

Contactpersoon: dhr. M. Koning
Afdeling/Team: Beleid Ruimte
E-mail: post@heerhugowaard.nl

Ons kenmerk: Bij21-0437
Zaaknummer: Cbb

RAADSINFORMATIEBRIEF

Aan de Gemeenteraad van Heerhugowaard

Onderwerp: Raadsinformatiebrief Actualiteiten station en spoor

Heerhugowaard, 7 juli 2021

Geachte leden van de gemeenteraad van Heerhugowaard,

Kennisnemen van

Actualiteiten ten aanzien van de NS-dienstregeling 2022, voortgang Programma Hoogfrequent Spoor, OV-Toekomstbeeld 2040, mogelijke ontwikkelagenda Zaancorridor en Helderselijn, en voortgang motie nieuw station.

Inleiding

In deze brief stellen wij u op de hoogte van enkele actualiteiten rondom het station en het spoor.

Kernboodschap

NS-dienstregeling 2022

Vorig jaar bent u geïnformeerd over het voornemen van de NS om in de dienstregeling 2022 een aantal wijzigingen door te voeren. Voor station Heerhugowaard betekent de gekozen variant een verslechtering ten opzichte van de huidige dienstregeling, vanwege het verlies van een deel van de spitsintercity's. Ondanks negatieve adviezen en zienwijzen van de regio's Alkmaar, Noord-Holland Noord, provincie Noord-Holland en diverse reizigersorganisaties, blijft NS bij het standpunt dat deze treinen onvoldoende reizigers vervoeren en daarmee niet rendabel zijn. Wel heeft NS aangegeven om jaarlijks aan de hand van de vervoersvraag te bezien of, en op welke wijze, het treinaanbod aanpassingen behoeft (zie ook volgende alinea). Een positieve

ontwikkeling voor reizigers tussen Heerhugowaard en Enkhuizen is de verbeterde aansluiting in station Hoorn. De overstaptijden worden op dit station verkort.



Voortgang Programma Hoogfrequent Spoor (PHS)

Tussen Alkmaar/Heerhugowaard en Amsterdam gaan in de toekomst meer treinen rijden. Om dat mogelijk te maken moet het bestaande spoor worden aangepast. Ook is er meer plek nodig voor het parkeren van treinstellen. ProRail is hiervoor de Tracéwet-procedure voor PHS Alkmaar-Amsterdam gestart. Afzonderlijke gemeentes, waaronder Heerhugowaard, hebben een zienswijze ingediend over de onderwerpen die binnen de gemeente spelen. Daarnaast is een regionale zienswijze opgesteld. Inzet blijft nodig om het gewenste dienstregelingsmodel (hogere frequentie tot en met Heerhugowaard) en bediening van alle stations voor het voetlicht te brengen bij de spoorpartijen. Ook moet er voldoende vervoervraag zijn (zie ook volgende paragrafen).

Binnen gemeente Heerhugowaard maakt aanleg van het opstel terrein de Vaandel onderdeel uit van het PHS. Met ProRail worden gesprekken gevoerd over de transactie van de gronden voor het opstel terrein. Daarnaast worden langs het tracé tussen Heerhugowaard en Castricum diverse geluidsmaatregelen genomen. De aanleg van de ondertunneling van het spoor bij de Zuidtangent is in het PHS opgenomen als raakvlakproject. Dit houdt in dat geen maatregelen worden getroffen aan de overweg. Een onderdeel in het PHS waarvoor nog geen afdoende oplossing is gevonden betreft de overweg Beverwijkerstraatweg in Castricum.

