

Heerhugowaard, januari 2019

## Inleiding

Eind 2018 heeft de gemeente Heerhugowaard een subsidieaanvraag ingediend bij de provincie voor een bijdrage in de renovatiekosten voor het stationsgebied in Heerhugowaard. De aanvraag is vooral bedoeld om het stationsgebied van Heerhugowaard te ontwikkelen tot een robuuster OV-knooppunt als onderdeel van de Zaancorridor. Hoofddoel is om het gebied aantrekkelijker te maken als verblijfsgebied en de toegankelijkheid op te schalen. Voorts wordt een stevige woonimpuls nagestreefd binnen 1200 m rond het station. Het adviesbureau Arcadis werd belast met de onderbouwing van het verzoek. Dit rapport is als bijlage bijgevoegd. De aanvraag richtte zich op het verkrijgen van een provinciale bijdrage van bijna 6 miljoen euro. In december 2018 besloot GS het verzoek goed te keuren, hetgeen vervolgens ter kennis is gebracht van de leden van Provinciale Staten.

In november 2018 zijn de fractievoorzitters van de diverse partijen al door ons op de hoogte gebracht van deze subsidieaanvraag en zijn zij in kennis gesteld van het ontbreken van een breed draagvlak voor deze plannen van de gemeente Heerhugowaard. Dit betreft niet zo zeer de doelstelling voor de renovatie als wel de gekozen verkeersafwikkeling en de zorgen over massale woningbouwplannen, alsmede als gevolg daarvan zorgen over het behoud van de werkgelegenheid in het gebied. Een groep van ca. 50 ondernemers heeft daartegen bezwaar aangetekend, maar het college weigert ieder serieus overleg met deze groep. Deze ondernemers, de zgn. Ligthart groep (genoemd naar hun woordvoerder), vertegenwoordigen allen bedrijven, die direct rondom het station zijn gehuisvest en derhalve zeer veel belang hebben bij een goed plan. Deze zorgen zijn ook voorgelegd aan uw gedeputeerde, die hierin echter geen aanleiding zag om aan de subsidie een voorwaarde te verbinden om alvorens tot uitbetaling over te gaan eerst een breed draagvlak te verlangen. De gedeputeerde is van mening, dat dit soort problemen een interne kwestie zijn van de gemeente Heerhugowaard, waarvoor de provincie ook geen toetsingsinstrumenten bezit.

De ondernemers hebben zeer teleurgesteld gereageerd op deze afwijzing, vooral vanwege de vrees, dat de gemeente deze subsidietoekenning volkomen ten onrechte uitlegt als een goedkeuring van hun plannen en ieder toekomstig overleg daarover uit de weg gaat. Extra bitter is de houding van de burgemeester (bekend als boegbeeld voor burgerzeggenschap), die uitgesproken heeft zich met deze kwestie niet te willen bemoeien! Voorts ziet de gemeenteraad dit als een technische uitvoeringszaak en verwijst weer terug naar het college, waardoor een patstelling is ontstaan.

Vanzelfsprekend beseffen ondergetekenden, dat de gedeputeerde de aangereikte onderbouwing van de gemeentelijke aanvraag volledig moet kunnen vertrouwen, dit ondanks het feit, dat de aanvraag uitsluitend in woorden indrukwekkende voornemens bevat zonder enige ondersteuning van tekeningen. Daarom vragen vooral deze ondernemers, alhoewel inmiddels ook anderen toenemende zorgen hebben over de uitwerking van de plannen, de Statenleden om alsnog een voorwaarde aan de subsidietoekenning te verbinden. De gemeentepannen hebben immers ook rechtstreekse gevolgen voor de aansluiting op de provinciale weg, de N 242. Mede daarom heeft de provincie belang bij een breed gedragen gemeentepan. De beoogde voorwaarde zou kunnen zijn om de uitbetaling van de subsidie aan te houden totdat in redelijkheid overeenstemming tussen belanghebbende partijen is bereikt. Ter voorkoming van het ontstaan van een nieuwe patstelling zou de gemeenteraad, die tenslotte t.z.t. toch over de plannen moet beslissen, het overleg moeten bijwonen om een finaal oordeel uit te spreken. Daarvan wordt vervolgens Provinciale Staten op de hoogte gesteld om de subsidietoekenning alsnog uit te kunnen uitbetalen.

