

# GROEI OP HET SPOOR

waardecreatie knooppunt Heerhugowaard







Entree stationskiosk Heerhugowaard (2018)



# Samenvatting

De studie Groei op het spoor Heerhugowaard biedt inzicht in mogelijke maatregelen in het stationsgebied en de omgeving en wat het effect hiervan is op een eventuele groei van het aantal treinreizigers. Dit is relevant omdat de reizigersgroei een indicator is voor de economische vitaliteit, de aantrekkelijkheid van het gebied voor ondernemers en bewoners om zich hier te vestigen. En ook voor de ov partijen, om de bediening van het station per trein aan te passen.

Reizigersgroei is voor een belangrijk deel afhankelijk van externe factoren, zo wordt de woningmarkt voor deel bepaald door de uitloop van de overspannen markt in de metropoolregio, en worden maatregelen aan infrastructuur regionaal of zelfs nationaal bepaald. De studie Groei op het spoor geeft de gemeente Heerhugowaard inzicht of zij op de goede weg is met de ontwikkelingen in het stationsgebied en daarbuiten. Daartoe is een rubricering gemaakt naar vijf thema's, welke allen met een V beginnen: verdichten, versnellen, verknopen, veraangename en verleiden.

In workshopverband met NS, ProRail en Provincie, georganiseerd door Movares en de gemeente Heerhugowaard is per thema een aantal maatregelen benoemd. Movares heeft dit in samenwerking met de gemeente vertaald naar Groei op het spoor met behulp van een aantal rekenhypotheses.

Het is altijd een pakket aan maatregelen dat nodig is om het reizen per trein substantieel aantrekkelijker te maken. Extra reizigers worden vooral gegenereerd door stedelijke verdichting in het verzorgingsgebied van station Heerhugowaard. Vooral een programmatische mix - met niet alleen wonen, maar juist ook bestemmingen zoals werk of onderwijslocaties - is interessant voor een meer evenwichtige verdeling van de reizigers over de dag en reisrichting.

Parallel aan het stimuleren van verdichting kan de gemeente zelf heel veel doen. Maatregelen ten behoeve van verknoping van modaliteiten, verkorten van loopstromen, en veraangename door een impuls te geven aan de openbare

ruimte, routing en verblijfskwaliteit maken dat de reis positiever beleefd wordt, en de reisweerstand afneemt. Ook dit leidt volgens de gevolgde rekenmethodiek tot reizigersgroei.

Op dit moment maken dagelijks ca. 7500 in- en uitstappers gebruik van de treinen die halteren op station Heerhugowaard. Daarnaast stappen enkele honderden reizigers hier over van de ene op de andere trein.

Met de maatregelen in het *basisscenario*, dat vooral bestaat uit maatregelen die de gemeente zelf kan uitvoeren op relatief korte termijn, kunnen zo'n 1000 reizigers extra gegenereerd worden, grotendeels als gevolg van verdichting. De berekende maatregelen in het plusscenario, waar verderstreckende - maar niet onrealistische - maatregelen zijn opgenomen levert ongeveer het dubbele op in totaal. Hierboven op verwachten we nog veel meer positieve effecten, die in de modellen in dit stadium niet gekwantificeerd kunnen worden.

Spoorse maatregelen of maatregelen voor een betere bediening van station Heerhugowaard in de treindienstregeling vallen buiten het invloedsgebied van de gemeente, maar kunnen een flinke impuls geven aan de reizigersgroei van nog eens enkele honderden reizigers per dag. In dit document zijn argumenten opgenomen welke Heerhugowaard kan benutten in een gesprek met de besluitvormende partijen.

Strategische investeringen zullen leiden tot een groei van het aantal in- en uitstappers op station Heerhugowaard. De meerwaarde van deze investeringen zit hem echter juist ook in de indirecte effecten. De meervoudige waardecreatie vertaalt zich vooral in ruimtelijke economische effecten, verbetering van veiligheid en milieu en versterking van landschappelijke en duurzaamheidswaarden waarmee Heerhugowaard zich op de kaart zet als aantrekkelijk plaats om te wonen, te werken en te verblijven.

Om dit te verzilveren is als slot van het rapport een aantal aanbevelingen opgenomen.





# Inhoudsopgave

Samenvatting	3	6. Verknopen	33
1. Inleiding	7	6.1 Maatregelen verknopen	33
1.1 Knooppunt Heerhugowaard: verbonden met metropool en regio	7	6.2 Indicatieve reizigersgroei verknopen	36
1.2 Opgave en doelstelling	8	7. Veraangenen	38
2. Waardecreatie	11	7.1 Maatregelen veraangenen	38
2.1 Waardecreatie op het schaalniveau van station Heerhugowaard	11	7.2 Indicatieve reizigersgroei veraangenen	41
2.2 Waardecreatie op het schaalniveau van het stationsgebied	13	8. Verleiden	42
2.3 Waardecreatie op het schaalniveau van Heerhugowaard - Langedijk	14	8.1 Maatregelen verleiden	42
2.4 Waardecreatie op corridorniveau	16	8.2 Indicatieve reizigersgroei verleiden	43
2.5 Waardecreatie door maatregelen elders	16	9. Conclusies en aanbevelingen	45
3. Groei op het Spoor 5 x V	18	9.1 Indicatie kwantitatieve reizigersgroei	45
3.1 Vijf keer V	18	9.2 Kwalitatieve effecten waardecreatie	47
3.2 Berekening indicatieve reizigersgroei Heerhugowaard	19	9.3 Aanbevelingen	50
3.3 Scenario's Waardecreatie	20	Noten	52
4. Verdichten	21	Colofon	53
4.1 Maatregelen verdichten	22		
4.2 Indicatieve reizigersgroei verdichten	24		
5. Versnellen	26		
5.1 Maatregelen versnellen	26		
5.2 Indicatieve reizigersgroei versnellen	30		





Stationsgebied Heerhugowaard (beeld: google maps)



# 1. INLEIDING

## 1.1 Knooppunt Heerhugowaard: verbonden met metropool en regio

Heerhugowaard profileert zich als een vitale stad, waar het prettig wonen, werken, ondernemen, opgroeien, studeren en verblijven is<sup>1</sup>. In haar economisch beleid streeft ze een 'gezonde economische positie' na. Om zo'n stad te worden en te blijven, wil Heerhugowaard zich ontwikkelen tot een stedelijk knooppunt: een volwaardige, meer complete stad in de regio, een prettige plek om groen-stedelijk te wonen met een belangrijk voorzieningencentrum<sup>2</sup>. De gemeente ziet het Stationsgebied hier als belangrijke spil. De structuurvisie Stationsgebied (2013) wordt momenteel uitgewerkt in een masterplan 2018.

De raadsagenda 2018-2022 Heerhugowaard onderstreept het dubbele belang van verbindingen: 'Enerzijds zijn deze (goede) verbindingen van belang voor de attractiviteit van het woonklimaat in Heerhugowaard als uitvalsbasis voor het bereiken van werk en voorzieningen in de omgeving. Anderzijds moeten economische functies in Heerhugowaard toegankelijk en bereikbaar blijven en afgestemd worden met en op de omgeving.'

Het intergemeentelijk samenwerkingsverband regio Alkmaar met bijna 300.000 inwoners, waar Heerhugowaard deel van uit maakt, heeft de afgelopen jaren een economische en demografische groei doorgemaakt. Economische groei is belangrijk voor de vitaliteit van de regio, maar- kijkend naar andere delen van ons land - niet vanzelfsprekend. Groei kan in gevaar komen door een onaantrekkelijk woningaanbod met een veranderende bevolkingssamenstelling, door wegtrekken van talent naar grote steden, slechtere bereikbaarheid en geen aansluiting vinden op andere economische ontwikkelingen. Daarom moet de regio alert en aangehaakt blijven, blijven ondernemen, om de gezonde economische ontwikkelingen vast te houden.

De regio Alkmaar is nauw verbonden zowel met de metropoolregio Amsterdam (MRA), als met de omliggende Noord-Hollandse gemeenten. De positie van Heerhugowaard is te kenmerken als schakelpunt tussen metropoolregio Amsterdam en Noord-Holland Noord.

Voor de regio Noord-Holland Noord is Heerhugowaard als deel van de regio Alkmaar een belangrijk centrum en schakelpunt richting de MRA. Goede verbindingen tussen dorpskernen en knooppunt Heerhugowaard zijn daarvoor van belang.

De MRA heeft een enorme opgave om de groei te faciliteren. Met haar woningbouwopgave van 250.000 woningen tot 2040<sup>3</sup> barst ze uit haar voegen. De regio Alkmaar kan naast het bouwen voor haar eigen behoefte ook een mogelijke bijdrage leveren aan het opvangen van vraag elders uit de provincie. In Noord-Holland Noord kunnen op locaties maximaal 45 minuten per trein vanaf het centrum van de metropool én binnen 1200 meter van ov-knooppunten zo'n 40.000 woningen worden gebouwd<sup>4</sup>, en ook in het Stationsgebied van Heerhugowaard.

Uitstekende, snelle en frequente verbindingen met de metropool zijn een voorwaarde. Het netwerk zit echter tegen de grens van de maximale capaciteit. Vanaf 2030 dreigen verkeersknelpunten te ontstaan, die ten koste kunnen gaan van de concurrentiekracht<sup>5</sup>. Programma Hoogfrequent Spoor (PHS), de studie naar de A9 (MIRT NowA), de Zaancorridor en het OV Toekomstbeeld 2040, zijn allemaal strategische ontwikkelingen. Hiermee willen we verbindingen in Noord-Holland, rondom onze metropoolregio en in onze regio voor de toekomst op orde hebben en houden.

