

3 MAART 2026

PARTICIPATIEVERSLAG SPORTPARK

VERKENNING OV-KNOOP SPORTPARK: MIDDELLANGE TERMIJN

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	3
2. AANPAK PARTICIPATIE	4
2a. Doel van participatie	
2b. Participatiekaders	
2c. Verwerken participatieopbrengst	
2d. Participatiemethode	
3. PARTICIPATIEOPBRENGST	6
3a. Eén-op-ééngesprekken	
3b. Participatiebijeenkomsten	
4. HET VERVOLG	15





1. INLEIDING

De komende jaren verandert het Arenapark in een groene en levendige buurt waar sporten, werken, studeren en wonen worden gecombineerd. Dit nieuwe sportieve hart van Hilversum is straks een aantrekkelijke plek om te verblijven en voor bedrijven om zich te vestigen.

In 2023 heeft de gemeenteraad het Stedenbouwkundig Plan Sportpark vastgesteld. Het plan bevat een verplaatsing van het station Hilversum Sportpark en een spooronderdoorgang naar Laapersveld. In het collegebesluit van 24 juni 2025 en het raadsbesluit van 17 september 2025 zijn de vervolgstappen voor de Verkenning OV-knoop Sportpark bepaald.

Daarnaast hebben de gemeente en ProRail de ambitie om de veiligheid van de spoorwegovergang Soestdijkerstraatweg te verbeteren, als onderdeel van het landelijke verbeterprogramma overwegen (LVO). In 2023 is een voorkeursalternatief vastgesteld om de veiligheid te verbeteren en in juli 2025 is gebleken dat deze ingrepen veel hogere kosten met zich meebrengen dan eerder geraamd. Dat heeft geleid tot een aanpassing van de scope van het LVO-project, wat in samenhang met de Verkenning OV-knoop Sportpark wordt uitgewerkt.

In dit participatieverslag wordt beschreven hoe de participatie is aangepakt en wat de opbrengsten zijn.

2. AANPAK PARTICIPATIE

Het participatietraject voor de Interwijkverbinding is gestart naar aanleiding van het collegebesluit van 24 juni 2025 over de OV-knoop Sportpark.

Bij de totstandkoming van het Stedenbouwkundig Plan Sportpark, waarin ook de OV-knoop is opgenomen, heeft al een participatietraject plaatsgevonden. In dat traject zijn de verschillende belangen en perspectieven opgehaald en meegewogen. Ook in Stap 2 van de Verkenning OV-knoop is al input verzameld. In de huidige fase is de participatie daarom gericht op het ophalen van aanvullende input die relevant is voor de meer gedetailleerde uitwerking van de plannen voor de Interwijkverbinding en een veiligere spoorwegovergang Soestdijkerstraatweg.

De afgelopen jaren is er sprake geweest van doorlopend contact met de stakeholders. Hierdoor is goed inzicht ontstaan in de belangen die spelen. Waar nodig worden aanvullende gesprekken gevoerd en bijeenkomsten georganiseerd. Voor het structureel vastleggen van de eisen en wensen van stakeholders wordt database Levvr ingezet.

2A. DOEL VAN PARTICIPATIE

Het is belangrijk om mensen in de directe omgeving of andere belanghebbenden al vroeg bij het maken van plannen te betrekken. Een goed participatieproces leidt meestal tot een beter en een breder gedragen plan. Door

met elkaar in gesprek te gaan wordt duidelijk wat leeft bij alle verschillende partijen. Ook is het mogelijk om samen op zoek te gaan naar creatieve oplossingen.

2B. PARTICIPATIEKADERS

De vorm en mate van participatie verschilt per participatiemoment. Om van tevoren duidelijke kaders te stellen, wordt in de uitnodigingen beschreven wat de inhoud van een participatiebijeenkomst of één op één gesprek wordt.

Over het algemeen is een één op één gesprek een moment om informatie op te halen. De gemeente is bezig met het maken van plannen en zoekt naar input en richting. De participatiebijeenkomst is een moment om input op conceptplannen op te halen. Er is dan ruimte om te reageren op plannen die door de gemeente zijn gemaakt.

2C. VERWERKEN PARTICIPATIEOPBRENGST

De input die we hebben opgehaald tijdens de verschillende participatiemomenten zijn ingebracht in de werksessies met ProRail over de OV Knoop. Daarnaast is de input verwerkt in de rapportages en de ontwerpen, en zijn onder andere geland in de CRS (klanteisenspecificatie van ProRail). De CRS is een verzameling van eisen, wensen, uitgangspunten en aandachtspunten die door stakeholders zijn ingebracht.

2D. PARTICIPATIEMETHODE

Voor dit deelproject is gekozen voor het voeren van één op één gesprekken met de stakeholders om de deelproducten zo goed mogelijk te voeden. Wanneer er een concept-product of -idee gereed was om te presenteren, werd gekozen voor een participatiebijeenkomst. De opbrengst van de participatiemomenten wordt in het volgende hoofdstuk uitgebreid toegelicht.

De Verkenning OV-knoop is een samenwerking tussen de gemeente en ProRail. De gemeente heeft input opgehaald bij de lokale partijen, en ProRail bij de spoorse partijen.

Eén-op-één gesprekken

Met verschillende stakeholders zijn één-op-één gesprekken gevoerd. Tijdens deze gesprekken zijn wensen opgehaald voor de verschillende varianten van een interwijkverbinding. Dit bood daarnaast inzicht in wat er speelt en leeft in de omgeving.

Er is één op één gesproken met:

- Alberdingk Thijm College,
- Annie M.G. Schmidtschool,
- Bewonerscomité Laapersveld en Soestdijkerstraatweg,
- Fietsersbond,





- GA Capital,
- Gooise Praktijkschool,
- Green Business Club,
- Nike,
- OfficesXL,
- Provincie Noord-Holland,
- Regio Gooi & Vechtstreek,
- Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed,
- ROC van Amsterdam (MBO College Hilversum),
- Scildon,
- Xebia.

