

# RAPPORTAGE ENQUETE SPOORZONE 2018.

## 'Tussen Bereikbaarheid en Barrière'.

Hilversum, maart 2018



### 1. Inleiding

**De Gooilijn, hoofdader tussen Amsterdam, Almere, Hilversum, Amersfoort en Utrecht is een van de drukste spoorlijnen in ons land. De spoorbomen in Hilversum en in Bussum zijn nu al tussen de 50 en 90 procent van de tijd dicht.**

De gemeente Hilversum ontwikkelt de komende jaren een visie over de Spoorzone. En er zijn veel particulieren die plannen maken voor het gebied.

**Wat vinden de inwoners van Hilversum –en Bussum- van het spoor en de Spoorzone. Op die vraag zocht de Stichting Hilversumse Architectuurprijs antwoorden.**

Op de website van De Gooi en Eemlander stond een enquête met zeven vragen die door iedereen kon worden ingevuld. De vragen gaan over het gebruik van de spoorweg-overgangen en wat men daarvan vindt. Bijvoorbeeld de verkeers(on)veiligheid en de wachttijden. Ook werd gevraagd naar mogelijke oplossingen en welke knelpunten moeten worden aangepakt. Is het spoor in een tunnel de oplossing? Of over het spoor heen bouwen? Of kan alles wel blijven zoals het is.

De resultaten van de enquête zijn donderdagavond 8 maart gepresenteerd op de debatavond over de Spoorzone in de Burgerzaal van het Hilversumse raadhuis.

De enquête heeft twee weken online gestaan op de website van De Gooi en Eemlander. Invullen kon anoniem, maar als men in aanmerking wilt komen voor een van de vijf exemplaren van de Historische Atlas van Hilversum die onder de inzenders werden verloot, of de uitnodiging voor de avond wilde ontvangen en het verslag en de informatiebrochure wilde ontvangen, dan moest onder de enquête het e-mailadres ingevuld worden.

## **2.Uitvoering enquête**

De enquête is samengesteld onder verantwoordelijkheid van het bestuur van de Stichting Hilversumse Architectuurprijs, in overleg met de redactie van De Gooi en Eemlander.

Samenstelling: Ruud de Jong, Peter van Dulst,  
Verwerking resultaten: De Gooi en Eemlander,  
Samenstelling rapportage: Ruud de Jong, Peter van Dulst

De enquête werd gedurende twee weken digitaal aangeboden via de website van De Gooi en Eemlander.

Op de sluitingsdatum hadden 424 personen de vragenlijst digitaal ingevuld.

Het invullen gebeurde grotendeels anoniem. Circa 50 inzenders hebben hun e-mailadres ingevuld.

Er is sprake van een selecte groep respondenten. De respondenten werden door de regionale media, de website van de Stichting Hilversumse Architectuurprijs en de Facebookpagina van de Stichting op de enquête gewezen. De invullers vormen dus geen aselechte steekproef. Zaken als representativiteit zijn dus niet aan de orde.

De inzenders vormen wel een betrokken groep Hilversummers – en Bussummers- die een duidelijke mening heeft over het spoor in Hilversum. De zeer ruime toelichtingen die men bij de vragen heeft achtergelaten zijn daarvan een bewijs.

De resultaten zijn daarom een nuttige input voor het debat over de toekomst van de Spoorzone...

### 3.Resultaten

Aantal respondenten: 424 (100%)

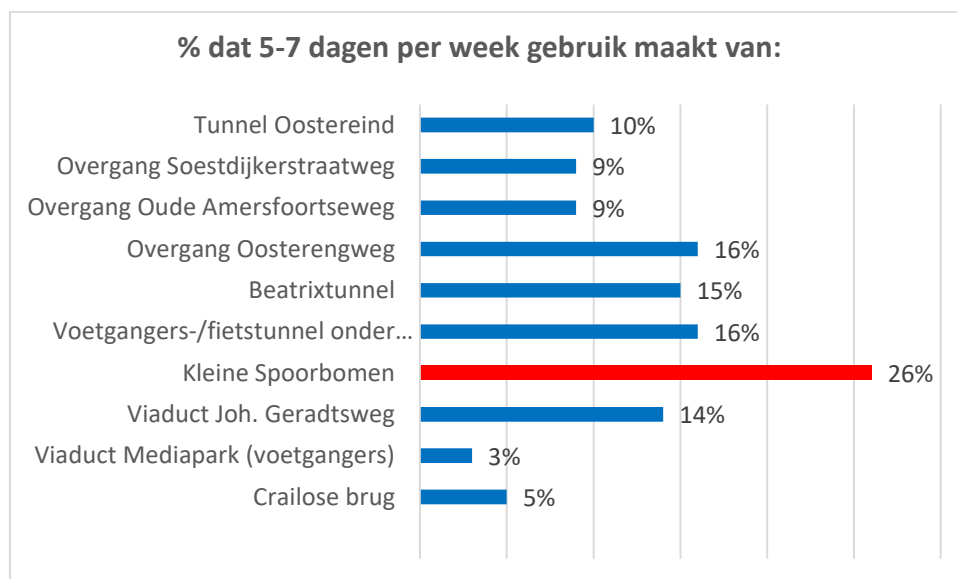
Door afronding komt de som van de percentages niet altijd op 100% uit.

**Vraag 1. Wilt u per viaduct/tunnel/overgang aankruisen op hoeveel dagen per week u daarvan doorgaans gebruik maakt?**

Viaduct/tunnel/overgang	5-7 dagen per week	2-4 dagen per week	1 dag per week of minder
Crailose brug	5%	11%	84%
Viaduct Mediapark (voetgangers)	3%	7%	90%
Viaduct Joh. Geradtsweg	14%	37%	49%
Kleine Spoorbomen	26%	36%	38%
Voetgangers-/fietstunnel onder Centraal Station	16%	32%	53%
Beatrixtunnel	15%	39%	46%
Overgang Oosterengweg	16%	27%	57%
Overgang Oude Amersfoortseweg	9%	13%	78%
Overgang Soestdijkerstraatweg	9%	27%	64%
Tunnel Oostereind	10%	25%	66%

Bovenstaande tabel toont het gebruik door de respondenten van de diverse overgangen/viaducten/tunnels.

