



Aan: Mevr. V.C.M. Stam  
Van: mevr. Laura van Schagen  
Datum: 25 juni 2020  
Onderwerp: Samenvatting verkeersplan Alton, rapport Sweco SWNL0262489  
Afschrift aan: Mike Zuurbier

### **Inleiding**

In onderhavige memo wordt een samenvatting gegeven van het verkeersonderzoek dat is uitgevoerd naar de bereikbaarheid en verkeersveiligheid van het Altongebied. Het onderzoek is uitgevoerd door Sweco in opdracht van de gemeente Heerhugowaard. Het betreft rapport SWNL0262489 d.d. 17 juni 2020. Voor het onderzoek is samengewerkt met stakeholders vanuit het Gebiedsakkoord Alton en omliggend buitengebied, in dit geval de provincie Noord-Holland, het Ontwikkelingsbedrijf Noord Holland-Noord en de ondernemersvereniging OVAL.

Het glastuinbouwconcentratiegebied Alton transformeert als gevolg van trends en ontwikkelingen in de sector van een traditioneel glastuinbouwgebied met primaire teelt tot een modern agribusinesspark met een scala aan bedrijfsactiviteiten. Met de herstructurering van het glastuinbouwgebied worden nieuwe vestigers aangetrokken en worden bestaande bedrijven gefaciliteerd bij (ver)nieuwbouw en uitbreiding. In de eerder opgestelde Gebiedsvisie Alton (2017) en het daaruit volgende Gebiedsakkoord Alton en omliggend buitengebied (2019) is geconstateerd dat de bereikbaarheid van het gebied onder druk staat en de wegen in het gebied niet zijn toegerust op (een toename van) vrachtverkeer. Daarbij zorgt de aanwezigheid van langzaam verkeer (m.n. fietsers) op de rijbaan tot verkeersonveilige situaties. Vanuit het gebiedsakkoord ligt een inspanning bij de gemeente om gezamenlijk met de provincie een verkeersplan op te stellen. Hierbij is nadrukkelijk de opdracht aan Sweco meegegeven om strategisch naar het gebied te kijken, hoe mobiliteit bij kan dragen aan de ontwikkeling van het gebied en welke koppelkansen zijn er op het gebied van duurzaamheid, klimaat, welzijn en groen.

Naast het onderzoek naar bereikbaarheid en verkeersveiligheid is daarbij nadrukkelijk de opdracht aan Sweco meegegeven om strategisch naar het gebied te kijken: hoe kan mobiliteit bijdragen aan de ontwikkeling van het gebied en welke koppelkansen zijn er op het gebied van duurzaamheid, klimaat, welzijn en groen.

### **Werkwijze**

Het verkeersplan is gefaseerd tot stand gekomen, waarbij in het gehele traject de eerder benoemde stakeholders actief zijn betrokken. De eerste fase heeft bestaan uit een analyse van het gebied (ruimtelijk, verkeerskundig en beleidsmatig), het gezamenlijk definiëren van de opgaven en een kansen- en knelpuntenanalyse. Aan de hand van fase 1 is een toekomstbeeld 2040 uitgewerkt, voor de verschillende modaliteiten. In de tweede fase zijn gezamenlijk de mogelijke oplossingen aangedragen (groslijst) en afgewogen (voorkeursmaatregelen). In fase 3 zijn de voorkeursmaatregelen uitgewerkt naar plantermijnen (korte termijn 0-2 jaar, middellange termijn 3-5 jaar en lange termijn 5-10 jaar).

In de bijlagen zijn de verbeeldingen van het toekomstbeeld en de maatregelen op korte termijn, middellange termijn en lange termijn (oplossingsrichtingen) weergegeven.

## Onderzoeksresultaat en toekomstbeeld

### Bereikbaarheid en verkeersveiligheid

Stagnatie in vrachttransport van en naar de bedrijven in het Altongebied wordt niet veroorzaakt door de situatie in het gebied, maar door de indirecte ontsluiting van het gebied op de regionale wegen dan wel stagnatie op deze regionale wegen. Met de voorziene verkeersgroei in het Altongebied is de interne verkeersstructuur naar verwachting voldoende toekomstvast, op voorwaarde dat invulling wordt gegeven aan de directe afwikkeling van het verkeer van en naar de hoofdinfrastructuur (de provinciale wegen N242, N194 en N241) en met de aanleg van een centraal vrachtwagenparkeerterrein. Voor de verbetering van de bereikbaarheid van het Altongebied is het noodzakelijk dat wordt geïnvesteerd in (verbeterde) aansluitingen op deze regionale wegen, alsmede in de afwikkeling van het verkeer op deze regionale wegen. Daarnaast de realisatie van een centraal parkeerterrein, om de bereikbaarheid en verkeersveiligheid in het gebied te waarborgen.

