

## **HET SPOOR IN HILVERSUM:**



### **'tussen Bereikbaarheid en Barrière'**



**Brochure voor de Debatavond op 8 maart 2018**

**Stichting Hilversumse Architectuurprijs**

## **INHOUDSOPGAVE**

1. De Oosterspoorweg: historie
2. Structuurvisie Hilversum 2030
3. Beleid Gooise Meren Spoorzone
4. Sporen door het Gooi
5. De Spoorzone in Hilversum – Verkenning
6. De Spoorzone in Delft
7. De Spoorzone in Heerlen: het Maankwartier
8. De Spoorzone in Vught
9. Spoorzone Hilversum presentatie 2002

# Het spoor in Hilversum: tussen Bereikbaarheid en Barrière.



**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.**

Het spoor, onmisbaar voor de bereikbaarheid, is sinds jaar en dag een barrière tussen Oost en West en een probleem voor woon-, werk- en leefklimaat. Door de toename van auto-, trein- en ander verkeer zijn de grenzen van het aanvaardbare bereikt. De discussies over de kleine spoorbomen in Hilversum en de andere 10 gelijkvloerse overgangen in Hilversum, Bussum en Naarden zijn voorbeelden hiervan.

## **De Spoorzone in de komende jaren: Tussen Bereikbaarheid en Barrière.**

De gemeente Hilversum ontwikkelt een visie over de Spoorzone. En er zijn veel particulieren die plannen maken voor het gebied. Na 18 maart 2018 gaat de nieuwe Gemeenteraad met de Spoorzone aan de slag.

Daarom heeft de Stichting Hilversumse Architectuurprijs op 8 maart 2018 in de Burgerzaal van het Raadhuis van Hilversum een debatavond georganiseerd over dit onderwerp. Aan de orde kwamen de stedenbouwkundige en architectonische kansen en mogelijkheden van de Spoorzone met de blik op de toekomst.

## **Met medewerking van:**

Isidoor Hermans, projectdirecteur Spoorzone Delft  
Gerrit Modderkolk, projectdirecteur Maankwartier Heerlen  
Gerbert Smulders, Landschapsarchitect Bureau Los – Spoorzone Vught

Delft, Heerlen en Vught zijn voor Hilversum en Bussum herkenbaar: het verbinden van Oost en West en stedenbouwkundige, verkeerskundige en maatschappelijke tweedeling.

In deze brochure een samenvatting van de onderwerpen van de avond:

- De historie van het spoor door het Gooi
- Beleid van de gemeenten Hilversum en Gooise Meren
- Verdiepte ligging van het spoor,
- Overbouwen van de spoorzone,
- Voorbeelden in het land,
- Wat kost het eigenlijk en wat levert het op.

## **Informatie**

Meer informatie is te vinden op de website van de Stichting:

[www.hilversumsearchitectuurprijs.nl](http://www.hilversumsearchitectuurprijs.nl).

## 1. De Oosterspoorweg: Historie

**Al sinds 1874 loopt er een spoorlijn door het Gooi: de Oosterspoorweg. De tweede spoorverbinding van Amsterdam met het oosten van Nederland en Duitsland.**

### **Van Amsterdam naar Duitsland**

De lijn werd aangelegd door de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij (HIJSM). Het deel tussen het Amsterdamse station Oosterdok en Amersfoort (de Gooilijn) werd geopend in 1874. De verlenging naar Apeldoorn en Zutphen kwam in 1876 gereed. Vanaf Zutphen zorgde de Nederlandsch-Westfaalsche Spoorweg-Maatschappij voor de aanleg van de spoorlijn naar Duitsland. Het traject naar Winterswijk kwam in 1878 gereed. De spoorlijn naar het Duitse Borken werd ten slotte in 1880 in gebruik genomen. Hiermee had de oudste spoorwegmaatschappij van Nederland een eigen spoorwegverbinding met het Duitse Ruhrgebied. De nieuwe verbinding was in het begin vooral van belang voor het kolenvervoer.



De Oosterspoorlijn: het oude tracé.

### **De zijtak naar Utrecht**

In 1874 werd ook de zijtak van het Oosterspoor van Hilversum naar Utrecht Maliebaan en Utrecht Lunetten geopend. Hierdoor kreeg de HIJSM, naast de ruim 30 jaar oudere Rhijnspoorweg, ook een eigen spoorverbinding tussen Amsterdam en Utrecht. Na station Utrecht Maliebaan liep de lijn door naar het zuiden tot het overstapstation Lunetten, dat geen uitgang had. Daar konden reizigers de trein van de concurrentie richting Utrecht Centraal of richting Den Bosch en Arnhem nemen.



Oosterspoorlijn, zijtak naar Utrecht e.v.

### **Van Hilversum naar Utrecht Centraal**

In 1921 kreeg de Oosterspoorweg bij Blauwkapel een directe verbinding met Utrecht Centraal. De tak naar het Maliebaanstation verloor zijn belang en in 1939 reed de laatste reizigerstrein. Het Spoorwegmuseum betrok in 1954 het verlaten stationsgebouw. Eind 2012 is het zuidelijk deel van de Oosterspoorbaan in Utrecht buiten gebruik gesteld. Het eindpunt ligt nu bij het Spoorwegmuseum: het oude Maliebaanstation.



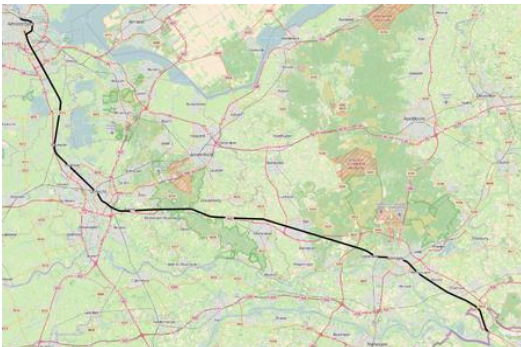
Het Maliebaanstation

### **De Rhijnspoorweg**

De Rhijnspoorweg was de eerste lijn van Amsterdam naar oost Nederland en Duitsland. Deze lijn was al 30 jaar eerder aangelegd door de Nederlandsche Rhijnspoorweg-Maatschappij (RSM), de concurrent van de HIJSM en liep van het Amsterdamse Weesperpoortstation via de westkant van Utrecht naar Arnhem.

Het gedeelte tussen Amsterdam en Utrecht is geopend in 1843 en in 1845 werd de rest van de lijn naar Arnhem in gebruik genomen. Vanaf 1856 konden de treinen vanaf de spoorlijn Amsterdam – Arnhem via Zevenaar en Emmerich doorrijden richting Duisburg en Düsseldorf.

Deze spoorlijn vormt vanouds één van de belangrijkste schakels in het spoorwegvervoer, zowel nationaal als internationaal. Om deze reden is het traject, vooral tussen Amsterdam en Utrecht, regelmatig verbouwd en uitgebreid.



De Rhijnspoorweg

## **1.2. De Oosterspoorlijn: Stations en gebouwen**

### **Amsterdam**

De Oosterspoorlijn begon aanvankelijk in Amsterdam bij Station Oosterdok, vervolgens bij Station Westerdok, dat op zijn beurt werd gesloten toen in 1889 het Centraal Station werd geopend.



Centraal Station Amsterdam

Bij de opening van het eerste gedeelte van de lijn in 1874 kwamen er ook stations in Weesp, Naarden-Bussum, Hilversum en Baarn.

### **Naarden-Bussum**

De bouwstijl van het huidige station Naarden-Bussum kan worden aangeduid als kubistisch expressionisme. De vorm is asymmetrisch en de hal domineert het geheel, zowel van de buitenzijde gezien als van binnenuit. Het stationsgebouw is een ontwerp van ir. H.G.J. Schelling en werd in 1926 geopend.



Station Naarden-Bussum

### **Station Hilversum.**

Het oorspronkelijke stationsgebouw van Hilversum werd in 1992 vervangen door nieuwbouw. Het stationsgebouw van Amersfoort volgde in 1997.



Station Hilversum oud...



en nieuw.

Station Hilversum was sinds 28 mei 1995 geen intercitystation meer. Dit had te maken met de invoering van rechtstreekse Intercitytreinen Schiphol-Amersfoort over de in 1993 geopende Zuidtak, hierdoor verdubbelde het aantal intercitytreinen op de Gooilijn en was

er geen ruimte meer om alle treinen te laten stoppen in Hilversum. Het paste ook in het beleid van die tijd om Intercity's op te waarderen, onder meer, door het realiseren van een hogere gemiddelde rijsnelheid. Door de aanleg van een 3e perron kon het station eind 2007 zijn intercitystatus terugkrijgen.

In 2007 werd het emplacement van Station Hilversum gereconstrueerd. Er werd een tweede eilandperron aangelegd en de grote overweg werd vervangen door een fietstunnel. Door deze aanpassingen werd het mogelijk om vanaf december 2007 weer alle Intercity's in Hilversum te laten stoppen. Hiermee is de situatie van voor 1995 hersteld.



Het bewaard gebleven perron in Hilversum

### **Voorstad haltes**

Na de Tweede Wereldoorlog werden langs de Oosterspoorweg diverse voorstad haltes geopend. In 1966 werd het station Bussum Zuid in gebruik genomen. In 1974 volgden Diemen en Hilversum NOS (vanaf 1989 Hilversum Noord). Op 13 december 2009 werd tussen de bestaande stations Amsterdam Muiderpoort en Diemen de nieuwe halte Amsterdam Science Park geopend.