Tegelijkertijd dreigen verschillende binnensteden in de metropoolregio door toenemende drukte vast te lopen. Om de beperkte ruimte beter te kunnen benutten en om tegelijkertijd te voldoen aan de milieueisen kiezen steeds meer gemeenten in de metropoolregio ervoor het autoverkeer een stap terug te laten doen. Dit is positief voor ov, fiets en voetganger<sup>6</sup>, aansluitend op de stedelijke mobiliteitstrends. Dit heeft gevolgen voor werknemers en andere bezoekers uit de omliggende gebieden, zoals de regio Alkmaar, waar Heerhugowaard deel van uit maakt. Het biedt kansen voor het beter benutten van het openbaar vervoer, ook in de regio Alkmaar, als opstaptelek tussen Noord-Holland Noord en de metropoolregio.

In de raadsagenda 2018 - 2022 wordt gestreefd naar een 'energieneutraal Heerhugowaard in 2030'. Duurzaamheid is een opgave, die de gemeente, regio en metropool overstijgt. In de Verkenningen NH2050 en de concept Omgevingsvisie van de Provincie Noord-Holland worden de bedreiging van onze leefomgeving door klimaatverandering en de noodzaak van de energietransitie gezien als twee belangrijke kernopgaven. Duurzame mobiliteit hoort hier onlosmakelijk bij.

Intussen zal de auto een groot aandeel houden in onze mobiliteitsbehoefte en in de toekomst gaan verduurzamen. Maar het ligt niet voor de hand dat er in het Noord-Hollandse landschap meer wegen zullen worden gebouwd. Daarom zal het aandeel ov-bewegingen moeten kunnen toenemen.

De belangrijkste verbindingen tussen binnenstedelijke werk-, woon en onderwijslocaties onderling met het openbaar vervoer zijn er al. Snellere en frequentere verbindingen daarbovenop zijn belangrijk en zullen van het duurzaam openbaar vervoer een meer volwaardige concurrent voor de auto maken. Daarbij kiest de provincie Noord-Holland voluit voor Transit Oriënted Development<sup>7</sup>, waarbij infrastructuur en ruimtelijke verdichting geïntegreerd wordt aangepakt.

## 1.2 Opgave en doelstelling

### a. Meervoudige waardecreatie door Groei op het Spoor

Om de economische potentie te benutten geldt een goede bereikbaarheid als absolute voorwaarde. De keuze om station Heerhugowaard samen met station Alkmaar als ov-knooppunt centraal te stellen, benadrukt het streven naar een duurzame, toekomstbestendige economie. Dit sluit aan bij ontwikkelingen in de centra van de MRA, om het individuele autogebruik te ontmoedigen. Als schakelpunt tussen de meer landelijke gebieden in Noord-Holland Noord en de stedelijke gebieden blijft ook de auto van belang, en zijn er kansen om van ov-knooppunten overstapplaatsen te maken.

Reizigersgroei in het ov wordt gezien als indicator voor de stedelijk-economische vitaliteit en de aantrekkelijkheid van Heerhugowaard als vestigingsplaats (wonen én werken). Dit sluit volledig aan op de gemeentelijke ambitie, om door te groeien naar een volwaardig intercity- knooppunt.

Verkorting van reistijd en verhoging van frequentie zijn belangrijke randvoorwaarden voor de bereikbaarheid en connectiviteit tussen stedelijke regio's. Met een reizigersgroei en met frequentere en snellere verbindingen kan de lokale en regionale economie een flinke boost gegeven worden. Hiermee ontstaat de opgaande spiraal van knoop- en plaatswaarde: een gezonde economie zorgt voor zo'n 'Groeï op het spoor'. Daarbij zorgt groei op het spoor voor economische versterking en de aantrekkelijkheid van als vestigingsplaats voor wonen en werken omdat de bereikbaarheid toeneemt.

In deze studie richten we ons primair op maatregelen die de gemeente Heerhugowaard zelf kan nemen om zich te kunnen ontwikkelen tot een economisch vitaal knooppunt. We behandelen het station als kern van het knooppunt en het stationsgebied. Bovendien beschrijven we maatregelen die we op hogere schaalniveaus, zoals de regio, metropool, provincie en het spoorwegnetwerk, zouden willen zien. De gemeente zal haar beleidslijn hiervoor actief en consequent moeten uitdragen om de doelstelling van meervoudige waardecreatie te behalen.

### b. Opgave

Vanuit de doelstelling 'meervoudige waardecreatie' is een breed palet aan maatregelen samengesteld. Het uitgangspunt voor dit ontwikkelpalet is het stimuleren van groei op het spoor door middel van ingrepen voor mobiliteit/infrastructuur en ruimtelijke maatregelen op de diverse schaalniveaus. Dit leidt tot een bepaalde reizigersgroei.

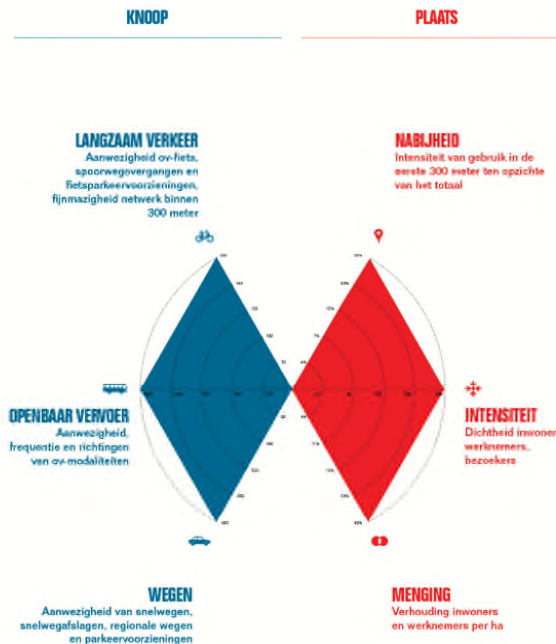
De opgave is breder dan de reizigersgroei alleen. Groei op het spoor is de indicator voor meervoudige waardecreatie in deze studie, echter de opgave van Heerhugowaard en de regio Alkmaar op economisch terrein, met ruimtelijke en mobiliteitscomponenten,



en op het gebied van duurzaamheid, veiligheid (sociaal, verkeer), milieu en landschap, beleving en leefbaarheid, is veel breder. Groei op het spoor wordt kwantitatief gemeten als potentiële reizigersgroei. Een aantal kwalitatieve effecten, welke ook bijdragen aan de beoogde waardecreatie door de voorgestelde maatregelen, wordt genoemd in paragraaf 9.2.

### c. Doel van deze nota

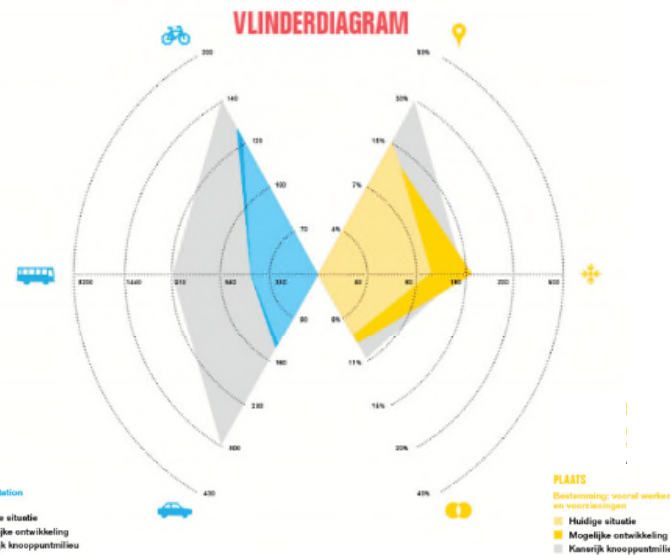
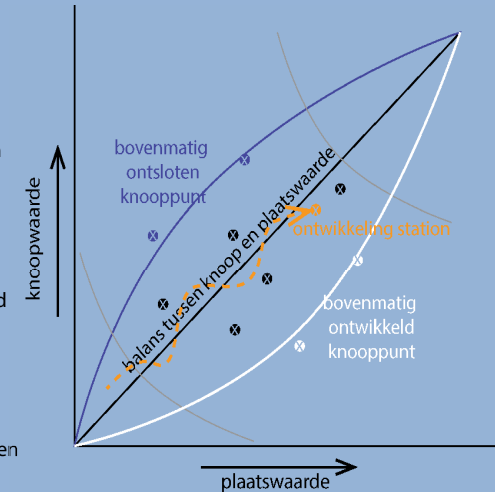
Deze nota geeft meer inzicht in het effect van diverse maatregelen voor mobiliteit en ruimte, gericht op een betere knoopwaarde en plaatswaarde van (station) Heerhugowaard. Hiermee wordt richting gegeven aan besluiten betreffende ruimtelijke ordening, economie en mobiliteit in Heerhugowaard in het algemeen, en het stationsgebied samen met het stadshart in het bijzonder.



### Knoop en plaats

Het grondbeginsel van de hier gehanteerde benadering van meervoudige waardecreatie is het model van knoop- en plaatswaarde. Met dit model (in 1999 ontwikkeld door UVA professor Luca Bertolini) wordt de waarde of de potentie van het knooppunt of stationslocatie gedomd. Het model geeft het verband weer tussen deze knoop- en plaatswaarde: een station functioneert pas optimaal, wanneer de knoop- en plaatswaarde met elkaar in balans zijn. De knoopwaarde wordt bepaald door het aanbod van infrastructuur en vervoerssystemen (frequentie, hoogwaardigheid, aantal aansluitingen van het ov). De plaatswaarde wordt bepaald door de ruimtelijke omgeving: (openbare) functies, dichtheid, functiemenging, openbare ruimte, etc.