Het verkeersplan beschrijft oplossingsrichtingen die op langere termijn er voor moeten zorgen dat het Altongebied goed bereikbaar blijft. In het toekomstbeeld 2040 (zie bijlage) is uitgegaan van een ontsluiting van het Altongebied voor vracht- en autoverkeer in de vier hoeken van het gebied: in het noordwesten een verbeterde aansluiting van de Schoutenbosweg op de N242, in het noordoosten een verbinding vanuit de Altonstraat naar het Verlaat/Middenweg (richting N242 of N241), in het zuidoosten een verbinding met het doortrekken van de Vaandeldrager vanaf de Hasselaarsweg tot aan de N194 en in het zuidwesten met een verbeterende aansluiting van de Hasselaarsweg-Pannekeetweg op de N242. Met een robuuste gebiedsontsluiting op meerdere punten wordt ervoor gezorgd dat het verkeer wordt gespreid en zo direct mogelijk wordt afgewikkeld op de regionale wegen. De vervoersbewegingen in het gebied worden geminimaliseerd, wat ten goede komt aan de klimaatdoelstellingen (minder kilometers) en de verkeersveiligheid (minder contactmogelijkheden). Als er sprake is van een calamiteit, betekent het ook dat er alternatieve routes zijn. Dit neemt niet weg dat ook op de regionale wegen aanpassingen noodzakelijk worden geacht, om de knelpunten in doorstroming weg te nemen. De lange termijn oplossingen vergen nader onderzoek en afstemming met de provincie. Het is goed denkbaar dat niet alle oplossingen ook tot uitvoer (behoeven te) komen, mede afhankelijk van de ontwikkelingen in de omgeving. Aansluiting bij de trajectstudie N242 is essentieel.

Voor het langzaam verkeer, en dan met name de fiets, wordt op de langere termijn voorzien in aansluiting op het regionale (snel)fietsnetwerk. Inclusief een gewenste verbinding tussen Alton I en Alton II, met een fietstunnel. Deze oplossingen voor de fiets komen niet alleen het Altongebied ten goede (personeel en bewoners) maar ook de inwoners van de toekomstige gemeente Dijk en Waard met doorgaande veilige fietsroutes naar werk en school. Maar zeker ook voor recreatie, met meer mogelijkheden voor 'het rondje om'.

De situatie in het gebied en de voorziene ontwikkeling van een toename van verkeer maakt dat ook op de korte en middellange termijn maatregelen noodzakelijk worden geacht ter verbetering van de verkeersveiligheid en de (interne) bereikbaarheid. Langzaam verkeer bevindt zich op de rijbaan, de rijbaan is voor een aanzienlijk deel (te) smal voor het veilig passeren van vrachtverkeer. Geregistreerde ongevallen doen zich met name voor bij de entrees van het gebied, niet in het gebied zelf. Aan de noordzijde van Alton II is op korte termijn een uitbreiding voorzien van 15 hectare glastuinbouw (Amigo Plant), wat zal leiden tot een toename van vrachttransport in Alton II. De situatie van de huidige wegen in het gebied en de toename van de vrachtbewegingen maakt dat de verschillende verkeersdeelnemers in conflict met elkaar kunnen komen, dan wel een onveilige situatie ervaren. Korte termijn maatregelen zijn daarom gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid in het gebied voor alle vervoerswijzen, met aandacht voor de entrees. Binnen het gebied worden maatregelen getroffen om het vrachtverkeer veiliger naar de bestaande gebiedsontsluitingswegen te leiden en om het langzaam verkeer te beschermen. O.a. in de vorm van fietssuggestiestroken, verharde bermen, aanpassingen aan de entrees en plaatselijk eenrichtingsverkeer. Een centraal parkeerterrein wordt noodzakelijk geacht bij het instellen van een parkeerverbod in de bermen, om verkeersonveilige situaties te voorkomen. Er wordt niet voorzien in het aanleggen van extra asfalt, maar ingezet op

maatregelen om vrachtverkeer en personenauto's zo snel mogelijk naar de provinciale wegen te leiden, passend bij het toekomstbeeld 2040. Koppelkansen worden voorzien in de aanleg van mobiliteitshubs, in combinatie met de bestaande bedrijventerreinen De Zandhorst en De Vaandel. Dergelijke voorzieningen vergen nader onderzoek en afstemming.