## **1.3. Na de tweede wereldoorlog**

**Door de belangengemeenschap die SS en de HSM in 1917 sloten, kwam er een eind aan de concurrentie op het spoor. De meeste reizigerstreinen die over de Oosterspoorweg naar Duitsland reden, deden dit voortaan via de grensovergang bij Oldenzaal. De lijn via Winterswijk werd voornamelijk nog gebruikt voor kolenvervoer.**

Het treinverkeer op de Oosterspoorweg concentreerde zich op de lijn Amsterdam - Amersfoort - Apeldoorn - Deventer - Twente/Noord-Duitsland. Daarnaast gingen er na het samengaan van de spoorwegmaatschappijen ook doorgaande treinen tussen Amsterdam, Zwolle en de noordelijke provincies rijden.

De treindienst op de Oosterspoorweg bestond na de oorlog lange tijd uit doorgaande sneltreinen tussen Amsterdam en Groningen, Leeuwarden en Enschede, een enkele keer aangevuld met een trein van/naar Duitsland en stoptreinen tussen Amsterdam en Amersfoort en Utrecht (via Hilversum). Tussen Amersfoort en Apeldoorn reden ook de sneltreinen uit Rotterdam, Den Haag en Utrecht naar Enschede.

### **Spoorslag '70**

Bij het invoeren van Spoorslag '70 werd de dienstregeling op het traject geïntensiveerd. De sneltreinen werden intercity's en gingen in plaats van eenmaal per uur ieder half uur

rijden. Het ene halfuur werd naar Zwolle en het noorden gereden, het andere halfuur naar Twente. Er ontstond in principe een halfuur dienst tussen de grote steden in de Randstad en de grote steden in het noorden en oosten van het land.

## 1.4. Uitbreidingen vanaf de jaren 80: de Flevolijn

In 1987 kwam het eerste gedeelte van de Flevolijn gereed. De treindienst tussen Amsterdam en Weesp werd sterk geïntensiveerd.

In 1993 kwam ook de aansluiting op de zuidelijke tak van de Ringspoorbaan tot stand, waardoor het Gooi en Weesp ook een verbinding kreeg met Duivendrecht - Amsterdam Zuid en Schiphol. Sindsdien zijn de treindiensten op deze lijnen en de Gooilijn geïntegreerd.

Vanaf 1995 werden de intercity's uit het noorden en oosten in Amersfoort gesplitst in een deel naar Amsterdam en een deel naar Schiphol via de Zuidtak. Hierdoor werd het aantal intercity's op het traject Weesp - Amersfoort verdubbeld.

De stop in Hilversum kwam hierbij te vervallen.

Ten slotte kwam in 2003 de Gooiboog gereed. Almere werd vanuit Utrecht en Hilversum beter bereikbaar.



De Gooiboog

De Gooiboog maakt overstappen op station Weesp voor reizigers richting Oost- en Zuid-Nederland onnodig.

De boog werd op 14 december 2003 in gebruik genomen. De kosten bedroegen circa 81 miljoen euro. De boog voor de verbinding Almere - Amsterdam heet de Almereboog of Westboog.

Het resultaat is dat er een rechtstreekse treindienst mogelijk is tussen Almere en Naarden-Bussum, Hilversum en Utrecht.

### Vier sporen?

In tegenstelling tot andere drukke spoorlijnen is tot op heden nog nooit een plan geweest om Amsterdam CS - Amersfoort in zijn geheel te verdubbelen naar vier sporen. Voor de gedeeltes Weesp - Hilversum en Muiderpoort - Gaasperdammerweg zijn wel plannen geweest voor een spoorverdubbeling.

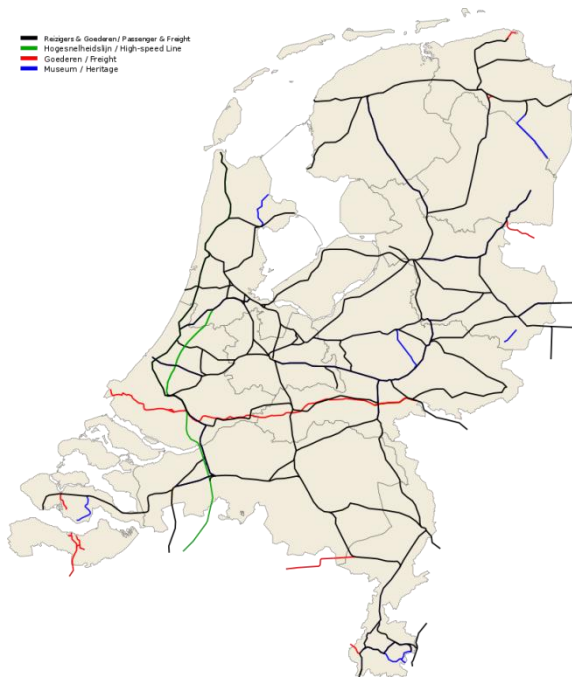
### Vanaf Dienstregeling 2007

In december 2006 nam de NS een geheel nieuwe dienstregeling in gebruik. De intercity's uit het noorden en oosten rijden voortaan geheel naar Schiphol (en v.v.) Voor de intercitydienst tussen Amsterdam en Amersfoort werd een aparte treindienst ontwikkeld. Een jaar later keerde de intercity-stop in Hilversum terug en gingen de sneltreinen tussen Amsterdam en Amersfoort weer als stoptrein rijden.



## Spoorkaart van Nederland

Op dit moment ziet de spoorkaart van Nederland er zo uit:



## 2. Structuurvisie Hilversum 2030

**De gemeente Hilversum heeft een structuurvisie geschreven. In deze visie is ook een hoofdstuk gewijd aan de toekomst en de meest wenselijke ontwikkelingen in de Spoorzone. Dit hoofdstuk volgt hieronder.**

### Structuurvisie

De structuurvisie is geschreven vanuit de situatie in 2030. Het is niet de bedoeling om precies vast te leggen welke voorziening op welke locatie gevestigd is in 2030. De structuurvisie schets het beeld voor 2030 op hoofdlijnen.

Beschreven is welke keuzes de gemeente Hilversum maakt. Per thema is te lezen wat op hoofdlijnen de voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen zijn. De visie is op 15 mei 2013 door de gemeenteraad vastgesteld. Over de spoorzone, die in de Structuurvisie als een beperkt gebied gedefinieerd wordt, wordt het volgende geschreven.

### De Spoorzone

De spoorzone ligt tussen de kleine spoorbomen - Koninginneweg – Noorderweg, Liebergerweg - Oude Amersfoortseweg en de Mussenstraat. In 2030 is deze zone een samenhangend gebied met o.a. creatieve bedrijvigheid en onderwijs. In deze zone is een belangrijke ruimtelijke kwaliteitsslag gemaakt. De bereikbaarheid van de zone is sterk verbeterd.



De splitsing van de lijn naar Amersfoort en Utrecht. Een moeilijk toegankelijk gebied.

### Functies

In de spoorzone ligt het accent op (creatieve) bedrijvigheid en onderwijs in combinatie met nieuwe woon-werk functies en groen. Er is ruimte voor nieuwe woon-werkfuncties, groen, ateliers, werkplaatsen en bedrijfsruimte. Talent kan zich hier ontplooiën en wordt behouden als potentiële werknemers in de creatieve sector en de zorgsector.

### Stedenbouw

In samenhang met de komst van de HOV-lijn ontstonden er kansen om de verouderde bedrijventerreinen langs het spoor beter te ontsluiten, te herstructureren en (deels) te transformeren. De kwaliteit en leefbaarheid in de aangrenzende woonwijken is verbeterd door de afname van het bedrijfsgerichte verkeer door deze wijken.

De stedenbouwkundige en architectonische uitstraling van dit gebied is in 2030 sterk verbeterd. Dit komt onder andere door de nieuwe bebouwing ook te richten op het spoor. Wie met de trein Hilversum binnen komt, ziet nu ook de aantrekkelijke stad met nieuwe bebouwing in het groen.



De entree van Hilversum: achterkanten.

### **Mussenstraat**

Het bedrijventerrein Mussenstraat heeft in 2030 het imago van het 'Media Nest'. Hier bevindt zich gaming-industrie, overige creatieve bedrijvigheid en ondersteunende functies (denk aan wonen, horeca). Het terrein is een mix van oude industriële panden en nieuwbouw. De nieuwbouw is geïnspireerd op de aanwezige oude industriële complexen. Het gebied is zichtbaar en bereikbaar vanaf het spoor en vanuit de omliggende woonwijken.



Bedrijventerrein Mussenstraat

### **Koninginneweg**

Na het verleggen van de centrumring (rondom het Langgewenst ) is er nieuwe bebouwing gekomen langs de Koninginneweg. Deze bebouwing richt zich op zowel de nieuwe centrumring als op het spoor. Hierdoor zijn er geen zichtbare achterkanten meer.

### **Bedrijventerrein Noorderweg**

Het bedrijventerrein Noorderweg is in 2030 geherstructureerd. Hier bevindt zich nu een mix van (creatieve) bedrijvigheid en woonfuncties. Langs de Noorderweg is nieuwe (woon-

)bebouwing gerealiseerd. De uitstraling van dit gebied is hiermee sterk verbeterd.



### **Bereikbaarheid**

Met de komst van de HOV-baan langs het spoor en de realisatie van de tunnel in de Oosterengweg zijn nieuwe ontsluitingswegen langs het spoor aangelegd.

De bedrijventerreinen Oude Amersfoortseweg en Liebergerweg zijn hierdoor in 2030 beter bereikbaar. De omliggende woonbuurten hebben hierdoor geen last meer van bedrijfsverkeer. Langs deze nieuwe ontsluitingswegen is nieuwe bedrijfsbebouwing gerealiseerd. Parallel aan de nieuwe ontsluitingswegen zijn goede fiets- en wandelroutes gemaakt. Dit zorgt voor korte verbindingen tussen het Media Park en het centrum, het centrum en de Mussenstraat en het centrum en het ArenaPark.



Een groene spoorzone?