Vaak zijn knoop- en plaatswaarde niet met elkaar in balans. In deze situaties functioneren locaties niet optimaal en kan winst worden behaald met het verbeteren van de knoop- of plaatswaarde.



In het Vlindermodel (links) uit de studie 'Maak Plaats!'<sup>10</sup> is het model van knoop- en plaatswaarde verder uitgewerkt voor o.a. Heerhugowaard (rechts) als knooppunt.





*Heringerichte Stationsweg/ Industriestraat Heerhugowaard (2017)*



## 2. WAARDECREATIE

In dit hoofdstuk zetten we een breed scala aan maatregelen op een rij, die kunnen bijdragen aan 'Groeï op het spoor'. De meeste hiervan komen voort uit een ruimtelijke en een verkeerskundige analyse, die Movares in de eerste fase van dit onderzoek in 2015/2016 heeft uitgevoerd samen met de gemeente. Deze analyse is uitgevoerd op verschillende schaalniveaus: het station, het stationsgebied, Heerhugowaard, de regio Alkmaar en de (Zaan)corridor en/of de metropoolregio. In dit hoofdstuk worden per schaalniveau de belangrijkste bevindingen en doelstellingen uit de analyse benoemd. De lijst met maatregelen die hieruit volgde is gerubriceerd en opgenomen in de blauwe kaders in de hoofdstukken 4 tot en met 8.

### 2.1 Waardecreatie op het schaalniveau van station Heerhugowaard

Het station - inclusief de voorzieningen ten behoeve van voor- en natransport - dient als een goede knoop te functioneren om de reizigers optimaal te bedienen. Dit betekent dat het prettig moet zijn om naar het station te reizen, er te verblijven en de overstap te maken naar de trein.

De gemeente heeft een hoge ambitie bij de herinrichting van het stationsgebied<sup>8</sup>. Het comfort van de reizigers moet bij de inrichting het uitgangspunt zijn. Dan is het mogelijk om de keten, met daarin de trein als hoofdtransportmiddel, te versterken (knoopwaarde).

Elk station is georganiseerd in een opeenvolging van domeinen<sup>9</sup>. Het 'reisdomein' omvat de transfer, zoals de perrons en het huidige overpad over de sporen. Aan weerszijden van het spoor kent het station een 'ontvangstdomein' de entree waar reizigers reisinformatie vinden, een vervoersbewijs kunnen kopen, met elkaar kunnen afspreken, al dan niet met een consumptie. Daarbuiten ligt het 'omgevingsdomein' (of 'aankomstdomein'), waar de voorzieningen ten behoeve van voor- en natransport gelegen zijn. Deze drie domeinen worden verbonden door de loopverbindingzone.

#### Theorie van Meervoudige waardecreatie

Meervoudige waardecreatie heeft betrekking op de samenwerking van knoop- en plaatswaarde, gebaseerd op de relatie tussen het transportsysteem, bereikbaarheid, grondgebruik en activiteiten (zie ook blauw kader blz. 9).

Het gehele ov-netwerk wordt gebruikt om verstedelijking op metropolitane schaal te organiseren. Iedere knoop heeft een functie binnen het netwerk en regionale bereikbaarheid is de sleutel. De drager van het netwerk is de Zaancorridor, aangevuld door de Kennemerlijn. Binnen de Zaancorridor draagt het onderscheidend vermogen van iedere knoop bij aan het functioneren van de hele stedelijke corridor.

De meerwaarde van het combineren van ruimte en mobiliteit vormt hier de kern van meervoudige waardecreatie. Ruimtelijke functies profiteren van de goede ov-bereikbaarheid en andersom zorgen de ruimtelijke functies en ruimtelijke kwaliteit voor meer draagvlak voor ov.

Hoe meer vormen van waardecreatie, des te meer de verschillende waardestromen elkaar versterken. Deze redenering sluit aan op de diverse theorieën over hoe het station en de omgeving elkaar versterken maar ook afhankelijk van elkaar zijn.

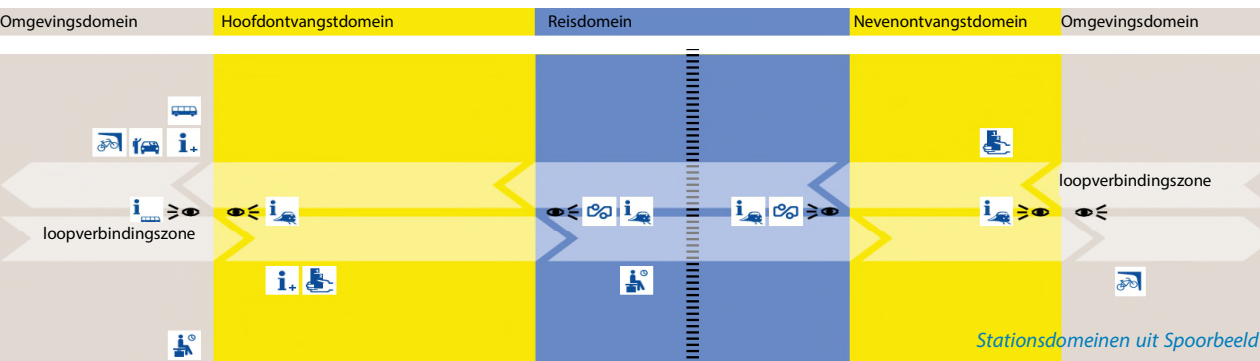


Station Heerhugowaard kent een erg krap bemeten reisdomein. Met name het eilandperron is erg smal om prettig en comfortabel te wachten en in en uit te stappen. Dit voldoet niet meer aan de ontwerp- en beheerseisen die ProRail stelt aan de perrons. Het ontvangstdomein hoort de feitelijk entree van het station te vormen. Deze hoort vindbaar en overzichtelijk te zijn. Op station Heerhugowaard is het ontvangstdomein rommelig en biedt onvoldoende ruimte om je goed te oriënteren.

Het omgevingsdomein met de fietsenstallingen, de route naar de bushaltes en de route naar de omgeving, kent een beperkte ruimtelijke kwaliteit. De beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor auto en fiets is onvoldoende. Dit doet afbreuk aan (de betrouwbaarheid van) de reistijd en roept daarmee onnodige weerstand op voor de ketenverplaatsing met de trein als hoofdmodaliteit.

Door de matige belevingskwaliteit met diverse obstakels is het niet mogelijk een prettige route als loopverbindingszone te herkennen op het station die de domeinen verbindt.

Het versterken van uitstraling en herkenbaarheid van de domeinen op het station van Heerhugowaard vormt een belangrijke ruimtelijke ontwerpogave voor het station (plaatswaarde). De structuurvisie Stationspark Heerhugowaard biedt hier goede aanknopingspunten voor. Het doel is het station toekomstvast te maken om het reiscomfort te verbeteren en reizigersgroei te faciliteren. Deze ontwerpogave kent een



### Ontwikkelingsstrategie Stationsgebied Heerhugowaard

Naast de genoemde opgaven voor Heerhugowaard op economisch vlak, met ruimtelijke en mobiliteitscomponenten, en op het gebied van duurzaamheid, zijn er ook opgaven op het gebied van veiligheid (sociaal, verkeer), milieu en landschap, beleving en leefbaarheid.

De gemeente Heerhugowaard heeft in dat kader de ontwikkeling van het stationsgebied hoog op de agenda staan. Na de structuurvisie uit 2013 is in 2016 de ontwikkelingsstrategie voor het stationsgebied door de gemeenteraad vastgesteld. Met het besluit van de gemeenteraad, eind 2017, over een toekomstbestendige oplossing voor de hoofdwegenstructuur en een spooronderdoorgang voor het verkeer, is een versnelling in de gebiedsontwikkeling merkbaar. Grote bovenregionale voorzieningen zoals het Oogcentrum Noord-Holland en nieuwe woningbouwplannen krijgen vanaf 2018 vorm, om in 2019 al gebouwd te gaan worden.

De gemeenteraad heeft in haar ontwikkelingsstrategie de volgende activiteiten in knooppuntontwikkeling centraal gezet:

1. het maken van een masterplan, in concept gereed begin 2019;
2. een parkeerstrategie introduceren;
3. de hoofdwegenstructuur en de spooronderdoorgang verder voorbereiden;
4. vastgoedontwikkelingen en ondernemersinitiatieven in het stationsgebied begeleiden;
5. slim investeren (in de openbare ruimte) om ontwikkelingen op gang te brengen;
6. een herontwikkeling van het stationsplein voorbereiden;
7. duurzaam, groen en klimaatadaptief ontwikkelen, en;
8. ook kleine initiatieven ondersteunen; met elkaar werken aan het stationsgebied.

In december 2018 heeft de provincie Noord-Holland 5,7 miljoen euro toegezegd om de veblijfskwaliteit en de bereikbaarheid van station Heerhugowaard te verbeteren.



directe relatie met het masterplan Stationsgebied Heerhugowaard<sup>14</sup> dat momenteel wordt opgesteld. Over de toekomstvastheid vinden reeds gesprekken plaats met ProRail.

## 2.2 Waardecreatie op het schaalniveau van het stationsgebied

De indeling van de openbare ruimte van het stationsgebied is nu gericht op verkeer en parkeren; de verblijfskwaliteit is daardoor beperkt. Door de overdaad aan verkeersruimte mist het gebied geborgenheid en levendigheid. Het verbeteren van de openbare ruimte en verblijfskwaliteit geldt als voorwaarde voor het aantrekkelijker maken van het stationsgebruik. Ook door toevoeging van bebouwing en groen zal de menselijke maat van de pleinen verbeteren, net als de levendigheid en geborgenheid. Een goede aansluiting van het station met het stadshart en met de woonwijken, de Broekhornpolder en met Langedijk, maakt deel uit van de plannen. Deze worden momenteel uitgewerkt in het masterplan<sup>11</sup>.

