



gemeente Zaanstad
Gebiedsontwikkeling

Verslag

Participatiebijeenkomst

Visie stationsgebied Kogerveld

Bijeenkomst 30 juni 2020

DATUM	30 juni 2020
TIJDSTIP	11:30-13:00 uur
LOCATIE	Videobijeenkomst via StarLeaf
GENODIGDEN	16 deelnemers vanuit ontwikkelende partijen, makelaars, woningbouwcorporaties Kwartiermaker Kogerveldwijk: Marion de Haan (Urban Sync) De Zwarte Hond: Jan Maarten van Hemert en Thijs de Boer Gemeente: Marcel Dingemans, Gerrie Ruijsink, Simone Berkhout, Irene John (verslag)

Inleiding

Marcel Dingemans heet iedereen welkom. Tijdens de vorige bijeenkomst van 5 juni 2020 is de omgevingsanalyse van het gebied besproken. De Zwarte Hond heeft de volgende slag gemaakt en heeft vier concepten opgesteld van wat voor soort stationsgebied het kan gaan worden. Goed om te realiseren dat ongeacht de richting waarvoor uiteindelijk gekozen wordt, er voor het gebied een verstedelijkingsopgave ligt. Een ander vaststaand uitgangspunt is de verbetering van de bereikbaarheid van het gebied.

Toelichting Omgevingsanalyse

Hierna volgt de presentatie van de vier door bureau De Zwarte Hond opgestelde scenario's door Jan Maarten van Hemert en Thijs de Boer.

De scenario's zijn gebaseerd op de vier terugkerende thema's uit het vlindermodel en zijn opgesteld aan de hand van een serie Bouwstenen. In de Bouwstenen zijn diverse mogelijkheden verkend die in de modellen terugkomen. De vier scenario's zijn extremen om zo bewust de verschillen tussen de perspectieven te laten zien. Dit helpt bij het bepalen van de richting waarop het gebied kan worden ontwikkeld. Later in het proces zal één scenario dat het meest kansrijk wordt geacht verder uitgewerkt worden. Hierin worden ook elementen die goed zijn bevonden uit de niet gekozen scenario's verwerkt.

Elk scenario heeft een werktitel gekregen om duidelijk te maken waar het accent ligt:

- Mobiliteitshub Zaandam-Oost
- Medisch knooppunt Zaandam
- Klimaat-as Jagersplas-Zaan
- Wijkhart Kogerveld

Bij de bovenste twee modellen ligt de focus voornamelijk op versterken van de mobiliteit en verstedelijking. De twee daar onder gaan meer over het versterken van de lokale waarde.

Vragen en opmerkingen van de deelnemers

Bij scenario Wijkhart Kogerveld:

Vraag:

Wanneer je kijkt naar hoe de bestaande Kogerveldwijk zich uitspreidt dan zie je dat het al een eigen wijkhart heeft bij het plein waar ook de Dekamarkt zit. Hoe verhoudt het wijkhart uit het scenario zich dan met de bestaande wijk en zijn eigen structuur?

Antwoord De Zwarte Hond (DZH):

Eén van de uitdagingen is dat vier buurten samengesmeed worden tot één wijk. Er zijn wel functies die zich in de eigen buurt kunnen blijven bevinden, maar er zijn ook buurtoverstijgende functies waarvan wij denken dat die goed samengaan met een OV-locatie. Het kan ook naast elkaar bestaan, maar dit is dan de plek waarbij de vier buurten samenkomen en de buurtoverstijgende functies zich concentreren.

Vraag:

Als één van de functies om het levendig te maken staat er een Cultuurhuis genoemd. Is dat alleen een idee of is dat concreet? Dit is namelijk binnen Zaanstad een kwestie met nogal een voorgeschiedenis.

Antwoord DZH:

Vanuit ruimtelijk perspectief en de sfeer die we hier neer willen zetten is het passend in dit model.

Aanvulling Marcel Dingemans:

Dit is inderdaad conceptueel, er bestaan geen concrete plannen voor.

Vraag:

Horen bij dit scenario ook al ruimtelijke ideeën over hoe Oost en West aan elkaar te knopen en de oversteekbaarheid?