Participatiebijeenkomsten

Voor de Interwijkverbinding zijn ook participatiebijeenkomsten op Laapersveld georganiseerd, voor zowel de bewoners als de bedrijven en de scholen. Tijdens deze bijeenkomsten werden de aanwezigen bijgepraat over het proces en nieuwe inzichten. De projectleider gaf een korte toelichting van de aanleiding van de bijeenkomst en de opgave van het project. De verkeerskundig adviseur presenteerde de verschillende varianten van de interwijkverbinding en de opgave van de verkeerssituatie op het Laapersveld.

Daarna is er gelegenheid voor de aanwezigen om aan twee verschillende tafels verder te praten over de onderwerpen. Eén tafel bespreekt de verkeerssituatie op het Laapersveld, inclusief de ingrepen “linksaffer” verwijderen, “inprikker” realiseren en een knip aanleggen. De andere tafel praat verder over de verschillende varianten van een interwijkverbinding: traverse en onderdoorgang.

Bij beide tafels werden waardevolle gesprekken gevoerd, waarbij bewoners aanvullende opmerkingen en suggesties gaven.

Het resultaat van de bijeenkomsten is dat de omgeving actief is geïnformeerd en er waardevolle input is verzameld over het perspectief vanuit de omgeving op de verschillende varianten van de interwijkverbinding en de verkeersmaatregelen in relatie tot de spoorwegovergang Soestdijkerstraatweg.

De bijeenkomsten zijn bewust gericht op Laapersveld. Aan deze zijde hebben de toeleidende routes naar de interwijkverbinding namelijk directe impact op de bestaande wijk. Door hier een participatiebijeenkomst te organiseren, was het mogelijk om alle bewoners tijdig en gelijkwaardig te betrekken, en aandacht te hebben voor zorgen en aandachtspunten vanuit de wijk. Aan de Arenapark-zijde is de realisatie van een interwijkverbinding daarentegen al langere tijd breed gedragen. Daar waar de toeleidende routes anders zijn dan in het Stedenbouwkundig Plan opgenomen, was voldoende om één-op-één gesprekken met belanghebbenden te voeren, mede omdat deze minder directe impact hebben op de bestaande bebouwing.

Voor bewoners rondom de spoorwegovergang, die niet in de wijk Laapersveld wonen, is de impact van de maatregelen op middellange termijn klein en zal in een volgende fase een participatietraject starten over de uitvoering van de verschillende maatregelen.



3. PARTICPATIEOPBRENGST

Voor de Interwijkverbinding is gericht input opgehaald bij stakeholders die een duidelijk raakvlak hebben met de plannen. Deze partijen zijn betrokken omdat de ontwikkelingen mogelijk impact hebben of om een inhoudelijke bijdrage kunnen leveren vanuit hun belang.

De opgehaalde input is zorgvuldig vastgelegd in gespreksverslagen en vervolgens verwerkt in een klanteisensysteem (Levvr). Dit systeem fungeert als een gestructureerd hulpmiddel om wensen, eisen en zorgen van betrokken partijen systematisch te registreren, te beoordelen, zoveel mogelijk te honoreren en uiteindelijk te vertalen naar ontwerp- en uitvoeringskeuzes. Op deze manier wordt de inbreng van stakeholders transparant en traceerbaar meegenomen in het proces.

In de komende alinea's wordt voor elke stakeholder de input samengevat die is opgehaald tijdens één-op-ééngesprekken. Daarna wordt een samenvatting gegeven van de input die is opgehaald bij de participatiebijeenkomsten op het Laapersveld.

3A. EÉN-OP-ÉÉNGESPREKKEN

Alberdingk Thijm College (ATC)

Het Alberdingk Thijm College is een havo, atheneum en gymnasium school op het Laapersveld.

Voor het ATC is een veilige route tussen de school en het nieuwe sportcomplex op het Arenapark een voorwaarde, gezien de grote stroom leerlingen die hier dagelijks gebruik van gaat maken. De leerlingen gaan gymmen in het nieuwe sportcomplex op het Arenapark. Het gaat om vier zalen

tegelijkertijd. Dit betekent dat er 120 leerlingen heen en 120 leerlingen terug die elkaar kruisen zullen kruisen. Aan het begin en het einde van de dag zijn dat 120 leerlingen. Als er geen interwijkverbinding wordt gerealiseerd, moeten de leerlingen via de spoorwegovergang.

Het ATC staat in het algemeen positief tegenover een interwijkverbinding, het maakt niet uit of dat een onderdoorgang of een traverse is. Daarnaast is het ATC constructief met de gemeente in gesprek over de varianten waarvan de inpassing het schoolterrein raakt.

Vanuit het perspectief van het ATC biedt de onderdoorgang met bocht door het park de meest toekomstbestendige en veilige oplossing. Deze variant voorkomt dat het schoolterrein fysiek wordt doorsneden, en staat toekomstige ontwikkelingen op hun kavel (zoals de sloop van de gymzalen en de renovatie van het hoofdgebouw) niet in de weg. De bochtvariant vraagt wel aandacht voor verkeersveiligheid, maar dit wordt gezien als een ontwerpuitdaging die oplosbaar lijkt.

De rechte variant van een onderdoorgang heeft voor het ATC aanzienlijke nadelen, waaronder bouwoverlast, risico's, beperkingen voor de herinrichting van het schoolterrein en een intensief traject van juridische en financiële afstemming met de gemeente. Tegelijkertijd erkennen zij dat deze optie voor Hilversum belangrijke voordelen kan opleveren. Wanneer de nadelen in goed overleg kunnen worden gecompenseerd, sluiten ze deze variant niet op voorhand uit.

Over de traverse merkt het ATC op dat deze voor fietsende leerlingen geen verbetering biedt, omdat zij alsnog gebruik moeten maken van de spoorwegovergang. Wel zorgt deze optie voor minder fietsverkeer rond het schoolterrein.