Aan de noordzijde van Alton I en ten zuiden van de Hasselaarsweg (Alton III) zijn op de middellange termijn uitbreidingen voorzien. Deze ontwikkelgebieden zijn niet of slecht aangesloten op de bestaande wegen. Op de middellange termijn zijn maatregelen voorzien voor de aansluiting van deze gebieden. De aansluiting van de ontwikkelgebieden is mede afhankelijk van de initiatieven en exploitatie van deze gronden. Op de middellange termijn wordt uitgegaan van een dusdanige ontsluiting van deze gebieden dat deze op de lange termijn ook onderdeel worden van de totale gebiedsontsluiting, ter verbetering van de bereikbaarheid van het gehele Altongebied.

#### Duurzaamheid

Naast dat het verkeersplan voorziet in infrastructurele aanpassingen is in het proces veel aandacht besteed aan de toekomstbestendigheid van de maatregelen en het aansluiten bij de verschillende opgaven op het gebied van duurzaamheid, klimaat, welzijn en groen. In het verkeersplan zijn voor de korte en middellange termijn maatregelen in het voorkeurspakket opgenomen, die uitvoerbaar worden geacht in het Altongebied. Voor de korte termijn kan worden ingezet op het stimuleren van fietsgebruik (eventueel in combinatie met OV) en gezamenlijk transport van personeel (carpoolen, bedrijfsbussen). Voor het vrachtverkeer kan worden gekeken naar mogelijkheden om intern af te stemmen over aan- en afrijroutes en leveringsprocessen. Voor de middellange termijn worden koppelkansen gezien met het centrale parkeerterrein, voor bijvoorbeeld het introduceren van een consolidatiepunt en/of laadvoorzieningen voor elektrisch (intern) transport. Een aanzienlijk deel van deze maatregelen is afhankelijk van de inzet van de ondernemers, waarbij de gemeente een aanjagende en aansturende rol kan innemen.

#### **Maatregelen en geraamde kosten**

In fase 3 zijn de voorkeursmaatregelen per termijn uitgewerkt en is, voor zover mogelijk, een kostenraming gemaakt per maatregel.

Voor de korte termijn zijn de infrastructurele maatregelen uitgewerkt en geraamd, gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid en de (interne) bereikbaarheid. Daaronder vallen het toevoegen van fietssuggestiestroken, het toevoegen van bermverharding, het toevoegen van plateaus op de interne kruisingen, het instellen van een inrijverbod van de Plaetmanstraat voor vrachtverkeer in beide richtingen, het verbeteren van de entrees/oversteken bij de Hasselaarsweg (t.p.v. de Noordscharwouderpolderweg, de Altonstraat, de Middenweg en de Pannekeetweg) en het instellen van eenrichtingsverkeer voor vrachtauto's op de Schoutenbosweg inclusief bochtverbreding. De totale kosten worden indicatief geraamd op € 760.000,-.

Voor de middellange termijn zijn de infrastructurele maatregelen uitgewerkt en geraamd, gericht op de aansluiting van de ontwikkelgebieden in Alton I en Alton III. Het betreft de aanleg van de 'verlengde Altonstraat' en de 'verlengde Vaandeldrager'. Deze kosten zijn indicatief geraamd op € 1.020.000,-. De aanleg van een centraal parkeerterrein (in combinatie met het parkeerverbod in de berm) is nog niet geraamd, dit vergt nader onderzoek en afstemming.