Antwoord DZH:

We willen met dit scenario met name het stationsplein inzetten om de infrastructurele barrières tussen Noord en Zuid en ook tussen Oost en West op een prettige manier met elkaar te verbinden. Een stationsplein dat misschien niet alleen onder het viaduct door gaat maar ook over de weg heen een verbinding maakt.

Bij scenario Medisch Knooppunt Zaandam:

Vraag:

Sympathiek idee maar wel vragen met betrekking tot de verdichting. Vorige keer ging de discussie over de hoogspanningsmasten. Weghalen daarvan is financieel onderzocht en blijkt erg kostbaar. Zou het Medisch Knooppunt ook gerealiseerd kunnen worden wanneer de hoogspanningsmasten blijven, bijvoorbeeld minder verdicht? Parkeren is hoe dan ook groot aandachtspunt hierbij. Wanneer je medisch gerelateerde gebouwen en kantoren toevoegt, dan krijg je ook te maken met parkeren en de toestroom van mensen op bepaalde tijdstippen van de dag en juist in het gebied waar we zo min mogelijk auto's naar toe willen hebben.

Antwoord DZH:

In relatie tot de hoogspanningslijnen weten we nog niet precies hoeveel we het gebied zouden kunnen laden. De zuidelijke kant, aan de Heijermansstraat en de verbinding tussen het stationsgebied en het ziekenhuis ligt net buiten de zone van de hoogspanningsmasten. Als dit het model is wat het beste past, dan kan er ook onderzocht worden hoe ver de verdichting kan gaan terwijl de hoogspanningsmasten aanwezig zijn. Er is nog niet precies uitgezocht wat het maximale programma is in combinatie met de parkeerlast. Bij andere stationslocaties is wel gebleken dat wanneer je dit in bepaalde concentraties ontwerpt, in de verhouding tussen OV-gebruikers - fietsers en automobilisten, het autodeel afneemt. Het past wel in het mobiliteitsplan van de gemeente om hier zoveel mogelijk in te zetten op langzaamverkeer en openbaar vervoer.

Vraag:

Wanneer het creëren van een tegenspits heel belangrijk is, hoeveel van dit model moeten we dan overnemen? Is het model dan wel zo extreem of moet bijna alles worden overgenomen om dit te bereiken, dat geeft een andere manier om naar dit kwadrant te kijken?

Antwoord DZH:

Dit is nog niet doorgerekend. Er wordt ook nog in samenwerking met NS en ProRail onderzocht hoeveel programma er moet worden toegevoegd om de tegenspits op gang te brengen. Als dit een gewenste ontwikkelrichting is kunnen we in de verdiepingsslag verder rekenen.

Aanvulling Marcel Dingemans:

We zijn voor de tegenspits ook afhankelijk van Purmerend en Hoorn en de ontwikkelingen daar. Er loopt ook een traject met die gemeentes waar wij ook op aangehaakt zijn.

Vraag:

Is er in dit model nu vooral gekozen voor langzaam verkeer, OV en voetgangers of voor autobereikbaarheid? Wanneer je gaat voor een heel hoog programma met veel economische functies dan zou ik verwachten dat autogebruik ook belangrijk is.

Antwoord DZH:

In dit scenario is gekozen om in het stationsgebied prioriteit te geven aan langzaamverkeer. Het gebied zelf heeft een uitstekende bereikbaarheid met de auto ook vanwege de ligging van het ziekenhuis aan de Bernhardweg en de ontsluiting met de A7 en A8.

Opmerking:

De Heijermansstraat is in dit model niet ingetekend en er zullen honderden woningen worden toegevoegd. Dit baart mij dan zorgen voor de bereikbaarheid en ontsluiting van met name het noordelijk deel van de Kogerveldwijk.

Reactie DZH:

We nemen deze en de andere opmerkingen mee.

Bij scenario Mobiliteitshub Zaandam-Oost:

Vraag:

Worden in dit scenario de assen versterkt en daarmee de barrières in het gebied ook? Dat we daar waar we op zoek zijn naar verbindingen, juist het tegengestelde bewerkstelligen of lees ik dat verkeerd?

Antwoord DZH:

We zetten in dit model nog steeds in op goede oversteekbaarheid van de Heijermansstraat maar de oplossingen daarvoor zijn nog niet uitgewerkt. Het is niet de bedoeling dat we door in te zetten op goede bereikbaarheid de barrièrevorming vergroten.