De varianten van de onderdoorgang door het ATC-terrein hebben grote impact op het schoolterrein. Het beperkt de mogelijke looproutes en neemt buitenruimte weg die nu voor schoolfuncties is ingericht. Aan de andere kant zorgt het ook voor een fietsvrij schoolterrein.

Het bestuur geeft aan een duidelijke voorkeur te hebben voor een onderdoorgang boven een traverse.

Annie M.G. Schmidt School (AMGS) en Gooise Praktijkschool (GPS)

De Annie M.G. Schmidt School is een school voor gespecialiseerd basisonderwijs en de Gooise Praktijkschool is een school voor Praktijkonderwijs (een vorm van voortgezet onderwijs).

We spreken de AMGS en GPS voornamelijk samen, vanwege de goede samenwerking tussen de twee scholen en de overeenkomende belangen.

De leerlingen van de AMGS en de GPS zijn gebaat bij een prikkelarme, sociaal veilige omgeving.

De GPS wenst een goede en veilige bereikbaarheid per fiets, OV, auto en leerlingenvervoer, vooral tijdens begin- en eindtijden van de school. Ook gedurende de dag moeten leerlingen zelfstandig veilig naar stageplekken kunnen reizen.

De AMGS en de GPS geven duidelijk de voorkeur aan een interwijkverbinding ten noorden van hun kavels, zoals de gemeente nu uitwerkt, zodat de rust rond de schoolgebouwen zoveel mogelijk wordt behouden en de ontwikkeling geen impact heeft op hun buitenruimten. Daarnaast worden (ongewenste) mensenstromen en "hangplekken" bij de scholen voorkomen.

De AMGS en de GPS vinden het in het algemeen positief dat de verbinding met het Sportpark wordt gerealiseerd.

De scholen geven aan dat de onderdoorgang minder veilig voelt door dode hoeken, terwijl een traverse goede veiligheidsmaatregelen nodig heeft om vallen te voorkomen. Een traverse heeft daarbij als voordeel dat de bouwoverlast veel geringer is dan bij een onderdoorgang.

Fietsersbond Hilversum

De Fietsersbond Hilversum komt op voor de belangen van fietsers. De mogelijke varianten voor de interwijkverbinding zijn tijdens een overleg en een gezamenlijke schouw besproken.

De Fietsersbond spreekt een voorkeur uit voor een rechte onderdoorgang (tussen de gebouwen van het ATC), met aan beide zijden van het spoor een rechte hellingbaan. Deze variant scoort volgens hen het best op overzicht, sociale controle en een logische aansluiting op het Hilversumse fietsnetwerk en de interwijkfunctie.

Bochten in hellingbanen hebben nadrukkelijk niet de voorkeur.

Het gewenste hellingpercentage is maximaal 4%. De Fietsersbond geeft aan dat de hellingbaan van de Amaliatunnel (7%) als te steil wordt ervaren.

De verwachting is dat deze route ook gebruikt zal worden door fietsers richting het ATC vanuit Hilversum-Oost en omliggende plaatsen zoals Baarn, Soest en Laren.

De onderdoorgang wordt niet alleen gezien als interwijkverbinding tussen de nieuwe bebouwing op het Arenapark en de rest van Hilversum, maar ook als essentiële schakel voor het netwerk waarover alle fietsers door heel Hilversum hun routes kiezen.

Kern van het standpunt: zolang de spooroverweg bij de Soestdijkerstraatweg blijft bestaan, wordt de aanleg van een onderdoorgang gezien als een duidelijke meerwaarde, ook bij eventuele verbeteringen van de overweg. Dit hangt samen met de (toekomstige) functies van het Sportpark (sportverenigingen en nieuwe sportcomplex) en de aanwezigheid van kwetsbare doelgroepen, met name jonge kinderen.

Aandachtspunten tijdens ontwerpfasen:

- Zorgvuldige vormgeving van bochten, stoepjes langs het fietspad en gebruikersbegeleiding.
- Hoogteverschil tussen fietspad en voetpad is gewenst, met een schuin randje in plaats van een rechte.
- Onderdoorgang moet geschikt zijn voor bakfietsen en voor volwassenen met fietsende kinderen.

GA Capital

GA Capital is de eigenaar van kavel A op het Arenapark.

Voor GA Capital staat sociale veiligheid centraal. Een onderdoorgang is alleen een goede oplossing wanneer deze breed wordt vormgegeven, flauwe hellingen heeft, goed is verlicht en een hoge ontwerp kwaliteit krijgt. Als dit niveau door kosten niet haalbaar is, dan gaat de voorkeur niet uit naar een onderdoorgang waarin concessies worden gedaan, maar naar een traverse van hoge kwaliteit.

In het geval van een traverse ziet GA Capital kansen in verbinding met hun kavel. Het is hun wens om een openbaar toegankelijke 'hub' te ontwikkelen, met meerdere verdiepingen die levendigheid, goede verlichting en een lift biedt. Wanneer de traverse 'op hoogte' hierop kan aantakken, versterkt dat zowel de sociale veiligheid als de toegankelijkheid. Daarnaast lijkt er ruimte op of naast het kavel om met een flauwe helling naar beneden te gaan, wat de toegankelijkheid verder kan verbeteren.

Ook benadrukt GA Capital dat de traverse of onderdoorgang niet alleen moet dienen voor werknemers die overdag naar het Arenapark gaan, maar ook voor de toekomstige bewoners, die juist buiten kantooruren voor extra gebruik en levendigheid zullen zorgen.

Green Business Club (GBC)

De Green Business Club Hilversum Sportpark is een samenwerking tussen lokale bedrijven en ondernemers,

vastgoedeigenaren en de gemeente. De GBC zet zich in voor het realiseren van duurzame projecten die impact hebben in het gebied.

GBC is ervan overtuigd dat een onderdoorgang de juiste keuze is. De inpassing en daarmee keuze voor een rechte onderdoorgang of die met een bocht, laat GBC aan de gemeente.