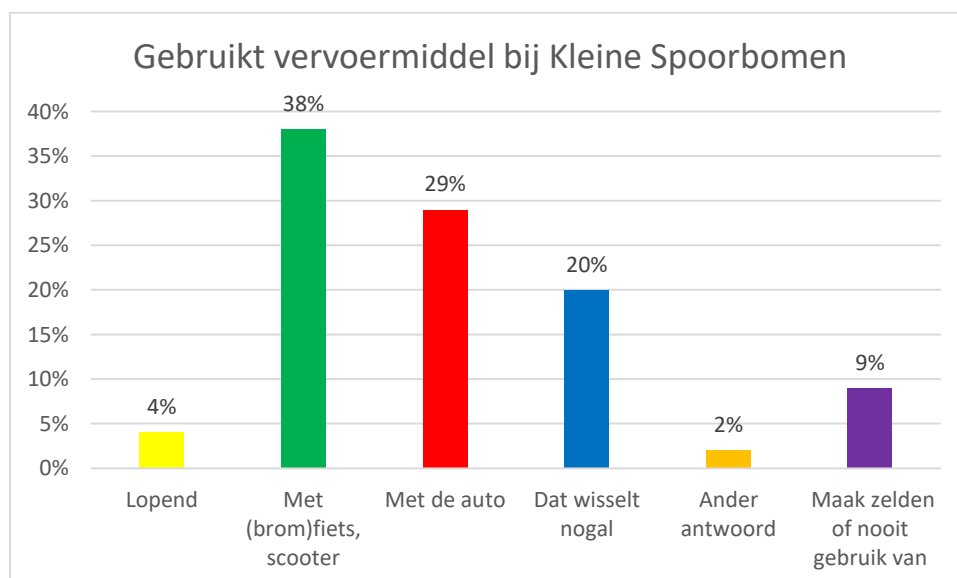
Het voetgangersviaduct Mediapark wordt het minst gebruikt (90% 1 dag per week of minder), de Kleine Spoorbomen het meest. Zie ook onderstaande grafiek, waarin het frequente gebruik (5-7 dagen per week) wordt weergegeven.



**Vraag 2. Wilt u per viaduct/tunnel/overgang aankruisen op welke manier u daarvan doorgaans gebruik maakt?**

Viaduct/tunnel/overgang	Lopend	Met (brom)fiets, scooter	Met de auto	Dat wisselt nogal	Ander antwoord	Maak zelden of nooit gebruik van
Crailose brug	4%	18%	39%	9%	2%	27%
Viaduct Mediapark (voetgangers)	26%	6%	0%	3%	5%	60%
Viaduct Joh. Geradtsweg	2%	14%	59%	10%	2%	14%
Kleine Spoorbomen	4%	38%	29%	20%	2%	9%
Voetgangers-/fietstunnel onder Centraal Station	12%	59%	0%	7%	2%	21%
Beatrixtunnel	1%	20%	53%	13%	2%	10%
Overgang Oosterengweg	2%	15%	49%	12%	2%	20%
Overgang Oude Amersfoortseweg	4%	26%	23%	8%	4%	37%
Overgang Soestdijkerstraatweg	4%	19%	40%	11%	3%	24%
Tunnel Oostereind	0%	0%	54%	5%	4%	38%

Bovenstaande tabel toont weinig verrassingen. Het voetgangersviaduct Mediapark wordt vooral gebruikt door voetgangers, de tunnel onder Centraal Station vooral (brom)fietsers; Viaduct Joh. Geradtsweg, tunnel Oostereind ,Beatrixtunnel , overgang Oosterengweg vooral met de auto. Bij de andere viaducten en overgangen is het gebruik wat meer gespreid over de diverse middelen van vervoer, zoals bijvoorbeeld bij de Kleine Spoorbomen:

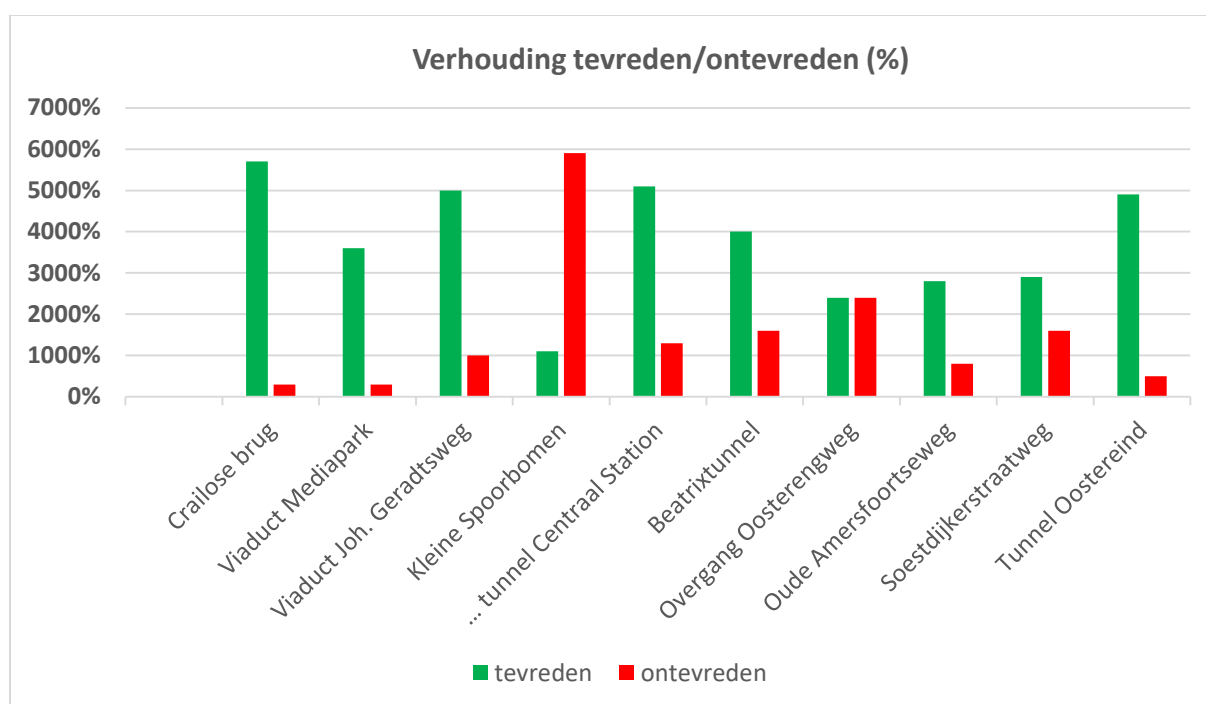


**Vraag 3. Wilt u per viaduct/tunnel/overgang aankruisen of u daarover over het geheel genomen tevreden of ontevreden bent, als u denkt aan zaken als verkeers(on)veiligheid en/of wachttijden?**

Viaduct/tunnel/overgang	Tevreden	Niet tevreden/niet ontevreden	Ontevreden	Ander antwoord	Maak zelden of nooit gebruik van
Crailose brug	57%	12%	3%	1%	27%
Viaduct Mediapark (voetgangers)	36%	7%	3%	3%	51%
Viaduct Joh. Geradtsweg	50%	22%	10%	2%	15%
Kleine Spoorbomen	11%	16%	59%	1%	14%
Voetgangers-/fietstunnel onder Centraal Station	51%	17%	13%	1%	17%
Beatrixtunnel	40%	31%	16%	1%	12%
Overgang Oosterengweg	24%	30%	24%	2%	20%
Overgang Oude Amersfoortseweg	28%	27%	8%	2%	35%
Overgang Soestdijkerstraatweg	29%	30%	16%	2%	23%
Tunnel Oostereind	49%	15%	5%	3%	27%

Bekijken we de verhouding “tevreden”-“ontevreden” dan levert dat voor de meeste viaducten/tunnels/overgangen een positief beeld op: meer tevreden respondenten dan ontevreden respondenten.

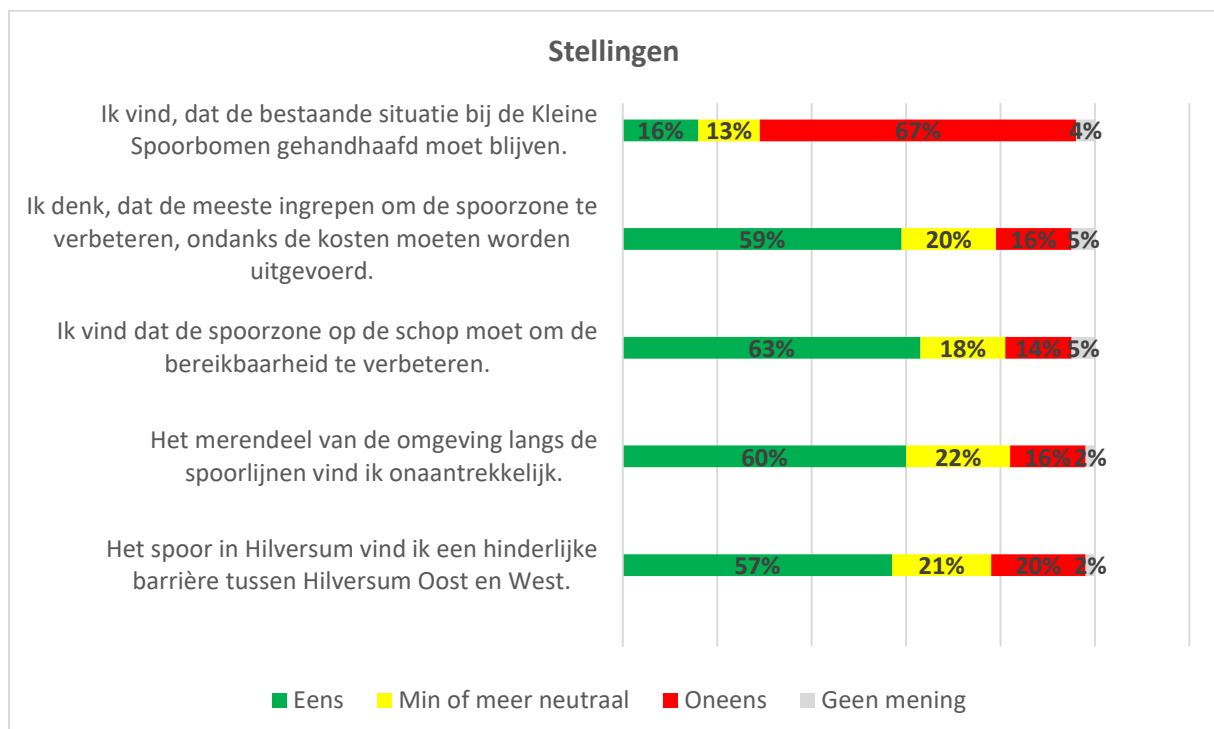
Echter bij de overgang Oosterengweg is deze verhouding fifty/fifty en bij de Kleine Spoorbomen is het percentage ontevreden respondenten groter dan het percentage “tevredenen”.