Vraag:

De verkeersaantrekkende werking van deze variant heeft project overstijgend ook invloed op de omgeving. Bijvoorbeeld files tussen de rotondes in. Zeggen jullie daar ook iets over in deze variant?

Antwoord DZH:

Dit is een punt van zorg. Er zal in de uitwerkingsslag wel op gericht worden om zoveel mogelijk van de auto-aantrekkende functies op te vangen op plekken dicht bij de snelweg.

Vraag:

Is er ook gedacht om het hele station te verplaatsen?

Antwoord DZH:

Dit is wel verkend. Hier zitten haken en ogen aan in relatie tot hoe NS en ProRail hier tegenaan kijken.

Aanvulling Marcel Dingemans:

Vanuit NS en ProRail is aangegeven dat verplaatsing van het station een heel lastige kwestie zal zijn. Intern binnen de gemeente is dit ook wel bekeken en dan blijkt dat er bij verplaatsing ook weer andere knelpunten ontstaan. Daardoor is ervoor gekozen om in alle scenario's het station op dezelfde plek te laten.

Vraag:

In hoeverre wordt er in de scenario's rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen in het kader van nieuwe mobiliteitsvormen?

Antwoord DZH:

Hier zijn we ons bewust van en proberen dit ook zoveel mogelijk mee te nemen in de scenario's. Het ziet er nu nog vrij traditioneel uit en dit heeft voornamelijk te maken met het gegeven dat het nog niet volledig is doorgerekend.

Vraag:

Hoe groot moet het draagvlak en de potentie zijn van bewoners in deze buurt naar de toekomst toe en waar mik je op qua doelgroepen?

Antwoord DZH;

Hoe groot dat precies zou moeten zijn is nog niet doorgerekend. Het richt zich op doelgroepen die wat mobieler zijn, wel willen reizen en voor Kogerveld kiezen vanwege de uitstekende bereikbaarheid van zowel OV als auto. En wat minder op de hoogstedelijke doelgroepen die bijvoorbeeld in het model Medisch Knooppunt naar voren zijn gekomen.

Bij scenario Klimaat-as Jagersplas-Zaan

Vraag:

Wat zijn de ideeën over de aansluiting van Oost en West met betrekking tot zichtlijnen, waterlijnen en park over de weg? En is dit technisch mogelijk met de verschillende waterniveaus?

Antwoord DZH:

De Noordervaldeursloot kan een centrale rol hebben in de verbinding door het bestaande water door te trekken. Een andere optie zou kunnen zijn om het station als een groene brug, een soort ecoduct te beschouwen waarbij het station en het landschap in elkaar op gaan. We moeten ons nog verdiepen in relatie tot het waterschap en de systemen van de Noordervaldeurstraat en De Gouw en de verschillende waterniveaus.

Vraag:

In hoeverre is de ontwikkeling van de sportvelden van Hoornseveld hierin meegenomen, daar zijn ook veel mogelijkheden voor recreatie en groen?

Antwoord DZH:

We zoeken hier aansluiting door een goede wandelroute en langzaamverkeer route aan te leggen die naar de sportvelden lopen. En daarmee ook deel worden van het groene, langzaamverkeer netwerk van de wijk.

Vraag:

Zijn alle groene vlakken openbare ruimte als park of zijn het groene daken? Ze staan getekend op bedrijfslocaties.

Antwoord DZH:

Het is een indicatie van hoe de transformatie zich zou kunnen ontwikkelen maar het is niet concreet welke locaties precies en op welke termijn dat zou kunnen gebeuren.

Hierna volgen de reacties van de deelnemers op de vier scenario's en de eventuele voorkeur qua wenselijkheid en haalbaarheid:

"Het zijn allemaal extremen dus ook qua haalbaarheid. Ik vind zelf de groene variant Klimaat-as qua haalbaarheid de meest eenvoudige. Het kiezen voor een thema zoals het Medisch-knooppunt spreekt mij het meest aan, daar gaat mijn voorkeur naar uit".

"Ik zie een interessante uitdaging in het kader van mobiliteit, parkeren, de hoogspanningsmasten etc. Dit zijn zaken die erg van invloed zijn op de keuzes die je gaat maken. Het lijkt mij goed om dit te bespreken in een vervolgsessie en ook in relatie tot de invloed van bestaande plannen die al in gevorderd stadium zijn".