## **Reacties op het Arcadis rapport**

### **Algemeen**

Allereerst als algemene reactie de opmerking, dat de renovatie van het stationsgebied niet los kan worden gezien van de eveneens voorgenomen herstructurering van de Zuidtangent, inclusief een tunnel onder de spoorweg. Deze Zuidtangent is de belangrijkste verbindingsweg naar het station en is derhalve een belangrijk onderdeel van de renovatie. Alle opmerkingen in het rapport over een veiligere route naar het station, vooral voor het langzame verkeer en de betere doorstroming hebben dan ook met name betrekking over de aanpassing van deze weg. De beoogde tunnel is daarop van zeer grote invloed. De Zuidtangent, de tunnel en de opknapbeurt van de stationslocaties aan beide zijden van het spoor zijn zo met elkaar verweven, dat in feite sprake is van één project.

### **Het langzame verkeer**

Vervolgens willen wij wijzen op de door de gemeente geclaimde veiligere routes voor het langzame verkeer, in het bijzonder die aan de westzijde van het spoor, waar het langzame verkeer geconfronteerd wordt met de belangrijkste en drukste toevoerweg naar het industrieterrein de Zandhorst. Al het verkeer, waaronder ook zwaar vrachtverkeer, moet in de voorgenomen plannen komend vanaf de N 242 een nieuwe omleidingsroute volgen, omdat de huidige afslag in de Zuidtangent wordt afgesloten voor overstekend en afslaand kruisend verkeer. Deze omleidingsroute veroorzaakt voor het snelverkeer het viermaal moeten kruisen van voet -en fietspaden, die ook nog in beide richtingen worden bereden. Voor al het verkeer zijn dit riskante kruisingen, waarvan niet meteen kan worden gesteld, dat deze een veiliger verbinding vormen. Zeker niet als men bedenkt, dat door de aanleg van de nieuwe woonwijk Broekhorn deze fietspaden worden gebruikt door schoolgaande jeugd, maar ook de enige langzaam verbindingroute is naar het station en het winkelcentrum Middenwaard. Het zal dus een druk fietspad worden, waarvan trouwens ook bromfietsen gebruik moeten maken. Het afslaande snel verkeer zal dus veel worden opgehouden, hetgeen filevorming veroorzaakt en beslist geen betere doorstroming garandeert.

De voet -en fietspaden zijn aan de zuidzijde van de Zuidtangent geprojecteerd, terwijl het station aan de noordzijde ervan ligt. Al het langzame verkeer moet derhalve voor deze bestemming de Zuidtangent oversteken. Aan de westzijde van het spoor is daartoe een omleidingsroute aangebracht, een zgn. brugdek ( in het rapport 1F genoemd, zie bldz. 43), waarover al het verkeer zich begeeft naar het station en van het station richting Heerhugowaard-Centrum. Tevens wordt dit brugdek de enige verbindingroute naar de nog vol te bouwen Gildestraat. Omdat door de aanleg van de tunnel dit brugdek zo smal mogelijk wordt uitgevoerd om een te steile helling te voorkomen naar het kruispunt met de Industriestraat wordt dit stukje weg door het viermaal nemen van scherpe bochten voor uitzwaaiend vrachtverkeer een gevaarlijke passage, zeker voor het langzame verkeer. Voorts zal, niet alleen door de omleidingsroute zelf, maar ook door het kruisen van de voet en fietspaden grote vertraging in de doorstroming ontstaan. Per tijdseenheid zal daardoor meer verkeer op de Zuidtangent ontstaan, hetgeen geen veiliger verkeersbeeld oproept. De opmerking in het rapport, dat de auto in het stationsgebied "te gast" is, wordt dan wel heel letterlijk uitgevoerd. Dit wordt mede veroorzaakt door de aanleg van een kruispunt met verkeerslichten aan de oostzijde van het spoor. De wachttijden voor het doorgaande verkeer zijn berekend op een periode, die minstens 1,5 keer langer is dan thans bij de regelmatige sluiting van de spoorwegovergang. Het doorlopend aanwezig zijn van veel meer verkeer per tijdseenheid dan thans veroorzaakt zoveel drukte en files, dat daardoor het invoegen van verkeer aan de westzijde van het spoor vanaf de Industriestraat naar de Zuidtangent en vervolgens naar de provinciale N -242 zeer lastig wordt en daardoor gevaarlijke situaties kan opleveren. De ondernemers maken zich ook bezorgd , dat de steile helling van de tunnel een slecht zicht geeft bij het invoegen op het verkeer komend van uit de tunnel.