**Vraag 4. Hieronder staan vijf stellingen. Wilt u per stelling aankruisen of u het daarmee eens of oneens bent?**

Stelling	Eens	Min of meer neutraal	Oneens	Geen mening
Het spoor in Hilversum vind ik een hinderlijke barrière tussen Hilversum Oost en West.	57%	21%	20%	2%
Het merendeel van de omgeving langs de spoorlijnen vind ik onaantrekkelijk.	60%	22%	16%	2%
Ik vind dat de spoorzone op de schop moet om de bereikbaarheid te verbeteren.	63%	18%	14%	5%
Ik denk, dat de meeste ingrepen om de spoorzone te verbeteren, ondanks de kosten moeten worden uitgevoerd.	59%	20%	16%	5%
Ik vind, dat de bestaande situatie bij de Kleine Spoorbomen gehandhaafd moet blijven.	16%	13%	67%	4%

Het merendeel van de **respondenten** vind het spoor in Hilversum een hinderlijke barrière tussen Hilversum Oost en West (57%), de omgeving langs de spoorlijnen onaantrekkelijk (60%). Bijna tweederde (63%) is van mening dat de spoorzone op de schop moet om de spoorzone te verbeteren en 59% vindt dat de meeste ingrepen om de spoorzone te verbeteren ondanks de kosten moeten worden uitgevoerd. Ruim tweederde (67%) is het oneens met de stelling, dat de bestaande situatie bij de Kleine Spoorbomen gehandhaafd moet blijven. Onderstaand is een en ander nog eens grafisch weergegeven.



**Vraag 5. Er zijn gemeenten in Nederland (bijvoorbeeld Delft), waar men het spoor heeft laten zakken, bijvoorbeeld in een tunnel of open bak, waardoor er geen spoorwegaanpak meer nodig zijn.**

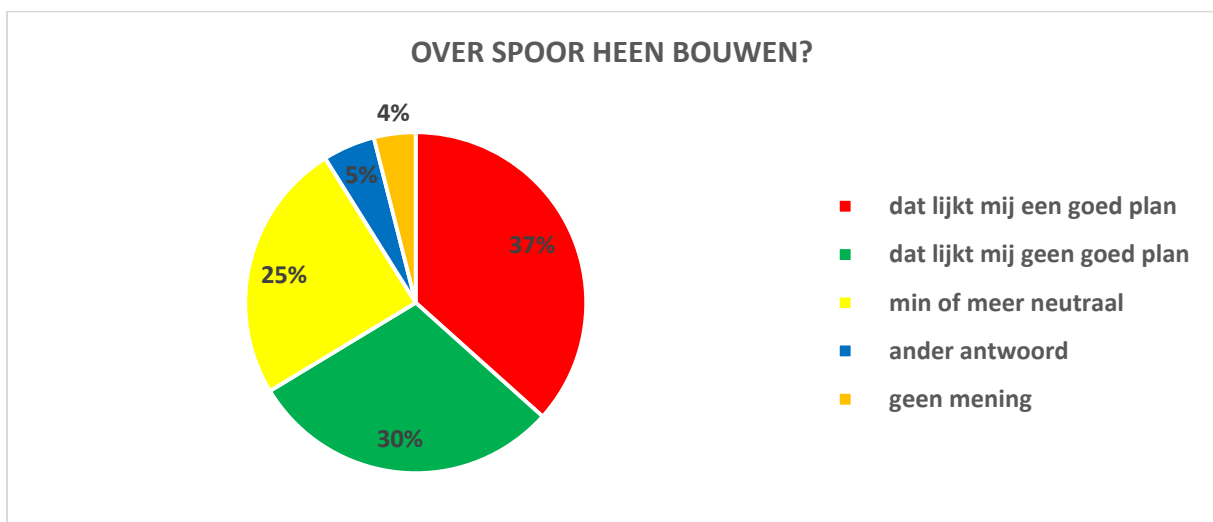
**Wat vindt u ervan, als dat ook in Hilversum zou gebeuren?**



Bijna driekwart (74%) van de respondenten vindt het een goed plan om het spoor te laten zakken, zoals in Delft.

Voor wat betreft "over het spoor heen bouwen" wordt genuanceerder gedacht.

**Vraag 6 . Wat zou u ervan vinden, als er "over het spoor heen gebouwd zou worden" Bijvoorbeeld zoals in Heerlen?**



Veel respondenten hebben hun mening over de diverse aspecten van de Spoorzone toegelicht. Hiervoor verwijzen we naar de **bijlage**.

## **Bijlage. Vraag 7. Toelichtingen bij de antwoorden.**

### **1. Algemene opmerkingen.**

**Van de mogelijkheid suggesties te doen of toelichting te geven bij de vragen is zeer ruim gebruik gemaakt.**

**De meeste opmerkingen werden gemaakt over de mogelijkheid het spoor te laten zakken in een bak of tunnel. De meeste inzenders zien dit ook als enige goede oplossing voor het probleem van de kleine spoorbomen. Veel inzenders pleiten voor een fundamentele aanpak van de Spoorzone.**

**Bij het overbouwen van het spoor kunnen de inzenders zich (nog) niet veel voorstellen. Velen zien het in combinatie met het zakken van het spoor.**

**De aanpak van de Spoorzone zit de inzenders hoog: maatschappelijke scheiding, verkeersveiligheid, bereikbaarheid en het ziet er niet uit. De aanpak van de zone moet een hoge prioriteit krijgen.**

**Eerst een overzicht van de wat algemenere opmerkingen en de mening van inzenders die zo hun twijfels hebben over een grootschalige aanpak.**

Het belang van de bewoners om zich vrijelijk te kunnen bewegen in hun dorp moet voorop staan.

Ik vind dat uit het tot nog toe gevoerde beleid een zekere minachting bestaat voor de noord- c.q. oostkant van het spoor.

De spoorzone mag wel een stuk sexyer. Momenteel is bijna alles rond het spoor armzalig. Het spoor laten zakken van Bussum t/m Hilversum lijkt mij een strak idee. Hoe dan is het raadzaam om er een visie over te ontwikkelen en daar naar te handelen.

Oplossingen in Delft en Heerlen zijn misschien een maatje te groot. Niet in maat en schaal van Hilversum, waardoor meer eenvoudige oplossingen onderbelicht blijven.

Ondergronds en bovenlangs zijn zeer ingrijpende en zeer dure maatregelen die op zichzelf niet op hun merites te beoordelen zijn, zeker niet zonder het ontwerp te kennen.