Voor de lange termijn oplossingsrichtingen zijn infrastructurele maatregelen uitgewerkt en geraamd, gericht op de verbetering van de bereikbaarheid van het totale Altongebied voor vracht- en autoverkeer in de vier hoeken, alsmede de aanleg van de (regionale) fietsverbindingen. Deze oplossingen vergen nader onderzoek en afstemming met de provincie en omgeving, en de keuze is mede afhankelijk van de ontwikkelingen in de omgeving. Aanpassing van de bestaande ontsluiting van de Schoutenbosweg op de N242 is geraamd op € 550.000,-. De kosten voor het (verder) doortrekken van de Altonstraat tot aan de Middenweg/N241 en de Vaandeldrager/N194 zijn geraamd op respectievelijk € 300.000,- en € 560.000,-. Voor de aanpassing van de aansluiting Hasselaarsweg/Pannekeetweg/N242 is een raming ingevoegd van 46 miljoen euro,

uitgaande van een 'Haarlemmermeeroplossing'. Of dit een reële oplossing is, kan op basis van deze raming worden betwijfeld. Het geeft in ieder geval wel aan, dat een aanpassing op dit punt hoge kosten met zich meebrengt. Uit het onderzoek blijkt evenwel, dat de ontsluiting van de Pannekeetweg op de N242 een aanpassing vergt. Dit is niet alleen afhankelijk van de ontwikkelingen in het Altongebied, maar ook op de Zandhorst. Geadviseerd wordt om op korte termijn een studie uit te voeren naar deze aansluiting en de mogelijkheden om (op korte c.q. middellange termijn) aanpassingen aan deze aansluiting te doen, vooruitlopend op de resultaten van het onderzoek naar de gehele N242. De kosten voor aanvullende studies zijn in het verkeersplan niet meegenomen in de ramingen.