### **Groen**

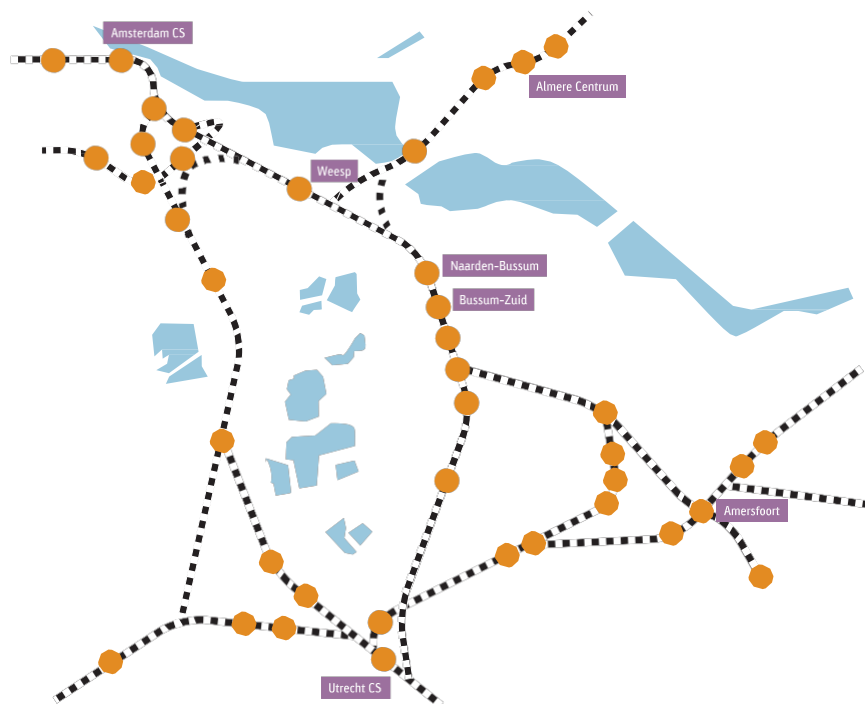
In 2030 oogt de spoorzone groen. Het aanwezige groen vervult een belangrijke functie voor omliggende wijken. Vanuit deze woonwijken is het groen in de spoorzone goed bereikbaar.

Met de nieuwe ontwikkelingen in deze zone langs het spoor presenteert Hilversum zich als woon-, werk- en Mediastad in het groen.

### 3. Gemeente Gooise Meren: 'Verbeteren bereikbaarheid Randstad en oplossen spoorse doorsnijdingen'.

De gemeenten Naarden en Bussum, nu Gooise Meren hebben hun beleid met betrekking tot de Oosterspoorlijn in een folder samengevat. De folder is alweer acht jaar oud, maar heeft aan actualiteitswaarde nog weinig verloren. Op de website van de Gemeente Gooise Meren is de folder dan ook nog steeds te vinden onder de stukken die over de Spoorzone gaan. Hierbij de volledige tekst van de folder.





De Gooilijn van Amsterdam-Amersfoort doorsnijdt Naarden en Bussum met zes gelijkvloerse overgangen. Het spoor vormt een barrière en betekent een steeds grotere aantasting van het woon-, werk- en leefklimaat in beide gemeenten. Met de toekomstige invoering van het spoorboekloos rijden in de Randstad nemen de problemen alleen maar toe. Vier van de zes overgangen zullen in de spits langer dan 30 minuten per uur dicht zijn en één ervan zelfs 60 minuten!

Uit onderzoek komt een verdiepte ligging van het spoor als beste oplossing naar voren. Autotunnels zijn in de fijnmazige dorpsstructuur van Naarden en Bussum moeilijk inpasbaar. Voor verdiept spoor is een forse investering nodig.

Naarden en Bussum werken samen met NS, het ministerie van VenW & VROM, ProRail en provincie Noord-Holland aan een haalbaar plan voor een gezamenlijke oplossing die verkeersstromen, veiligheid en natuur ten goede komt, dat in 2010 op de agenda van de ministeries van VROM en VenW moet staan.

## Bereikbaarheid van de randstad verbeteren

Het verbeteren van de bereikbaarheid van en in de Randstad staat hoog op de agenda van overheid, inwoners en bedrijfsleven. De Minister van Verkeer en Waterstaat spreekt van een "robuust mobiliteitssysteem van Olympische kwaliteit in 2028." Deze inspanningen zijn gericht op het vergroten van de samenhang in bereikbaarheid over de weg, het spoor en ander openbaar vervoer in de Metropool Regio Amsterdam.

Naarden en Bussum liggen langs diverse trajecten waarvan het gebruik alleen maar geïntensiveerd zal worden in het licht van de schaa sprong van Almere. Naarden en Bussum willen zelf goed bereikbaar blijven en zorgdragen voor een goede leefkwa-

liteit voor hun inwoners. In dit groene deel van de Randstad is dat een hele opgave.

De kunst is om de verschillende deelbelangen zoveel mogelijk te combineren en de krachten te bundelen. We moeten de handen ineen slaan.

*In het kader van het Bereikbaarheidsoffensief Metropool Regio Amsterdam, de schaa sprong van Almere en de toekomstige invoering van spoorboekloos rijden blijkt dat het verbeteren van de bereikbaarheid in de Randstad niet mogelijk is zonder een samenhangende aanpak waarin de problematiek van de spoorse doorsnijdingen in Naarden en Bussum wordt opgelost.*

### kernpunten

:

- Voorkomen van meer kans op onveilige verkeerssituaties en incidenten
- Voorkomen van een grotere opstopping van verkeer door langere sluitingstijden van de overwegen
- Voorkomen van aantasting van natuur en leefomgeving

## veiligheid en verkeer staan op het spel

De Gooilijn staat aan de wortel van de groei van Naarden en Bussum. De spoorlijn lag er eerder dan de bebouwing. Na een zeer lange periode van bijna probleemloze symbiose, ontstaan tussen het functioneren van het spoor en de bebouwde omgeving in toenemende mate spanningen. Enerzijds door de toename van het spoorvervoer. Anderzijds door de toenemende verkeersintensiteit op de weg.



Op dit moment zijn 3 van de 6 overgangen in de spits al meer dan 50% van de tijd dicht.

Als gevolg van geplande ontwikkelingen zullen dit er straks 4 of zelfs 5 zijn, waarvan 1 overgang permanent dicht zal zijn in de spits.

## naarden en Bussum op nummer 1

De problematiek van spoorse doorsnijdingen is op meerdere plaatsen in het land actueel. Uit een eerdere inventarisatie van 50 problematische spoorse doorsnijdingen blijkt dat Naarden-Bussum bovenaan staat. Hierbij is gekeken naar de geldende criteria ten aanzien van hoeveelheid overwegen, feitelijke doorsnijding en bebouwing, frequentie van reizigers- en goederenvervoer en de mate waarin verdiept spoor een oplossing is.

Nr	Plaats	Provincie	1a	1b	2	3	4	5	6	7	
1	Naarden-bussum	Noord-Holland	x	x	6	x	x	x	-	x	
2	veelp	Gelderland	x	x	6	x	x	-	x	x	
3	oisterwijk	Noord-brabant	x	-	6	x	x	x	-	x	
4	Hilversum	Noord-Holland	x	x	4	x	-	x	-	x	reeds een project (deels)
5	almelo	overijssel	x	x	4	-	-	x	x	x	reeds een project
6	Helmond	Noord-brabant	x	x	4	-	-	x	x	x	
7	rheden	Gelderland	x	x	6	x	-	-	x	x	
8	etten-leur	Noord-brabant	x	-	6	x	x	-	x	x	
9	vught	Noord-brabant	x	-	10	-	-	x	x	x	2 spoorlijnen
10	Heiloo	Noord-Holland	x	x	4	-	-	x	x	x	

*De voor de hand liggende oplossing van ongelijkvloerse kruisingen in Naarden-Bussum is niet mogelijk vanwege de samenstelling en oorsprong van de bebouwing. De verkeersstructuur van Naarden en Bussum is kleinschalig en afgestemd op de dorpse structuur. Aan de randen van de bebouwde kom zijn natuurgebieden, die een ringweg lastig maken.*

*Daarom pleiten Naarden en Bussum voor een verdiepte ligging van het spoor.*

Zie voor meer ook de rapportage Verkenning van de spoorse doorsnijding in Naarden en Bussum, bijlage 2.

## meer dalgemeentelijke investeringen noodzakelijk

De beste oplossing voor bovengenoemde ontwikkelingen en problematiek is vooralsnog te vinden in een verdiepte ligging van het spoor. Onderzoeksbureaus Arcadis, Movares en Boer & Croon hebben samen onderzoek gedaan naar de mogelijke opties en varianten.

Op grond van dit onderzoek kiest het bestuur van Naarden en Bussum voor het model met een onderdoorgang (bij de Cort van der Lindenlaan), aangevuld met een verdiepte ligging van het spoor.

Deze oplossing is toekomstvast en biedt vervoer (intercity's, betrouwbaarheid, PHS) en de omgeving (geluid, veiligheid,

bereikbaarheid, ruimtegebruik en natuur) grote pluspunten.

Deze aanpak levert zelfs grote winst op: bouwmogelijkheden langs het spoor, een betere aansluiting van de bebouwing op het landelijk gebied en een optimaal gebruik van een nieuwe langzaam verkeer route.