Voor de GBC zijn ruimtelijke kwaliteit en gebruiksgemak doorslaggevend.

Nike

Het Europese hoofdkantoor van Nike is gevestigd op het Arenapark.

Voor Nike is het belangrijk dat de campus op Arenapark goed bereikbaar is. Met de ontwikkeling van de OV-knoop kan de bereikbaarheid per OV, te voet en per fiets worden verbeterd. Voor Nike zijn de leidende principes daarbij: veiligheid, inclusiviteit en aantrekkelijkheid.

Een onderdoorgang of traverse brengt het station dichterbij campus. Dat is positief, mits dit wel op een inclusieve manier wordt vormgegeven. Dat wil zeggen: ook voor minder validen.

Een onderdoorgang heeft daarom de voorkeur boven een traverse. Maar als het toch een traverse wordt, dan pleit Nike voor de toevoeging van liften. Een ander voordeel van de onderdoorgang, is dat deze ook fietsers faciliteert.





Het oorspronkelijke plan met de stationsverplaatsing en brede onderdoorgang in het hart van het Arenapark had voor Nike veel meerwaarde. Dit zou een nieuwe toegangspoort naar campus worden, met een uitnodigend en veilig stationsplein in het verlengde van de centrale oost-west as van de Nike campus. Met de huidige plannen is dat niet meer het geval. Verzoek is om deze ambitie wel zoveel mogelijk te benaderen. Dat kan door in de uitwerking van de plannen in te zetten op maximale veiligheid, toegankelijkheid en aantrekkelijkheid van de routes tussen de interwijkverbinding en campus. Dit kan met verkeersveilige paden, zo min mogelijk kruisend verkeer, goede verlichting, ruime en overzichtelijke vormgeving en een levendige omgeving met voorzieningen en programmering.

Daarbij moet ook rekening worden gehouden met internationale bezoekers. Het is belangrijk dat zij zich vanaf het station goed kunnen oriënteren en de weg naar campus kunnen vinden.

OfficesXL

OfficesXL biedt werkplekken (kantoorruimte, vergaderruimte en flexplekken) aan in hun pand op Laapersveld.

OfficesXL wil graag een goede autobereikbaarheid, met bij voorkeur een directe aansluiting op de A27 en een inrit ('inprikkertje') vanaf de Diependaalselaan om de drukte op de Utrechtseweg te mijden.

OfficesXL staat positief tegenover meer verbinding met het Arenapark en het toekomstige Sportpark door middel van een interwijkverbinding.

Er zijn zorgen over louche activiteiten bij de keerlus tegenover het pand en vragen om dit een minder uitnodigende plek te maken voor deze activiteiten. Dit is mogelijk een koppelkans wanneer er maatregelen moeten worden genomen voor de verkeerscirculatie op het Laapersveld.

Provincie Noord-Holland en Regio Gooi en Vechtstreek

Met de Provincie Noord-Holland en Regio Gooi en Vechtstreek is gesproken over de OV-knoop Sportpark op de lange termijn.

Een belangrijk aandachtspunt voor de middellange termijn is de doorfietsroute, die momenteel langs het bestaande station en via de Laapersweg en Utrechtseweg loopt, en hoe deze logisch kan aantakken op de nieuwe inrichting rondom het station.

Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE)

De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed is een onderdeel van het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap. Ze voeren wet- en regelgeving en beleid uit en geven advies.

De gemeente heeft de RCE om advies gevraagd over de voorgenomen verbinding tussen Sportpark en het Laaperspark. Er heeft een één op één overleg plaatsgevonden met een adviseur van de RCE. De adviseur heeft vervolgens na overleg met collega's een pre-advies opgesteld.

Het Laaperspark is een rijksbeschermd monument, bestaande uit gebouwde en aangelegde elementen. De onderdoorgang heeft slechts beperkte en acceptabele impact op het Laaperspark en de padenstructuur in het park. Daarentegen verstoort de traverse de beleving van de monumentale bovenleidingportalen. Daarom wordt geadviseerd de onderdoorgang verder uit te werken en de inpassing zorgvuldig af te stemmen op de bestaande situatie van het park, met duidelijke markering en scheiding van fiets- en voetgangersgedeelten.

ROC van Amsterdam (MBO College Hilversum)

MBO College Hilversum is onderdeel van het ROC van Amsterdam. Het college ligt dichtbij station Hilversum Sportpark op het Arenapark.

MBO College Hilversum hecht groot belang aan een veilige, toegankelijke en sociaal veilige schoolomgeving, goede verlichting en een schone, uitnodigende uitstraling.

Bij realisatie van een interwijkverbinding wordt de zuidelijke entree van MBO College Hilversum net zo belangrijk als de huidige hoofdingang aan de noordkant van het pand. Hiervoor wenst de school gelijkwaardige voorzieningen, met goede aansluiting op OV-haltes en fietsenstallingen.



Loopstromen vanaf het station dienen zodanig te worden geleid dat deze zo min mogelijk interfereren met het parkeerterrein en het autoverkeer naar de school.

MBO College stelt als randvoorwaarde dat het huidige aantal parkeerplaatsen op eigen terrein behouden blijft.

Een onderdoorgang heeft het minste impact op MBO College Hilversum en biedt ruimte aan zowel voetgangers, fietsers en mindervaliden en heeft daarom de voorkeur.

Bij het realiseren van een traverse of een onderdoorgang zal een groot gedeelte van de studenten gebruik blijven maken van de minder veilige spoorwegovergang. De verwachting is dat bij een traverse dit gedeelte wel kleiner zal zijn. Indien wordt gekozen voor een traverse, gaat de voorkeur in eerste instantie uit naar de korte variant, waarbij optimalisatie op het schoolterrein in nader overleg kan worden onderzocht.

Een aandachtspunt bij een korte traverse is de veiligheid en het veiligheidsgevoel van de aanlooproute aan de Arenapark-zijde.