De gelijkvloerse kruisingen over het spoor - Zuidtangent, de perronopgangen en de Stationsweg (fietspad) - hebben een negatieve invloed op de veiligheid en betrouwbaarheid van het spoorstelsel. De ambitie is om het spoorstelsel veiliger en betrouwbaarder te maken, door een aantal overwegen te vervangen door ongelijkvloerse kruisingen. De reizigers profiteren van een beter bereikbare stationsomgeving en de ruimtelijke kwaliteitsimpuls die hiermee gepaard moet gaan.

Station Heerhugowaard is vanuit de regio goed bereikbaar (vooral per auto). De P+R wordt goed benut, echter niet alleen door treinreizigers: kentekenonderzoek wijst uit dat parkeerders regelmatig hier parkeren omdat ze bijvoorbeeld werken in het stationsgebied. Reizigers kunnen daardoor niet altijd op de P+R terecht. Het doel is de regionale bereikbaarheid op peil te houden en de P+R-voorziening aan te sluiten op de regionale invalroute en te gebruiken voor treinreizigers. Aan de stadside zou het stationsgebied in veel mindere mate op de auto gericht kunnen zijn, maar juist op openbaar en langzaam verkeer.



### 2.3 Waardecreatie op het schaalniveau van Heerhugowaard - Langedijk

Station Heerhugowaard ligt centraal in de agglomeratie Heerhugowaard/ Broek op Langedijk. Het station kan daarom voor beide gemeenten een belangrijke rol vervullen in de bereikbaarheid richting het noorden (Den Helder), het zuiden (Haarlem/ Zaanstad/Amsterdam) of het oosten (Hoorn/Enkhuizen).

Heerhugowaard en Broek op Langedijk hebben diverse nieuwbouwlocaties die van invloed (kunnen) zijn op het stationsgebruik. Landschap en cultuurhistorie vormen een belangrijke basis voor nieuwe ontwikkelingen binnen de gemeente. Historische patronen geven aanknopingspunten voor het versterken van de groen- en waterstructuur. Stedelijke ontwikkeling is het meest interessant rondom de hoofdstructuren in twee richtingen, die de kenmerkende verkavelingsstructuur van Heerhugowaard bepalen:

1. De belangrijkste ontwikkelas ligt parallel aan het spoor aan de stadszijde (W.M. Dudokweg / Stationsplein / Umbriellaan). Deze ontwikkelas herbergt diverse functies, zoals het stationsgebied, het scholencluster, diverse bedrijven, een GGZ-instelling en het Hoogheemraadschap.
2. De as parallel hieraan, aan de westzijde van het spoor (Industriestraat/ Nijverheidsstraat), vervult een dergelijke functie als ontwikkelas voor diverse functies, m.n. bedrijvigheid.
3. Haaks hierop ligt de Broekerweg die Broek op Langedijk en Heerhugowaard verbindt. Deze as verbindt ook de recreatieve gebieden, de stadsharten en diverse woonmilieus.
4. De Westdijk is een aanvulling op de Broekerweg en gaat over in het, cultuurhistorisch interessante, lint van de Stationsweg.

#### MIRT NowA

De rijksoverheid heeft haar grootste ruimtelijke projecten, met een nadruk op vervoersprojecten over de weg, het spoor en het water, opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Belangrijk voor de Regio Alkmaar is het MIRT onderzoek Noordwestkant Amsterdam (MIRT-NowA). De NowA-corridor verbindt de MRA met de regio Alkmaar. Het doel is om bereikbaarheidsknelpunten op de A9 op te lossen en de bereikbaarheid in de corridor Alkmaar –Haarlemmermeer te verbeteren; gekoppeld aan ruimtelijke en andere opgaven in het gebied. Dit moet bijdragen aan de economische concurrentiepositie van het corridorgebied. Dit MIRT onderzoek borduurt voort op de doelstelling om infrastructuur en verstedelijking beter op elkaar af te stemmen, zoals ook in de notitie Kiezen en delen<sup>12</sup> is benoemd van het Planbureau voor de Leefomgeving.

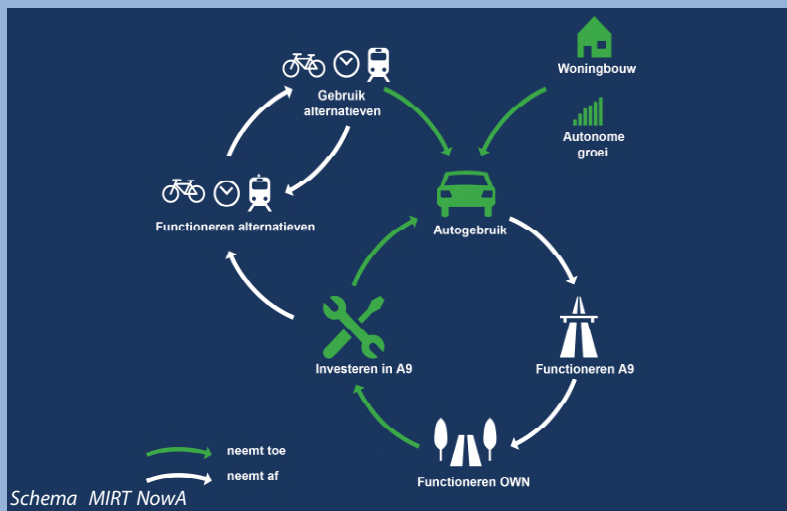
In 2017 is het MIRT NowA onderzoek afgerond, met als belangrijke hoofdconclusie: 'Er is niet één totaaloplossing om alle bereikbaarheidsproblemen in het gebied Noordwestkant Amsterdam op te lossen. Een combinatie van maatregelen op het gebied van fiets, openbaar vervoer, ruimtelijke ordening en weginfrastructuur heeft het meeste effect'<sup>13</sup>.

Het MIRT NowA onderzoek heeft een breed scala aan oplossingsrichtingen opgeleverd. De vier hoofdthema's zijn:

1. beter afstemmen van woon- en werklocaties met bereikbaarheidsopgaven;
2. verbeteren van alternatieven voor de auto en ketenmobiliteit;
3. aanpassingen aan (weg)infrastructuur
4. innovatieve oplossingsrichtingen – smart mobility

Een belangrijke maatregel uit MIRT NowA is bijvoorbeeld het ontwikkelen van ov-knooppunten op de Zaan- en Kennemerlijncorridor (wonen en bedrijvigheid). Een aantal in dit onderzoek genoemde maatregelen nemen we over in 'Groei op het spoor'<sup>14</sup>.





### OV Toekomstbeeld 2040

Tegelijkertijd is het Rijk begonnen met een toekomstvisie op het openbaar vervoer in 2040, omdat binnen verschillende delen van Nederland de ov-bereikbaarheid onder druk staat. In sommige gebieden doordat het daar steeds drukker wordt en het openbaar vervoer tegen de grenzen van de beschikbare capaciteit aanloopt; in andere gebieden juist doordat het rustiger wordt en het een steeds grotere opgave wordt het openbaar vervoer rendabel aan te bieden tegen een acceptabel kwaliteitsniveau. Beide gebieden komen voor in de provincies Noord-Holland en Flevoland.

De verschillende ruimtelijke en economische ontwikkelingen hebben een sturende rol op de gevraagde verbeteringen in het ov-systeem. Om hier meer gevoel bij te krijgen en om te komen tot een gedragen beeld op het ov netwerk van 2040 is door o.a. het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat, de MRA en beide provincies een gezamenlijk proces gestart dat moet leiden tot het Regionaal Toekomstbeeld ov 2040 Noord-Holland en Flevoland.

Regio Alkmaar participeert in de voorbereiding van dit toekomstbeeld voor het openbaar vervoer. De basis voor zo'n toekomstbeeld is de inventarisatie van de ruimtelijke en economische ontwikkelingen die binnen gemeenten in Noord-Holland en Flevoland zullen en kunnen gaan plaatsvinden. Met name Regio Alkmaar (i.c. het stedelijk hart Alkmaar en Heerhugowaard) en Hoorn zijn in Noord-Holland Noord de locaties met voortgaande verstedelijking, verdichting, regionale positionering en groei. Deze ontwikkelingen worden als startpunt gebruikt voor het bepalen van de toekomstige vervoersstromen binnen Noord-Holland en specifiek tussen stedelijke regio's in Noord-Holland. Dit alles vormt zo de basis voor toekomstige vervoersmodellen, dienstregelingen, concessies, aanbestedingen voor ov en mogelijke nieuwe vervoersmodaliteiten.

Vooruitlopend op de uitkomsten van het onderzoek naar het toekomstbeeld ov in Nederland, draagt Regio Alkmaar bovendien consistent uit dat hoogfrequent openbaar vervoer en directe openbaar vervoersverbindingen tussen de grotere stedelijke regio's randvoorwaarden zijn om een economisch vitale regio te blijven. De kracht van Noord-Holland is naast de aanwezigheid van een metropoolregio namelijk óók de verbindingen met andere stedelijke regio's, zoals Regio Alkmaar en Hoorn. Dit betekent in het geval van het ov-netwerk dat dit in de toekomst veel beter benut zal moeten gaan worden.

