

Klankbordgroep stationsgebied Weesp
12 oktober 2015

Aanwezig:

Namens de klankbordgroep

Mea Pieters
Robin van Dalsem
Levi Naafs
Jeroen van Kuijk
Alice Fermont
Jeroen Bolte

Met kennisgeving afwezig: Vincent Everts

Namens de gemeente Weesp

Astrid Heijstee – Bolt (AHB)
Sabine Reimus (SR)

Agendapunten:

1. Kennismaking
2. Positie klankbordgroep in proces/ wederzijdse verwachtingen
3. Stand van zaken OV SAAL/ stationsgebied Weesp
4. Communicatie met achterban
5. Mogelijke maatregelen korte termijn/ Knooppuntenloket
6. Planning/ vervolg

Kennismaking

AHB heet iedereen welkom. De aanwezigen stellen zichzelf voor en geven aan waar zij wonen/ wie zij vertegenwoordigen.

Positie klankbordgroep in proces/ wederzijdse verwachtingen

AHB geeft aan dat het belangrijk is dat de wederzijdse verwachtingen helder zijn. Wat vormt deze klankbordgroep? Wat gaan we doen? Waar kun je invloed op uitoefenen? AHB geeft aan dat OV SAAL een project is van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, dat wordt uitgevoerd door ProRail. Deze partijen zijn o.a. ook haar gesprekspartners. Uiteindelijk heeft dit project veel effect op de omgeving en dit onderwerp wordt dan ook regelmatig besproken. Uiteraard kan vanuit de gemeente zelf een idee worden gevormd over de behoeften vanuit de omgeving maar AHB wil die input juist graag van de bewoners zelf ontvangen. Wat leeft er? Dit kan AHB vervolgens meenemen in de gesprekken die zij voert in het kader van OV SAAL (middellange termijn). Het is daarbij echter wel van belang dat de verwachtingen helder zijn. AHB vraagt aan de aanwezigen welke verwachtingen zij hebben van de klankbordgroep. De volgende reacties worden door de leden van de klankbordgroep op deze vraag gegeven:

- Het vroegtijdig verkrijgen van informatie; niet alleen het ontvangen van de stand van zaken maar ook voorafgaand aan besluitvorming inhoudelijk worden geïnformeerd.

- Het kunnen aanreiken van alternatieven voordat zaken reeds vastliggen; ideeën kunnen aandragen vanuit de kennis die bij de bewoners aanwezig is.
- Inspraak hebben op kleine details waar nog invloed op kan worden uitgeoefend.
- Nauw betrokken worden bij de aanpak in het kader van de realisatiefase. Hoe worden zaken opgepakt tijdens de bouwperiode?
- Er is veel te winnen in de omgeving en de insteek moet ook zijn dat de omgeving zo goed mogelijk wordt ingericht, daar kan de klankbordgroep over meepraten.
- Dat ook voor de klankbordgroep helder is wat het standpunt van de gemeente Weesp is. De klankbordgroep zou kunnen meedenken in het kader van de strategie om voor elkaar te krijgen wat we voor elkaar willen krijgen.
- Het stellen van kritische vragen richting ProRail. Dit vanuit de ervaring van de afgelopen jaren waarbij ProRail diverse brieven heeft gestuurd en projecten heeft uitgerold waarbij de bewoners het gevoel hadden dat er niet altijd sprake was van een vooruitziende blik bij ProRail.

AHB benadrukt dat zij uiteraard heel graag input vanuit de klankbordgroep ontvangt en deze input ook - voor zover dat mogelijk is – wil en zal meenemen. Vanuit de gemeente zal een integrale afweging moeten plaatsvinden waarbij wordt gekeken naar het algemeen belang. Het kan dus voorkomen dat dit (het algemeen belang) niet overeenkomt met de wens/ het standpunt vanuit de klankbordgroep. Daarnaast is het ook belangrijk om te beseffen dat dit een project is van het ministerie en dat zij ook het orgaan is dat uiteindelijk de besluiten neemt (waar de gemeente uiteraard wel haar invloed op zal uitoefenen).

Vanuit de klankbordgroep wordt gevraagd hoe vaak de klankbordgroep bijeen gaat komen. AHB geeft aan dat we momenteel in het beginstadium zitten van het traject. Het is uiteraard niet de bedoeling om de klankbordgroep tot in lengte van dagen bijeen te laten komen. Dit zal gekoppeld zijn aan de besluitvorming binnen het project. AHB stelt voor om de klankbordgroep ieder kwartaal bijeen te laten komen en op het moment dat er geen nieuwe ontwikkelingen zijn, het overleg te annuleren.

Stand van zaken OV SAAL/ stationsgebied Weesp

SR geeft een presentatie over de laatste stand van zaken en de studie die door het bureau Karres en Brands is gedaan naar de korte termijn maatregelen (agendapunt 5). De presentatie is als bijlage toegevoegd.

Mogelijke maatregelen korte termijn/ Knooppuntenloket

AHB licht toe dat de begroting van de gemeente momenteel onder druk staat. Het is dan ook niet mogelijk om vanuit de gemeente middelen vrij te maken voor de korte termijn maatregelen zoals die zijn gepresenteerd door het bureau Karres en Brands. De gemeente voert om die reden momenteel gesprekken met het ministerie over het verkrijgen van middelen (een voorschot) uit de € 20 miljoen die is gereserveerd voor de inpassing.

