

Aan de leden van Provinciale Staten van Noord-Holland

Datum ingekomen vragen : 1 maart 2022

Datum GS-besluit : 22 maart 2022

Vragen nr. 24

Vragen van **mw. drs. G.H. van Geffen** (Liberaal Noord-Holland) over Turbo-ei-rotonde bij WFO Zwaagdijk

De voorzitter van Provinciale Staten van Noord-Holland deelt u overeenkomstig het bepaalde in artikel 45 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen en andere werkzaamheden van Provinciale Staten mede, dat op 1 maart 2022 door het lid van Provinciale Staten, **mw. drs. G.H. van Geffen** (Liberaal Noord-Holland), de volgende vragen bij Gedeputeerde Staten zijn ingekomen.

INLEIDING VRAGEN

Het bedrijvenpark WFO in Zwaagdijk, oorspronkelijk in de jaren '80 begonnen als veilingterrein, is nu een modern gemengd bedrijvenpark met o.a. een distributiecentra, koelhuizen, een meubelfabriek en agrarische mechanisatie- en opslaglocaties. Bekende landelijke bedrijven als retailer Action en transporteur Van Straalen en De Vries zijn er actief. Dit leidt tot een flink aantal transportbewegingen van groot vervoer zoals vrachtauto's en agrarische werktuigen. WFO is beperkt bereikbaar met OV en niet erg veilig voor fietsers. Een specifieke fietsroute ontbreekt. Er werken zo'n 6000 mensen op het WFO bedrijvenpark waarmee het een uiterst belangrijk werkgelegenheidsknooppunt is in Westfriesland.

WFO heeft al enkele jaren te maken met problemen betreffende bereikbaarheid via het wegennet. Er is een ontsluitingsweg, lopend via een rotonde waar het verkeer vaststaat in de spits. Dit heeft ook consequenties voor aanrijtijden en mogelijkheden van hulpdiensten. Vanuit de bedrijven zijn hierover reeds meermalen zorgen geuit. Ter illustratie bijgevoegde video (bijlage) van half februari: een ambulance kan niet passeren omdat het verkeer op de rotonde totaal vast staat, en er is geen andere weg.

In opdracht van de ondernemersvereniging is een haalbaarheidsrapportage voor oplossingen gemaakt door bureau Prommenz. Dit verscheen in december 2021.

Statenlid Grethe van Geffen (Liberaal Noord-Holland) heeft hierover de volgende vragen.

VRAGEN INCLUSIEF BEANTWOORDING GEDEPUTEERDE STATEN

Vraag 1:

Is het juist dat de provincie heeft meebetaald aan het opstellen van deze haalbaarheidsrapportage? Zo ja, betekent dat dat de provincie zich committeert aan de uitkomsten daarvan?

Antwoord 1:

De bedrijven op het terrein hebben dit onderzoek op eigen initiatief gedaan, waarbij zij voor een deel subsidie hebben ontvangen van de provincie vanuit de 'HIRB Uitvoeringsregeling ondersteuning toekomstige werklocaties'. De provincie is alleen op de hoogte gebracht van het onderzoek en de rapportage.

Vraag 2:

Klopt het dat er een wettelijke (of andere) standaard is dat een bedrijventerrein minimaal twee ontsluitingen dient te hebben? Zo ja, waarom is dat nu niet gerealiseerd?

Antwoord 2:

Er is geen wettelijke standaard aangaande ontsluitingen van bedrijventerreinen. Wel omvat de handreiking aanbevelingen Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid van brandweer Nederland de aanbeveling dat een adres vanaf een doorgaande verkeersader in principe via een tweede onafhankelijke route bereikbaar zijn, en aanbevelingen voor de weginrichting indien dit niet het geval is.

Vraag 3:

Zijn er regels voor de bereikbaarheid door hulpdiensten? Zijn er bij de provincie net als bij de bedrijven zorgen over de bereikbaarheid door hulpdiensten in geval van nood?

Antwoord 3:

De Veiligheidsregio hanteert aanrijtijden voor hulpdiensten. Wij hebben op ambtelijk niveau gesproken met de nood- en hulpdiensten in West-Friesland aangaande deze rotonde. Daar kwam naar voren dat de hulpdiensten geen problemen ervaren bij het bereiken van het WFO terrein. In een recent overleg met de betreffende bedrijven en gemeente Medemblik hebben wij toegezegd om gezamenlijk in gesprek te gaan met de nood- en hulpdiensten over de bereikbaarheid, zodat ook deze partijen vernemen hoe de hulpdiensten hierin staan. Zie verder ook antwoord 2.