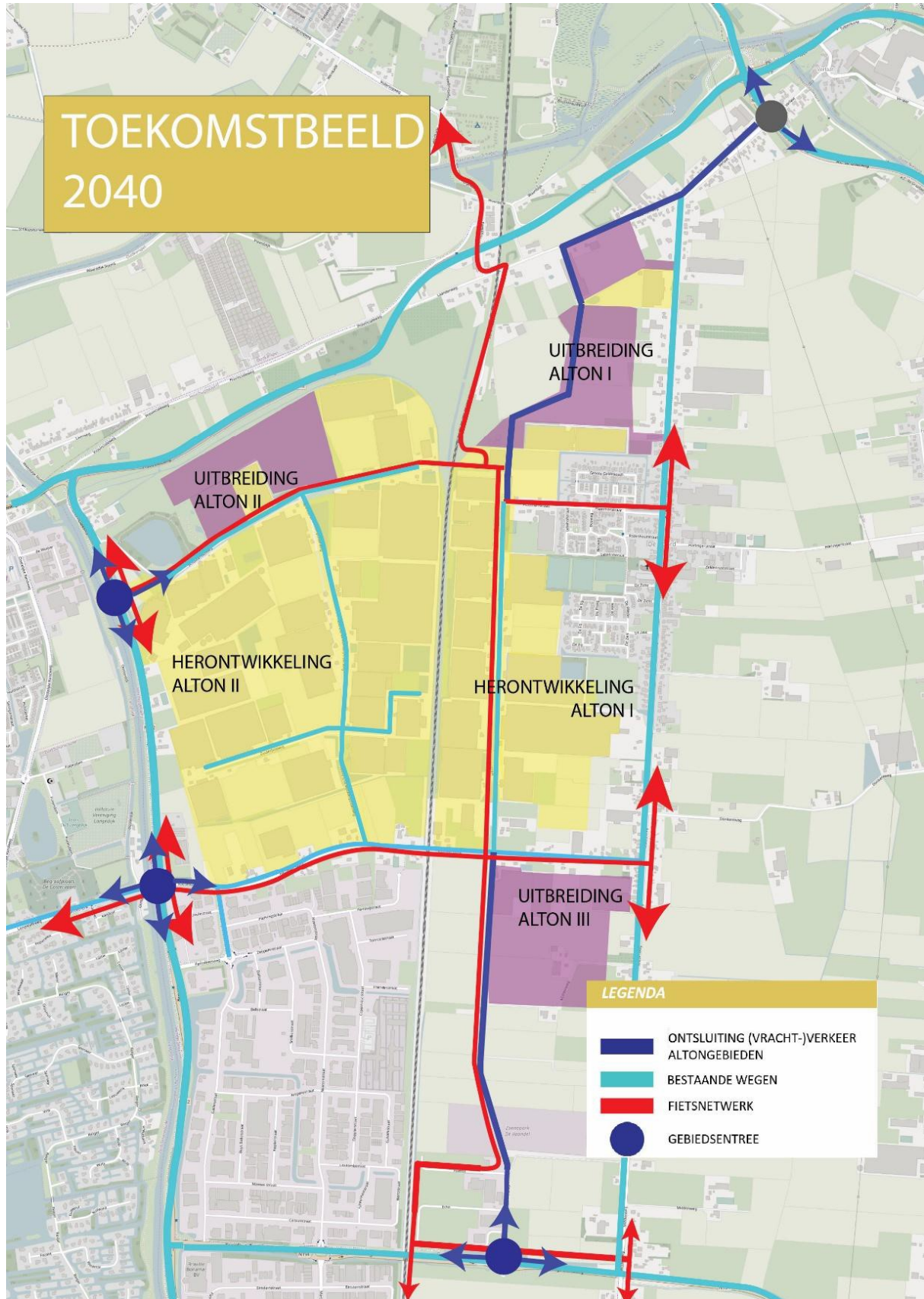
### **Aanbevelingen**

Het verkeersplan eindigt met een drietal aanbevelingen. Het betreft het samen optrekken met regionale partners, omdat voor de verbetering van de externe bereikbaarheid en het bereiken van het toekomstbeeld 2040 het Altongebied afhankelijk is van onder andere de provincie als beheerder van de N242. Zoals eerder ook gesteld, aansluiting bij de trajectstudie N242 is essentieel. Ook wordt aangegeven om mobiliteitsmanagement op te pakken in de regio. Hiervoor lopen al diverse regionale programma's (paragraaf 2.4.2), van belang is om hierbij ook dit gebied onder de aandacht te brengen. Tevens is het van belang om, naast de uitvoer van de korte termijn maatregelen, direct te beginnen met onderzoek naar de middellange en lange termijn oplossingen. Grote infrastructurele aanpassingen vergen een lange