

**Klankbordgroep stationsgebied Weesp**  
**8 mei 2017**

**Aanwezig:**

Namens de klankbordgroep

Robin van Dalsem (RvD)  
Cecile Naafs (CN)  
Alice Fermont (AF)  
Jeroen Bolte (JB)  
Vincent Everts (VI)

*Afwezig: Mea Pieters*  
*Jeroen van Kuijk*

Namens ProRail

Anita Vesters (AV)  
Kitty L'abee (KL)  
Chris Mineur (CM)

Namens MRA (Metropool Regio Amsterdam)

Henk Doeke van Waveren (HDvW)

Namens de gemeente Weesp

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

**Agendapunten:**

**1. Welkom**

Astrid heet iedereen welkom. Er volgt een korte voorstelronde.

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

AHB geeft aan dat de presentatie die AV vanavond geeft ook zal worden gepresenteerd tijdens de commissievergadering d.d. 30 mei 2017. Kortom, dit is de primeur. Er zit geen vertrouwelijkheid op maar AHB vraagt een ieder wel om deze informatie verder nog niet te verspreiden.

Naar aanleiding van (of tijdens) de presentatie van AV zijn er diverse vragen gesteld. Hieronder allereerst een korte toelichting per variant en daaropvolgend een overzicht van de vragen met daarbij de gegeven antwoorden.

**VE-variant (verschoven variant):**

Bij deze variant moet het station circa 150 worden verplaatst, inclusief bijpassende stationsfuncties. De ingang komt ongeveer ter hoogte van het Parlendo gebouw. Het busstation zal verplaatst worden naar de noordzijde. Verder is er sprake van een gecombineerde tunnel (interwijkverbinding en toegang perrons). De sporen blijven op de huidige hoogte en de doorrijdsnelheid van de treinen is 130 km per uur.



*Zoekgebied VE-variant*

### **HL-variant (huidige ligging)**

Bij deze variant blijft het station en de bijpassende functies op de huidige locatie. Daarbij is er wel sprake van een verplaatsing van het busstation naar de noordzijde. Tevens is er sprake van een gecombineerde tunnel (interwijkverbinding en toegang perrons) ter hoogte van de klokkentoren en de fietsenstalling. De sporen blijven op de huidige hoogte. De doorrijdsnelheid van de treinen over het noordelijke spoor is 130 km per uur en over het zuidelijke spoor 80 km per uur.



*Zoekgebied HL-variant*

## Vechtbrug variant

Bij deze variant blijft het station op de huidige ligging en komt er een extra spoorbrug ten zuiden van de huidige bruggen over de Vecht. De treinen kunnen hierdoor op beide inhaalsporen de gangbare snelheid van 130 km per uur rijden.



*Zoekgebied Vechtbrug variant*

- Wat is de reden dat de VE variant steeds terugkomt?
  - Dat is een variant waarbij de treinen de snelheid van 130 km/ u kunnen rijden. Daarmee is het dus ook mogelijk om de doelstelling (het hoogfrequent rijden) te halen en om die reden ligt de variant nog steeds op tafel.
- Wat is de reden dat de ingang op moet schuiven (VE-variant)?
  - Dat is vanwege het feit dat de perrons in die variant opschuiven. Als je de perrontunnel dan niet zou verschuiven zouden er extra tunnels moeten komen om vanuit de perrontunnel de perrons te bereiken. Je wilt uiteraard dat de loopafstanden zo kort mogelijk zijn en dat tunnels sociaal veilig zijn, dus om die reden willen we geen lange en onoverzichtelijke tunnels. Daarom moet de perrontunnel opgeschoven worden met de perrons mee waardoor de ingang wordt verplaatst.
- Bij de VE-variant zullen er ook aanpassingen nodig zijn m.b.t. de verkeersstructuur. Is de inrichting bij deze variant al duidelijk?
  - De uitwerking die er ligt is puur een vlekkenplan, verdere detaillering is er nog niet (er zijn geen ontwerpen gemaakt).
- Wat is bij de HL-variant de reden dat bij het zuidelijke spoor alleen 80 km/u gehaald kan worden?
  - Dat heeft met de wissels te maken. Het zuidelijke spoor ligt in een bocht waardoor alleen wissels geplaatst kunnen worden die geschikt zijn voor

maximaal 80 km/u. In het noordelijke spoor is er meer rechtstand en passen ook wissels voor 130 km/u.