Ik vind dat de bebouwing in Hilversum beter de hoogte in kan, bijvoorbeeld in het gebied tussen de kleine en de voormalige grote spoorbomen. Beschouw dan het hele gebied.

Onderzoeken of het spoor in Naarden en Bussum ondergronds kan worden gemaakt. Hilversum heeft indirect gekozen dit niet te doen door de aanleg van tunnels onder de spoorlijn door. Ik denk dat de spoorzone wel zou moeten worden verbeterd. Waar mogelijk fietspaden aanleggen langs het spoor en extra groenstroken. Dit kan o.a. tussen station sportpark en Crailose brug oostzijde spoor en langs het Wandelpad. Ook als een deel van de ruimte wordt gebruikt voor de nieuwe busbaan.

Het spoor en de treinen zijn ook onderdeel van Hilversum. Een verdiept spoor vindt ik daarom geen oplossing. Het zicht vanuit de trein op Hilversum zou hiermee te niet worden gedaan. Wel vindt ik een verdiepte spoorwegovergang zoals gepland is bij de Oosterengweg en een verdiepte overgang bij de kleine spoorbomen een oplossing voor de doorstroming van het verkeer.

Ik vind de fietspaden rond de spoorwegen vaak onveilig aanvoelen. Zeker als je samen met een kind fietst. Het fietspad bij de Beatrixtunnel is enorm smal. En het fietspad rondom de spoorwegovergang aan de Oosterengweg is een verschrikking zo weinig ruimte voor de fietsers. Ook de begroeiing en het hekwerk bij het spoor in het centrum maakt het aanzicht erg armoeiig.

Er is een voetpad/fietspad gemaakt onder het spoor door. Waarom niet ook voor auto's? Dit zorgt dat de Beatrixtunnel ook minder wordt gebruikt. Bij de kleine spoorbomen ook makkelijk een tunnel te realiseren.



Dat de kleine spoorbomen af en toe dicht moeten, is niets mis mee. maar dat ik voor gesloten bomen moet staan wachten totdat de deuren van de trein gesloten zijn, dat vind ik echt een gotspe! Graag het station onder de grond! En wat kunnen er dan veel woningen gebouwd worden! En wat is de verbinding tussen oost en de stad dan makkelijk gemaakt!

In een bak is echt heel duur, zeker omdat Hilversum 3 lijnen kent en niet zoals Bussum een kort stuk kent waar de problemen het grootst zijn. Een spoorzone is een barrière, maar biedt ook juist kansen voor andere type functies. Investeer in ruime veilige overgangen of tunnels, met ruimte voor fietsen en mooie voetpaden, ook in het donker.

Omgeving spoor ziet er armoedig uit. Doorstroming is vaak slecht. Het beste idee is volgens mij het spoor in het centrum helemaal te laten zakken. Dan kan daar bovenop wel gebouwd worden.

De situatie bij de Kleine Spoorbomen is niet overzichtelijk en gevaarlijk doordat er een gebouw in de zichtlijn staat. De situatie bij de tunnel onder het station is levensgevaarlijk aan de kant van het Oosterspoorplein. Fietsers komen geregeld met een noodvaart van de Larenseweg af. Ik als automobilist stop altijd netjes voor het stopbord, trek voorzichtig op en ben altijd erg blij dat ik geen fietser schep. Als fietser ben ik blij dat ik er nooit ben aangereden.

De huidige plannen voor de overgang Oostereind lijken mogelijkheden voor verdiept aanleggen verder weg te brengen. Meer treinverkeer maakt het weghalen van gelijkvloerse kruisingen noodzakelijk. Dat betekent dat er een gedeeltelijk open bak moet komen. Het bouwen zoals in Heerlen maakt die plannen financierbaar.

Bij Crailo, Sportpark en bij Anna's hoeve spoor de grond in daar over een weg waarbij men links en rechts de betreffende wijken in kan. Stations perrons onder de grond zoals bij Schiphol.

Voorbeeld Heerlen wordt een meer jaren traject, waarbij de kosten oplopen. Heerlen komt er mooi uitzien, maar het is een zeer lange periode een bouwput. Als je dit als Hilversum wil dan moet je verder kijken dan het stationsgebied en het centrum hierbij betrekken.

Als de kleine spoorbomen afgesloten zouden worden maak je het voor de bewoners van noord erg moeilijk om naar zuid te gaan en wordt de druk enorm groot voor fietstunnel onder het spoor. Niet wenselijk

Betere doorstroming bij Beatrixtunnel is op drukke momenten nodig. Ook als voetganger sta je daar vaak heel lang te wachten voor niks. Bij kleine spoorbomen moet in de huidige situatie ook de doorstroming verbeterd worden, het is altijd zo chaotisch en je ziet makkelijk iemand over het hoofd.

De kleine spoorbomen in Hilversum zijn een belangrijke verbinding tussen het centrum en Hilversum noord/oost, ik ben niet de enige die geen tunnel of berg op kan fietsen, dus als het zou kunnen blijven zoals het nu is zou dat heel fijn zijn

De grote spoorbomen weer openen voor verkeer

Achteraf gezien lijkt de keuze om de 'grote spoorbomen' te verwijderen geen beste. Hierdoor komt alle druk op de kleine spoorbomen. Het verdiepen van spoor klinkt op zich als goed idee. Het koste echter veel geld en gaat heel lang duren. In de tussentijd moet er wel een oplossing komen. Daarbij zal ook moeten worden ingezet op het terugdringen van auto verkeer.

Als we dingen gaan veranderen moeten we denken aan de toekomst. Hoe houden we Hilversum leefbaar. Oost Hilversum kan niet met alleen een Beatrixtunnel en een rondweg verbonden zijn met het centrum. De fietstunnel bij het spoor is te smal en te stijf voorde oudere fietser

Het grootste probleem van de Hilversumse infrastructuur is de kleine spoorwegovergang. Het is heel hinderlijk voor zowel voetgangers als automobilisten. Misschien laten zakken?