Aandachtspunten bij een verlengde traverse, over de parkeerplaatsen van MBO College heen, zijn de hoogte van het logistiek verkeer richting MBO College Hilversum, zichtlijnen/oriëntatie op Arenapark, en complexiteit van het juridische proces.

Een nadrukkelijke wens van MBO College Hilversum is zo min mogelijk kruising van verschillende verkeersstromen op en rondom het schoolterrein.

Scildon

Scildon is een organisatie die levensverzekeringen en pensioenen ontwikkelt. Het kantoor zit op het Laapersveld.

Scildon is een voorstander van de 'inprikker', omdat deze bijdraagt aan de verkeersveiligheid op de rotonde Laapershoek. Het terugdringen van verkeersbewegingen

rondom deze rotonde vergroot de veiligheid, met name voor de vele fietsers die dagelijks richting het ATC rijden. Tegelijkertijd hecht Scildon grote waarde aan het waarborgen van de bereikbaarheid van de aanwezige bedrijven op het Laapersveld.

Hoewel Scildon begrijpt dat de bewoners van Laapersveld streven naar het beperken van verkeer, waren de bedrijven al gevestigd voordat de bewoners hun woningen kochten. Het is belangrijk te voorkomen dat deze verhoudingen worden omgedraaid.

Ten aanzien van een traverse of onderdoorgang staat Scildon neutraal.

Sherpa

Sherpa De Boemerang is een kinderdagcentrum op Laapersveld voor dagbesteding voor kinderen tot en met 18 jaar, met een ernstige meervoudige beperking.

Sherpa hecht grote waarde aan het waarborgen van de veiligheid van de kinderen wanneer ze met begeleiders buiten eigen terrein gaan wandelen en wenst een prikkelarme omgeving voor de kinderen.

Ook is bereikbaarheid van de locatie voor auto's en busjes die de kinderen dagelijks brengen en halen ontzettend belangrijk.

Xebia

Xebia is een internationaal IT-consultancy bedrijf met een hoofdkantoor op het Laapersveld.

Voor het bedrijf is goede autobereikbaarheid van groot belang.

Xebia geeft aan dat, indien de 'linksaffer' wordt verwijderd, de realisatie van de 'inprikker' een voorwaarde is. Een bijkomend voordeel is dat hiermee drukke rotondes op de route naar het bedrijf kunnen worden vermeden.

Wanneer een knip op het Laapersveld wordt overwogen, verzoekt Xebia deze noordelijk van het bedrijf aan te brengen, zodat de bereikbaarheid via de 'inprikker' wordt behouden.

Xebia spreekt een voorkeur uit voor een onderdoorgang ten opzichte van een traverse, vanwege het ruimtelijk beeld en de gebruiksvriendelijkheid. Tegelijkertijd wordt aangegeven dat een verbinding tussen het Laapersveld en het Arenapark door middel van een onderdoorgang voor Xebia niet essentieel is

3B. PARTICIPATIEBIJEENKOMSTEN

We hebben tijdens de Verkenning OV knoop diverse bewonersbijeenkomsten georganiseerd, waarvoor alle bewoners van de wijk met huis-aan-huis brieven zijn uitgenodigd. Ook de scholen en bedrijven van Laapersveld en ProRail en NS werden voor deze bijeenkomsten uitgenodigd. In de bijeenkomsten is veel informatie opgehaald uit de wijk, die verwerkt is in de rapportages die aan de raad zijn voorgelegd.

Het gaat om bijeenkomsten over de [Gebiedsfoto Laapersveld](#) (17 juni 2024 en 9 september 2024), de [Visie Laapersveld: Verkenning varianten OV-knoop](#) (13 maart 2025 en 14 april 2025) en de [Verkenning OV-knoop op middellange termijn](#) (17 november 2025, 25 februari 2026 en 23 maart 2026).

Daarnaast hebben we tussentijds diverse extra gesprekken gehad met een kleine informele vertegenwoordiging van de wijk, het 'Bewonerscomité Laapersveld en Soestdijkerstraatweg'. In deze gesprekken hebben we samen de participatiebijeenkomsten voorbereid. Ook hebben deze bewoners regelmatig op verzoek van de gemeente meegelezen in concept rapportages en voorstellen, om deze te controleren op juistheid en begrijpelijkheid. Hieronder wordt het perspectief van bewoners van Laapersveld samengevat.

[Gebiedsfoto Laapersveld \(oktober 2024\)](#)

De Gebiedsfoto maakt de feitelijkheden over het gebied inzichtelijk, zowel kwantitatief als kwalitatief. Ook informatie zoals de zorgen en wensen van stakeholders en bewoners, en trends en ontwikkelingen van relevante thema's worden inzichtelijk gemaakt.

Tijdens de bijeenkomsten over de Gebiedsfoto gaven bewoners aan dat Laapersveld wordt gewaardeerd als rustige woonwijk. De nabijheid van het groen en de goede bereikbaarheid van het Goois Natuurreservaat worden gezien als grote kwaliteiten. De groene zoom langs het spoor en de verbinding tussen stad en natuur worden nadrukkelijk benoemd als waarden die behouden, en waar mogelijk versterkt, moeten worden.

Tegelijkertijd gaven bewoners aan duidelijke knelpunten te ervaren:

- *Verkeersstructuur en ontsluiting*
Laapersveld heeft feitelijk één hoofdontsluiting. Dit leidt volgens bewoners meerdere malen per dag tot verkeersdrukte, opstoppen en verkeersonveilige

situaties, met name op de Laapersweg, het noordelijke gedeelte van de straat Laapersveld en bij de rotonde Laapershoek. Fietsende scholieren, leerlingenvervoerbusjes en autoverkeer conflicteren daar met elkaar. Bewoners vrezen dat een toekomstige onderdoorgang tussen Sportpark en Laapersveld zal leiden tot drukte en onveiligheid, zeker als de onderdoorgang de hoofdentree wordt van het station, zoals in het Stedenbouwkundig Plan Sportpark is beoogd.