voorbereidingstijd, voordat deze tot uitvoer kunnen komen. Vanuit het onderzoek blijkt wel dat deze middellange en lange termijn oplossingen noodzakelijk zijn, om een goede bereikbaarheid van het Altongebied in de toekomst te waarborgen. Als er geen maatregelen worden genomen, zal dat leiden tot stagnatie van verkeer, zowel intern als extern. Als derde het aanstellen van een programmamanager, als spin in het web. In deze is dat al georganiseerd met het Gebiedsakkoord, met een gebiedscoördinator voor het Altongebied vanuit het Ontwikkelingsbedrijf NHN en een vaste projectleider vanuit de gemeente voor de herstructurering van het Altongebied.

### **BIJLAGEN (BRON: SWECO RAPPORT SWNL0262489 17-06-2020)**

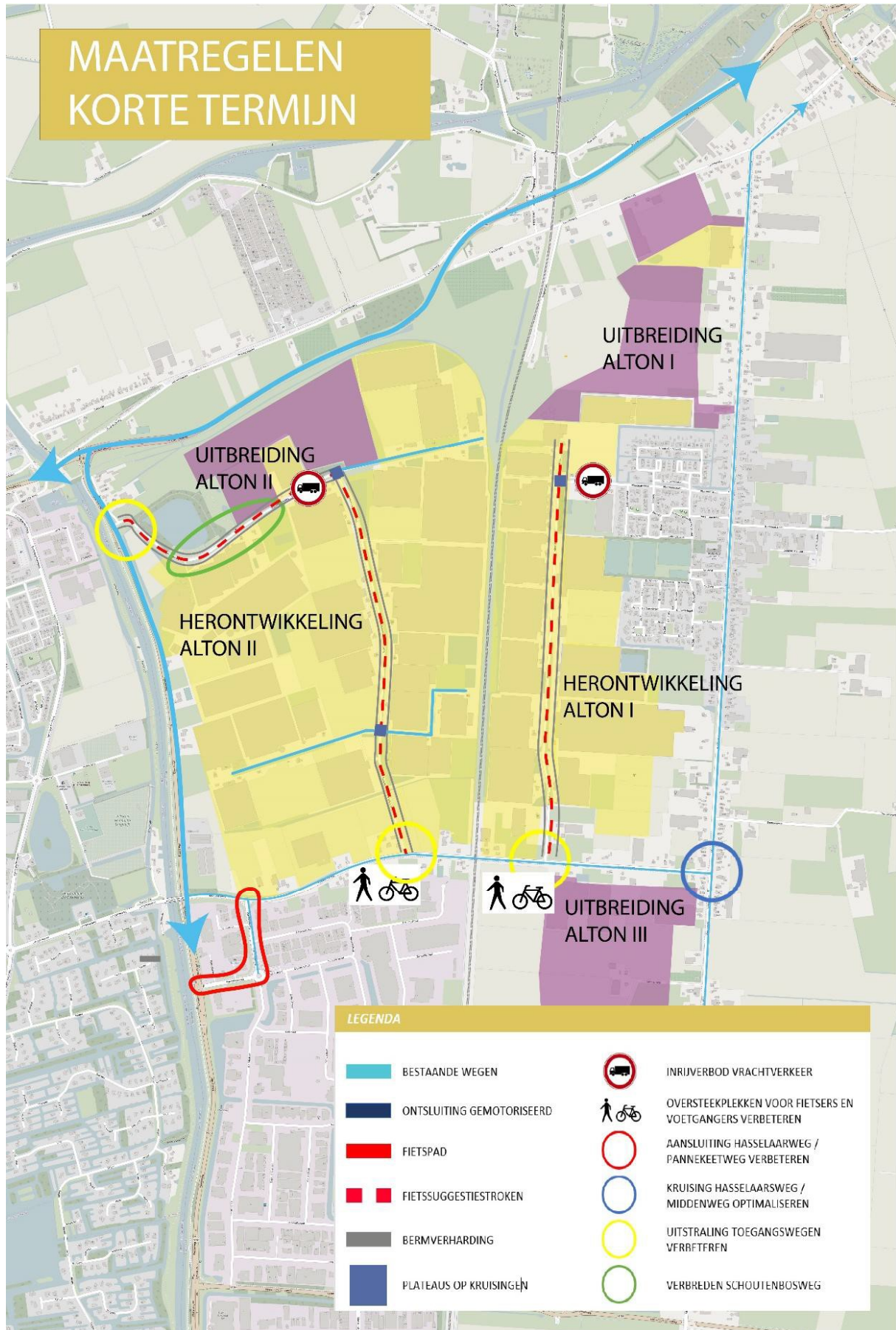
1. Toekomstbeeld 2040
2. Korte termijn maatregelen
3. Middellange termijn maatregelen
4. Lange termijn oplossingen