De kleine spoorbomen moeten dicht voor automobilisten. De huidige situatie daar is veel te gevaarlijk voor fietsers. Verder is het leuk om het spoor onder de grond te laten zakken. Maar wat gaat dat kosten?

Pak de situatie bij de kleine spoorbomen aan, vooral voor fietsers is dit een verschrikkelijk gevaarlijk punt hetzelfde geldt voor de situatie Kleine Drift/fietserstunnel onder het spoor.

Het wachten bij de kleine spoorbomen en de 'scheiding' van Hilversum in twee delen vind ik niet zo'n probleem. De behoorlijke geluidsoverlast daarentegen wel, net als de gruwelijk lelijke en rommelige bebouwing rondom het spoor. Dus elke oplossing die de geluidsoverlast doet afnemen en een van de lelijkste stukken Hilversum echt verfraait, is welkom.

Zo snel mogelijk de kleine spoorbomen situatie aanpakken, daarnaast zorgt het eenrichtingsverkeer beleid dat er onnodig veel verkeer over de kleine spoorbomen heen gaat.

In de drukste spoorlijn van Hilversum, die van Amsterdam naar Amersfoort, is na realisatie van de onderdoorgang Oosterengweg nog maar één overweg over: de Kleine Spoorbomen. De ruimtelijke kwaliteit van de spoorzone is ook zonder ingrijpende maatregelen aan de spoorlijn zelf flink te verbeteren. Denk aan het de veelal half verlaten of verouderde panden op het HKU-terrein, langs de Liebergerweg, Venetapark, de Werf, bedrijventerrein langs de Oude Amersfoortseweg. Langs het spoor zijn karakteristieke woonstraten, veel nieuwe scholen en een mooi park Laapersveld te vinden. De ruimtelijke kwaliteit is hier prima, zodat er weinig aanleiding is om hier de boel overhoop te gooien.

De spoor situatie in Hilversum zorgt ervoor dat zéker in de spits de wegen dicht slibben en onnodig lange opstoppen ontstaan. Met name die bij de Soestdijkerstraatweg. De spoorwegovergang bij de Oude Amersfoortseweg blijft regelmatig overdreven lang dicht. Soms letterlijk 5 minuten. Verder zijn de kruisingen bij het station aan beide kanten zeer gevaarlijk.

Het viaduct Joh Gerardtsweg moet dringend verbreed worden zodat er tijdens stoplichtgroen zoveel mogelijk door kan. Nu zijn er in zware spitsen wachtrijen tot de kruising met de 's-Gravelandseweg. Kleine spoorbomen is nauwelijks alternatief. Heel erg veel dicht. Beatrixtunnel ook files. Weg richting binnenring ook muurvast. Ideeën voor ondertunneling zijn leuk maar geven jarenlange uitvoeringskwesties. En er kan werkelijk niks aan capaciteit 2 jaar ingeleverd. We zien ook dat de gemeente en provincie rustig een noodoverweg bij de Oosterengweg wegbezuinigen als daar de tunnel komt.

De tunnel aan de spoorweg is weggegooid geld. Niet alleen zitten wij als bewoners van de Oosterengweg weer jaren met omleidingen, als de auto's in de richting van de J. v.d. Heijdenstraat door de tunnel gaan botsen ze vervolgens op de rotonde op de kam. Onnesweg.

Ik vind niet dat er nog een tunnel bij moet komen. Ik vind de fietstunnel onder het Station en de Beatrixtunnel al vreselijk om te fietsen. Ik kan nu nog kiezen om via de kleine spoorbomen het spoor over te steken met de fiets.

Ik zal het wel erg fijn vinden als de uitslag van deze enquête door de Bussumse en Hilversumse politiek serieus genomen wordt en dan ook daar de oplossing wordt gezocht, waar wij het meest achterstaan, ongeacht de kosten. Want er zal nog lange deze oplossing geleefd moeten worden.

## **2. Het spoor verdiepen, al dan niet in een tunnel en het spoor overbouwen**

**Een grote meerderheid van de respondenten ziet de oplossing voor het spoorprobleem in het laten zakken van de spoorlijn. Ofwel in een tunnel, ofwel in een open bak. En eventueel over het spoor heen bouwen. Maar er zijn wel zorgen over de betaalbaarheid en de (technische) haalbaarheid.**

**Deze inzender geeft de mening van de meeste respondenten helder weer:**

Voordelen Ondergronds Spoor:

1. Eén Hilversum
2. Ruimte voor parken, woningen, straten, winkels en pleinen.
3. Geen chemische treinen meer door de open lucht.
4. Geen geluidsoverlast van treinen meer.
5. Oosterengweg tunnel en fietstunnel Mussenstraat hoeven niet meer gebouwd.
6. Station Zorgpark kan gebouwd worden waardoor verdubbeling verkeer naar nieuwe ziekenhuis van de baan is.
7. Geen aantasting nodig van de natuur buiten Hilversum vanwege extra ruimte in de stad zelf.
8. Geen extra debatten over kleine spoorbomen
9. Geen ondertunneling Schapenkamp meer nodig.
10. Meer ruimte voor bereikbaarheid in Hilversum door verdwijnen van het spoor

### **Een greep uit de reacties:**

Goed plan om de overlast van de zowel auto's als treinen zo veel mogelijk te beperken. Zo zou je het terrein tegenover het wandelpad prachtig kunnen inrichten als park. Dat past wel bij een groene stad, toch?

Ondertunneling of in een bak bouwen is wellicht een mooie oplossing, maar het moet wel betaalbaar zijn.

Een tunnelplan bestaat al sinds midden jaren tachtig, of die tunnel er komt weet ik niet, maar had ProRail en Hilversum niet voor 2006, toen het tracé bij het station op de schop gegaan is kunnen bedenken dat het oude plan uit 1984 al een goede oplossing was geweest?

De verdieping van het spoor zou de beste oplossing zijn daar ondertunneling bijna onmogelijk is. Mijn voorkeur zou uitgaan om het spoor verdiept in een tunnelbak aan te leggen ondanks de hoge kosten.