Aan de klankbordgroep wordt om een reactie gevraagd in het kader van de korte termijn maatregelen. De volgende reacties zijn hierop gegeven:

- Het onderhoud van het groen wordt volgens Mea Pieters momenteel niet goed gedaan in het plantsoen bij hen in de buurt. Er wordt wel regelmatig onderhoud

gepleegd maar het lijkt erop dat dit niet op een juiste manier wordt uitgevoerd. Onderhoud op de lange termijn is van groot belang; nazorg is essentieel.

- De aanwezige bankjes zijn versleten en nodigen niet uit. Ook in een nieuwbouwwijk als Leeuwendeld zijn de bankjes van een slechte kwaliteit. Je zou de bankjes om die reden wellicht beter kunnen verwijderen, althans degenen die niet gebruikt worden.
- Er wordt een idee geopperd om de stoep aan het Stationsplein, zoals nu is gepresenteerd bij de korte termijn maatregelen, aan de andere kant te realiseren zodat men aan één kant blijft lopen vanuit het station. AHB/ SR geven aan dat hier mogelijk niet voor is gekozen vanwege de aanwezigheid van het stoplicht. Dit betekent dat je twee oversteken vlak bij elkaar krijgt of de mensen via het stoplicht wil laten lopen en de vraag is dan of men die route ook gebruikt. Het idee zal in ieder geval met Karres en Brands worden besproken.
- Het ontbreekt ook aan bewegwijzering vanuit de Bouhuijstunnel. Voetgangers vanuit het centrum komen terecht op het fietspad of moeten eerder de oversteek maken om het voetpad te volgen. De verlichting is slecht en voetgangers zijn voor automobilisten slecht zichtbaar.
- De huidige route vanuit het station (recht door) is een onlogische route. De route van het Stationsplein (oude locatie station) en de Stationsweg zou benut moeten worden.
- De verkeersroutes bij Leeuwendeld 2 lopen niet logisch.
- In de richting van Leeuwendeld 3 houdt het voetpad ineens op. Stoepen bij Leeuwendeld 2 zijn slecht waardoor je genoodzaakt bent om op de weg te lopen. De omgeving is vooral ingericht op de fietser en niet op de voetganger. Het is belangrijk om ook hier naar te kijken.
- Waar worden de auto's geplaatst? De wijken rondom het station hebben nu al veel last van de auto's en moeten ontlast worden. Parkeren is prioriteit nummer 1. Wellicht moet er gedacht worden aan een gebouwde voorziening? AHB geeft aan dat parkeren een ingewikkelde kwestie is maar dat het zeker de aandacht heeft. Als je gaat reguleren (bijvoorbeeld het instellen van een blauwe zone of invoering betaald parkeren) dan heeft dit ook effect op de omliggende wijken. Het zal zich als een soort olievlek gaan verspreiden dus hier zal goed over nagedacht moeten worden. Een gebouwde parkeervoorziening is uiteraard een optie maar vanuit de praktische kant zal dit op korte termijn nog niet gerealiseerd worden. Eerst zal namelijk duidelijk moeten zijn welke variant het wordt. Kortom, parkeren is lastige kwestie en het is moeilijk om daar een goed evenwicht in te vinden.
- Zorgen voor reuring in het stationsgebied door bijvoorbeeld toevoegen van voorzieningen in het stationsgebouw.
- De ingrepen op korte termijn zijn nodig maar het is belangrijk om de € 20 miljoen zoveel mogelijk intact te houden. Kortom, voorzichtig omgaan met de middelen.

De reacties/ opmerkingen zullen – voor zover mogelijk - meegenomen worden bij de verdere uitwerking van de plannen.

Overige suggesties/ opmerkingen

Omdat een aantal reacties uit de klankbordgroep betrekking heeft op de openbare ruimte (banken/stoepen/groen) wordt vanuit de klankbordgroep de suggestie neergelegd om een schouw te organiseren zodat de bewoners kunnen laten zien waar zij in de omgeving tegenaan lopen. AHB waardeert deze uitnodiging en zal dit intern verder bespreken.

Er wordt gevraagd of we niet te snel afscheid van de spoortunnel nemen? AHB geeft aan dat hier jarenlang voor is gelobbyd maar dat de lobby in 2013 helaas niet tot een keuze voor een spoortunnel heeft geleid. Het probleem wordt gevormd door de kosten. Het realiseren van een spoortunnel is een zeer kostbare ingreep en daar zijn de middelen niet voor aanwezig. In het kader van OV SAAL middellange termijn hebben we met een besluit te maken dat in 2013 is genomen. Dit besluit is ook gekoppeld aan een budget en een spoortunnel overschrijdt dit budget vele malen. Op het moment dat de gemeente blijft vasthouden aan de spoortunnel, lopen we het risico dat we andere mogelijkheden/ kansen mislopen. Voor de lange termijn (> 20 jaar) houdt de gemeente wel vast aan haar visie rondom de spoortunnel.

Communicatie met achterban

De leden van de klankbordgroep gaan hier nog verdere invulling aan geven (bijvoorbeeld een Facebook pagina of e-mail adres). SR wordt hier door de klankbordgroep over geïnformeerd. De gemeente zal vervolgens een bericht publiceren over de oprichting van de klankbordgroep op de gemeentepagina in het WeesperNieuws.

Planning/ vervolg

SR zal de volgende bijeenkomsten inplannen. Zoals eerder besproken, zal er ieder kwartaal een klankbordgroep bijeen komen, mits er voldoende nieuwe informatie is. De eerstvolgende bijeenkomst zal in januari 2016 plaatsvinden.

Bijlage:

- Presentatie 12 oktober 2015