Onze regionale ambitie op ruimtelijke-economische ontwikkelingen vormt de basis voor een toekomstige robuuste ov-bereikbaarheid van de regio. Regio Alkmaar heeft daarom de woningbouwambities die vanuit Noord-Holland Noord zijn genoemd als voornaamste ontwikkelscenario van de regio, ingebracht voor het OV Toekomstbeeld 2040. Dat betekent op dit moment beduidend meer woningen dan in het regionaal actieprogramma (RAP regio Alkmaar) uit 2016. Ook is er naast verwachte economische ontwikkelingen ook specifieke aandacht voor onze toeristische economie i.r.t. de MRA. In dit onderzoek 'Groei op het spoor' is ook een mogelijke Heerhugowaardse vertaling van de Noord-Hollandse ambitie voor extra woningbouwlocaties als uitgangspunt

Op gemeentelijk niveau (zowel Heerhugowaard als Langedijk) zijn ook maatregelen gewenst om de (langzaam) verkeersverbindingen met het station te verbeteren en daarmee in te zetten op “Groeï op het Spoor”. Maatregelen richten zich op het versnellen van voor- en natransport door snelle en gestrekte fietsroutes te realiseren en het wegnemen van barrières in de onderlinge bereikbaarheid van omgeving en station. De kenmerkende blokkenverkaveling van Heerhugowaard wordt gevolgd bij de langzaam verkeersstructuren, maar ook nieuwe radialen naar het station kunnen een versnelling teweegbrengen. Deze maatregelen passen uitstekend in de voorgenomen aanleg van de doorfietsroute Alkmaar- Heerhugowaard en verder naar het noorden.

## 2.4 Waardecreatie op corridorniveau

Uit gemeentelijke analyses blijkt dat op de verbinding Heerhugowaard - Amsterdam (v.v.) ruim de helft van de automobilisten de reistijd per trein te lang vindt en de trein dus niet als alternatief voor hun reis ziet.

Dit sluit aan bij de algemeen heersende opvatting dat een reistijd van en naar werk tot 45 minuten geaccepteerd wordt. Binnen deze tijd is een aantal werklocaties in Amsterdam wel bereikbaar met de auto, maar met de trein doet men er langer over.

Dit betekent dat integraal ingezet moet worden op verkorting van de reistijd per treinreis. Dit dient in regionaal (corridor) verband aangepakt te worden.

Een voorbeeld om de treintijd te verkorten is het aandoen van minder haltes.

Een andere inrichting van de dienstregeling is hiervoor noodzakelijk en heeft consequenties voor andere haltes op de corridor. Dit vraagt een zorgvuldig onderzoek en goede afstemming.

Een andere mogelijkheid is het verkorten van de koppel- en halteertijd in Alkmaar.

Door de (ont)koppeling in Heerhugowaard te laten plaatsvinden wordt winst geboekt. Immers, de reiziger uit Heerhugowaard wordt niet meer geconfronteerd

met de wachttijd in Alkmaar en kan enkele minuten voor vertrek in de wachtende trein stappen.

Door ook andere lijnen vanuit Heerhugowaard te versnellen, ontstaat een grotere knooppaarde. Meer verknoping van de andere modaliteiten, zoals meer buslijnen die aansluiten op station Heerhugowaard versterkt dat effect.

Bovendien zijn meer opstelfaciliteiten nodig voor een robuuster spoorstelsel op de Zaancorridor. Binnen Heerhugowaard/ Langedijk is hiervoor bij De Vaandel ruimte beschikbaar. Het bieden van opstelcapaciteit biedt in de toekomst de mogelijkheid om meer treinen op Heerhugowaard te laten halteren. Hiermee levert Heerhugowaard een concrete bijdrage voor een toekomstvaste spooroplossing voor de regio en corridor.

Niet alleen voor de infrastructuur en dienstregeling, maar ook voor de economische en recreatieve ontwikkeling, is samenwerking nodig. Om interessante investeringen en bezoekers aan te trekken kan elke gemeente een onderscheidend profiel neerzetten, zodat in corridorverband geen concurrentie maar versterking optreedt.

In Heerhugowaard zijn ‘zorg en onderwijs’ en ‘water en groen’ belangrijke kwaliteiten, die meer onderscheidend kunnen worden ingezet.

## 2.5 Waardecreatie door maatregelen elders

Veel inwoners van Heerhugowaard reizen dagelijks naar de MRA. Door ook in de MRA ingrepen of spooruitbreidingen te doen, wordt het mogelijk om een betere relatie te leggen met de belangrijke bestemmingen vanuit de Zaancorridor. Bijvoorbeeld door het creëren van een snellere overstap, of het uitbreiden van het spoorstelsel, waardoor andere rechtstreekse relaties in de dienstregeling opgenomen kunnen worden. Het spreekt voor zich dat dit soort maatregelen niet vanuit Heerhugowaard aangestuurd worden, maar het zijn denkrichtingen waarover Heerhugowaard in de regio meepraat en waar Heerhugowaard baat bij kan hebben.

	Reistijd ov	Reistijd auto	verschil
HHW- A Sloterdijk	0:44	0:36	18%
HHW- A Centraal	0:50	0:45	10%
HHW- A Amstel	1:02	0:43	31%
HHW- A Zuid/WTC	1:04	0:39	39%

*Tijden van station naar station (excl. wachttijd begin reis ov; excl. zoektijd parkeerplek auto)*



Voor de MRA wordt gestudeerd op een regionaal netwerk om een goede overbereikbaarheid te garanderen voor 2040. Hierbij wordt ook het hoofdspoor, waar Heerhugowaard op aangesloten is, meegenomen. De gemeente Heerhugowaard participeert in deze processen. In het proces voor 'Groeï op het spoor' wordt deze ontwikkeling gezien als externe factor. Het meest concreet op dit moment is PHS. Dit is voor de corridor Eindhoven – Amsterdam in 2018 ingevoerd. Het doortrekken van PHS over de Zaancorridor naar regio Alkmaar wordt momenteel onderzocht.

Ook kunnen factoren op de plek van bestemming effect hebben op de modaliteitskeuze. Zo kiest men reizend vanuit Heerhugowaard, door de hoge parkeertarieven op de plaats van bestemming Amsterdam, makkelijker voor de trein. In de komende jaren zullen Amsterdam en Haarlem nog meer maatregelen treffen om bezoek met de auto te ontmoedigen. Dit zal een impact hebben op de modaliteitskeuze in bijvoorbeeld Heerhugowaard. Ook door een snelle overstap in Amsterdam op het lokale ov-netwerk wordt ov meer concurrerend met de auto.

Deze maatregelen zijn niet meer verder onderzocht (gekwantificeerd) in het kader van deze Heerhugowaardse studie, maar zijn daarom niet minder effectief voor groei op het spoor.



*De loopverbindingzone op het station (2018)*

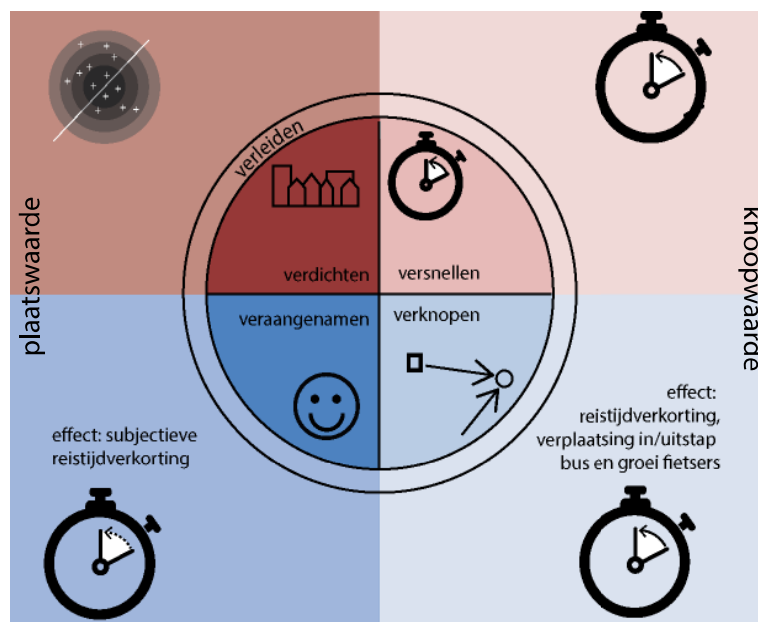
### 3. Groei op het Spoor 5 x V

HHW wil zich in de regio ontwikkelen tot een aantrekkelijker vestigingsplaats.

Wij hebben daarom gekeken naar de aantrekkelijkheid van het stationsgebied en reizen per trein. De Zaancorridor is immers van belang om de stedelijke groei en de woningbouwopgave van de MRA te kunnen faciliteren.

Heerhugowaard ligt voor het gevoel op grotere afstand van de MRA. Door te werken aan de doelstellingen van 'Groeï op het spoor' kan het dichterbij komen te liggen. In deze doelstellingen wordt zowel de knoopwaarde als de plaatswaarde van Heerhugowaard verbeterd. Dit gaat samen met reizigersgroei, die zo een belangrijke indicator is van economische vitaliteit.

Deze opgaande cyclus van knoop- en plaatswaarde is geïllustreerd als gele pijl in het kader op blz. 9.



Vanuit de verkeerskundige benadering geldt dat de reiziger verschillende afwegingen maakt om te bepalen of hij/zij een bepaalde reis gaat maken en met welke (keten van) vervoerwijze(n). Daarbij geldt dat de tijd, kosten en moeite (het disnut of dissatisfiers<sup>15</sup>) die moet worden gedaan om elders te komen minimaal moet opwegen tegen de 'activiteit' die elders wordt ontplooid (het nut of satisfier). Om Groei op het spoor te realiseren is het van belang de dissatisfiers zo klein mogelijk te maken of weg te nemen. De verschillende maatregelen in en rondom het stationsgebied moeten de reiziger verleiden om vaker gebruik te gaan maken van de keten met de trein als hoofdtransportmiddel.