Samengevat veroorzaakt de tunnel in de voorgenomen plannen door de gekozen verkeersafwikkelingen precies het tegenovergestelde van het doel om een betere doorstroming te verkrijgen. Alhoewel de Provincie zich over de tunnel niet wenst uit te spreken, heeft deze echter wel grote gevolgen voor de renovatie van het gebied, waarvoor de subsidie is toegekend. Immers, de flinke toename van het aantal kruisingen voor het langzame verkeer en het snel verkeer leidt onherroepelijk tot meer onveiligere situaties dan thans. Zowel de toegang tot het industrieterrein de Zandhorst als het verlaten ervan richting N -242 zullen ernstige vertragingen veroorzaken. Ook in het rapport opgesteld door het door de gemeente ingeschakelde bureau Goudappel/Coffeng wordt hierop gewezen. Het zit de ondernemers dan ook dwars, dat de gemeente een al een jaar geleden toegezegd overleg tussen dit bureau en de ondernemers weigert uit te voeren.

#### **De inrichting van het Stationsplein aan de oostzijde, de stadskant.**

De gemeente heeft nog geen tekeningen aangeleverd over de inrichting van het stationsplein aan de stadskant van het station. Wel is een animatiefilmje getoond, waarmee ook een beeld wordt verkregen van het gehanteerde begrip "de auto is te gast". Duidelijk is te zien, dat in feite een woonerfinrichting wordt nagestreefd, waarbij al het verkeer van één weg gebruik moet maken, m.a.w. geen voet- en fietspaden. Echter, een stationsgebied betekent ook veel meer verkeer, zoals busverkeer, zeker als de gemeente een aantrekkelijke werking van het gebied als verblijfsgebied nastreeft. De vraag is of een woonerfgebied dan een passende inrichting is? In Alkmaar heeft recent bij het station een dodelijk ongeval met een bus plaats gevonden ( zelfs zonder woonerfinrichting), maar gewoon door veel noodzakelijke oversteken van voetgangers. De gemeente geeft voorts aan het lang parkeren aan de stadskant te willen verplaatsen naar de westzijde. Tegelijkertijd wil men het aantal parkeerplaatsen beperken door het streven meer fietsverkeer te bevorderen. Dit kan leiden tot meer autoverkeer voor personen, die worden afgezet bij het station. De toename van deze verkeersbewegingen veroorzaken, zeker tijdens de spits, onveilige situaties op het woonerfcircuit. Voor het scheppen van een veiliger inrichting zouden dus de verkeersdeelnemers moeten worden gescheiden door het aanleggen van afzonderlijke voet -en fietspaden. Vooralsnog heeft de gemeente hierover nog geen duidelijke uitspraken gedaan. Het is lovenswaardig het gebied een aantrekkelijk aanzien te geven en wegen proberen te vervangen door groen, maar het mag niet leiden door onveilige situaties. De gemeente streeft naar meer langzaam verkeer, zonder onderzoek of dit is te realiseren. Men probeert dit nu geforceerd te bewerkstelligen door te weinig parkeergelegenheid aan te leggen.

#### **De inrichting van het Stationsgebied aan de westzijde.**

De westzijde van het station wordt vooral ingenomen door bedrijven. Door het uitspreken van de wens hier meer bouwplannen te realiseren hebben ontwikkelaars bedrijven opgekocht en hebben anderen daartoe voornemens. Het gevolg is, dat op een traject van nog geen 200 meter, de Industriestraat, ca. 300 á 400 gestapelde woningen worden gerealiseerd. Op dit moment zijn twee plannen in voorbereiding van ca. 150 appartementen, waarvan één met een hoogte van 22 verdiepingen, met in de onderbouw ruimte voor kleinere bedrijven. In het Arcadis rapport is op bldz. 25 een foto afgedrukt van de huidige en toekomstige centrale weg in dit gebied. Dit is trouwens tevens de ontsluitingsweg van het industriegebied Zandhorst 1. Deze weg heeft slechts maar aan één zijde een gecombineerd voet- en fietspad. Dit betekent, dat bewoners van panden aan de andere zijde altijd de weg moeten oversteken. De ondernemers maken zich grote zorgen, dat dit leidt tot onveilige situaties. Verwezen wordt in dit verband naar de onbewezen stelling van de gemeente, dat wonen in een stationsgebied betekent minder autobezit en het delen van auto's. Op grond daarvan worden weinig openbare parkeerplaatsen aangelegd.