- Is het een optie om 2 sporen aan de noordzijde te maken in plaats van 1 noordelijk en 1 zuidelijk?
  - In dat geval moeten de doorgaande treinen en stoppende treinen elkaar kruisen waardoor ze elkaar hinderen. Het is dan niet mogelijk om de hoogfrequente doelstelling te bereiken dat er meer treinen rijden.
- Gaat bij de Vechtbrugvariant de ontsluiting richting het Muiderhof verloren?
  - Dat is nog niet verkend. De Vechtbrugvariant is verder nog niet onderzocht. Er moet nog worden verkend wat deze variant met de inpassing doet.
- Moet de Bouhuijstunnel verbreed worden?
  - Ook dat zal nog onderzocht moeten worden.
- Hoeveel meer breedte heb je bij de Vechtbrugvariant nodig t.o.v. de HL variant?
  - De HL-variant takt dicht bij de Bouhuijstunnel af. De impact op de breedte van de Bouhuijstunnel is daardoor klein. Bij de Vechtbrugvariant is dat anders. Die takt op een grotere afstand af. Dit zal meer impact op de breedte hebben, maar wat de impact precies is, moet nog onderzocht worden.

#### Algemeen m.b.t. 80 km/u en 130 km/u:

Bij de corridoranalyse zal voor alle 3 de varianten worden berekend of er een robuuste dienstregeling gereden kan worden. Ook voor de varianten waarbij 130 km/u gereden kan worden, moet nog worden vastgesteld of de dienstregeling haalbaar is. Kortom, dit is allemaal nog best spannend.

- Is de 80 km/ u een schatting of een berekening?
  - Dit is de maximale snelheid die je mag rijden om door dat type wissels te gaan. Dat geldt voor beide richtingen.
- Is het een optie om 2 extra sporen in het midden voor doorgaand verkeer aan te leggen, in plaats van buitenom?
  - Dat is niet mogelijk. De binnenste sporen zijn voor het Gooi en de buitenste zijn voor de Flevo-corridor. Als je uitgaat van 4 doorgaande sporen in het midden dan moet er veel infra omheen aangepast worden. Dit betekent dat het logistiek plan en de transfer op de kop gaat. Ook krijg je dan veel extra kruisende bewegingen van treinen, wat effect heeft op de dienstregeling. Een dergelijke oplossing heeft uiteraard effect op de kosten. Dat maakt dat deze variant geen optie is.
- Is het mogelijk om de 2 extra sporen te ondertunnelen?
  - Die mogelijkheid is verkend maar dat is vele malen duurder dan het budget toelaat.

- Hoe duur zijn de verschillende varianten?
  - Voor de VE en de HL variant is dit onderzocht. De HL variant past binnen budget (ca. 120 miljoen). De VE variant volgt daarop (ca. 150 miljoen). De Vechtbrugvariant is geraamd op basis van zeer globale cijfers en komt vermoedelijk uit op ca. 170 miljoen. Dit zijn de globale cijfers.
- Wat is het voordeel voor Weesp van de Vechtbrugvariant?
  - Voordeel voor Weesp ten opzichte van de VE-variant is dat het station dan niet verplaatst hoeft te worden. Net als bij de andere varianten kunnen door de Vechtbrugvariant meer treinen in Weesp stoppen. Verdere voor- en nadelen volgen uit het onderzoek.
- Wordt de brugopening meegenomen?
  - AHB benadrukt hierbij dat er vanuit Weesp extra aandacht is gevraagd voor het vaarverkeer. De Vechtbrugvariant mag uiteraard geen nadeliger effect hebben dan de andere varianten. AV zegt dat de invloed van de brugopening op het vaar- en treinverkeer nog niet in detail wordt onderzocht. De focus ligt nu eerst op de dienstregeling en het effect op inpassing.

#### Algemeen m.b.t. brugopeningen

Er wordt vanuit de klankbordgroep aangegeven dat het hen verstandig lijkt om de openingstijden al in deze fase mee te nemen. Dit om te voorkomen dat het alsnog een showstopper wordt. AV geeft aan dat de huidige openingstijden worden meegenomen. De dienstregeling wordt kort van te voren opgesteld dus ook op dat moment zal pas duidelijk zijn wat de effecten zijn. AHB geeft aan dat er vanuit de gemeente gesprekken gevoerd zullen worden met de NS hierover. Er wordt een verwijzing gemaakt naar de Kamerbrief, hierin zegt de staatsecretaris: *“Voorts heb ik afgesproken dat ik er zorg voor zal dragen dat de dienstregeling op het spoor en de brugopeningen van de Vechtbrug bij Weesp op elkaar worden afgestemd. Met de regio en de vervoerder zal ik afspraken maken op welke wijze het vaarverkeer: vóór de ochtendspits, ná de avondspits, en in de zomerperiode en in de weekeinden ook overdag de brug kan passeren.”*