- *Sociale veiligheid;*

Door het ontbreken van een doorgaande route en de scheiding tussen wonen, scholen en werken is er 's avonds op sommige plekken in de wijk weinig sociale controle. Met name het Laaperspark, de groene corridor en de keerlus worden als sociaal onveilig ervaren.

- *Water en klimaat*

De Laapersvijver en het rioolgemaal spelen een belangrijke rol in de waterhuishouding van Hilversum. Omdat delen van Laapersveld relatief laag liggen, wordt op sommige plekken wateroverlast op straat ervaren. Bewoners zien kansen om eventuele toekomstige verkeersmaatregelen te combineren met klimaatadaptieve maatregelen, zoals extra waterberging en versterking van groenstructuren.



Gebiedsvisie Laapersveld: Verkenning varianten OV-knoop (juni 2025)

De Gebiedsvisie is onder andere gevoed door de Gebiedsfoto Laapersveld. In de visie worden de varianten van de OV-knoop toegelicht en daarbij benoemd wat de positieve impact (zoet) en de negatieve impact (zuur) is van die variant op het Laapersveld.

Tijdens de participatie over de Gebiedsvisie is gesproken over diverse varianten voor een mogelijke stationsverplaatsing richting Laapersveld. Het uitgangspunt was op dat moment: een stationsverplaatsing naar het hart van het Arenapark en Laapersveld, met een brede onderdoorgang die het nieuwe station zou gaan ontsluiten. Hierbij zijn diverse subvarianten onderzocht voor de ligging van de perrons en de onderdoorgang.

Bewoners constateerden dat alle varianten van stationsverplaatsing en onderdoorgang aanzienlijke consequenties zouden hebben voor de wijk. Rode draden in hun reacties zijn:

- *Impact op scholen*
Sommige varianten van stationsverplaatsing hebben grote impact op de aanwezige (speciaal onderwijs) scholen. Bewoners vinden dat eventuele verplaatsing van het station naar het hart van Arenapark en Laapersveld alléén bespreekbaar is als er een alternatieve locatie wordt gezocht voor de Gooise Praktijkschool en Annie M.G. Schmidtschool.
- *Toename verkeersdruk*
Alle varianten leiden volgens bewoners tot extra verkeersdruk in de wijk, bovenop bestaande knelpunten. Het verplaatste station trekt immers extra autoverkeer en fietsverkeer aan, dat door Laapersveld heen zal moeten. Het eventueel verdwijnen van de 'linksaffer' vanaf de Soestdijkerstraatweg naar de Laapersweg wordt gezien als een ingreep met grote gevolgen voor de bereikbaarheid van de wijk.
Sommige bewoners pleiten ervoor om het Alberdingk Thijmcollege, of de kantoren van Laapersveld, te verplaatsen naar het Arenapark, omdat daarmee ook veel van de huidige verkeersproblemen voor de bewoners zouden verdwijnen.
- *Extra aansluiting ('inprikker') vanaf de Diependaalselaan*
Een 'inprikker' wordt door sommige bewoners gezien als kans om de bereikbaarheid te verbeteren en de rotonde Laapershoek te ontlasten. Tegelijkertijd bestaan er zorgen over extra verkeers- en geluidsbelasting en over effecten op omliggende natuur en wegennet. Ook zijn er zorgen dat een 'inprikker' tot extra (sluip)verkeer door de wijk leidt.

- *Sociale veiligheid stationsomgeving*
Een sociaal veilige en levendige stationsomgeving is voor bewoners een harde randvoorwaarde. Met name bij varianten waarbij het station en/of de onderdoorgang grenst aan het Laaperspark worden zorgen geuit over toezicht, verlichting en sociale controle.
Op de keerlus in het zuiden van de wijk is vermoedelijk sprake van drugshandel en andere ongewenste activiteiten.
- *Klimaat en groen*
Bewoners benadrukken dat elke ruimtelijke ingreep in de wijk benut moet worden om het gebied klimaatrobuuster te maken, met behoud en versterking van de groene corridor langs het spoor.

Verkenning OV-knoop: middellange termijn (maart 2026)

De raad heeft in september 2025 besloten de verplaatsing van station Hilversum Sportpark met brede onderdoorgang conform het Stedenbouwkundig Plan Sportpark niet verder uit te werken. Tegelijkertijd is besloten om niet verder te investeren in het plan voor de verbreding van de spoorwegovergang. Om de gebiedsontwikkeling Sportpark wel mogelijk te maken én de spoorwegovergang veiliger te maken, worden er alternatieven verkend. Over deze alternatieven is in meer detail gesproken in de bijeenkomsten op Laapersveld:

- een traverse óf een fiets- en voetgangerstunneltje: diverse ontwerpen zijn besproken met de effecten op de wijk. De uitgangspunten voor een onderdoorgang waren hierbij wezenlijk anders dan in de fase van de 'Gebiedsvisie Laapersveld', omdat het nu ging om een veel minder brede variant, en een ligging nabij het huidige perron aan Laapersveld-zijde;
- en mogelijke maatregelen op de spoorwegovergang Soestdijkerstraatweg: waarbij is verkend wat het voor de wijk zou betekenen als de 'linksaffer' naar de Laapersweg op de spoorwegovergang zou vervallen, en de wijk een nieuwe ontsluiting voor autoverkeer vanaf de Diependaalselaan ('inprikker') zou krijgen.

Algemene reacties van de bewoners op de alternatieven zijn:

- *Veiligheid*
Bewoners benadrukken consequent dat veiligheid, zowel sociaal als verkeerskundig, leidend moet zijn bij alle keuzes.
- *Verkeersveiligheid fietsers*
Er zijn grote zorgen over fietsveiligheid, met name voor leerlingen en ouders met jonge kinderen.
Er zijn veel onveilige oversteken voor fietsers: Laapershoek rotonde, Laapersweg richting station/

Laaperspark, Laapersweg richting Stadhouderslaan, en de spoorwegovergang.

