

Klankbordgroep stationsgebied Weesp
15 februari 2016

Aanwezig:

Namens de klankbordgroep

Mea Pieters (MP)
Robin van Dalsem (RvD)
Cecile Naafs (CN)
Jeroen van Kuijk (JvK)
Alice Fermont (AF)
Jeroen Bolte (JB)
Vincent Everts (VE)

Namens de gemeente Weesp

Astrid Heijstee – Bolt (AHB)
Lemmy Koskamp (LK)
Sabine Reimus (SR)

Agendapunten:

1. Welkom
2. Notulen vorige vergadering d.d. 12 oktober 2015
3. Stand van zaken planstudie OV SAAL – quick scan variant
4. Stand van zaken korte termijn maatregelen – ideeën vanuit de klankbordgroep (verslag 12 oktober 2015)
5. Communicatie
6. Afsluiting

Welkom

AHB opent de vergadering en heet iedereen welkom. Er zijn een paar nieuwe gezichten, om die reden wordt een kort voorstelrondje gedaan.

Notulen vorige vergadering d.d. 12 oktober 2015

AHB loopt de notulen per pagina door; er zijn geen aanvullende opmerkingen. Tijdens het vorige overleg is de afspraak gemaakt om een schouw te organiseren. Er is afgesproken dat de schouw op vrijdag 18 maart zal plaatsvinden om 09:00 uur.

Stand van zaken planstudie OV SAAL – quick scan varianten

AHB geeft een toelichting over het proces. ProRail is in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M) de zogenaamde quick scan (4^e variant) verder aan het uitwerken. ProRail heeft vorig jaar een aanbestedingsronde gehad en naar aanleiding daarvan is een bureau geselecteerd. Dit bureau zorgt voor de verdere uitwerking van de quick scan variant. Bij deze studie is de gemeente nauw betrokken. In april/ mei zijn de uitwerkingen gereed.

VE vraagt zich af waarom dit zo lang moet duren. AHB geeft aan dat dit processen zijn die inderdaad veel tijd vergen. Vanuit de gemeente is ook wel gepleit voor zorgvuldigheid zodat

er op basis van de juiste informatie ook de juiste keuzes gemaakt kunnen worden. Voor instanties als ProRail en I&M zijn dergelijke doorlooptijden overigens heel gebruikelijk vanwege verplichte aanbestedingstrajecten.

AF geeft aan dat er ook sprake is van een einddatum in het kader van de oplevering en dat hier toch niet zomaar van afgeweken zal worden. Dit baart AF zorgen met het oog op rest van de planning; het mag niet zo zijn dat de omgeving onder druk wordt gezet omdat de einddatum in het geding komt.

AHB: de hamvraag is welke varianten blijven er over en worden meegenomen in het participatietraject met de omwonenden? JB vraagt zich af of de participatie serieus wordt genomen, het ministerie heeft naar zijn mening tenslotte altijd de mogelijkheid om te 'overrulen' en de mening van de omwonenden opzij te schuiven. AHB laat weten dat I&M en ProRail richting gemeente duidelijk hebben aangegeven de communicatie en participatie serieus nemen. Daarbij is natuurlijk wel zorgvuldigheid gevraagd; er moet duidelijk gemaakt worden waar men nog invloed op heeft en welke zaken reeds vastliggen.

SR geeft aan de hand van een luchtfoto een toelichting op de quick scan (4^e) variant en de posities die hierbij naar voren zijn gekomen voor een interwijkverbinding (verbinding voor fietsers en voetgangers tussen Leeuwenveld/ Bloemendalerpolder en de rest van de stad). Deze scenario's gaan uit van de situatie dat er een concessie wordt gedaan in de snelheid, waardoor het station niet verplaatst hoeft te worden. Daarbij wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de bestaande infrastructuur.

Scenario 1

De eerste optie gaat uit van een brede, sociaal veilige tunnel (met doorkijk) met een combinatie van fietsers, voetgangers en reizigers. Deze optie is vergelijkbaar met de tunnel die is gerealiseerd in Hilversum. Tussen de ruimte van de reizigers en de ruimte voor de fietsers en voetgangers kan een transparante wand worden geplaatst die ervoor zorgt dat de ruimtes met elkaar in verbinding staan. De OV-chipkaart poortjes staan aan het begin van de tunnel/ de entree voor de reizigers.