## BIJLAGE 1: TOEKOMSTBEELD 2040



Figuur 5-1 Toekomstbeeld 2040 – ontsluiting en infrastructuur

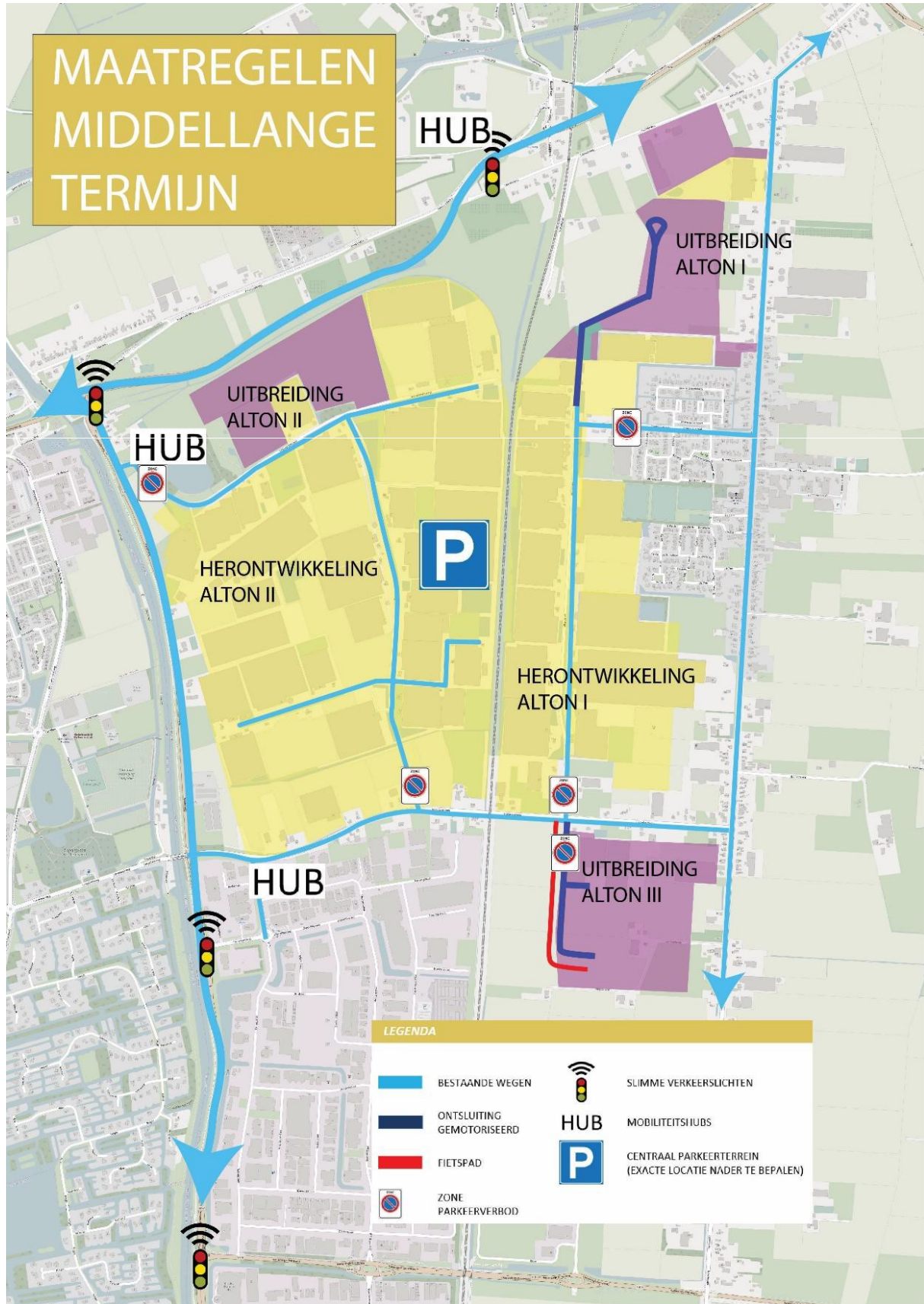
## BIJLAGE 2: KORTE TERMIJN MAATREGELEN



Figuur 8-1 Maatregelen korte termijn

Voorkeursmaatregelenpakket	
<i>Korte termijn (0 – 2 jaar)</i>	
1.	Toevoegen van fietssuggestiestroken
2.	Toevoegen van bembverharding
3.	Toevoegen plateau's op kruisingen
4.	Instellen verbod vrachtverkeer Plaetmanstraat
5.	Aanpassingen toegangswegen N242 – Schoutenbosweg – Noordscharwouderpolderweg - Altonstraat
6.	Verbeteren oversteekplekken voor fietsers en voetgangers
7.	Instellen eenrichtingsverkeer (inrijverbod vrachtverkeer Schoutenbosweg richting N242)
8.	Afstemmen van de gewenste aan- en afrijdroutes
9.	Introduceren werkgeversaankpak
10.	Introduceren fiets van de zaak
11.	Realiseren van fietsvoorzieningen bij bedrijven
12.	Stimuleren carpoolen
13.	Introduceren bedrijfsbussen
14.	Verbeteren openbaar vervoer (bijvoorbeeld buurtbus)
15.	Introduceren deelfietsen
16.	Afstemmen van de leveringsprocessen van de bedrijven