Een tunnelbak is een prima investering in de toekomst en maakt Hilversum en Bussum beter bereikbaar. Eindelijk de optie om het spoor verdiept te maken in Hilversum. Meteen doen en de kosten delen met ProRail!!

Tunnellen, zowel in Hilversum als in Bussum.

Enige oplossing bij kleine spoorbomen is het spoor laten zakken.

Gehele spoorlijn tussen Tergooi en Crailo naar beneden, en vanaf Bussum Zuid tot aan Naardermeer idem. Kost veel, maar de vrijkomende grond kun je dan weer gebruiken. Hoe langer je wacht, des te meer kost het en je ontkomt er uiteindelijk toch niet aan.

Het gehele spoor in een tunnelbak met daarboven een verbindingsweg met fietspad had al 40 jaar geleden moeten gebeuren. Spoor in een bak en park er bovenop.

Het spoor kan het allerbeste ondergronds. Dan moet er wel NU gestopt worden met de bouw van de Oosterengweg tunnel.

Zowel tunnels onder het spoor als het spoor overbruggen vind ik een goede oplossing. Zoals het nu is, zowel in Hilversum als in Bussum en Naarden, is het crime om op een prettige manier het spoor te kruisen.

Spoor ondergronds maken, net als bij Best. En daar boven bebouwing en een mooie groene strook voor recreatie spoor laten zakken en tegelijk 4-sporigheid maken, zoals in het plan RAIL21 oorspronkelijk was voorzien.

Spoor laten zakken zodat er geen overwegen nodig zijn die tijd kosten en gevaar op kunnen leveren.

De oplossing is al in ca. 1995 aangeboden aan de gemeenteraad. Er is een tekening hierover in de krant verschenen. Het plan was om ruim voor Hilversum het spoor traject te laten zakken. Nu zou ik voorstellen dat ruim voor Gooise Meren dat te laten doen.

Het spoor onder de grond. Zal wel niet meer kunnen i.v.m. kosten en tunnel onder het station. In het verleden had dit makkelijker gekund, had men toen maar de durf gehad. Gemiste kans en komt nooit meer terug.

In 1989 lag er een betaalbaar ondertunnellingsplan op de tekentafel. Door onvoldoende onderling overleg tussen gemeente en NS is er geen vervolg studie gekomen. Mede omdat er geen duidelijke gemeente standpunt was ingenomen richting NS. Sinds die tijd zijn er allerlei halve maatregelen getroffen.

Ik roep al jaren dat de treinrails moet zakken!

Het verkeer wordt steeds drukker maar ook de treinen geeft steeds meer druk. Denk aan de 5 minuten treinen, hoe lang gaat dat duren voor Hilversum er ook aan moet geloven. Treinenloop de grond in is voor Hilversum en Bussum een noodzaak.

Dit is een probleem dat door de gemeentes Hilversum en Bussum zelf gecreëerd is 40 jaar geleden, de enige oplossing is nu met veel geld van de overheid, gemeentes en provincie ..ONDER DE GROND..

Toen het station Hilversum gebouwd werd had het spoor onder de grond moeten gaan, maar het was te duur. Ik denk dat dit uiteindelijk de goedkoopste oplossing zou zijn geweest op lange termijn. Jaren lang aan modderen met lapmiddelen kost niets?

Er is een mogelijkheid om van af Hilversum centraal ondergronds te gaan en bij Texaco weer bovengronds.

Het zakken van het spoor lost in 1 keer alle problemen op.

Voor eens en voor altijd het spoor laten zakken ongeacht de kosten, zijn we voor generaties daarna klaar en gelukkig.

Ze praten al 10 tallen jaren over een verdiept spoor maar het komt er maar niet van.

Een tunnel onder het spoor door of de treinen onder Hilversum door zal de verkeershinder enorm goed doen. Er rijden teveel treinen op het spoor waardoor de bomen te Vaak en te lang gesloten zijn en het verkeer vast staat

Men is bij de nieuwbouw van het station niet meteen ondergronds gegaan. Men kan de ondertunneling steeds voor zich uitschuiven, maar ondergronds is de enige oplossing.

Door spoor ondergronds te maken komt er veel ruimte vrij om van centrum en oost-Hilversum één geheel te maken. Bovendien kan ondergronds winkels en kantoorruimte gerealiseerd worden terwijl bovengronds woningen gebouwd kunnen worden.

Ik vraag mij alleen maar af waarom Hilversum niet gewoon het meest logische doet. Iedere Hilversummer zegt al jaren gooi het spoor onder de grond.

Een tunnel of tunnelbak van voor Bussum tot na Hilversum Noord lijkt mij de beste oplossing. Daarna bouwen op het voormalige spoor vind ik op dit moment prematuur. Laten we er eerst voor zorgen dat het spoor -zakt-. De voordelen zullen heel groot zijn.,

Spoortunnel ook beter voor de veiligheid.

Spoor laten zakken zou beste oplossing zijn voor de doorvloeiing van het verkeer rondom het spoor.

In de loop der jaren is er veel geld en moeite gestoken in halve maatregelen terwijl een tunnel graven voor het spoor de oplossing is.

Tunnels bouwen voor de spoorovergangen is ongetwijfeld heel kostbaar, maar het lijkt mij beter eenmalig een goede investering te doen dan te blijven klungelen met tussenoplossingen.

Graag een volwassen oplossing. Alles in tunnel.

Onder de grond leggen van het spoor in Hilversum, geeft compleet nieuwe mogelijkheden voor herinrichting van de spoorzone langs en op het tracé en vooral ook in het centrumgebied waaronder met name het stationsplein aan zowel centrumzijde als oostzijde.

Over het spoor bouwen en ondertunneling kosten beiden veel geld. Voorkeur gaat dan uit naar ondertunneling van alle 3 de kanten waar treinverkeer vandaan komt. Echter de vraag is dan of tunnel op Oosterengweg die gebouwd gaat worden dan wel diep genoeg ligt of nog wel nodig is en dus eigenlijk weggegooid geld is.

