

**Klankbordgroep stationsgebied Weesp  
9 mei 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 ProRail

Anita Vesters (AV)  
Jacqueline van Leent (JvL)  
Kitty L'abee (KL)

Namens de gemeente Weesp

Astrid Heijstee – Bolt (AHB)  
Claudia Jonges (CJ)  
Marcel Tromp (MT)  
Sabine Reimus (SR)

**Agendapunten:**

1. Welkom
2. Notulen vorige vergadering d.d. 15 februari 2016
3. Presentatie ProRail laatste stand van zaken OV SAAL MLT
4. Terugblik op de schouw d.d. 18 maart 2016
5. Rondvraag
6. Afsluiting

**1. Welkom**

AHB opent de vergadering en heet iedereen welkom. Er wordt een kort voorstelrondje gedaan.

**2. Notulen vorige vergadering d.d. 15 februari 2016**

De reacties op het verslag zijn goed verwerkt; geen aanvullende opmerkingen.

**3. Presentatie ProRail laatste stand van zaken OV SAAL MLT**

AV, projectleider vanuit ProRail voor OV SAAL MLT, verzorgt een presentatie. Naast AV zijn vanuit ProRail ook JvL aanwezig (planontwikkelaar) en KL (communicatieadviseur). Tijdens de presentatie licht AV de laatste stand van zaken toe en geeft zij aan welke varianten er voorliggen.

Naar aanleiding van de presentatie worden diverse vragen gesteld. Hieronder treft u de vragen met daarbij de reactie op de vraag aan:

### Kan de huidige tunnel niet gebruikt worden?

De huidige maatvoering van de tunnel is niet voldoende om en als perrontunnel en als interwijk-tunnel te dienen. Daarnaast is bijv. de hoogte van de tunnel niet geschikt voor de interwijk. Een nieuwe interwijk-tunnel zal 3 meter hoog moeten zijn. Dit betekent dat er een diepere tunnel gemaakt moet worden waarbij de trappen en liften aangepast moeten worden. Het komt er eigenlijk op neer dat je dan een nieuwe tunnel moet bouwen en dat is een dure oplossing.

Vanuit de klankbordgroep wordt opgemerkt dat het zonde is dat investeringen die reeds zijn gedaan nu teniet gaan (opknappen huidige stationshal/ nieuwe fietsenstalling). Vanuit ProRail wordt aangegeven dat het inderdaad kan zijn dat bepaalde investeringen verloren gaan, dit zal echter wel afhankelijk zijn van de variant die uiteindelijk wordt gekozen. De investering in de huidige reizigerstunnel is gedaan vanwege de sociale veiligheid. Het was noodzakelijk om deze maatregelen vanuit dit oogpunt te treffen. Wat betreft de fietsenstalling, die zal grotendeels wel behouden kunnen blijven maar hier zal een reorganisatie moeten plaatsvinden.

### De huidige tunnel blijkt niet geschikt te zijn maar hoe verhoudt zich dat tot de variant met een gescheiden interwijkverbinding?

JvL geeft aan dat dit te maken heeft met het bouwbesluit. Op het moment dat er sprake is van nieuwbouw dan moet men zich aan het bouwbesluit houden. Het bouwbesluit geeft aan welke maatvoering gehanteerd moet worden. Op het moment dat je gebruik maakt van een bestaande tunnel, dan hoeven daar geen aanpassingen doorgevoerd te worden. Bij de variant met een aparte interwijkverbinding blijft de bestaande tunnel gehandhaafd met de huidige maatvoering. De interwijkverbinding wordt gebouwd volgens het bouwbesluit.

### Waarom wordt het budget voor OV SAAL MLT niet aangepast?

AV geeft aan dat het Rijk over het geld gaat. Dit zal ook van verdere besluitvorming afhangen. In mei 2016 vindt het bestuurlijk overleg plaats waarin wordt getrechterd naar circa 2 tot 3 varianten.

### Waarom duurt het allemaal zo lang?

Ingrijpende projecten als deze vergen helaas altijd veel tijd. Er komt veel bij kijken voordat men tot een bepaald besluit kan komen. AHB licht tevens toe dat er in mei 2015 een bestuurlijk overleg heeft plaatsgevonden waarin is aangegeven dat de verschillende varianten niet met elkaar vergeleken kunnen worden. Er is toen gevraagd de "Huidige-Ligging varianten" verder uit te werken zodat appels met appels kunnen worden vergeleken. AHB begrijpt de onvrede over het langdurige proces. Gezien de impact is zorgvuldige besluitvorming van belang. Dat kost tijd.