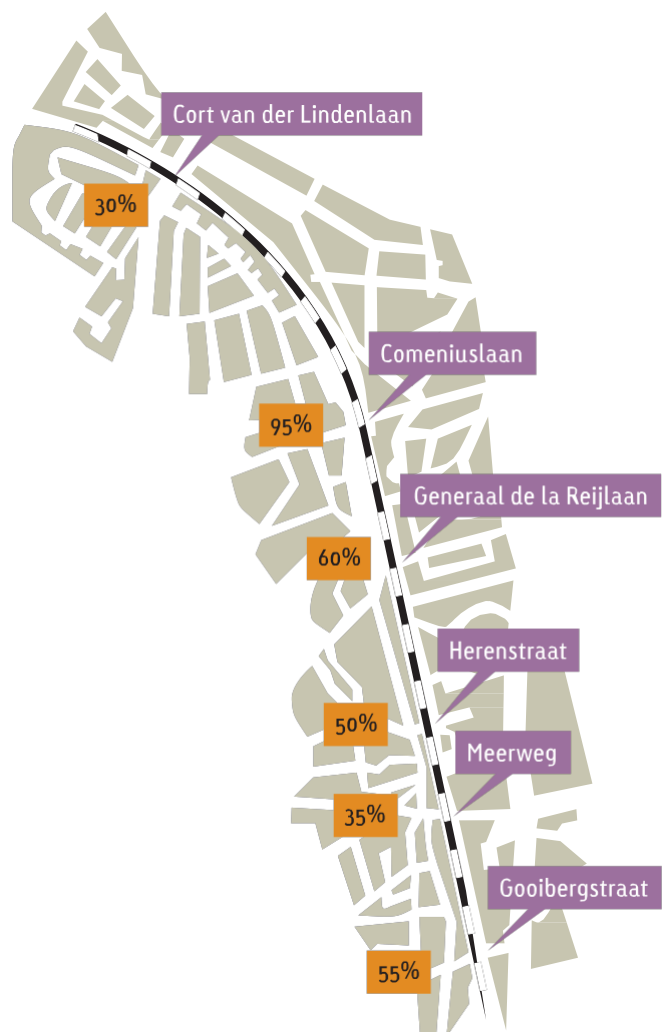
Met deze oplossing zijn investeringen van zo'n 210 miljoen euro geboden.

De bestaande subsidieregeling voor spoorse doorsnijdingen biedt hiervoor onvoldoende soelaas. Daarom zal gezocht moeten worden naar aansluiting bij nationale en regionale investeringsfondsen en ontwikkelprogramma's.

Het gaat om het vinden van een oplossing die recht doet aan:

- de nationale en regionale doelen (bereikbaarheid en economische ontwikkeling van de Randstad)
- de verbetering van veiligheid, bereikbaarheid, natuur en woonkwaliteit op lokaal niveau.

*Zonder investeringen van Rijk en regio kan de problematiek niet opgelost worden.*



sluitingstijd spoorwegovergang (per uur) in 2020



## noodzaak & kansen: Bundeling van krachten

Door krachten te bundelen is een zinvolle en duurzame oplossing mogelijk. Aanknopingspunten liggen in de volgende programma's en projecten:

**prOgramma hOOg frequent spOOOr/OV-saal/agu**  
Doel is de bereikbaarheid en dienstverlening via het spoor te verbeteren. In de uitbreiding van het spoorboekloos rijden wordt een stijging van het aantal treinen voorzien. Naarden en Bussum zoeken nadrukkelijk naar aansluiting bij deze programma's. Dat geldt zowel voor het OV-SAAL project uit het Randstad Urgent programma als voor het intensiveren van de frequentie op de lijn Almere Gooi Utrecht (AGU), als ook voor het Programma Hoogfrequent Spoor.

### basisnet spOOOr

Het Basisnet Spoor moet de bereikbaarheid van de belangrijkste industriële locaties in Nederland en het aangrenzende buitenland garanderen, ook voor het transport van gevaarlijke stoffen binnen de normen van externe veiligheid. Het Basisnet Spoor geeft voor het vervoer van gevaarlijke stoffen per baanvak de maximale risicoruimtes aan. Compensatie voor Naarden en Bussum is op zijn plaats en verdieping van het spoor kan mogelijk uitkomst bieden, ook ten aanzien van veiligheid.

### prOVincie nOOrd hOLLand

De Provincie Noord Holland stelt in de Structuurvisie voor de stationsomgeving bij Naarden-Bussum en Bussum Zuid te verdichten. Deze beleidsuitspraak zal een relatie moeten leggen met de problematiek van de spoorse doorsnijdingen en bovengenoemde programma's. Aan de provincie is gevraagd na te gaan welke ruimtelijke kansen een verdiept spoor in Naarden en Bussum biedt.

### prOgramma Veilige spOOOrwegOVergangen

Uit een inventarisatie van het Landelijk Beleidsprogramma 2006: Overwegen? Doen! Blijkt dat de Gooilijn in het landelijk netwerk tot de meest ongevalgevoelige categorie (intercitytraject) behoort. Overgangen met meer dan twee sporen moeten bij toename van de spoorintensiteit worden gesaneerd. Centraal uitgangspunt is het op den duur saneren van alle gelijkvloerse overwegen, te beginnen met de breedste (zoals Generaal de la Reijlaan en Comeniuslaan).

### richtlijn Omgevingslawaai

De Richtlijn omgevingslawaai is van toepassing op geluid van (spoor)wegen, industrie en luchtvaart. Locaties met gevoelige bestemmingen (woningen/scholen/ e.d.) met een hoge geluidsbelasting moeten worden aangepakt. Gemeenten zijn gehouden om met diverse actieplannen te zorgen dat de geluidsbelasting voor inwoners binnen de perken blijft. Verdiept spoor heeft grote voordelen.

Als alle betrokkenen de handen ineen slaan om de collectieve en individuele belangen van deze grote en ambitieuze projecten te combineren en samen te investeren, dan ligt de uitkomst voor de hand:

Verbetering van bereikbaarheid Randstad en Oplossen Spoorse Doorsnijdingen Naarden-Bussum, door verdiepte ligging van het spoor.

### meer informatie:

[www.bussum.nl](http://www.bussum.nl)

[www.naarden.nl](http://www.naarden.nl)

[www.verkeerenwaterstaat.nl](http://www.verkeerenwaterstaat.nl) (OV SAAL, AGU, PHS)

Februari 2010



Gemeente Naarden

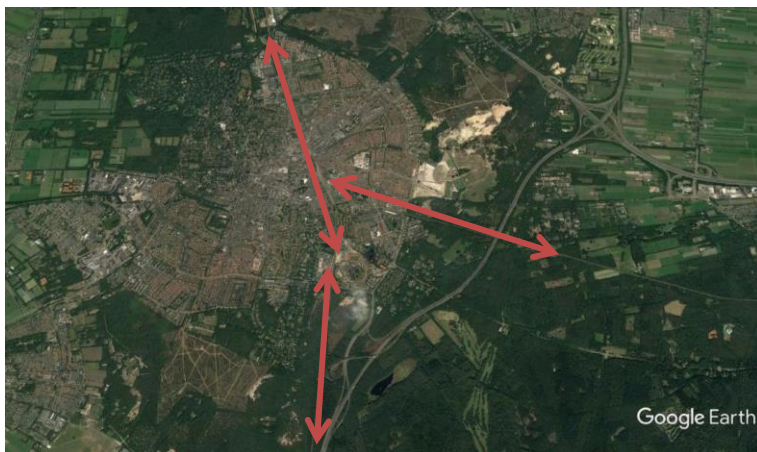
Gemeente  
Bussum



#### 4. Sporen door het Gooi: Bussum en Hilversum.



Door Bussum met gelijkvloerse overgangen.



Door Hilversum richting Utrecht en Amersfoort



De Gooiboog en Flevoboog bij het Naardermeer richting Almere

## 5. De Spoorzone in Hilversum: Verkenning 2018\*

**In 2018 wordt door de gemeente Hilversum een visie c.q. ontwikkelkader op de Spoorzone opgesteld. Eerste fase is het opstellen van een verkenning en plan van aanpak voor het gebied Spoorzone. Verkenning en plan van aanpak worden naar verwachting in januari 2018 afgerond. Tot dat moment worden omgevingsvergunningaanvragen die niet direct passen binnen de geldende kaders geweigerd. Initiatieven die niet in overeenstemming zijn met het bestemmingsplan worden in deze periode niet in behandeling genomen.**

### Inleiding

Door het college van B&W is eerder gesproken over de vele plannen en initiatieven in de Spoorzone. Om deze goed te kunnen beoordelen is een visie c.q. uitvoeringskader wenselijk dat is voorzien in de programmabegroting 2018. Eerste stap is een verkenning. In dit voorstel wordt het gebied vastgesteld waarvoor de verkenning wordt uitgevoerd. Uitgangspunt is dat plannen en initiatieven die niet passen binnen de kaders in de tussentijd worden geweigerd c.q. niet in behandeling worden genomen. Gemotiveerd wordt waarom het wenselijk is voor twee locaties, te weten Venetapark en HKU, mogelijk een uitzondering te maken.



## **Probleemstelling/doel**

In de Structuurvisie 2030 uit 2012 staat op hoofdlijnen omschreven wat de gemeente wil in de Spoorzone. Maar dit is onvoldoende uitgewerkt om als afwegingskader te kunnen dienen voor concrete nieuwe plannen en initiatieven. Ook zijn de omstandigheden sinds de vaststelling in 2012 gewijzigd. De druk op de woningmarkt is fors toegenomen. Ook het tekort aan ruimte voor bedrijvigheid neemt steeds verder toe. Het is wenselijk om op korte termijn tot een verdere uitwerking van de visie op dit gebied te komen en uitvoeringskaders te formuleren waardoor aan deze plannen en initiatieven sturing kan worden gegeven. Dit traject is een pilot in het kader van de Omgevingswet. Via de pilot wordt onderzocht of de uitwerking zo kan worden opgesteld dat 'uitnodigingsplanologie' voor de Spoorzone mogelijk is. Deze uitwerking is integraler dan voorheen. Zo worden thema's als leefbaarheid en gezondheid nadrukkelijk meegenomen.