OV-Toekomstbeeld 2040

Door het Rijk, provincies, vervoersregio's en vervoerders is het Landelijk OV-Toekomstbeeld 2040 vastgesteld. Hieraan gekoppeld is een Ontwikkelagenda opgesteld, die de keuzes inzichtelijk maakt en een perspectief biedt richting 2040. Richting Alkmaar richten de bouwstenen zich op reistijdverkortingen tussen economische kerngebieden gecombineerd met het versnellen van de verbinding richting de landsdelen. Productdifferentiatie tussen Alkmaar en Amsterdam is

een kansrijke bouwsteen. Dit houdt in dat er een snellere verbinding komt tussen Alkmaar en Amsterdam. Ook een rechtstreekse verbinding met Schiphol wordt onderzocht. De stations ten noorden van Alkmaar (waaronder Heerhugowaard) profiteren hier van mee. Er zijn beperkte investeringskosten benodigd (mits de maatregelen van PHS zijn gerealiseerd) en vanuit exploitatie is de bouwsteen kansrijk. Ook frequentieverhoging van Alkmaar naar Den Helder lijkt potentieel kansrijk, mits er voldoende vervoervraag is. Hierin is optimalisatie mogelijk in de vorm van een ingroeimodel, waarbij de frequentieverhoging dan in eerste instantie alleen de stations Alkmaar-Noord en Heerhugowaard betreft. Het creëren van meer vervoervraag op deze stations is daarbij van groot belang. OV-knooppuntontwikkeling zorgt voor meer reizigers, wat een beter treinproduct mogelijk maakt, wat vervolgens meer reizigers kan trekken.

Mogelijke ontwikkelagenda Zaancorridor en Helderselijn

De NS en de provincie Noord-Holland hebben het voortouw genomen om samen met gemeenten per spoorcorridor een ontwikkelagenda maken. Het gaat hierbij niet alleen over de dienstregeling, maar ook over knooppuntontwikkeling (gebiedsontwikkeling, stations, ketenmobiliteit, enz...). Voor de Zaancorridor (Amsterdam – Heerhugowaard) wordt gewerkt aan een ontwikkelperspectief. De regio Alkmaar en de provincie hechten veel waarde aan verdere ontwikkeling van deze corridor gelet op het Stedelijk Netwerk Nederland. Het Rijk kiest er in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) voor om meer te sturen op ontwikkeling van verstedelijking door nieuwe woon- en werklocaties te koppelen aan goede bereikbaarheid. De Zaancorridor is hier bijzonder geschikt voor. De samenwerking binnen de Zaancorridor gaat hiermee een nieuwe fase in, gericht op de nationale agenda. Voor de Helderselijn (Alkmaar – Den Helder) is een proces gestart dat moet uitmonden in een concreet 10-puntenplan. In het najaar 2021 verwachten wij de resultaten van beide ontwikkelagenda's met uw raad te kunnen delen.

Voortgang motie nieuw station

Tijdens behandeling van het Masterplan Stationsgebied Dijk & Waard vorig jaar november heeft u het college verzocht om de samenwerking met ProRail en NS te zoeken en samen met hen concrete plannen te maken voor het ontwikkelen en verbeteren van station Dijk en Waard. Hierover zijn inmiddels de eerste gesprekken gevoerd. De relevante partijen hebben aangegeven graag samen te werken en laten het initiatief om dit te organiseren bij de gemeente. Hiervoor wordt een plan van aanpak gemaakt, wat moet leiden tot een bestuurlijke intentieovereenkomst of samenwerkingsovereenkomst tussen gemeente Dijk en Waard, ProRail, NS en provincie. De hierboven beschreven samenwerking in de ontwikkelagenda's Zaancorridor en Helderselijn zijn hierbij relevant, evenals de aanhaking van het Rijk.

Vervolg

Uw gemeenteraad wordt nader geïnformeerd over bovenstaande onderwerpen op het moment dat er belangrijke ontwikkelingen zijn. Ten aanzien van uw 'motie nieuw station' geldt dat dit organisatorische consequenties heeft (budget en ambtelijke capaciteit). Hiertoe zal uw raad een voorstel ontvangen, waarbij ook de samenhang wordt gezocht met de herziening van de (reserve) nbk-1 met bovenwijkse projecten, die u in oktober of november wordt aangeboden.

Hoogachtend
Burgemeester en wethouders van Heerhugowaard,
de loco-secretaris, de burgemeester,



H.J. Leemhuis



A.B. Blase