#### 3.1 Vijf keer V

Het effect van maatregelen, die we in en buiten het stationsgebied van Heerhugowaard kunnen nemen, is divers en laat zich in van de Heerhugowaardse context naar de volgende stap van economische vitaliteit het beste indelen in de doelstellingen van verdichten, versnellen, verknopen, verleiden en veraangenamen. Hierbij hanteren we de volgende redenerlijnen:

1. *Verdichten* rondom de knooppunten vergroot het aantal potentiële reizigers dat binnen het invloedsgebied van het station valt. De omvang van mogelijke herkomst en bestemming neemt toe. Stedelijke verdichting versterkt de plaatswaarde door toevoeging van woningen, werkgelegenheid en voorzieningen;
2. *Versnellen* betreft als eerste het versnellen van de treinverbindingen, als hoofdmoot van een reis. Maar versnellen geldt ook voor de rest van de reistijd: het voor- en natransport, dat in veel gevallen onevenredig veel tijd kost. Versnellen draagt bij aan de knoopwaarde van het stationsgebied;
3. *Verknopen* van verschillende modaliteiten. Vaak gaat het om de verknoping van het voor- of na transport op de trein, of een overstap trein -trein, waarmee zoek-, loop- of wachttijd wordt verkort. Een betere verknoping (fysiek en/ of digitaal) is dus goed voor de knoopwaarde van het station.
4. *Veraangenamen* heeft betrekking op het verbeteren van de beleving. Met name



op het station en in de stationsomgeving heeft dit een heilzaam effect op de aantrekkelijkheid van het station. Dit kan enerzijds gaan om het wegnemen van hinder of negatieve beleving, anderzijds het toevoegen van attractiviteit, door een goede ruimtelijke kwaliteit en/of levendigheid, maar ook bijvoorbeeld het verbeteren van de reisinformatie;

5. Bij *verleiden* gaat het om het stimuleren van gedragsverandering; om te kiezen voor een andere (combinatie van) modaliteiten, door bijvoorbeeld campagnes of door financiële prikkels.

### 3.2 Berekening indicatieve reizigersgroei Heerhugowaard

Voor het inschatten van effecten van verdichten, versnellen, verknopen en verleiden zijn verschillende rekenmodellen gehanteerd om te komen tot een indicatie voor de reizigersgroei op het spoor. Dit geeft een beeld welke maatregelen het meest effectief zijn voor dit doel. Oftewel: door welke maatregelen kiest men ervoor via stations (gebied) Heerhugowaard te reizen.

Dit moet altijd gezien worden in een groter geheel, bijvoorbeeld hoe is dezelfde reis vanaf Alkmaar, hoe verhoudt de woningmarkt in Heerhugowaard zich tot die in de regio, etc.

- Het eerste model dat is toegepast is het Kringenmodel waarmee op globale wijze de effecten van verdichten in en rondom het stationsgebied inzichtelijk zijn gemaakt. Het model gaat uit van kringen rondom een station, waarbij het reizen per trein vanaf de binnenste kring het meest aantrekkelijk is; de ring erbuiten trekt al een lager percentage treinreizigers, etc. Hierin zitten variabelen opgenomen als frequentie van het ov, functie etc.
- Voor het bepalen van effecten op het gebied van versnellen, verknopen is een rekentool opgesteld op basis van de vuistregel dat 1% reistijdwinst leidt tot een reizigersgroei van 0,5% tot 1,0%. Zo worden al deze maatregelen vertaald naar een reistijdwinst die (gemiddeld) kan worden behaald in de totale reis van deur-tot-deur, dus het totaal van voor-, na- en hoofdtransport. Bij deze maatregelen is

#### Reistijdbeleving

Maatregelen die de ruimtelijke kwaliteit verbeteren zijn het meest lastig te vertalen in reizigersgroei. Er zijn diverse onderzoeken uitgevoerd naar reistijdbeleving (o.a. M. van Hagen, NS MOA). Deze theorie wordt gebruikt om de voorgestelde veraangenamingsmaatregelen (beleving en de ruimtelijke kwaliteit van het station en de stationsomgeving) te vertalen in reistijdwinst. De tijd tussen voortransport en de trein wordt als minst aantrekkelijk beleefd en daarmee als langer dan de feitelijke tijd.

In de tabel op deze bladzijde is de verhouding aangegeven van de waardering van reistijdcomponenten in relatie tot de reistijd in het voertuig. Hiermee kunnen gewogen reistijden berekend worden. Voorbeeld: de voertuigtijd (treinreis) wordt als waardering op factor 1 gesteld, de ervaren tijd bij het lopen bij Railverkeer is dan factor 1,63. Dus 1 minuut lopen naar de trein wordt ervaren als 1,63 minuten. Deze factor kan worden beïnvloed door veraangenamingsmaatregelen.

Empirische schatting van de waardering van verschillende reistijdcomponenten (reistijd in voertuig = 1,0)			
	railverkeer gemiddeld	stedelijk railverkeer	interstedelijk railverkeer
reistijd in voertuig	1,00	1,00	1,00
looptijd	1,63	1,53	1,66
wachttijd	1,18	1,17	1,19

Aanname: een ruimtelijke verbetering (schoon, aantrekkelijk, comfortabel en interessant) kan 5% van de beleefde tijd afnemen: bijvoorbeeld van factor 1,18 naar 1,13. Bij de looptijd wordt eenzelfde reductie aangehouden: van factor 1,63 naar 1,58.

een indicatie opgesteld van de daadwerkelijke reistijdwinst, bijvoorbeeld door snellere routes. De reistijdwinst is niet altijd direct uit de maatregel af te leiden en is daarom geschat (expert judgement).

- Niet elk gedeelte van de reis wordt op dezelfde manier gewaardeerd. Zo wordt de tijd die men kwijt is aan wachten of overstappen als langer beleefd dan de feitelijke tijd. Aangenaam reizen of wachten wordt door de meeste mensen beleefd als minder korte tijd dan wanneer dit onaangenaam voelt. Bij de reistijdbeleving, zoals bij veraangenamen bepalend is, wordt daarom een schatting gemaakt van de ervaren reistijdswinst, afgeleid van achterliggende theorieën. Hierbij kan de feitelijke tijdswinst beperkt zijn, maar vooral bij het reisdomein (wachttijd) toch een subjectieve verkorting opleveren. Dit veronderstelt daarmee een reizigerswinst. Deze subjectieve reistijdverkorting wordt met dezelfde vuistregel als de objectieve reistijdswinst vertaald in potentiële reizigersgroei.

Reiswet: 1% reistijdswinst leidt tot een potentiële reizigersgroei van 0,5% tot 1,0

Verleidingsmaatregelen versterken de effecten van de eerste 4 'V's, en worden hier niet gekwantificeerd.

Voor de opgestelde maatregelen in het proces van 'Groeï op het spoor' is een globale inschatting gemaakt van de reistijdswinst als percentage van de reis van deur tot deur. Deze totale reistijd is mede gebaseerd op percentages van herkomsten en bestemmingen en indicaties van voor- en natransport (modaliteit en tijd).

Reistijdswinst binnen Heerhugowaard (en Langendijk) ligt vooral in het voor- en natransport en in de overstap op de trein. Op versnelling van de treinreis en voor- en natransport bij andere stations kan niet direct invloed worden uitgeoefend. Het effect van de reistijdswinst in voor- en natransport is afgezet tegen de totale reistijd op de

belangrijkste corridors van/naar Heerhugowaard, zodat de reistijdswinst procentueel is vastgesteld.

In de volgende hoofdstukken is per set van maatregelen een korte toelichting gegeven van de aannames en de uitkomsten van de berekeningen, zodat een indicatie wordt verkregen van de effecten voor 'Groeï op het spoor'.

### 3.3 Scenario's Waardecreatie

Voor de verschillende thema's en schaalniveaus zijn maatregelen benoemd, die aangevuld en beoordeeld zijn op kansrijkheid op de korte of lange termijn. Dit is gedaan in workshopverband met de gemeente Heerhugowaard, provincie, spoorpartijen en Movares. Door logische combinaties te vormen van kansrijke maatregelen zijn twee scenario's opgesteld:

- Een basisscenario, waarbij met name maatregelen die binnen het gemeentelijk invloedsgebied vallen zijn opgenomen, en maatregelen die al in gang gezet zijn. Deze maatregelen kunnen worden gezien als korte(re) termijn maatregelen.
- Een plusscenario. Dit scenario gaat verder dan het basisscenario omgeving en bevat ook maatregelen aan de corridor. Dit moet worden gezien als het langere termijn scenario.

Van beide scenario's is een voorzichtige indicatie gegeven van de kwantitatieve groei op het spoor: de verwachte reizigersgroei op station Heerhugowaard.



## 4. VERDICTEN

Verdichting heeft betrekking op een toename van inwoners, arbeidsplaatsen, en/of bijvoorbeeld voorzieningen binnen een bepaalde omgeving. Dat vergroot de plaatswaarde. Elke vorm van verdichting kan daarnaast de aantrekkelijkheid van die omgeving versterken. Naarmate de verdichting verder van een knooppunt af plaatsvindt, neemt het effect voor het knooppunt af. Daarbij geldt dat het invloedsgebied van een intercystation groter is dan van een klein treinstation. In de internationale trend van Transit Oriënted Development is veel aandacht voor verdichting rondom stationslocaties, om op deze manier een goede ov-bereikbaarheid te kunnen organiseren en garanderen<sup>16</sup>.