Scenario 2

Scenario 2 is grotendeels gelijk aan het eerste scenario. Het verschil zit in de positie van de poortjes. Bij dit scenario worden de poortjes namelijk bij de trapopgang richting het perron geplaatst. Hierdoor komt de transparante wand in de tunnel te vervallen en ontstaat er één ruimte. Dit heeft de voorkeur van de gemeente vanwege de sociale veiligheid. Wel dient uiteraard aandacht besteed te worden aan het goed geleiden van de verschillende stromen (fietsers en voetgangers)

Scenario 3

Het derde scenario gaat uit van het handhaven van de huidige tunnel voor de reizigers en een aparte tunnel voor fietsers en voetgangers. Deze separate tunnel bevindt zich op circa 130 meter afstand van de huidige entree, ter hoogte van het Dichtershof. De tunnel kent geen daglichttoetreding.

SR licht toe dat het niet mogelijk is om van de huidige tunnel één passage te maken. Dit o.a. vanwege technische redenen. Het is wel mogelijk om een tunnel ernaast aan te leggen en

diverse doorkijken te realiseren maar daarmee creëer je niet één ruimte. Naast de technische onmogelijkheden zorgt ook de bebouwing aan het Stationsplein voor een beperkte ruimte voor de tunnel en dan met name de hellingbaan. De hellingbaan voor fietsers heeft namelijk een bepaalde ruimte nodig en die ruimte is daar te beperkt.

Aanvullende punten/ opmerkingen vanuit de gemeente in het kader van de varianten:

- Gebruikers moeten elkaar uiteraard op een goede manier kunnen passeren in de tunnel.
- Er wordt uitgegaan van een verplaatsing van de bussen naar de andere zijde van het station. Hiermee creëer je ruimte aan de centrumzijde van het station en kun je het stationsplein een functie geven.

Aanvullende opmerkingen/ vragen vanuit de klankbordgroep naar aanleiding van de toelichting op de quick scan/ 4^e variant en de beschreven scenario's:

- Is er in de onderdoorgang nog voldoende ruimte voor aanvullende voorzieningen? De klankbordgroep is voorstander van het toevoegen van bepaalde voorzieningen zoals een snackbar/ terras. Hierdoor ontstaat er meer reuring in het gebied en komt dat ten goede aan de sociale veiligheid.
- Is er vanuit de gemeente bezwaar voor bepaalde voorzieningen (toevoeging detailhandel)? AHB laat weten dat daar op zich geen bezwaar tegen is, maar dat uiteraard wel gekeken moeten worden naar de functies die reeds in het centrum aanwezig zijn. Het moet complementair zijn.
- Het is belangrijk dat de tunnel voldoende breedte heeft. AHB geeft aan dat een smalle tunnel absoluut niet de wens van de gemeente is.
- De openbare ruimte moet goed zijn ingericht. Met komst van 2800 woningen moet er iets gebeuren met de verkeersstructuur.
- Er is circa 5 jaar geleden veel gemeenschapsgeld gestoken in de huidige tunnel. Dus misschien is het mogelijk zaken te combineren en bijvoorbeeld toch de huidige tunnel te verbreden. Met andere woorden, maakt gebruik van infrastructuur die reeds aanwezig is waardoor je kapitaal kan behouden in plaats van vernietigen.
- Bij de plannen dient rekening te worden gehouden met de houten funderingen van de woningen (bijvoorbeeld bij Stationsplein 1-25). Deze kunnen aangetast worden door veranderingen in grondwaterstanden. Dit risico en mogelijke kosten zou meegenomen moeten worden in de scenario's.
- Aandacht voor de ontsluiting van het Stationsplein (hoogteverschil).
- Op welke manier is de samenwerking van Weesp met andere gemeenten (fusie) een beer op de weg? AHB legt uit dat zij niet ziet dat dit negatief afstraalt. De gemeenten in de omgeving hebben een minder goede infrastructuur op OV gebied dus Weesp is juist aantrekkelijk met een hoogfrequent OV netwerk.
- Wensbeeld: tunnel met veel licht en camera's, een mooie onderdoorgang met winkeltjes. AHB geeft aan dat NS Stations en NS Vastgoed een belangrijke stem heeft in het kader van de voorzieningen.