- Wie neemt de finale beslissing in het kader van OV SAAL MLT?
  - Het ministerie van Infrastructuur en Milieu is opdrachtgever en neemt de finale beslissing. Voor draagvlak zitten de gemeente/ MRA aan tafel en beslissen mee.  
AHB benadrukt dat alles in gezamenlijkheid wordt besproken. AV voegt daar aan toe dat er voorbeelden genoeg zijn waarbij draagvlak van groot belang is.
- Is in de 2<sup>e</sup> helft van 2018 alles uitgewerkt en wordt er dan een keuze gemaakt?
  - De verwachting is dat er op dat moment voldoende beslisinformatie is om een keuze voor de voorkeursvariant te maken.
- Was er in eerste instantie niet een andere datum genoemd waarop het project zou zijn afgerond?
  - Dat klopt, voorzien was dat de infrastructuur gereed was in 2022. Volgens de huidige planning is de infrastructuur gereed medio 2027.

- Wordt de lange termijn planning nu niet ingehaald door de middellange termijn?
  - AHB licht toe dat de lange termijn bijvoorbeeld het MIRT onderzoek is. Dat gaat o.a. over het knelpunt bij de A1 autosnelweg, hoe dat op te lossen. Bij MIRT wordt ook over het spoor nagedacht en daarin is het ideaalbeeld een ondertunneling. Dat is de skope rondom lange termijn. HDVW vult daarop aan dat Almere op dit moment ook achter loopt in de groei. Door de Ymeerverbinding is ondertussen ook een streep gezet. Naast MIRT hebben we ook te maken met RRAAM (structuurvisie Amsterdam – Almere – Markermeer) en dat gaat over wat ná MLT komt.

Op 12 juli 2017 is door SR, in reactie op een e-mail van JB, een aanvullend antwoord gegeven op bovenstaande vraag. De reactie luidt als volgt:

*Wat betreft de lange termijn vs de middellange termijn. Vanuit de gemeente hebben wij ons – zoals je weet – lange tijd ingezet voor een ondertunneling. Dat bleek echter niet haalbaar en om die reden is er vanuit de gemeente de keuze gemaakt om - in het kader van de middellange termijn - afscheid te nemen van de tunnel. Dat neemt niet weg dat wij het nog steeds benoemen als ons toekomstbeeld voor de lange termijn. Deze ambitie is echter niet opgenomen in stukken die zijn gemaakt buiten onze gemeentelijk stukken/ beleid om. Ook in het kader van MIRT is er geen beeld dat concreet een ondertunneling bij Weesp schetst. Kortom, de ondertunneling komt – ondanks het doorschuiven van de planning OV SAAL MLT – nog niet dichterbij en daarmee wordt de middellange termijn dus niet ingehaald door de lange termijn.*

- Mensen willen weten hoe dicht ze bij het spoor komen te wonen. Is bekend wat de afstand wordt?
  - Alleen de ligging van het spoor is nu nog globaal bekend. In het onderzoek wordt dat beter onderzocht.
- Is er een bepaalde maatvoering van toepassing tussen het spoor en huizen?
  - Er zijn ontwerpvoorschriften van ProRail voor de breedte van de spoorbaan. In het onderzoek wordt nagegaan hoe het spoor wordt ingepast in de omgeving. Dat is maatwerk die op elke plaats verschilt.
- Wordt er nu misschien extra rustig aan gedaan met de planning omdat Almere achter loopt in haar groei?
  - Nee daar is geen sprake van. Almere wil absoluut de vaart erin houden. De voormalige planning was ambitieus. Je ziet dat er veel meer speelt; besluitvorming gaat zorgvuldig en dat kost tijd. De keuze om de corridoranalyse nu uit te rollen, zal hopelijk ook zorgen voor tijdwinst. AHB voegt daaraan toe dat voor de gemeente Weesp zorgvuldigheid van groot belang is, boven snelheid.
- Hoe zit de interwijkverbinding in de plannen?
  - Er is een budget voor Weesp m.b.t. de inpassing ad. 20 miljoen. Vanuit de gemeente is aangegeven dat graag in te zetten voor de interwijkverbinding. Bij de VE variant zal het station opgeschoven worden. Ook daarbij wordt wel de interwijkverbinding (gecombineerde tunnel reizigers/ langzaam verkeer) meegenomen. Bij de HL-variant is hier ook naar gekeken. De bestaande tunnel is te klein en kan niet worden benut. Er zal dan een tunnel ernaast gerealiseerd moeten worden (nabij de klokkentoren). Door de gemeenteraad

is ook een motie aangenomen waarin wordt verwezen naar een tweede onderdoorgang. Die motie is bekend maar de tweede onderdoorgang is niet meegenomen in de plannen.

- Stoppen de extra treinen straks ook in Weesp? (*antwoord op deze vraag is niet tijdens de vergadering zo expliciet besproken maar navraag heeft het volgende antwoord opgeleverd*)
  - Het uitgangspunt is dat de infrastructuur wordt aangelegd zodat het mogelijk is dat de extra sprinters ook stoppen in Weesp. Of dat daadwerkelijk gaat gebeuren, hangt van de marktvraag af.