Het reizen met het openbaar vervoer via station Heerhugowaard is het meest aantrekkelijk voor mensen die een bestemming en een herkomst hebben in de buurt van een station. Door verdichting in de nabijheid van stations is het dus voor meer mensen aantrekkelijk om gebruik te maken van het station. In deze notitie richten we op verdichting in het invloedsgebied van station Heerhugowaard. Binnenstedelijke verdichting –zoals geformuleerd in de ‘taskforce wonen’ - draagt dus in grote mate bij aan Groei op het Spoor.

### Lifestyle en woningtype

In de analyse ‘Wonen in de stad van kansen’ (2017)<sup>17</sup> blijkt een schaarste aan appartementen in Heerhugowaard. De potentiële (nieuwe) kopers en huurders komen volgens dit onderzoek voor ongeveer driekwart uit Heerhugowaard en omstreken.

Met in toenemende mate een aanvullende stedelijke woningvraag uit de veelal noordelijk gelegen gemeenten, door aantrekkelijkheid van stedelijke voorzieningen in Heerhugowaard. Doelgroep van de appartementen zijn kleine huishoudens, zowel ouderen, als ook starters en samenwoners. Kleine huishoudens bezitten in toenemende mate geen eigen auto, maken meer gebruik van de deeleconomie (deelauto's, deelfietsen) en het openbaar vervoer, wanneer dat snel is. Voor appartementen in het stationsgebied blijkt een grote belangstelling.

De beschikbaarheid van deelauto's is voor steeds meer kleine huishoudens reden om hun eigen auto de deur uit te doen, simpelweg omdat dit goedkoper is. Voor grotere huishoudens geldt dit in veel mindere mate.

Daarnaast is de woningmarkt van de regio Amsterdam zodanig oververhit geraakt, dat dit als een olievlek effect heeft op Noord-Holland. Voor woningzoekers in de metropool kan Heerhugowaard een aantrekkelijk alternatief vormen, wanneer de voordelen van de nabijheid van de MRA, gecombineerd kunnen worden met de voordelen van een stad als Heerhugowaard: meer groen, meer woonruimte voor minder geld. Een snelle en betrouwbare verbinding met de metropool is dan wel een voorwaarde. Ook deze doelgroep met een meer stedelijke lifestyle, gericht op het gebruik van voorzieningen, maakt meer gebruik van de deeleconomie: een deelauto wanneer dat nodig is, snel ov wanneer dat mogelijk is.

Overigens ligt Heerhugowaard niet op het netvlies van de meeste woningzoekers in de metropool. Nu blijkt Heerhugowaard vooral aantrekkelijk voor inwoners van Heerhugowaard zelf en de regio. De gemeente zou met de juiste marketing een bredere doelgroep kunnen trekken, door het imago van imago van Heerhugowaard als een stad die op het gebied van cultuur, groen en duurzaamheid veel te bieden te versterken. Daarbij is de ligging in het oude Hollandse landschap een troef, die steden als Hoofddorp en Almere niet hebben.

Maatregelen voor verdere verdichting in Heerhugowaard zijn zeker kansrijk, zeker in een dynamisch stedelijk gebied als het stationsgebied en het stadshart. Waar mogelijk moet een gemengd stedelijk programma in hogere dichtheden worden toegevoegd bij het station. De eerste aanzet is al zichtbaar in de taskforce wonen en in de marktinteresse. Het gebied is (nog) aantrekkelijker voor verdichting, wanneer ook de andere doelstellingen (de overige 'V's) worden gerealiseerd. Vooral het veraangename draagt bij. Het Masterplan geeft hiertoe een eerste aanzet.

### **Funcziemenging en tegenspits**

Aanvullend effect van verdichting is (verdere) funcziemenging. Door te bouwen in hogere dichtheden wordt het voor diverse voorzieningen aantrekkelijker om zich in deze omgeving te vestigen. Dit maakt het gebied meer levendig en dynamisch. Bovendien ontstaat zo een beter gebruik van de ruimte, waarbij ook in de avonduren en overdag leven op straat is. Het gebied wordt aantrekkelijker, ook als bestemming (plaatswaarde).

In de ochtendspits kent de regio Alkmaar een sterke uitgaande pendel met volle treinen richting Amsterdam. De spitsrichting richting Amsterdam is 50% drukker dan de tegenrichting<sup>18</sup>. De mogelijke vervoersgroei is binnen de nu beschikbare capaciteit beperkt. De tegenrichting kent echter voldoende capaciteit. In de avondspits is het scenario omgekeerd: volle(re) treinen richting de regio Alkmaar en de kop van Noord-Holland. Een groei van onderwijs en werklocaties in het stationsgebied van Heerhugowaard leidt tot groei in de 'tegenrichting' van de beide spitsen. Samenwerking in de regio kan helpen om elke kern en elk ov-knoppunt een eigen profiel te geven, om bij het aantrekken van werklocaties en voorzieningen goed te kunnen focussen en de concurrentie tussen de steden te beperken. Door zo een tegenspits te creëren, ontstaat een betere benutting van de treinen, wat gunstig is voor de vervoerder. Voor een meer rendabele dienstregeling en prettiger reizen (hogere zitplaatskans) is het van belang hier een betere balans te creëren.

### **4.1 Maatregelen verdichten**

Binnen loopafstand vanaf het station tot 1200 meter afstand wonen bijna 10.000 inwoners en zijn er ruim 9000 arbeidsplaatsen<sup>19</sup>. Ook zijn er onderwijsvoorzieningen voor ca. 4500 studenten, overwegend MBO. Heerhugowaard werkt aan stedelijke verdichting binnen loop- en fietsafstand van het station zodat deze aantallen binnen het invloedsgebied van het station vergroten. Dit resulteert in groei op het spoor, maar verdichting draagt in algemene zin bij aan meervoudige waardecreatie,

waarmee een economische vitaliteit zich uit in een aantrekkelijk vestigings- en verblijfsklimaat.

### **a) Woningbouwontwikkeling**

#### *Stationsgebied*

Belangrijk is de invulling, die wordt gegeven aan de structuurvisie Stationspark Heerhugowaard, ten behoeve van een ruimtelijk en economisch aantrekkelijk stationsgebied. Dit omvat het herinrichten van straten en de doelstelling van de gemeentelijke 'taskforce wonen' om binnenstedelijk te verdichten rondom de knoop.

Rondom het station van Heerhugowaard zijn diverse initiatieven gestart waarmee de verdichtingsopgave in gang is gezet. Dit geldt voor het stationsgebied zelf, waarbij vooral aan de noordzijde initiatieven worden ontwikkeld om bedrijfskavels te transformeren tot wonen en voorzieningen en/of te verdichten. Zo zijn er vergaande plannen op verschillende kavels aan de Industriestraat en aan de Stationsstraat, maar ook op iets grotere afstand vindt verdichting plaats.

Op dit moment zijn er plannen voor meer dan 2000 woningen binnen een straal van 500 meter van het station, waarvan bijna 500 binnen 5 jaar worden opgeleverd. Een deel van deze nieuwe inwoners zal naar verwachting deels gebruik maken van het station en de treinen.

#### *Locaties op loopafstand*

De Scheg en de Broekhornpolder liggen binnen 1500 meter van het station, de helft zelfs binnen 1000 meter:

1. In de Broekhornpolder wordt een woonwijk ontwikkeld, hoewel in een lagere dichtheid. De oriëntatie op de Westdijk en het 1000-eilandenrijk maakt deze wijk aantrekkelijk, alsmede door de verbinding met de fietsbrug naar de Stationsweg.
2. Inmiddels is er ook interesse om de strook tussen het spoor en N242 (De Scheg) te ontwikkelen met een gemengd programma.

Met name binnen het centrumgebied van Heerhugowaard zijn er tal van stedelijke woningbouwprojecten in de planning.

In een straal van 500 tot 1500 meter van het stationsgebied wordt uitgegaan van een toename van woningaantallen van ca. 3350, waarvan ca 1350 op korte termijn. Veel van deze woningen (uitgezonderd Broekhornpolder) zijn geschikt voor 1 of 2 persoonshuishoudens.