Bewoners geven suggesties om de verkeersveiligheid in de wijk te verbeteren: ruimte voor de fiets (fietstroken, vrijliggend fietspad, fietsstraat) en fysieke ingrepen om de snelheid van auto's te remmen (drempels, versmallingen).

- **Sociale veiligheid**

Het Laaperspark wordt op de rustige uren van de dag als donker en sociaal onveilig ervaren.



Onderdoorgang en Traverse

Als er een interwijkverbinding wordt gerealiseerd, vragen de bewoners om een goede inpassing in de wijk. Ze maken zich namelijk zorgen over de verkeersveiligheid, de impact op het groen en de leefbaarheid.

Een onderdoorgang kan tot extra fietsverkeer door het Laapersveld leiden, wat bewoners zorgen baart omdat het gebied nu al grote piekmomenten heeft in het verkeer. Daarbij is de aansluiting van de fietsroutes vanuit de wijk richting de onderdoorgang een belangrijk aandachtspunt. Ook vragen ze aandacht voor voldoende ruimte voor fietsers én voetgangers, want momenteel worden de routes langs het park als te krap en voor voetgangers onveilig ervaren.

Er zijn zorgen over de sociale veiligheid in het Laaperspark en de groene corridor, vooral in het donker en tijdens rustige momenten. Dit is relevant voor zowel de traverse als de onderdoorgang. Bewoners vragen om sociale veiligheid dan ook als wegingsfactor mee te nemen in de uiteindelijke keuze tussen traverse en een onderdoorgang.

Autoverkeer: linksaffer / inprikker varianten

De 'linksaffer' is het verwijderen van de linksafmogelijkheid van de Soestdijkerstraatweg richting de Laapersweg. Hierdoor kan de veiligheid op de spoorwegovergang worden verbeterd.

De 'inprikker' is het realiseren van een nieuwe toegang tot het Laapersveld vanaf de Diependaalselaan. Hiermee kan de bereikbaarheid en de ontsluiting van het Laapersveld worden verbeterd, wanneer de 'linksaffer' wordt verwijderd.

De bewoners denken verschillend over deze maatregelen. We maken daarom onderscheid per straat, en geven daarbij eerst aan wat er volgens het verkeersmodel en de verkeersanalyse in deze straat zal gebeuren, en daarna welke reacties bewoners hierop geven.

Laapersweg (12 woningen)

Verkeersmodel en analyse gemeente:

- In de huidige situatie is het meeste verkeer dat over de Laapersweg rijdt sluipverkeer richting de Gijsbrecht van Amstelstraat. Dit sluipverkeer blokkeert het uitgaand verkeer vanuit de wijk Laapersveld. Door het opheffen van de linksafmogelijkheid op de Soestdijkerstraatweg neemt het verkeer via de Laapersweg af met 75%.
- De Laapersweg wordt door het verwijderen van de 'linksaffer' rustiger. De geluidbelasting neemt af. De luchtkwaliteit neemt toe.
- De verkeersbelasting van de Laapersweg neemt verder af als er een nieuwe toegang komt tot Laapersveld vanaf de Diependaalselaan ('inprikker').
- Omdat er minder verkeer op de Utrechtseweg richting Laapersveld rijdt verbetert de doorstroming op de rotonde.
- In het geval van het verwijderen van de 'linksaffer', zijn er subvarianten doorgerekend voor de rijrichting van de Laapersweg: de huidige rijrichting van éénrichtingsverkeer, de richting omgedraaid, of tweerichtingenverkeer. Alle subvarianten leiden tot minder verkeer op de Laapersweg dan in de huidige situatie.

Reacties bewoners Laapersweg:

- Bewoners van de Laapersweg hebben de analyses van het verkeersmodel verbeterd met informatie over de huidige werking van de rotonde. Het verkeer van de Laapersweg kan in de huidige situatie redelijk goed de rotonde Laapershoek oprijden. Dat komt omdat er gaten vallen wanneer het autoverkeer vanaf de Utrechtseweg wordt opgehouden door de fietsstroom die op de rotonde voorrang heeft. Het autoverkeer vanaf de Laapersweg kan dan de rotonde oprijden, en heeft daarbij weinig last van fietsers, omdat veel fietsers dan al zijn afgeslagen richting Laapersveld of Laapersweg.
- Bewoners van de Laapersweg reageren met name op de subvarianten voor de rijrichting. Deze varianten hebben verschillende effecten voor hen in verkeersdrukte en

bereikbaarheid. Er zijn voor- en nadelen benoemd.

- In de afgelopen jaren was er een tijdelijke situatie waarbij de Laapersweg tweerichtingenverkeer had. Dit was tweerichtingenverkeer inclusief de 'linksaffer'. In die situatie werd het verkeer op de Laapersweg juist veel drukker. Dat leidde ook tot meer verkeersonveiligheid. Die situatie is voor de bewoners van de Laapersweg niet voor herhaling vatbaar. Maar ook al zou tweerichtingenverkeer zónder 'linksaffer' een rustigere situatie opleveren, dan nog is er weerstand tegen tweerichtingenverkeer vanwege ruimtegebrek en risico's voor fietsers.
- Diverse bewoners van de Laapersweg pleiten voor een herinrichting van de straat, met meer ruimte en veiligheid voor fietsers, bijvoorbeeld met fietsstroken, of een fietsstraat inrichting.