### Welke varianten zijn te realiseren voor € 120 miljoen?

De definitieve cijfers zijn nu nog niet bekend maar de "Huidige-Ligging varianten" komen volgens AV gevoelsmatig in de buurt.

### Hoe past dit allemaal in lange termijn visie van Weesp, namelijk een spoortunnel? De huidige bouwwerkzaamheden (OV SAAL MLT/ Leeuwenveld) beperken de mogelijkheden.

MT geeft aan dat er lang gelobbyd is voor een spoortunnel maar dat dit helaas niet tot een succes heeft geleid. Er is door het Rijk in 2013 een besluit genomen, de capaciteit moet worden vergroot en dat maakt dat we ons niet alleen nog maar kunnen focussen op de spoortunnel. Indien je alleen op de lange termijn focust, mis je kansen/ mogelijkheden die zich op de kortere termijn voordoen en heb je daar ook geen invloed op. MT merkt daarbij tevens op dat welke variant er ook gekozen wordt, de tunnel altijd naast het huidige tracé aangelegd zal moeten worden. Natuurlijk geeft een westelijke ligging meer ruimte maar tijdens de bouwperiode zullen de treinen altijd moeten blijven rijden en kun je dus niet anders dan ernaast bouwen.

Dit neemt uiteraard niet weg dat de gemeente wel haar lange termijn visie vasthoudt en daarmee dus de wens voor een spoortunnel. De ontwikkeling van Leeuwendeld is een bewuste keuze en er blijft altijd de mogelijkheid om in de toekomst bepaalde ontwikkelingen door te voeren.

Wie beslist er uiteindelijk, heeft het Rijk een veto?

Het Rijk heeft inderdaad een veto maar de vraag is of zij hier ook gebruik van willen maken. Het Rijk is gebaat bij een gedragen variant die wordt gesteund door de verschillende stakeholders. AV geeft daarbij aan dat de keuze van de varianten een bestuurlijk keuze is. Bij de uitwerking zal vervolgens de omgeving betrokken worden (participatie). KL voegt in het kader van de participatie eraan toe dat de verschillende varianten wellicht ook andere doelgroepen met zich meebrengen. Het is van belang om reëel te zijn richting participanten over de inbreng die zij nog kunnen geven. Per variant moet deze ruimte gezocht worden.

Is er bij de gepresenteerde varianten met een interwijkverbinding nabij Parlando rekening gehouden met het feit dat de lijnen die worden getrokken, door openbaar gebied gaan?

Er is bij de huidige uitwerkingen gekeken naar het ruimtebeslag. Daarbij is de conclusie getrokken dat de gepresenteerde varianten inpasbaar zijn. Er is echter nog niet op detailniveau ingezoomd op de situatie, dat zal in een vervolgfase plaatsvinden.

Is het mogelijk om een verbinding te maken die aansluit op de Bloemendalerpoldersingel?

JvL legt uit dat naar verschillende posities voor de onderdoorgang is gekeken. Niet alles blijkt mogelijk omdat bijvoorbeeld perrons op bepaalde punten te smal zijn voor een extra trap. De locatie die uitkomt op de Bloemendalerpoldersingel is lastig omdat je met de hellingbaan niet goed uitkomt voor de rotonde (hier is te weinig ruimte voor). Dit betekent dat je onder de rotonde door moet gaan. Hierdoor ontstaat een nog langere tunnel, die niet is voorzien van daglichttoetreding. Daarnaast sluit je ook niet goed aan op het bestaande fietsnetwerk. Om die reden is deze optie niet haalbaar geacht. Een schuine ligging van de tunnel is ook bekeken maar gezien de lengte van de tunnel, zonder daglichttoetreding is dit ook niet wenselijk. Ter hoogte van de klokkentoren heb je eigenlijk de meeste ruimte voor het goed inpassen van een tunnel.

Wordt er – in het kader van de voorzieningen - rekening gehouden met de toekomstige ontwikkeling van de Bloemendalerpolder?

JvL geeft aan dat hier inderdaad rekening mee wordt gehouden. De vlekken die op de afbeeldingen in de presentatie zichtbaar zijn, zijn groter dan wat de huidige voorzieningen bieden. Op basis van normen en cijfers van de NS wordt berekend welke voorzieningen nodig en/ of gewenst zijn. Voor de auto's zijn globaal contouren gemaakt om te kijken wat je op maaiveld kwijt kunt. Wil je meer parkeren realiseren dan kan er bijvoorbeeld gedacht worden aan een gebouwde voorziening.

Is er nagedacht over een voetgangers- en fietsersbrug in plaats van een tunnel?