## BIJLAGE 3: MIDDELLANGE TERMIJN MAATREGELEN

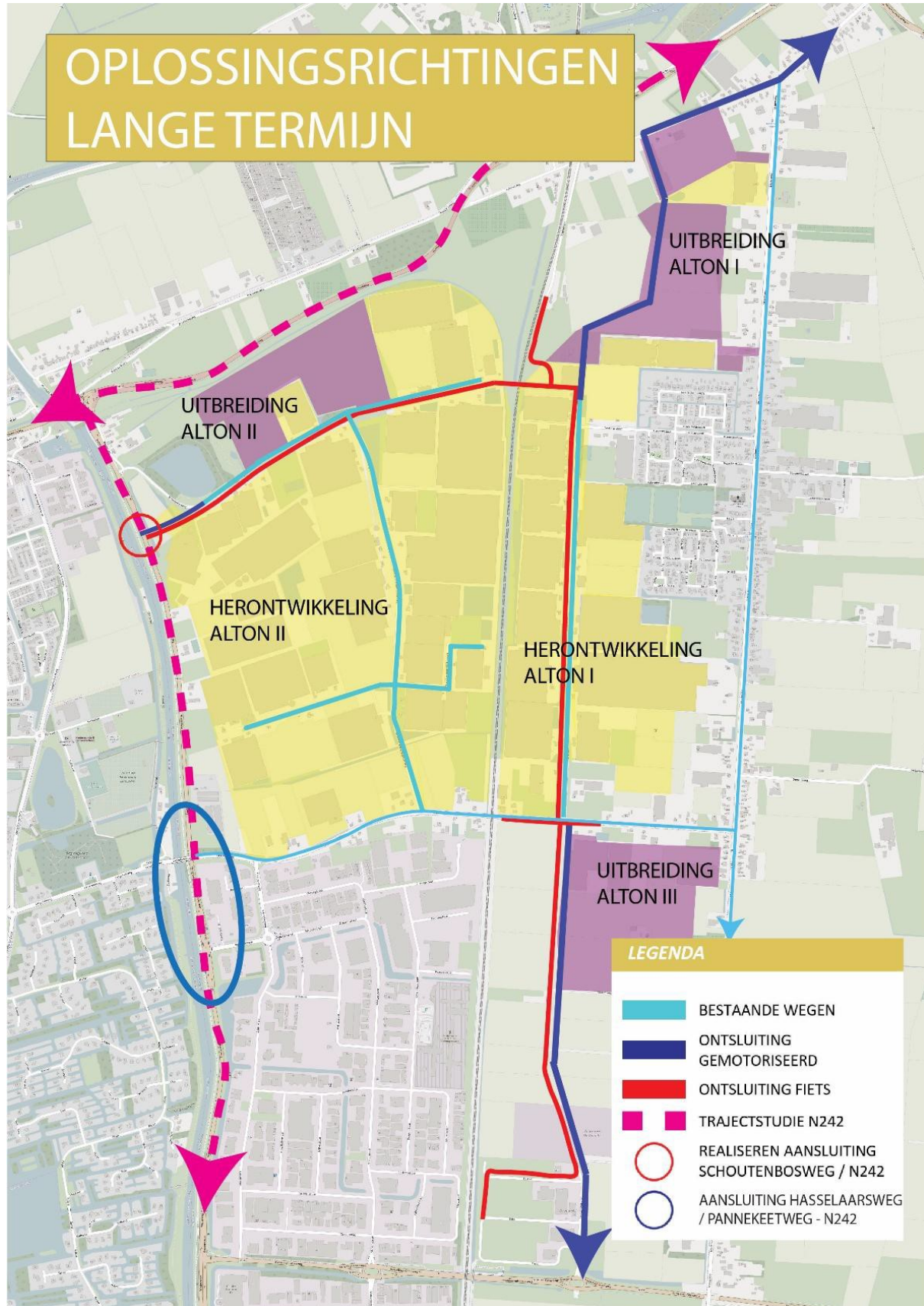


Figuur 8-2 Maatregelen middellange termijn



<b>Voorkeursmaatregelenpakket</b>
<i>Middellange termijn (3 – 5 jaar)</i>
17. Doortrekken Altonstraat in noordelijke richting (interne ontsluiting ontwikkelgebied)
18. Aanleggen ontsluitingsstructuur Alton III (interne ontsluiting ontwikkelgebied)
19. Introduceren verbod parkeren in de berm (i.c.m maatregel 20)
20. Aanleggen centraal parkeerterrein voor bestemmingsvrachtverkeer
21. Introduceren consolidatiepunt voor afstemmen en verdelen vrachtbewegingen
22. Plaatsen elektrische laadvoorzieningen (i.c.m. maatregelen 20 of 21)
23. Verbeteren bereikbaarheid voor individuele gebruikers in aansluiting op OV-net ('mobiliteitshub')
24. Plaatsen slimme verkeerslichten N242

## BIJLAGE 4: LANGE TERMIJN OPLOSSINGEN



Figuur 8-3 Oplossingsrichtingen lange termijn

<b>Oplossingsrichtingen lange termijn</b>
<i>Lange termijn (6– 10 jaar)</i>
25. Aanpassing aansluiting Schoutenbosweg/N242
26. Aansluiting Hasselaarsweg / Pannekeetweg – N242
27. Aansluiting Altonstraat – Laanderweg – Verlaat (in vervolg op maatregel 17)
28. Aansluiting 'Verlengde Vaandeldrager' – N194 (in vervolg op maatregel 18)
29. Aanleg maatregelen uit trajectstudie N242 (knelpunten doorstroming)
30. Interne fietsroutes optimaliseren en aansluiten op regionaal netwerk
31. Aanleg fietsverbinding (tunnel) tussen Alton I en Alton II
32. Aanleg fietsverbinding Vaandeldrager (i.c.m. maatregel 28 en 30)