Vanuit de klankbordgroep wordt nog een vierde scenario genoemd, namelijk het gebruik maken van de huidige tunnel en die tunnel uitbreiden zodat er een goede interwijkverbinding mogelijk is. Hierdoor gaan de investeringen die reeds zijn gedaan niet zomaar verloren.

Actiepunten:

- SR gaat na wat de positie van de extra sporen is; waar beginnen en eindigen ze.
- SR gaat na hoe er daglichttoetreding ontstaat bij de interwijkverbinding van de scenario's 1 en 2.
- SR gaat na waarom de uitbreiding van de huidige tunnel lastig is.

Stand van zaken korte termijn maatregelen – ideeën vanuit de klankbordgroep

De gemeente voert met I&M gesprekken over een voorschot dat gegeven wordt vanuit de € 20 miljoen ten behoeve van de korte termijn maatregelen. Het is zo goed als zeker dat het ministerie hiermee instemt. De gemeente wacht nog op een formeel akkoord. Ondertussen werkt de gemeente wel aan een plan van aanpak en een uitvoeringsprogramma. Het is de bedoeling om bepaalde acties snel op te pakken en uit te voeren. Daarnaast wordt ook gekeken naar het werk met werk maken, bijvoorbeeld door werkzaamheden aan het riool te combineren met de korte termijn maatregelen. Daarnaast is de schouw uiteraard ook van belang. De punten die daarin naar voren komen, kunnen waar mogelijk ook meegenomen worden in de korte termijn maatregelen rondom het stationsgebied. De schouw gaat overigens over een groter gebied rondom het station. AHB geeft aan dat zodra het uitvoeringsprogramma gereed is, dit zal worden toegestuurd aan de klankbordgroep.

Communicatie

Aan de klankbordgroep wordt gevraagd hoe zij willen dat ProRail en I&M de communicatie moeten oppakken rondom de varianten. Vanuit de klankbordgroep wordt allereerst opgemerkt dat zij géén vertegenwoordiging zijn van de gemeenschap. De klankbordgroep kan vooral worden ingezet als thermometer voor voorstellen. De klankbordgroep komt wel tot de conclusie, gehoord hebbende het besluitvormingsproces, dat ProRail/ I&M er verstandig aan doen om de mensen eerst via een nieuwsbrief, een artikel in de krant en/ of per e-mail te informeren over de laatste ontwikkelingen. Vervolgens kan het participatieproces worden opgepakt waarbij mensen worden uitgenodigd voor deelname. Er zal in de uitnodiging duidelijk moeten worden welke onderwerpen besproken worden zodat voor de deelnemers duidelijk is waar zij over mee kunnen praten en ook nog invloed op kunnen uitoefenen. De vrijheidsruimte moet duidelijk zijn. Tevens is belangrijk dat inzichtelijk wordt gemaakt hoeveel tijd de participatie in beslag gaat nemen. Ook voortgangsberichten in het kader van het proces zijn belangrijk, er zou bijvoorbeeld iedere 2 maanden een nieuwsbrief uit kunnen gaan.

Planning/ Vervolg

Het volgende overleg staat ingepland op 18 april. Het voorstel wordt gedaan om dit te verplaatsen naar maandag 9 mei. Op dat moment is er namelijk meer informatie beschikbaar over de verschillende varianten. De klankbordgroep gaat daarmee akkoord. Vanuit de gemeente zal een poging gedaan worden om op 9 mei iemand vanuit ProRail en/ of het ontwerp bureau uit te nodigen voor een toelichting.

JvK refereert naar een bijeenkomst die heeft plaatsgevonden in het kader van het bedrijventerrein aan de Nijverheidslaan. Hij vraagt zich af in hoeverre alle partijen die betrokken zijn bij de Nijverheidslaan ook op de hoogte zijn van de plannen rondom het station. AHB meldt dat met een aantal partijen in het gebied gesprekken zijn gevoerd, maar dat zij zich kan voorstellen dat niet iedereen op de hoogte is. Zij zal dit opnemen met wethouder Tuning die verantwoordelijk is voor het bedrijventerrein aan de Nijverheidslaan.

Tot slot wordt aangegeven dat de bussen die afgelopen weekend tijdelijk zijn ingezet, de stoep kapot hebben gereden bij het station (cirkel). SR zal deze melding doorgeven aan haar collega van verkeer.