Laapersveld (57 woningen) en Laapersboog (19 woningen)

Verkeersmodel en analyse gemeente:

- Volgens het verkeersmodel zal het verwijderen van de 'linksaffer' leiden tot een betere doorstroming van het verkeer op de straat Laapersveld. Omdat het verkeer op de Laapersweg vermindert, kan verkeer vanaf de straat Laapersveld gemakkelijker 'ertussen komen' en uitrijden richting de rotonde.
- Het verkeersmodel voorspelt dat een 'inrikker' vanaf de Diependaalselaan leidt tot een betere verdeling van het autoverkeer dat als bestemming de wijk Laapersveld heeft. Dit verkeer gaat in de huidige situatie allemaal langs het noordelijk deel van de straat Laapersveld. Met een 'inrikker' zal een deel van dit verkeer via het zuidelijke deel van de straat Laapersveld gaan rijden. Dit ontlast het noordelijke deel van autoverkeer (van 1300 naar 900 auto's per dag). Dit is het gedeelte van de wijk waar ook de meeste fietsende scholieren de wijk inrijden (ongeveer 2000 per dag). Het zuidelijke deel van de straat Laapersveld krijgt iets meer autoverkeer (van 200 naar 500 auto's per dag). In dit gedeelte rijden ook fietsende scholieren, maar minder dan in het noordelijke deel van de straat (na ingebruikname Stergebouw voor onderwijshuisvesting: ongeveer 600 fietsers per dag).
- Het is niet met zekerheid te voorspellen of en hoeveel sluipverkeer er op de straat Laapersveld ontstaat in het geval van een 'inrikker'. De verwachting van de verkeerskundigen van de gemeente is dat dit risico beperkt is. Deze sluiproute is immers alleen interessant op de momenten dat het autoverkeer op de Utrechtseweg vast staat. Dit is alleen gedurende een half uur tijdens de ochtendspits. Op die tijd is er echter ook piekdruk op de straat Laapersveld. De sluiproute via Laapersveld kan bovendien verder worden ontmoedigd met een verkeersinrichting die het autoverkeer in de wijk afremt.

Reacties bewoners van de straat Laapersveld en Laapersboog:

- Deze bewoners hebben in de huidige situatie drie keer per dag last van de verkeersdruk en verkeersonveiligheid in de straat: namelijk in de ochtendspits, bij het uitgaan van de scholen, en bij het uitgaan van de kantoren. Op die momenten is het voor hen erg lastig om met de auto de wijk uit te rijden. Ze staan dan vast in de 'file' op het noordelijk deel van de straat Laapersveld, richting de rotonde Laapershoek.
- Er zijn veel zorgen over sluipverkeer vanaf de Diependaalselaan richting de rotonde Laapershoek. De vrees is dat er veel méér verkeer over de straat Laapersveld zal gaan rijden in plaats van minder. Dat zou het huidige probleem van moeilijk uit kunnen rijden nog verder vergroten.
- Diverse bewoners vragen om meer duidelijkheid bij de maatregelen die de gemeente neemt als er wel sluipverkeer komt. Er zijn diverse opties benoemd en besproken (o.a. knip, beweegbaar paaltje, afwaarderen tot calamiteitendoorsteek), maar deze voorstellen hebben ook nadelen voor de bewoners. Er is nog geen overtuigende terugvaloptie en daarom hebben veel bewoners geen vertrouwen in de 'inrikker'. Dit speelt met name bij bewoners van de straat Laapersveld.
- Diverse bewoners willen gemakkelijker hun wijk uit kunnen rijden en pleiten ervoor om een 'uitrikker' naar de Diependaalselaan te maken in plaats van een 'inrikker'. Om dezelfde reden pleiten bewoners van de straat Laapersveld en Laapersboog voor tweerichtingenverkeer op de Laapersweg.
- De vrees voor meer verkeer door de wijk wordt ook versterkt door de ontwikkeling van het Arenapark. Misschien gaan mensen de wijk Laapersveld als 'kiss&ride' plek gebruiken voor bestemmingen op het Arenapark, die dan gemakkelijk bereikbaar worden via de traverse of onderdoorgang.
- De vrees voor meer verkeer door de wijk wordt ook versterkt door de gestage groei van de scholen op Laapersveld. Binnenkort komt het Stergebouw erbij. En over een paar jaar gaat het ATC groot renoveren. Komen er dan nóg meer scholieren bij? Kan de gemeente ook nadenken over manieren om de hoeveelheid fietsverkeer op de rotonde Laapershoek te verminderen? Dat zou de doorstroming ook bevorderen.
- Voor de 'inrikker' vragen bewoners om zorgvuldig onderzoek naar de effecten in geluidsbelasting en ecologie (vanwege het nabijgelegen Goois Natuurreservaat en de natuurvriendelijke inrichting op het viaduct over de Diependaalselaan).

- Er zijn zorgen bij bewoners over de samenloop van fietsers en autoverkeer bij de 'inprikker'. De zorg is dat dit onveilig is voor fietsers. De gemeente wil hier nog verschillende varianten uitwerken, maar dit is nu allemaal nog onzeker. Diverse bewoners zien de 'inprikker' daarom niet zitten.

Algemeen: voorstel pilotperiode 'linksaffer'

Een bewoner heeft het voorstel gedaan om een pilot te doen waarbij de 'linksaffer' tijdelijk wordt afgesloten. Dan kan de wijk ervaren wat dit betekent voor de verkeersdruk, verkeersveiligheid en bereikbaarheid van de wijk. Ook kunnen bewoners dan beter een mening vormen over de voor- en nadelen van een 'inprikker', omdat hun referentiekader dan anders zal zijn dan in de huidige situatie. Dit voorstel werd positief ontvangen in de participatiebijeenkomst door de andere aanwezige bewoners.

4. HET VERVOLG

Het voorstel voor de OV-knoop Sportpark op middellange termijn wordt in de eerste helft van 2026 ter besluitvorming aan de gemeenteraad van Hilversum aangeboden. De raad wordt voorgesteld in te stemmen met de uitwerking van een voorkeursvariant.

Participatie blijft in het vervolg een belangrijke rol spelen. Per deelproject bepalen we welke participatie wenselijk en nodig is, op welk moment dit plaatsvindt en op welke manier. De input die we het afgelopen anderhalf jaar hebben opgehaald, hoort ook bij de verdere uitwerkingen. De opbrengst nemen we dus mee naar de volgende fase.