JvL bevestigt dit. Daar is inderdaad over nagedacht. Omdat zo'n brug over de bovenleiding heen moet, moet een enorm hoogteverschil overbrugd worden d.m.v. lange trappen of hellingbanen. Dat is niet erg gebruiksvriendelijk. Daarom is deze optie afgefallen.

#### Wat is de breedte van de gecombineerde tunnel?

De maten liggen absoluut nog niet vast maar er kan gedacht worden aan een tunnel met een breedte van circa 10/ 11 meter. Voor de fietsers/ voetgangers moet minimaal een breedte aangehouden worden van 5.5 meter. Uitgangspunt is dat er een sociaal veilige tunnel gerealiseerd moet worden.

#### Is het mogelijk om voorzieningen toe te voegen in de gecombineerde tunnel?

JvL: door de tunnel breder te maken, is dat inderdaad mogelijk. Er zal dan wel eerst onderzocht moeten worden aan welke voorzieningen behoefte is en wie daarin wil investeren. Daar zou dan een marktverkenning voor uitgevoerd moeten worden. Hierbij moet wel rekening worden gehouden met hogere investeringskosten doordat je in een tunnel zit (voorzieningen in een tunnel realiseren is duurder). AHB voegt hieraan toe dat je ook kunt denken aan voorzieningen aan de randen. Conclusie is dat een marktverkenning hierbij essentieel is.

#### Hoe ontstaat er daglichttoetreding in de gecombineerde tunnel?

JvL legt uit dat het perron in de huidige plannen aan de oostzijde iets wordt ingekort en aan de westzijde wordt verlengd. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid om op de plaats waar nu het perron ligt, een opening te maken waardoor er daglichttoetreding wordt gerealiseerd.

#### Waar beginnen de geluidsschermen?

Zo ongeveer vanaf de Vecht. De schermen lopen door tot na de nieuwe wijk Leeuwendeld 3 / 4.

#### Waar komen de inhaalsporen te liggen?

Aan beide zijden van het spoor komt een inhaalspoor te liggen. Afhankelijk van de variant verschilt de exacte locatie van de sporen iets, maar globaal zullen de sporen uitbreiden vanaf de vechtbruggen. De weg boven de Bouhuijstunnel kan blijven liggen, de vide zal mogelijk versmald moeten worden vanwege een schouwpad dat op die plek aangelegd moet worden.

#### Is er ook gekeken naar de oude bomen die er nu staan aan het Stationsplein?

Hier is wel naar gekeken en het gaat erom spannen of deze allemaal behouden kunnen blijven. In de vervolgfase zal dit duidelijk worden.

#### Worden er 0-metingen verricht voor alle omliggende woningen?

AV geeft aan dat dit inderdaad zal gaan gebeuren, ProRail is verplicht dat uit te laten voeren.

#### Hoe ziet de planning er verder uit?

AV: voor de zomer hopen we op 2 a 3 varianten uit te komen. ProRail zal vervolgens een plan van aanpak opstellen en vermoedelijk zal dit aan het einde van het jaar gereed zijn. Dit is ook het moment dat er duidelijkheid zal zijn over het participatietraject. Eerder is helaas niet haalbaar vanwege het aanvragen van budget en procedures die doorlopen moeten worden in het kader van de aanbesteding.

#### Wanneer ligt er een voorkeursvariant?

AV geeft aan dat je al snel 2 jaar verder bent maar dat hangt met name af van welke varianten er overblijven na de trechtering.

#### Kan de presentatie toegestuurd worden?

De presentatie kan gedeeld worden nadat het bestuurlijk overleg heeft plaatsgevonden. De informatie die vanavond is gedeeld, is nog niet openbaar. Dit wordt openbaar gemaakt na het bestuurlijk overleg en op dat moment kan de presentatie ook verspreid worden.

AHB geeft tenslotte nog aan dat als men nog input wil leveren, dit mogelijk is. De informatie kan worden neergelegd bij SR.

#### **4. Terugblik op de schouw d.d. 18 maart 2016**

Er is nog geen verslag toegestuurd richting deelnemers van de schouw. AHB geeft aan dat dit nog zal gebeuren.

#### **5. Rondvraag**

Geen verdere vragen meer.

#### **6. Afsluiting**

AHB dankt iedereen voor zijn/ haar aanwezigheid en bedankt daarbij ook ProRail voor de heldere presentatie en het beantwoorden van alle vragen.

De volgende bijeenkomst met de klankbordgroep zal op maandag 12 september 2016 plaatsvinden. SR is dan niet aanwezig i.v.m. haar verlof maar MT neemt haar waar.

-----