De verkenning Spoorzone zal inzicht geven in de karakteristieken van het gebied, de stakeholders, plannen en initiatieven, kansen en knelpunten. Ook wordt bepaald hoe binnen dit traject een pilot in het kader van de Omgevingswet is vorm te geven. Tot slot wordt bij het opstellen van de visie Spoorzone een relatie gelegd met de in voorbereiding zijnde Omgevingsvisie. De verkenning gaat vergezeld van een plan van aanpak voor het vervolgtraject.

Omgevingsvergunningaanvragen in de Spoorzone die niet direct passen in het geldende bestemmingsplan worden (gemotiveerd) geweigerd in de aanloop naar verkenning en plan van aanpak. Dit geldt niet voor kleinschalige aanvragen, bijvoorbeeld waar het gaat om de hoogte van een (bij)gebouw of om een erfafscheiding. Vooroverlegplannen en initiatieven in de Spoorzone worden voorlopig buiten behandeling gelaten. Bij oplevering van de verkenning en het plan van aanpak voor het vervolg wordt het bovenstaande opnieuw tegen het licht gehouden. Het is uitdrukkelijk niet de bedoeling om wenselijke ontwikkelingen langer aan te houden dan strikt noodzakelijk. Voor twee ontwikkelingen kan besloten worden de verdere uitwerking, separaat van de op te stellen visie c.q. kaders, nu wel te ondersteunen, te weten de locaties Venetapark en HKU.

## **Argumenten**

1.1 Bij het bepalen van het gebied dat in deze verkenning wordt meegenomen is gekeken naar waar de dynamiek zit in de vorm van plannen en initiatieven, kansen en knelpunten.

1.2 In het gebied bevinden zich vier lopende projecten, te weten HOV in 't Gooi, Stationsgebied, Kleine spoorbomen en Werf35. In deze verkenning zijn deze projecten met hun doelstellingen en tijdspad uitgangspunt. Deze projecten hebben echter effect op andere delen van de Spoorzone en worden vanuit die invalshoek als uitgangspunt betrokken in de verkenning.

2.1 Om kansen die zich nu mogelijk voordoen niet te laten lopen kan het wenselijk zijn de nadere uitwerking van de plannen voor de locaties Venetapark en HKU te ondersteunen. Hier liggen mogelijk kansen, die zich nu wel en later niet meer voordoen. Het gaat in beide gevallen om het direct ontsluiten van bedrijven/panden langs het spoor, zoals in de SV2030 als ambitie is opgenomen. De druk op de Liebergerweg en Oude Amersfoortseweg zou hierdoor kunnen afnemen. Het zou de leefbaarheid in deze straten ten goede komen. De plannen voor de locaties Venetapark en HKU

bevinden zich nu nog in een fase waarin onderzoek naar de haalbaarheid van een dergelijke ontsluiting mogelijk is.

2.2 Tussen de ontwikkelaar van de locatie HKU en de buurt zijn momenteel gesprekken gaande. Een ontsluiting langs het spoor is daarin ter sprake gekomen, maar nog niet uitgewerkt. In deze fase is het onderzoeken van de mogelijkheden en beperkingen van een ontsluiting nog mogelijk en het onderzoeken waard.

2.3 Voor de locatie Venetapark is het tijdspad kritisch gelet op de relatie die er ligt met de voorbereidingen voor de werkzaamheden in het kader van HOV in 't Gooi (specifiek de bouw van de onderdoorgang aan de Oosterengweg. De op het Venetapark gevestigde bedrijven moeten tijdens de bouw van de onderdoorgang en daarna bereikbaar blijven. Mocht het Venetapark herontwikkeld worden, dan ontstaat een andere uitgangssituatie.

### **Kanttekeningen**

1.1 Initiatiefnemers die komen met plannen en initiatieven in de Spoorzone moeten de visie c.q. kaders afwachten. Bij oplevering van verkenning en plan van aanpak in januari wordt de noodzaak om plannen en initiatieven langer aan te houden opnieuw kritisch gezien.

1.2 Het verlenen van medewerking aan de uitwerking van plannen voor de locaties Venetapark en HKU betekent niet dat deze plannen zonder meer op instemming van de gemeente kunnen rekenen.

\* Uit: Voorstel College van B&W – vastgesteld 5 december 2017

## 6. De Spoorzone in Delft

De binnenstad van Delft onderging de afgelopen tien jaar een grote transformatie. Het oude treinviaduct maakte in 2015 plaats voor een ruim 2 kilometer lange spoortunnel, met ondergronds station en ruimte voor vier sporen. Na bijna tien jaar bouwen is het einde van project Spoorzone Delft nu in zicht: de grote ondergrondse werken in Delft – de spoortunnel, de parkeergarage en de fietsenstallingen – zijn gereed. Voor Delft en de gehele regio is hiermee een hoogwaardige toekomstbestendige openbaarvervoerverbinding gerealiseerd.



2012 Spoorzone met viaduct

### Aanleiding

Het spoor in Delft, aangelegd in 1847, liep jarenlang op maaiveldniveau langs de historische binnenstad. In de loop van de tijd groeide het treinverkeer flink. De spoorwegovergangen waren steeds vaker en langer dicht – en daardoor werd het spoor een steeds moeilijker te nemen barrière in de stad. De oplossing vond men in een spoorviaduct, dat op 13 juli 1965 officieel werd geopend. Het lange wachten voor de spoorwegovergangen was voorbij!



Sloop van het viaduct

Toch groeide het viaduct in de jaren daarna uit tot een nieuw knelpunt. Het viaduct door Delft was een flessenhals in het drukste spoortraject in de Randstad, met 350 treinen per dag. Het was een milieuknelpunt: het treinverkeer op het viaduct leverde veel

geluidsoverlast op voor de omwonenden. Het viaduct ontsierde het historische stadsbeeld, sneed de stad in tweeën en leverde veiligheidsrisico's op. Tot slot was het Delftse station te klein, en voldeed deze niet meer aan de eisen van deze tijd.

### **Spoortunnel Delft NU**

De toename van het treinverkeer leverde steeds meer overlast op in de omgeving. Volgens de toekomstvisie van de NS zouden in Delft vier sporen moeten komen te liggen, zoals op het gehele traject Amsterdam – Dordrecht. Daar was het Delftse spoorviaduct echter niet op berekend. Een spoortunnel bleek de enige duurzame oplossing. In de daaropvolgende jaren groeit het draagvlak voor de aanleg van een tunnel. Bewoners- en belangenverenigingen richtten in 2003 het actiecomité 'Spoortunnel Delft NU' op. In een maand tijd haalden zij ruim 10.000 handtekeningen op van medestanders. In 2004 valt het besluit: de spoortunnel in Delft komt er. De gemeenteraad stelt het bestemmingsplan Spoorzone vast en gaat akkoord met de oprichting van Ontwikkelingsbedrijf Spoorzone.



Impressie Nieuw Delft

### **Projectuitvoering**

De uitvoering van het Spoorzone-project nam bijna tien jaar in beslag. In 2009 is begonnen met de voorbereidende werkzaamheden. Gestart werd met de bouw van de twee tunnelbuizen en het stadskantoor, met daarin het nieuwe, ondergrondse station. Op 28 februari 2015 reed de eerste trein door de eerste, oostelijke tunnelbuis. Meteen daarna werd gestart met de sloop van het Delftse spoorviaduct. Het nieuwe station en busplein werden in gebruik genomen, het stadskantoor werd afgebouwd met daarin de publiekshal en de overige kantoorruimtes en er werden twee ondergrondse fietsenstallingen gebouwd. Eind 2017 werd de tweede spoortunnel casco opgeleverd. Deze wordt in 2023 in gebruik genomen.



Station en tunnel vanaf het zuiden

Met de sloop van het viaduct verdwenen ook een hoop parkeerplekken: veel automobilisten in Delft parkeerden hun auto onder het viaduct. Onderdeel van het Spoorzoneproject is een nieuwe, ondergrondse parkeergarage, met ruimte voor 650 auto's. De Prinsenhofgarage opent in maart 2018 haar deuren.



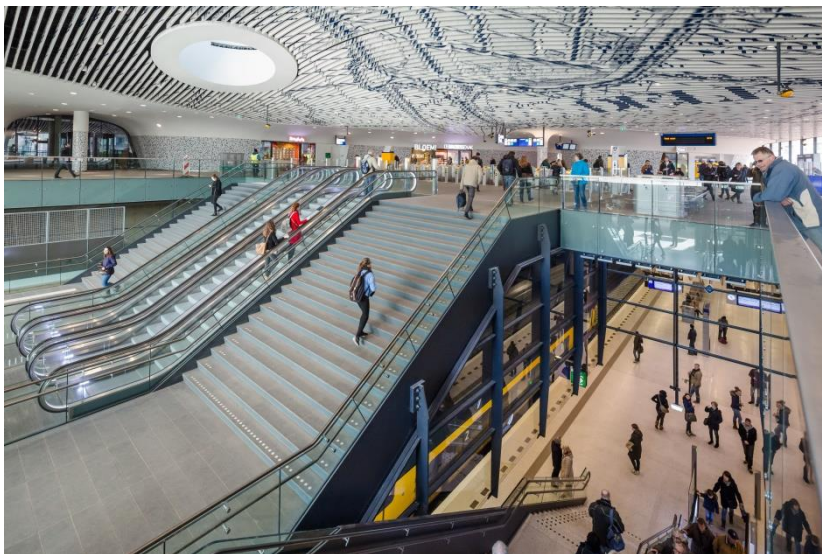
Tunnelingang vanaf de noordkant

## Gebiedsontwikkeling

Met het verdwijnen van het viaduct ontstond er ruimte voor een nieuwe wijk. Tegen het historisch hart van Delft aan, in een gebied van circa 24 hectare, verrijst Nieuw Delft: een gevarieerd en innovatief stadsgebied, waar duurzaamheid een belangrijke rol speelt. Verdeeld over drie buurten, elk met een eigen karakter en aansluitend op de bestaande stad, worden circa 1.000 woningen en 40.000m<sup>2</sup> aan voorzieningen gerealiseerd. De hoofdstructuur wordt gevormd door de hoofdwegen, veel groen en een nieuwe waterstructuur. Bovenop de tunnel komt een stadspark, van 40 meter breed en 600 meter lang – en er wordt een nieuwe grachtenstructuur aangelegd die de nieuwe buurten met de omringende stad verbindt. Met verschillende ontmoetingsplekken, groene boulevards en stedelijke functies verandert het spoorzonegebied in een aantrekkelijk woon- en werkmilieu voor uiteenlopende doelgroepen.