Vraag 4:

Is of zal worden overwogen het WFO bedrijvenpark te ontsluiten per fiets, bijvoorbeeld door de aanleg van veilige (snel)fietsroutes? Op grond van welke argumenten?

Antwoord 4:

Het WFO terrein wordt op enkele plekken reeds ontsloten door fietspaden naar de N240, namelijk langs de rotonde en ten noorden van het terrein via de Zwaagdijk. Het WFO terrein valt gedeeltelijk onder de verantwoordelijkheid van de gemeente Medemblik en gedeeltelijk onder een private partij Bergermeer B.V. Fietspaden/routes op het terrein vallen onder verantwoordelijkheid van deze partijen. Voor een eventuele herinrichting van routes op het bedrijventerrein kan door deze partijen een subsidie aanvraag worden gedaan voor de regeling Kleine Infrastructuur Noord-Holland.

Vraag 5:

In het provinciale schrijven d.d. 26 april 2021 geeft de provincie aan mogelijkheden om de spits te mijden voor personeel en vrachtverkeer verder te willen verkennen. De rapportage geeft aan dat van die mogelijkheden al gebruik wordt gemaakt en dat desondanks opstoppingen ontstaan. Onderschrijft de provincie deze constatering uit het rapport?

Antwoord 5:

Helaas beschikken wij nog niet over de informatie of deze constatering klopt. Bij ons is niet bekend in hoeverre de bedrijven maatregelen hebben genomen om personeel en vrachtverkeer de spits te laten mijden. Zoals u weet, gaan wij in de regio Noord-Holland Noord in gesprek met werkgevers om hen te ondersteunen en te adviseren over mogelijkheden om de spits te mijden. Wij zijn van plan om met de werkgevers van het WFO terrein rond de zomer van 2022 hierover in gesprek te gaan.

Vraag 6:

Het rapport constateert dat er veel 'sluip'verkeer is vanuit naburige kernen, en dat vermindering van de druk op de rotonde alleen nog kan door dit verkeer te spreiden dan wel hun toegang wordt gedoseerd (bv via VRi's). Onderschrijft de provincie deze constatering uit het rapport? Acht de provincie spreiding en/of dosering een wenselijke oplossing? Zijn er nog alternatieven betreffende het 'sluip'verkeer?

Antwoord 6:

Nee, dit onderschrijven wij niet. In het rapport wordt volgens ons onvoldoende onderbouwd dat de drukte inderdaad door sluipverkeer wordt veroorzaakt. Verder gaat het rapport niet in op de conclusie van de verkeersrapportage, die als bijlage van het rapport is meegestuurd, dat de drukte rondom de rotonde één kwartier per dag is tijdens de spits.

Vraag 7:

Het rapport concludeert dat wijziging van de huidige rotonde in een 'turbo-ei-rotonde' de beste oplossing brengt. Wat zijn nu de vervolgstappen en welke stappen gaat de provincie zetten?

Antwoord 7:

Op basis van bovengenoemde rapportage vinden wij de mate van problematiek (één kwartier drukte op de dag) niet opwegen tegen de kosten van het realiseren van een turbo-ei-rotonde, ook mede in relatie tot andere locaties op ons netwerk waar sprake is van veel urgentere problematiek. Ruimtelijk gezien zijn er veel aanpassingen nodig om van de huidige rotonde een turbo-ei-rotonde te maken, die hoge kosten met zich meebrengen. Daarnaast maakt een turbo-ei-rotonde het onveiliger voor fietsers, waarbij er dan ook moet worden nagedacht over dure alternatieven (fietstunnel). De provincie is in gesprek met de gemeente en de nood- en hulpdiensten over de bereikbaarheid van het bedrijventerrein in geval van calamiteiten. Daarnaast gaat de provincie in gesprek met de werkgevers om te adviseren over het woon-werkverkeer van hun werknemers. Ook gaat de provincie in gesprek met de gemeenten in de regio over toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen die van invloed zouden kunnen zijn op het verkeer op de rotonde. Gezien de huidige verkeersanalyse, is er nu onvoldoende aanleiding om een turbo-ei-rotonde als oplossing te zien.