De parkeergelegenheid wordt in ieder geval beperkt vanwege de (gewenste en niet bewezen visie), dat in de toekomst meer treingebruikers met de fiets naar het station zullen komen dan thans? In ieder geval zullen voor bezoekers en leveranciers parkeerplaatsen moeten worden aangelegd. De gemeente heeft vrijwel geen eigen grond in het gebied, zodat men afhankelijk is van de investeerders. Die willen echter uitsluitend slechts parkeergelegenheid aanleggen voor de bewoners van hun panden.

De gemeente onderschat volledig de toenemende telemarketing, die een forse toename van leveranciers met bestelbussen veroorzaakt. Ook door supermarkten, die steeds meer adverteren met het leveren van de boodschappen aan huis. Als de gemeente gelijk heeft met de vooralsnog onbewezen stelling van minder autogebruik zal het leveren van goederen met busjes juist alleen maar toenemen. Zonder parkeerplaatsen voor bestelwagens(die niet in parkeergarages passen) zal parkeren op de openbare weg toenemen en de doorstroming naar het industrieterrein ernstig benadelen en dus verslechteren.

De ondernemers maken zich ook grote zorgen over de bereikbaarheid van hun bedrijven. Immers, door de beperkte parkeergelegenheid zal een toename ontstaan (hetgeen nu al aan de orde is) van het onterecht parkeren op bedrijfsterreinen. De gemeente negeert op het gebied van parkeren volledig de door het CROV en SWOV geadviseerde parkeernormen. De gemeente vergelijkt dit gebied met het centrum van grote steden. De slechte openbare vervoersvoorzieningen in een gemeente zoals Heerhugowaard en in de regio zullen echter het behoud van eigen vervoer in stand houden of eerder stimuleren. De gemeente wil voorts de horeca in het gebied versterken, hetgeen de behoefte aan parkeerplaatsen alleen maar vergroot. Het totale parkeerprobleem zal dan een negatieve factor worden voor de doorstroming en de veiligheid in het gebied.

#### **De aansluiting op de provinciale weg, de N 242.**

De Zuidtangent komt uit op de provinciale weg, N 242. Veel verkeer vanuit het industriegebied de Zandhorst moet richting Alkmaar. In het voorgenomen plan van de gemeente moet dit verkeer binnen korte afstand twee rijbanen kruisen om de opstelstrook richting Alkmaar te bereiken. Niet alleen dit invoegen en weven, maar ook het zicht op uit de tunnel komend verkeer(zie hiervoor) zorgen, zeker voor zwaar vracht verkeer, onveilige situaties, vergelijkbaar met de huidige. In de naaste toekomst, waarschijnlijk binnen drie jaar, zal de provincie het kruispunt N 242/ Zuidtangent opnieuw beoordelen. Dit vanwege de nu al optredende files tijdens de spits vanuit de richting Alkmaar. De nieuwe Westfriaweg zal meer verkeersaanbod doen ontstaan, waardoor de urgentie van deze herziening alleen maar toeneemt. Een ongelijkvloerse kruising wordt dan wellicht het alternatief. In dat geval ligt voor de hand om de Zuidtangent onder de N 242 te geleiden. Er ontstaat dan een zeer ongewenste verkeerssituatie. Immers, de Zuidtangent gaat dan eerst via een tunnel onder het spoor, vervolgens flink omhoog om op maaiveld niveau uit te komen bij het kruispunt Gildestraat/Industriestraat om direct daarna weer een tunnel in te gaan onder de N 242. De dan ontstane onoverzichtelijke situatie kan beslist niet als veilig worden aangemerkt. Wij pleiten er dan ook voor om de plannen van de gemeente af te laten stemmen op deze toekomstige verkeerssituatie. De gemeente is dit vooralsnog niet van plan.