## Financiële en andere kengetallen

- **Omvang projectgebied:** 24 hectare
- **Spoortunnel:** 2.300 meter lang
- **Fietsenstalling:** stalling voor 7.7000 fietsen ondergronds
- **Parkeergarage:** 650 plaatsen
- **Nieuwbouw:** ca. 800 woningen en 40.000 m<sup>2</sup> niet-woonruimte
- **Stadspark:** 19.000 m<sup>2</sup>
- **Totale investering:** ca. 1 miljard (infrastructuur + vastgoed)
- 



Station met verdiept spoor



## 7. De Spoorzone in Heerlen: het Maankwartier

**Maankwartier is de nieuwe stationsomgeving van Heerlen. Een plek waar mensen werken, wonen, reizen en kunnen genieten. Het revitaliseert een belangrijk deel van de binnenstad, realiseert een ov-knooppunt en verbindt noord en zuid.**

### **MAANKWARTIER IS:**

#### **Verbinden**

Het nieuwe stukje Heerlen is vooral een mooie verbinding tussen Heerlen-Zuid en Heerlen-Noord. Het spoor splitste de stad in tweeën; Maankwartier zorgt voor een nieuwe connectie. De 'plaat' over het spoor is de echte verbinding. Dankzij Maankwartier kunnen mensen veel gemakkelijker van het ene naar het andere stadsdeel gaan.



Overzicht Maankwartier

#### **Visitekaartje**

Maankwartier is het nieuwe visitekaartje van Heerlen, van Parkstad. Een plek waar reizigers aankomen met bus en de trein en zich verwonderen over het bijzondere ontwerp. Een plek waar mensen graag verblijven en elkaar ontmoeten.

#### **Schoonheid**

Maankwartier brengt weer schoonheid in de stad. Met hoge bogen, fraaie gevels, intieme straten, royale trappartijen en ontmoetingspleinen. Het unieke ontwerp combineert bouwstijlen uit de belangrijke perioden van mijnbouw en het Romeinse verleden met een vleugje zuidelijke warmte en romantiek.



Doorkijkje in de nieuwe wijk

### **Kunstwerk**

Maankwartier is vooral ook een kunstwerk. Bedacht door de Heerlense kunstenaar Michel Huisman. Met in het kunstwerk nog eens 89 kleinere kunstwerken. Sommige zijn heel zichtbaar, zoals de Heliostaat, andere zijn verstopt als bouwkundig detail. Alle kunstwerken samen, vormen één sterrenbeeld en vertellen een eigen verhaal.



Warmte en romantiek

### **DELEN:**

**-Noord** is het deel tussen de Hoppenhof, Looierstraat en Spoorsingel. Dit deel is gereed en hier wonen en werken mensen al ruim anderhalf jaar. Er is een ondergrondse parkeergarage en aan het Maanplein staat het grootste kunstwerk, de Heliostaat.

**-Zuid** is het gedeelte dat grenst aan het Stationsplein en de Saroleastraat. Hier komen appartementen, winkeltjes, een deel van het hotel, een park en een ondergrondse parkeergarage. De bouwwerkzaamheden zijn in volle gang.

**-De Plaat** is de verbinding tussen de zuid- en de noordzijde van Maankwartier. Hier komen het nieuwe NS-station met NS-winkeltjes, kantoren en een deel van het hotel. De bouw op de plaat start, zodra de werkzaamheden aan de zuidkant op maaiveld zijn.



Impressie

### **ONTWIKKELAARS**

De hoofdontwikkelaars van Maankwartier zijn woningstichting Weller en de gemeente Heerlen. Op 23 februari 2010 hebben Weller Vastgoedontwikkeling BV, de gemeente Heerlen en NS Poort de Ontwikkelings- en realisatieovereenkomst Maankwartier Heerlen ondertekend. Hierin staat vermeld welke partij wat en wanneer gaat ontwikkelen en realiseren.

### **WIE DOET WAT?**

Weller Vastgoedontwikkeling BV, een 100% dochter van woningstichting Weller, ontwikkelt de kantoren, groot- en kleinschalige detailhandel, parkeerfaciliteiten en huurappartementen. De gemeente Heerlen neemt de fysieke overkluizing van het spoor en alle openbare infrastructuur voor haar rekening. De gemeente heeft ook al het nieuwe busstation gerealiseerd als opmaat voor de rest. De gemeente is samen met NS verantwoordelijk voor de realisatie van het station. De NS voor de daaraan gelieerde commercie en de gemeente voor de inpandige rijwielstalling. Bouwontwikkeling Jongen BV participeert in het project door de bouw van een parkeergarage, 6200 m<sup>2</sup> ruimte voor een supermarkt, 4000 m<sup>2</sup> kantoorruimte en koopappartementen.



Over het Spoor

## HOEVEEL KOST MAANKWARTIER?

Het totale project kent een investering van circa 180 miljoen. Hiervan is het aandeel van de gemeente Heerlen 59,9 miljoen en het kost de gemeente Heerlen 10 miljoen. De rest (49,9 miljoen) komt uit grondopbrengsten, bijdragen van derden, bijdragen provincie/rijksoverheid en overige exploitatiebijdragen. Het merendeel van de investeringen (66,7%) komt van private en commerciële partijen: Volker Wessels/Jongen, Weller Vastgoed Ontwikkeling en de Duitse belegger. Zij investeren specifiek in Maankwartier.



Bijna klaar

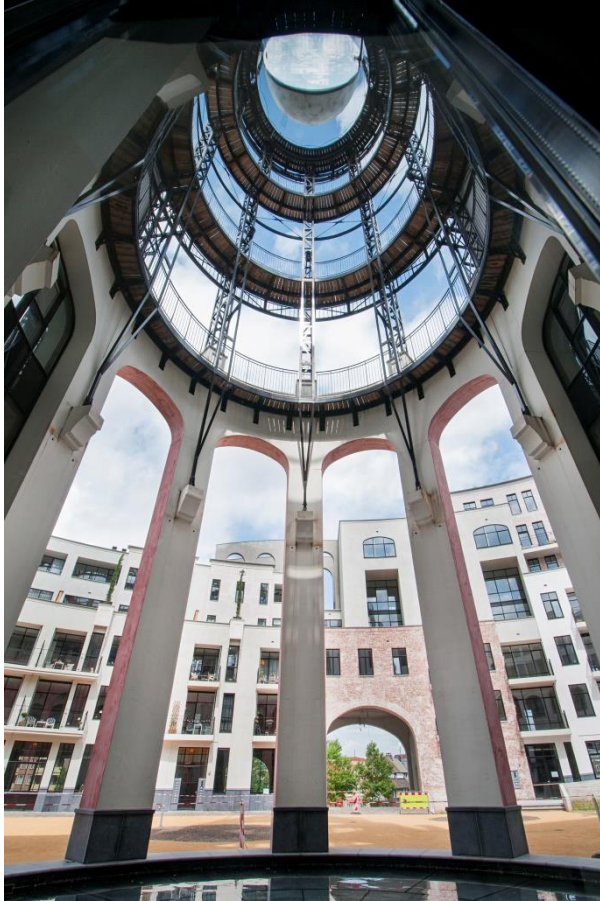
## FUNCTIES

Noord: kantoor, sociale huurappartementen, dure huurappartementen, koopappartementen, winkels (KDV), parkeergarage, grootschalige detailhandelvoorziening (GDV), grootschalige detailhandelvoorziening (GDV).

Plaat: station met stationwinkeltjes, 4 winkels (KDV), 1 kantoor, deel hotel

Zuid: hotel, koopappartementen, parkeergarage, 1 horecaruimte, 2 grootschalige detailhandelvoorziening (GDV).

<b>Funcities</b>	<b>Vergund</b>
Kantoor en dienstverlening	8.951 m <sup>2</sup>
Grootschalige Detailhandelfestiging	10.506 m <sup>2</sup>
Kdv incl horeca cat 1-3	2.000 m <sup>2</sup>
Hotel	Vier sterren/ca 160 kamers
Woningen	112 stuks
Parkeren	Noord: 485 pp / Zuid: 373 pp



De Heliostaat

### **GLOBALE PLANNING**

Start planvorming: eind jaren '90. Besluitvorming Raad Masterplan 2008

Start bouw: eind 2012

Plaat gereed: oktober 2013

Opening deel Noord: juni 2016

Interwijkverbinding: september 2018

Kantoren op de Plaat open: eind 2018

Alle infrastructuur op de Plaat en in Zuid grotendeels klaar en in gebruik: zomer 2019

Treinstation: augustus 2019

## 8. De Spoorzone in Vught

**In Vught gaat over zo'n 5 jaar het spoor verdiept worden. 1,8 Kilometer verdiept. Alle nu nog gelijkvloerse kruisingen kunnen straks ongehinderd genomen worden. De barrière in Vught wordt eindelijk opgeheven en de littekens worden gerepareerd. In dit langjarige en uiterst complexe proces heeft LOS stadomland de gemeente Vught geholpen haar ambitie scherp te krijgen. Gerbert Smulders licht dit bijzondere project toe.**



Impressie van de Spoorzone.