Tijdens de vergadering is nog gerefereerd naar de Kamerbrief uit 2013 met daarin het besluit m.b.t. OV SAAL MLT. Hierin staat het volgende:

*Na oplevering van deze infra-uitbreiding en ERTMS kan iedere tien minuten een Intercity en iedere tien minuten een Sprinter rijden op de SAAL-corridor. Daarnaast nog eens vier IC's per uur vanuit Flevoland naar Amsterdam Centraal. En ook op de Gooilijn kan iedere tien-minuten een Sprinter rijden. Kortom een aantrekkelijk vervoerproduct voor deze metropoolregio dat tevens bijdraagt aan een hoogwaardige en robuuste ontsluiting van Almere en dat de ontwikkelingen aldaar maar ook op de Zuidas en Schiphol een krachtige impuls kan geven. Maar ook voor de periode dat er nog niet volledig hoogfrequent wordt gereden biedt deze variant extra flexibiliteit en betere bijstuurmogelijkheden in geval van verstoringen op de corridor. Dit sluit goed aan bij de doelstellingen van de Lange Termijn Spoor Agenda.*

Overige punten/ vragen:

- Er is een Nieuwsbrief gestuurd aan de direct omwonenden. Indien men meer informatie wil ontvangen, is er mogelijkheid om aanwezig te zijn bij een informatieavond. Hier wordt vanuit de klankbordgroep positief op gereageerd.
  - Vanuit de klankbordgroep wordt nog wel het advies gegeven om nog eens kritisch naar de brief aan de omwonenden te kijken. Het zou namelijk zonde zijn als mensen met de verwachting komen dat keuzes zijn gemaakt, terwijl die verwachting niet waargemaakt blijkt te worden.
- Tip vanuit de klankbordgroep m.b.t. volgorde van de varianten: eerst de HL-variant, dan de andere benoemen.
- Vanuit de klankbordgroep wordt aangegeven dat Weesp best iets mag terugkrijgen i.v.m. de aanleg van de 2 extra sporen. Hier wordt bijvoorbeeld gedacht aan de extra onderdoorgang.
- Participatie volgt op het moment dat er een keuze m.b.t. de variant wordt genomen. Voor die tijd wordt iedereen meegenomen maar is er geen sprake van participatie. Voor het Tracé Besluit is er daarnaast ook sprake van formele inspraak.

### **3. Notulen vorige vergadering d.d. 31 oktober 2016**

Geen aanvullingen/ opmerkingen en daarmee akkoord.

#### **4. Korte termijn maatregelen – stand van zaken**

Over de korte termijn maatregelen zijn de volgende vragen/ opmerkingen gemaakt:

- Over het algemeen is iedereen enthousiast over de plannen. Het parkeren is wel een issue. Hier zijn ook apart nog gesprekken over gevoerd met de bewoners van het Stationsplein.
- Er worden nog gesprekken gevoerd met de NS over de NS-automaat/ taxizuil. Het zou mooi zijn als we het voor elkaar krijgen dat deze verplaatst kunnen worden. Of dat gaat lukken, zal nog moeten blijken.
- JB vraagt naar de planning korte termijn in relatie tot de middellange termijn. Wat als er toch gekozen wordt voor de VE-variant? AHB geeft aan dat Weesp daar absoluut geen voorstander van is en de gemeente daar dan ook voor zal gaan liggen.
- Er wordt een vraag gesteld over de huidige oversteek in de bocht bij de Herensingel. Blijft deze oversteek liggen? Hier is wat onduidelijkheid over; SR gaat dat na.
- AHB licht toe dat in de kadernota de Bouhuijstunnel/ langzaamverkeersroutes zijn opgenomen. Dit is namelijk de belangrijkste route zolang OV SAAL MLT nog niet gerealiseerd is.
- De noordzijde van het station zal ook worden opgepakt. Nog voor de zomer wordt zal hier binnen de gemeente het gesprek over worden gevoerd. Zodra de ideeën concreter worden, zal dit ook worden voorgelegd aan de klankbordgroep. Mogelijk dat daarbij ook een combinatie wordt gemaakt met andere betrokkenen uit de directe omgeving (pandeigenaren). Naar de exacte invulling van het proces wordt nog gekeken.

#### **5. Rondvraag**

Geen vragen.

AHB geeft aan dat zij tijdens de volgende bijeenkomst een nadere toelichting zal geven over MIRT.

#### **6. Afsluiting**

De volgende vergadering zal plaatsvinden op 20 november 2017 om 20:00 uur op het stadhuis.

-----