeenstemming komen over de aansluiting op het einde van het perron aan de Laapersveldzijde.

2b.1: *Een stationsverplaatsing met ongelijkvloerse kruising heeft ook nadelen*
Een tunnel onder het spoor op de Soestdijkerstraatweg heeft ook nadelen. Het vereist grote investeringen. Er is aankoop van gronden en/of planschadecompensatie nodig. Voetgangers en fietsers die vanuit de omliggende straten de Soestdijkerstraatweg of het spoor willen oversteken, moeten een kleine omweg maken. Bestaande bushaltes moeten vervallen en worden verplaatst, waardoor de bereikbaarheid per bus op sommige plaatsen verandert. De verkeersintensiteit op sommige omliggende straten zal toenemen. Hoewel de oversteek over het spoor veel veiliger wordt voor voetgangers en fietser, moeten zij wel een hoogteverschil overbruggen, ook de minder validen. Er zijn verkeersaanpassingen nodig op Laapersveld, waarvan de haalbaarheid en effecten nog onzeker zijn. De realisatiefase zal ingrijpend zijn voor de directe omgeving en voor de verkeerscirculatie in Hilversum. De stationsverplaatsing zal ingepast moeten worden in het gebied tussen het ROC, de ontwikkelkavel van GA Capital, de gemeentelijke kavel op de plek van het huidige Dudok Arena Sporthal, het ATC en Laaperspark. Hiervoor is een aanpassing van het stedenbouwkundig plan nodig met nieuwe ruimtereserveringen.
In dit raadsvoorstel en de bijlagen zijn de voor- en nadelen van stationsverplaatsing met ongelijkvloerse kruising Soestdijkerstraatweg al zo goed mogelijk in beeld gebracht op het uitwerkingsniveau van stap 2.

2b.2: *De haalbaarheid is nog onzeker, terwijl de planvorming geld en capaciteit kost*

De lopende planvorming voor de OV-knoop is een samenwerking met ProRail volgens het binnen ProRail gehanteerde “Kernproces”. Dit omvat een gefaseerde aanpak van projecten met besluitvormingsmomenten aan het einde van iedere fase. De te doorlopen fases zijn: Voorbereiding – Verkenning – Planning en Studies – Aanleg.
Dit raadsvoorstel presenteert de tussentijdse resultaten van de stap ‘Verkenning’ (na stap 2) en stelt voor welke varianten we in de laatste stap van de fase ‘Verkenning’ (stap 3) uitwerken. Na stap 3 van de Verkenning moet moet een zogenaamde ‘voorkeursbeslissing’ worden genomen. Daarna komt de fase ‘Planning en Studies’ en daarna de fase ‘Aanleg’. Het nu beschikbare krediet voor de OV-knoop, binnen project Sportpark, is bedoeld om de fase ‘Verkenning’ af te kunnen ronden. Maar ook daarna is er geld en capaciteit nodig om de planvorming voor de OV-knoop te vervolgen. Tegelijkertijd zal er pas tijdens de uitwerking meer inzicht komen in uitvoerbaarheid en financiële haalbaarheid van een stationsverplaatsing met ongelijkvloerse kruising Soestdijkerstraatweg en in het draagvlak hiervoor. Eventuele cofinanciering is op dit moment nog onzeker. Met de in dit raadsvoorstel voorgestelde gefaseerde aanpak en tussentijdse besluitvormingsmomenten wordt er zo goed als mogelijk met deze onzekerheden omgegaan.

Financiën, middelen & capaciteit

Op dit moment worden geen extra middelen gevraagd. De gemaakte kosten van de Visie Laapersveld (circa € 0,1 mln) en de stappen 1 en 2 van de Verkenning (circa € 0,6 mln) zijn gedekt uit de voorbereidingsbudgetten Sportpark 2024 en 2025 en een bijdrage van het Rijk, via ProRail (circa €30.000). Bij de Voorjaarsnota 2025 (raad 11 juni 2025) heeft de raad de voorbereidingsbudgetten Sportpark 2025 en 2026 verhoogd (in totaal € 2,8 mln), onder andere voor de kosten van de stap 3 van de Verkenning OV-knoop (circa € 1,5 mln). De verwachting is dat de voorbereidingsbudgetten Sportpark voldoende zijn om dit raadsvoorstel en ook de eventuele vervolgstappen in 2026 te dekken. De projectteams bij gemeente en Prorail en bij het door ProRail gecontracteerde ingenieursbureau hebben hier capaciteit voor gereserveerd. ProRail en gemeente zijn gezamenlijk in gesprek met het Rijk, om steun en cofinanciering te verkrijgen voor de verdere planvorming na 2025 en voor de realisatie.

Uitvoering

Gemeente gaat de voorgestelde opdracht onder beslispunt 2 van dit raadsvoorstel uitvoeren. De interwijkverbinding en de aanpassing van het stedenbouwkundig plan worden daarbij verder uitgewerkt, waarbij ook belanghebbenden worden geconsulteerd om de inpassing te optimaliseren. Ook zal het college de bestuurlijke afspraken met ProRail, Rijk en provincie actualiseren, waarbij duidelijk wordt welke cofinanciering mogelijk is.

De planning is om in het eerste kwartaal van 2026 aan de raad een voorstel te doen, met daarin:

- de voorkeursbeslissing voor een traverse of langzaamverkeerstunneltje tussen Arenapark en Laapersveld, op basis van een schetsontwerp, kostenindicatie, financiële dekking, vervolgproces en planning;
- een aanpassing van het Stedenbouwkundig Plan Sportpark;
- een plan voor vervolgonderzoek naar een stationsverplaatsing met een ongelijkvloerse kruising bij de Soestdijkerstraatweg, gegeven de actualisatie van de bestuurlijke afspraken met ProRail, Rijk en provincie. Dit plan beschrijft het uit te voeren onderzoek en ontwerp met de spoorse partijen, een maatschappelijke kosten-baten analyse, brede participatie in Hilversum, vervolgonderzoek naar de randvoorwaardelijke verkeersingrepen op Laapersveld, en onderzoek naar eventuele andere maatregelen voor de verkeerscirculatie in Hilversum. Uitgangspunt is dat de resultaten in 2027 aan de raad kunnen worden voorgelegd.

Burgemeester en wethouders van Hilversum,	24 juni 2025
de gemeentesecretaris,	de burgemeester,

mr. C.P. Torres Barrera dr. ir. G.M. van den Top

Bijlagen

1. Huidige situatie en SPS-variant
2. Verkenning OV-knoop Value Engineering Rapport
3. Visie Laapersveld
4. Bijlage 4 GEHEIM detailinformatie Verkenning OV-knoop Sportpark