Het aantal reizigers én goederen over het spoor neemt toe. Om deze groeiende stroom mogelijk te maken, moeten er op drukke trajecten meer treinen kunnen rijden. Het landelijke Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) zorgt daarvoor. Dit programma bevat tal van maatregelen, waaronder aanpassingen op en rond het spoor tussen Meteren en Boxtel. Het doel van PHS is: méér reizigerstreinen op drukke trajecten, en voldoende ruimte voor het groeiende goederenvervoer. Meer reizigerstreinen betekent concreet: elke 10 minuten een trein.

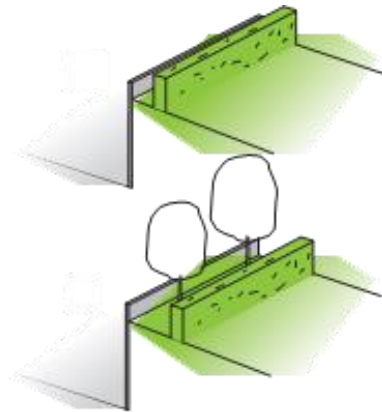


Inpassing van de spoorbak.

Het Spoor in Vught loopt dwars door het dorp en scheidt dit sterk. Er zijn 5 gelijkvloerse spoorwegovergangen. Het is een forse barrière, levert vertraging op en veel overlast. Met de verhoging van de intensiteit moet er in Vught echt iets gebeuren.

De gemeente Vught heeft in haar visie "één Vught" zich sterk gemaakt voor het opheffen van de grote infrastructurele barrières. Vught krijgt na vele jaren een gedeeltelijk verdiepte ligging van het spoor. Kruisingen worden dus gelijkvloers en er komen enkele tunnels. In de delen die niet verlaagd worden (in de aanloop naar de tunnel) is het effect op de woonomgeving groot. Hier zullen hoge schermen komen om geluidhinder te voorkomen.

Parallel aan dit traject past Vught de N65 aan. Ook deze wordt deels verlaagd. De Knoop van N65 en spoor is bijzonder complex.

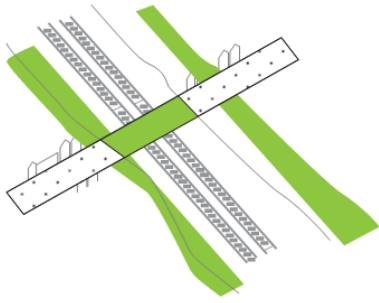


Inpassing van de spoorbak: gebruik hoogteverschillen, groen en chique materialisering.



Bruggen en extra langzaam verkeer overgangen.

In Vught heeft de afgelopen jaren een intensief voorbereidingstraject gelopen voor het bepalen van de wijze van inpassing van het spoor. Dit is complex, immers het spoor loopt in bestaand gebied en tijdens de bouw zal de trein moeten blijven rijden. Dat kan niet zonder stevige gevolgen voor bewoners, zoals sloop en hinder tijdens de bouw. De bewoners zijn op verschillende wijzen intensief meegenomen in dit complexe ontwerptraject.



Bruggen en overgangen met verschillende sferen.

De gemeente heeft om de dialoog met ProRail goed te kunnen voeren een eigen visiedocument opgesteld. Dat onderzoekt de mogelijkheden en legt de ambities en uitwerkingskansen vast. Gerbert Smulders (LOS stadomland) is mede opsteller van deze visie. Inmiddels wordt de visie verder uitgewerkt en heeft een plek gekregen in de formele plannen die door Arcadis in opdracht van ProRail worden gemaakt.



Inpassing groen, water, spelen, hoogteverschillen en sporelementen

De stand van zaken is dat begin 2018 een OTB-MER 'de inspraak ingaat'. Dat betekent de publicatie van het Ontwerp Tracébesluit (OTB) en de milieueffectrapportage (MER). Eind 2018 zal ProRail de zienswijzen verzamelen en wordt het Tracébesluit zonedig aangepast. Eerste helft 2019 zal e staatssecretaris het Tracébesluit nemen. Naar verwachting zal in 2021 gestart worden met de werkzaamheden. Deze duren 5 jaar.

Deze spooraanpassingen zijn gepland in Vught:

- De bouw van een extra - vierde - spoor, tussen 's-Hertogenbosch en Vught (tot aan de aftakking van het spoor richting Tilburg).
- Deels verdiepte aanleg van spoor in Vught, grofweg tussen de Loonsebaan en de Wolfskamerweg.
- 'Omkering' van de kruising van de N65 en het spoor: waar nu de N65 onder het spoor door gaat, gaat de N65 straks over het verdiepte spoor heen.
- Bouw van twee doorgangen onder het spoor. Eén onderdoorgang bij de Loonsebaan voor fietsers en voetgangers en één onderdoorgang bij de Wolfskamerweg voor autoverkeer, fietsers en voetgangers. Want daar ligt het spoor niet verdiept.
- Door het verdiepte spoor worden de Helvoirtseweg, Eschestraat en Molenstraat 'ongelijkvloers'. Dat betekent hier dat het spoor onder deze wegen door gaat. Verkeer



kan veiliger het spoor passeren en Vught wordt beter bereikbaar. Er komt een extra overgang voor fietsers en voetgangers, ter hoogte van het station.

- De bouw van een verdiept gelegen station. Het historische stationsgebouw blijft behouden, maar wordt wel verplaatst. Het gebouw krijgt wederom een centrale plaats in het nieuwe stationsgebied.

## **9. Spoorzone Hilversum**

**Ook in 2002 ging het al over de toekomst van de Spoorzone. Hierna een samenvatting van de presentatie aan de raadsleden door ambtenaren van de Dienst Stadsontwikkeling. De geschiedenis herhaalt zich.....**

Presentatie  
raadsleden  
13 november  
2002

Dienst Stadsontwikkeling

# Totaalvariant



# Conclusie

- ⌚ Spoortunnel is technisch mogelijk
- ⌚ Spoortunnel is ruimtelijk redelijk inpasbaar
- ⌚ Spoortunnel is niet uit vrijkomende grond alleen te financieren
- ⌚ Bouwtijd: 5 tot 7 jaar

# Thema's



Wat is 'de' bereikbaarheid?

- ⌚ Rol: zonder spoor staat alles stil
- ⌚ Het station als regionaal knooppunt
- ⌚ Het spoor als barrière voor verkeer
- ⌚ De noodzaak van bundelen van vervoersstromen

# Regionaal knooppunt (1)

## Bediening stations

- 🕒 Amsterdam/Schiphol/Almere
- 🕒 Utrecht
- 🕒 Amersfoort

## Wensen

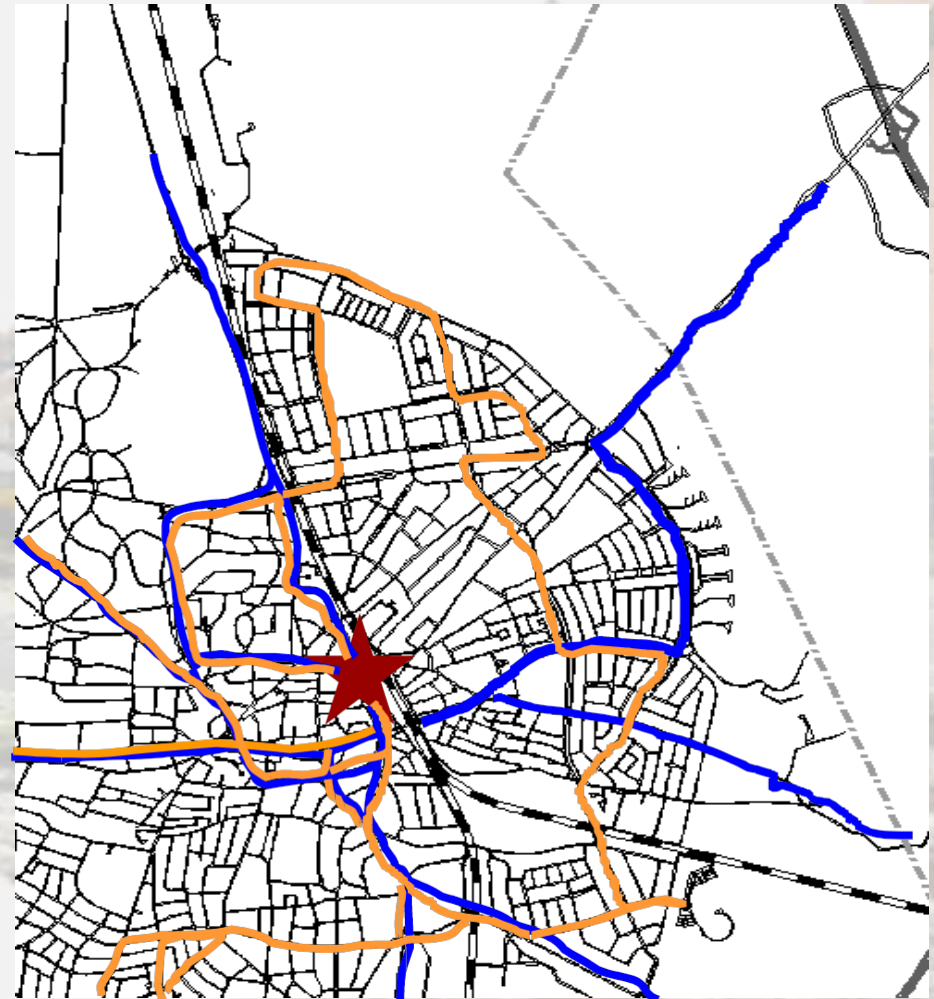
- 🕒 IC
- 🕒 Gooiboog
- 🕒 4 stops Media Park
- 🕒 Stichtselijn/Gooise Ring



# Regionaal knooppunt (2)

## Voor- en natransport (1)

- ⌚ Uit de regio
  - ⌚ Almere, Huizen
  - ⌚ Laren/Blaricum
  - ⌚ Baarn, Soest
  - ⌚ Bussum
  - ⌚ 's-Gravenland
  - ⌚ Maartensdijk/Utrecht
- ⌚ Stadslijnen
- ⌚ Dynamisch busstation