Spoortunnel onder Hilversum is duur en zal een enorme impact hebben om te realiseren zowel in doorlooptijd als in schade aan de huidige omgeving. Op lange termijn misschien de mooiste oplossing maar op korte termijn zullen er andere maatregelen nodig zijn zoals overgang eenrichting of afsluiten voor auto verkeer.

Het spoor onder de grond brengen en er over heen bouwen levert Hilversum de ruimte op die het nodig heeft, zodat ons groen om Hilversum heen gespaard blijft, dus inbreiden en niet uitbreiden. Het spoor is geen aantrekkelijk gebied, gevaarlijk voor fietsers, levert lange wachtrijen op bij gesloten bomen, dus onder de grond er mee!

Het spoor laten zakken en daarboven een mooi stadspark lijkt mij een prachtig plan. Over het spoor heen bouwen met lelijke flatgebouwen komt de leefbaarheid van Hilversum niet ten goede.

De spoorlijn ondergronds aanleggen en daarover heen bouwen.

Als het spoor ondergronds zal lopen zou het veel goeds doen voor het uiterlijk van Hilversum en voor de doorstroming.

Trein ondergronds of een verdiepte bak, daar overheen of langs weg station Hilversum richting mediapark.

Jullie hebben het in het artikel over Hilversum en Bussum, maar er staan in de enquête allen maar overgangen in Hilversum in. In Best Noord-Brabant is het spoor ondergronds, zodat verkeer er geen last van heeft, jammer genoeg is dat in het Gooi nooit gedaan. Er wordt al meer dan 30 jaar geklaagd over de overwegen.

Stukjes ondertunneling zou ook al mooi zijn.

Het spoor laten zakken had dan veel eerder moeten gebeuren. Nu denk ik dat de kosten de pan uit rijzen als daar alsnog aan begonnen gaat worden.

Ondergronds is in alle gevallen de beste optie ook ter verbetering van lawaai en verkeersdruk.

Het spoor ondergronds en daarboven huizenbouw.

Er moet eens een eerlijke discussie komen, met alle partijen gemeente, provincie, rijk, NS en pro-rail. Immers iedereen is het er over eens dat het niet meer zo kan. Waarom worden wegen, bruggen en viaducten wel overal in Nederland aangepakt. En de het spoor niet landelijk. Immers heel Nederland heeft er "problemen" mee/van.

Ondertunneling van het spoor is het beste, buiten dat het spoor hinder verdwijnt komt er ook grond bij.

Ja! Zie Facebook groep 'Hilversum Ondergronds'.

Bij de bouw van het station Hilversum heb ik al gezegd het spoor te laten zakken tot en met kleine bomen.

Het spoor verlagen of onder tunnelen is een kostbare zaak. Dan heb je het al snel over een paar honderd miljoen euro. Dat geld hebben gemeenten niet. Dus ook Hilversum niet. De gemeente zal hierin moeten optrekken met onder meer andere gemeenten en partijen als provincie, NS, ProRail, het Rijk en particuliere bedrijven. De gemeente moet veel groter denken. Maar kijken we naar ontwerpprojecten zoals het Stationsgebied of het definitieve ontwerp van de HOV dan is er weinig hoop. Hilversum verdient een 21e-eeuwse spoorse oplossing om de bereikbaarheid en de doorstroming te bevorderen.

Verdieping van het spoor kost erg veel geld. Ik verwacht niet dat de economische of maatschappelijke voordelen in verhouding staan tot de kosten.

Spoor in bakken laten zakken is prima. Tunnels bouwen onder het spoor door zoals ze van plan zijn bij de Oosterengweg is niet de juiste optie voor de bedrijven die daar direct bij het spoor zitten.

Ondergronds brengen van spoor veel te duur en uitvoering duurt veel te lang en dus jarenlang chaos met omleidingen.

Ik zou alles ondergronds doen. Geen lawaai en geen last meer van de slechte overgangen.

Een oplossing voor al deze problemen, lijkt het beste voor de lange termijn. De hoofdspoorlijn Weesp-Amersfoort geeft de grote problemen. De zijlijn naar Utrecht heeft een kleinere prioriteit, omdat de wachttijd daar beperkt en acceptabel is. Een spoorverlaging met bebouwing er boven, zoals in Delft is een mooie duurzame oplossing. Ik vind wel dat de overlast in Naarden-Bussum veel groter is, dan die in Hilversum. Ook daar is de oplossing alla Delft de meest duurzame.

Per overgang een schijnoplossing verzinnen waarvan de realisatie jaren duurt is onhandig en traag. Los het nu eens een keer goed op door het spoor verdiept of tunnel aan te leggen

als er over het spoor heen gebouwd gaat worden, dan wel graag iets wat allure heeft.

Het is een mogelijkheid om over het spoor heen te bouwen. Maar waarom geen groen of de HOV erover heen.

Over het spoor heen: dat hangt er van af hoe hoog. Het mag niet te hoog worden. Het spoor is wel een scheiding en lelijk, en dat is onwenselijk. Toch heb ik niet ingevuld dat het absoluut moet veranderen, omdat ik vrees voor hele hoge kosten.

Oost en west ga je scheiden door over het spoor te bouwen. de doorkijk is weg, want gebouwen moeten wel boven de bovenleiding zitten.

Lees nergens of ook zoals in Amsterdam en Utrecht het spoor OMHOOG in onderzoeken is meegenomen. In bakken laten zakken is ook gevaarlijk. Grotere kans voor zelfdodingen. Voor de bocht bij Bussum omhoog en na kruising oost weer zakken. Zie ook Utrecht Overvecht. Er komt dan ook ruimte onder het spoor geschikt voor diverse doeleinden.

Het bouwen over het spoor vind ik een goede zaak, ruimte in Nederland is toch al schaars en ik denk dat je naast het spoor meer last onder vind dan dat je er boven woont en/of werkt.