"Het zijn inderdaad nogal extremen. Ik vraag mij met name af wat het meeste draagvlak heeft. Het lijkt me lastig om een gekunsteld wijkhart toe te voegen aan de bestaande plekken die nu een beetje als wijkhart dienen, zoals bij Aldi en Lidl en het Zilverschoonplein. Zeker als je er ook functies aan koppelt zoals het cultuurhuis, dat is lastig concreet te maken. Bij het Medisch Knooppunt vroeg ik me af of onderzoek is gedaan naar de behoefte hieraan/ de interesse hierin. Ik vind het lastig om keuzes te maken zonder dat de haalbaarheid van het programma en met name het niet-woonprogramma duidelijk is".

“Ik kan aansluiten bij de vorige opmerkingen. Ik zou nu zelf kiezen voor het scenario Wijkhart omdat dit, naast de nadelen die er aan kleven, de enige variant is die de vier buurten aan elkaar koppelt. Ik ga er vanuit dat het de wijk ook iets moet brengen en met de andere varianten breng je meer overlast in het vervoer”.

“Ik vind het fijn om te werken vanuit de verschillende denkrichtingen, omdat je zo de ambities duidelijk kan krijgen. Mijn voorkeur heeft het Wijkhart en dan niet als winkelhart maar als ontmoetingshart. In deze variant is voor een buitenstaander ook heel duidelijk wat zich waar bevindt”.

“Er zijn een aantal elementen die invloed hebben op de haalbaarheid van de scenario's. Zo heeft het omhoog brengen van de treinfrequentie consequenties op het vaarverkeer. In het model Medisch knooppunt wordt uitgegaan van het autoluw maken rondom het station. Dat betekent dat je wel aansluiting moet krijgen op de A8. Daar zitten onmogelijkheden die beperken in de keuze. Wat prettig is in met name de blauwe en gele variant is dat een kwaliteit wordt toegevoegd die het wonen en werken op die plek veel efficiënter en mogelijk maakt. Daar gaat mijn voorkeur dan ook naar uit”.

“Ik heb een combinatie voor ogen. De klimaat-variant acht ik het minst realistisch omdat het misschien wel makkelijk te realiseren is maar financieel niet aantrekkelijk voor investeerders. Ik zie potentie voor een mix van de overige varianten waarbij parkeren wel de grootste uitdaging is”.

“De presentatie laat inderdaad goed de extremen zien maar de haalbaarheid van alle vier de scenario's en de vragen die het opwekt maakt dat ik niet voor één scenario kan kiezen. Het station en verkeer vind ik in alle scenario's nog erg onderbelicht. Ik denk verder dat alle ontwikkelingen/planvorming rondom het station, het toevoegen van die woningen en de ontsluiting van de gebieden in alle scenario's nog beter moet landen”.

“Goed om de extremen te onderzoeken en breed kunnen kijken. Ik ben het eens met Robert dat het belangrijk is om een thema te geven aan de wijk. Het is belangrijk om een thema te kiezen dat past bij de wijk. Het geeft de wijk ook een naam en een lading die het voor bewoners en ondernemers aantrekkelijker maakt. Ik heb niet echt een voorkeur maar wil wel benadrukken dat rekenen en tekenen hand in hand gaan. Wanneer het niet haalbaar is dan is het zonde van de tijd”.

“Ik sluit me aan bij voorgaande opmerkingen vooral met betrekking tot de haalbaarheid”.

Doorkijk naar vervolg

De scenario's worden voorgelegd aan de bewoners, bedrijven en NS, ProRail en provincie Noord-Holland. Op basis van alle reacties samen gaan we kijken welke richting het op gaat en welke elementen uit andere scenario's daarin meegenomen worden. Dan zal hier gedetailleerder op ingegaan worden en zullen ook de huidige ontwikkelingen een veel duidelijker plek innemen. En zal er gerekend worden in relatie tot de haalbaarheid.

Verder gaan we binnenkort nog in gesprek met het Zaans Medisch Centrum over dit traject. De behoefte en draagvlak voor het model Medisch Knooppunt zal hierin zeker aan de orde komen.

De volgende bijeenkomst volgt in september waarin een voorkeursscenario gepresenteerd wordt en waarop dan weer gereageerd kan worden.