# Regionaal knooppunt (3)

## Voor- en natransport (2)

- ⌚ Langzaam verkeer
  - ⌚ Fietsroutes en -parkeren
  - ⌚ Looproutes (CS/binnenstad)
- ⌚ Taxi
  - ⌚ Standplaats
  - ⌚ Uitvalsbasis bedrijfsvervoer
- ⌚ A-ito
  - ⌚ Kiss en ride
  - ⌚ Parkeren



# Vervoer en ruimte: 1+1=3

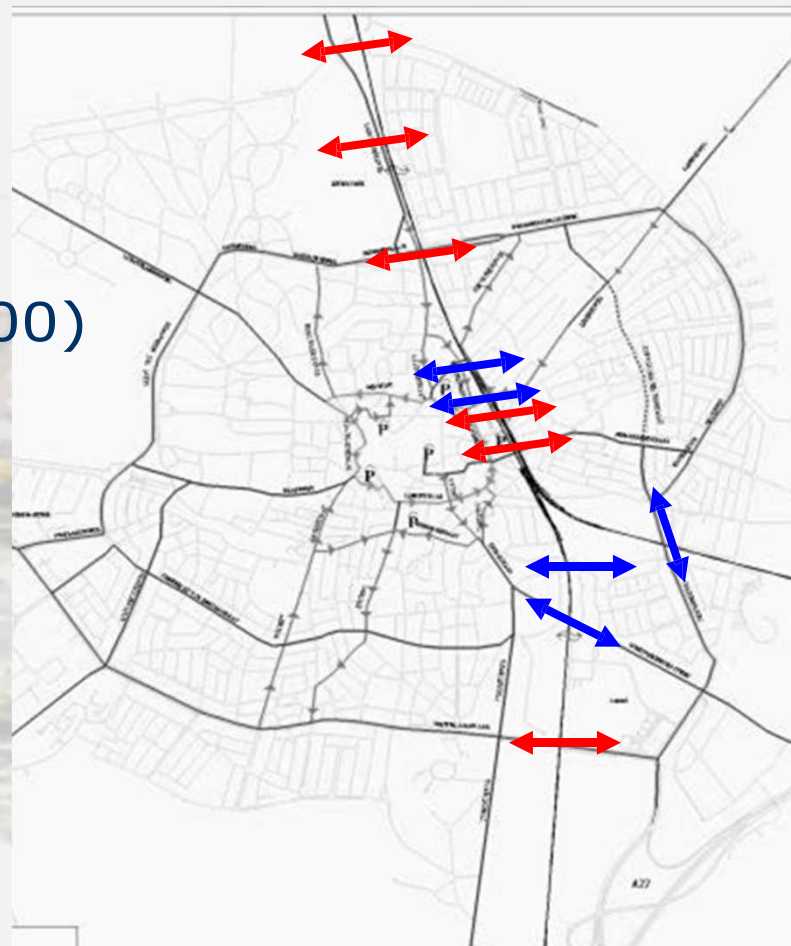
- ⌚ Vaststellen: Hilversum was en is vervoerkundig centrumgemeente; hier komen stromen bijeen
- ⌚ Maximaliseren van de vervoerwaarde mag!
- ⌚ Maar ook: maximaliseren van de plaatswaarde
  - ⌚ Entree tot de stad (stationsomgeving)
  - ⌚ Hoogwaardige ruimtelijke inrichting
  - ⌚ Aansluiten bij vervoersconcepten als Light Rail, Dynamisch Busstation en de Intercity status

# Overwegen

Ongelijkvloerse kruisingen

Gelijkvloerse kruisingen (2000)

- 🕒 Kruising Oosterengweg
- 🕒 Soestdijkerstraatweg
- 🕒 Grote spoorbomen (47)
- 🕒 Kleine spoorbomen (26)
- 🕒 Oude Amersfoortseweg (10)

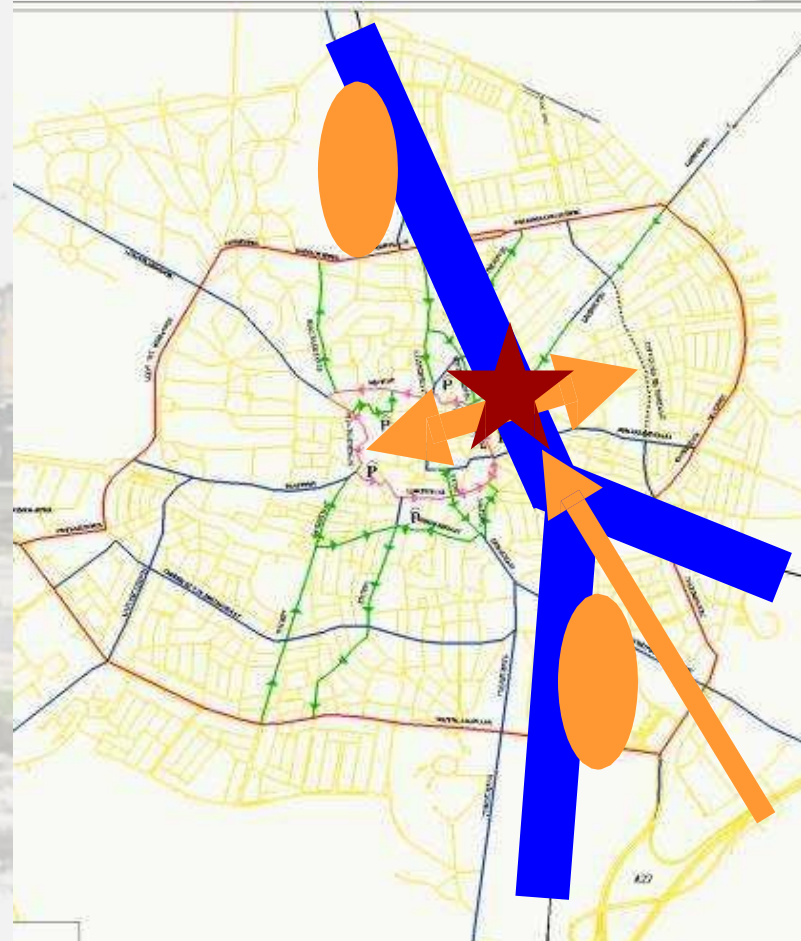


# Mijn spoorzone vraagt om...

Een goede definitie van bereikbaarheid

En verder om

- ⌚ Maximaliseren 'de' bereikbaarheid
- ⌚ Goede overstappunten in een stationsomgeving met uitstraling
- ⌚ Integreren stations in omgeving
- ⌚ Slechten van de barrière
- ⌚ Snel en goed binnenhalen van regionaal OV



# Mijn spoorzone vraagt om...

Niet alleen  
ontwikkeling  
spoorweg  
emplacement  
maar breder  
gebied



# Ruimtelijk perspectief (+)

- 🕒 De spoorlijnen zijn structuurbepalend in de stad
- 🕒 De spoorlijnen: de rode lopers
- 🕒 De spoorzone: impuls voor ontwikkelingen, met name bij stations



# Ruimtelijk perspectief (-)



Het spoor als barrière

Het spoor als lelijk eendje

# Definitie van de spoorzone

Totale tracé  
binnen de  
bebouwde kom

De spoorzone  
beschouwen  
vanuit de totale  
stad



# Mijn spoorzone vraagt om...

- ⌚ Behoud van het karakter van Hilversum
- ⌚ Erkenning van de verstedelijkingsdynamiek en daarop voortborduren
- ⌚ Erkenning van de Spoorzone als verstedelijkingszone
- ⌚ Slechten van de ruimtelijke barrière, met name in het centrum
- ⌚ Herstructureren van perifere gebieden (lelijke eendjes wegpoetsen)
- ⌚ Kwaliteitsverbetering rond stations Centraal, MediaPark en ArenaPark



## Colofon

**Samenstelling:** Stichting Hilversumse Architectuurprijs  
Peter van Dulst

### Bronnen:

#### **1. De Oosterspoorweg: historie**

- Wikipedia – de Oosterspoorweg,
- Wikimedia.org – Spoorwegmuseum Utrecht
- Arjandenboer.nl – Arjan den Boer publicist

#### **2. Structuurvisie Hilversum 2030**

- Gemeente Hilversum

#### **3. Beleid Gooise Meren Spoorzone**

- Gemeente Gooise Meren

#### **4. Sporen door het Gooi**

- Google Earth

#### **5. De Spoorzone in Hilversum – Verkenning**

- Gemeente Hilversum – College van B&W

#### **6. De Spoorzone in Delft**

- Gemeente Delft – Spoorzone Delft
- De Jong Luchtfotografie
- Guus Schoonewille, Ronald Tilleman, Fred Nijs, Benthem Crouwel (foto's)

#### **7. De Spoorzone in Heerlen: het Maankwartier**

- Gemeente Heerlen – Maankwartier

#### **8. De Spoorzone in Vught**

- LOS Stadomland

#### **9. Spoorzone Hilversum presentatie 2002**

- Gemeente Hilversum – dienst Stadsontwikkeling

**De Stichting wordt in natura en met sponsorbijdragen gesteund door de  
'Vrienden van de Hilversumse Architectuurprijs':**

Aalberts Bouw bv | Blauwhoed Eurowoningen | Castanea Bedrijfsmakelaars  
De Koster cs Makelaars | Drukkerij Ten Herkel | Gemeente Hilversum  
Gooi en Eemlander | Gooi en Eembode | HPG Hilversum B.V. | Kastanje  
Kroonenberg Groep | Lingotto | Makeltrent BV | Museum Hilversum  
Nijhuis Bouw | Novaform | Syntrus Achmea Vastgoed | Media Park Enterprise  
Nedgoed BV | Van Hengstum & Stolp Notarissen