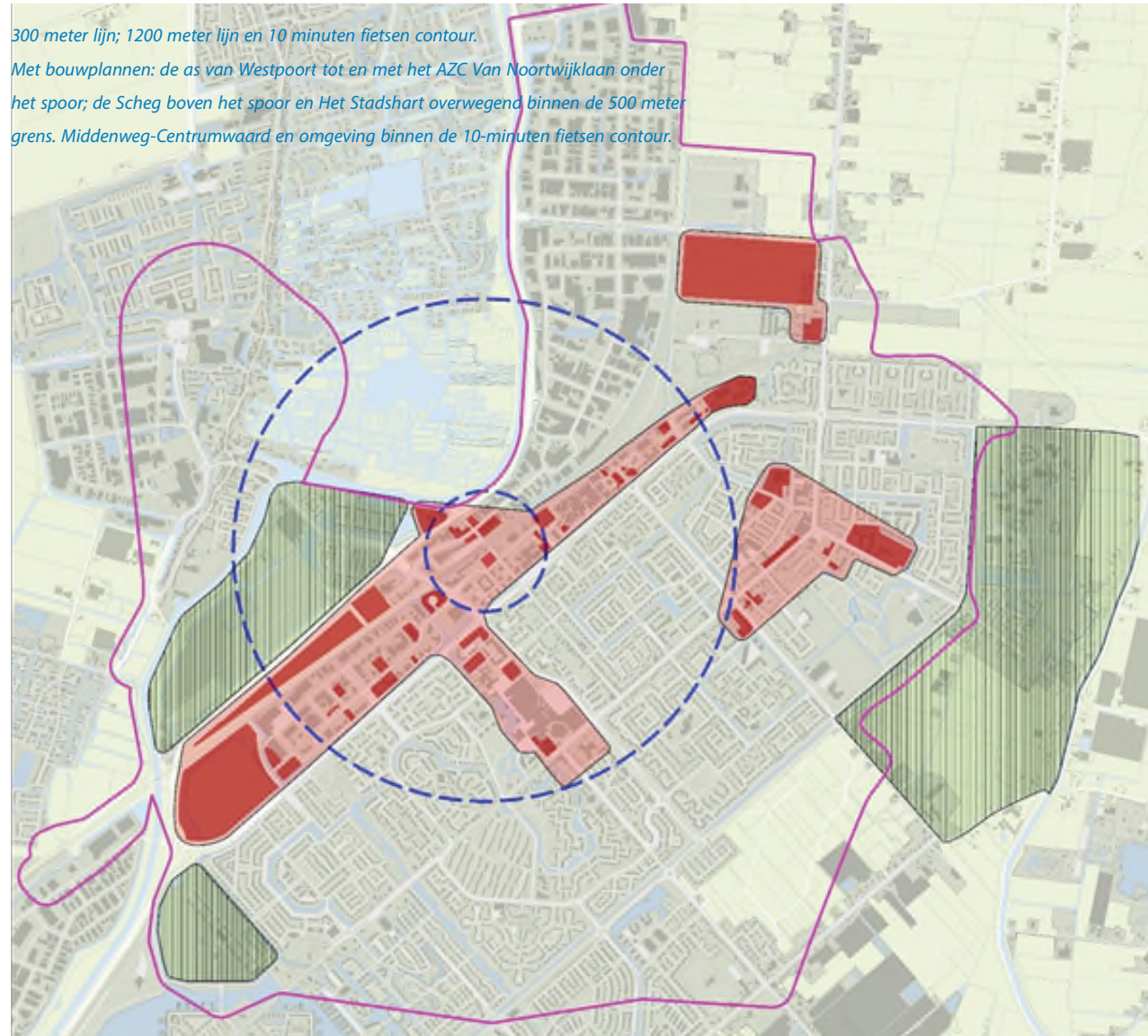
#### *Locaties op fietsafstand*

Het grootste deel van Heerhugowaard (m.u.v. het zuidelijke deel met de Stad van de Zon) is vanaf het station binnen 10 minuten per fiets bereikbaar. Dat geldt ook voor het grootste deel van Broek op Langedijk. Indien men goed kan doorfietsen, vallen met de e-bike (zie hoofdstuk Versnellen) beide kernen zelfs geheel binnen de 10 minuten contour. Er is dus een flink gebied dat met de fiets binnen het bereik van het station valt. Ook hier kan stedelijke verdichting bijdragen aan groei op het spoor. Deze ontwikkellocaties dienen dan wel via prettige en veilige fietsroutes (en ov) naar het stationsgebied te worden gerealiseerd. Rondom de Van Veenweg zijn projecten gepland, zoals dat van Hugo-oord. Ook in De Vaandel zijn projecten in ontwikkeling. Daarbij zijn veel kleine inbreidingslocaties in ontwikkeling.

Binnen het directe invloedsgebied van station Heerhugowaard wordt tot 2040 uitgegaan van de bouw van 10.000 woningen. Hiervan is op de korte termijn zo'n 4400 woningen voorzien, wat ongeveer overeenkomt met de 'harde voorraad' van 4500 woningen, welk is vastgelegd in bestemmingsplannen.

#### **b) Werk en voorzieningen**

Voorzieningen en arbeidsplaatsen vormen een bestemming in Heerhugowaard, mensen komen hier ('s-ochtends) naar toe, deze zijn belangrijk voor het creëren van een tegenspins en betere benutting van de treincapaciteit.





### Verdichtingsmaatregelen

Verdichtingsmaatregelen in de scenario's:

1. Stedelijke as (Umbriellaan / Stationsplein / Dudokweg e.v.) als ruimtelijk-economische drager (a/b);
2. Westdijk- stationsweg als recreatief - cultuurhistorisch lint (ruimtelijke drager) (a/b);
3. Woningbouw (a): conform gedachte knooppuntontwikkeling: rondom stations, goede verbindingen;
4. Verdichten stadshart (a/b);
5. Functiemix (met wonen) bedrijventerreinen Beveland / Zandhorst / De Frans (a/b);
6. Voorzieningen: conform gedachte knooppuntontwikkeling: rondom stations, goede verbindingen (a);
7. Nu hoog winkelaanbod Middenwaard, liever hoger klassemment (b);
8. Recreatieaanbod verder verbreden (aanvullende functies, meer leisure) (b);
9. Horeca & entertainment aan logische route, goede OV- verbindingen late avond (b);
10. Culturele voorzieningen, in stadshart en ontwikkelas (b);
11. Werkgelegenheid: conform gedachte knooppuntontwikkeling: rondom stations, goede verbindingen (b).

Sinds 2016 beschikken ook MBO-studenten over een OV kaart, waardoor steeds meer MBO scholieren met de trein en bus reist. Dit heeft al geresulteerd in de inzet van langere treinen tussen Alkmaar en Hoorn. Vooral de regionale onderwijsvoorzieningen (ROC Horizon, 4000 leerlingen; Espec/Tetrix, 500 leerlingen, groeiend) genereren veel treinbewegingen (ook tegen de spits in). Bijzonder is de samenwerking tussen de 4 MBO-centra van Alkmaar, Heerhugowaard, Hoorn en Purmerend. De huisvesting van de internationale scholieren aan deze opleidingen wordt in Heerhugowaard gerealiseerd.

Het aantal arbeidsplaatsen in de stationsomgeving is relatief hoog, echter een belangrijk deel van de forenzen gaat nu met de auto naar werk. Nieuwe bedrijven vestigen zich in Heerhugowaard, zoals ook Bouwend Nederland NHN. In het stationsgebied zien we kleinschalige verdichting waarbij extensieve bedrijvigheid plaats maakt voor kantoren, waarvan werknemers mogelijk per trein zullen reizen. Ook zien we dat werklocaties plaats maken voor woningen.

In algemene zin geldt dat een divers functieaanbod, waarbij regionale voorzieningen een plek krijgen in het stationsgebied, het beste is voor de beleving van het gebied, en voor het creëren van een betere balans in herkomst en bestemming. Op loop- en fietsafstand van het station zullen in komende jaren ca. 3800 arbeidsplaatsen bijkomen.

### 4.2 Indicatieve reizigersgroei verdichten

De door de gemeente aangeleverde cijfers van 3800 arbeidsplaatsen en 10.000 woningen zullen naar verwachting gerealiseerd worden tot 2040. Dit levert een flinke groeipotentie op van treinreizigers. Om deze potentie te benutten zullen ook de overige 'v's op orde moeten zijn, zodat het reiziger per trein ook daadwerkelijk aantrekkelijk is.

In deze studie Groei op het spoor is voor de maatregelen een onderscheid aangebracht tussen het basis en het plus-scenario. Binnen het thema verdichting ligt dit onderscheid minder voor de hand. Maar omdat er een duidelijke marktafhankelijkheid is wordt toch een onderscheid gemaakt tussen de korte termijn, die grofweg overeen komt met de harde voorraad, en de lange termijn, het overige programma dat naar verwachting wordt ontwikkeld tot 2040. Hierbij wordt opgemerkt dat het best denkbaar is dat de lange termijn naar beneden, maar waarschijnlijker nog naar boven zal worden bijgesteld.

In het basisscenario wordt vooral veel woningbouw gerealiseerd; aansluitend op de lopende initiatieven, ca 4350 woningen, en ca 500 arbeidsplaatsen en de

MBO-voorzieningen. De ontwikkeling arbeidsplaatsen en (MBO)voorzieningen zijn gunstiger voor een goede verdeling van de reisrichting.

Het accent ligt op de ontwikkeling van woningen, waardoor het station meer betekenis als herkomststation krijgt. Dit uit zich op termijn in een reizigersgroei vanuit Heerhugowaard naar de bestemmingen rondom.

Hierbij nemen we aan dat de verdeling naar de bestemmingen vanaf Heerhugowaard, vergelijkbaar is met de huidige situatie, dus het merendeel reist naar Alkmaar en verder richting Amsterdam. Dit betekent een extra belasting van de huidige spitsrichting. De treinen richting Amsterdam zitten vol, waardoor de reis voorsnog minder aantrekkelijk is en kan leiden tot een afname van de reizigersgroei.

Anderzijds ligt het in de verwachting dat de vervoerder op de groei(potentie) reageert, door een product met meer capaciteit in te zetten, bijvoorbeeld door een hogere frequentie te rijden. Dit heeft een gunstig effect op de reistijd en stimuleert verdere groei.

In het plusscenario zijn de overige benoemde ontwikkelingen voorzien van nog eens 5700 woningen, en 3300 arbeidsplaatsen.

Met de verdichtingsmaatregelen wordt invulling gegeven aan de plaats- en knooppuntontwikkeling van het stationsgebied Heerhugowaard. De maatregelen hebben betrekking op het toevoegen van programma in de stationsomgeving (wonen en werken), maar ook onderwijs en recreatie. De plaatswaarde gaat hiermee omhoog en de reizigerspotentie neemt toe, zowel voor Heerhugowaard als productiestation (wonen, herkomst) als voor de bestemming Heerhugowaard (attractie). Er komen meer mensen die het station binnen het bereik hebben en als aantrekkelijke start, overstap of eindpunt van de reis zien.

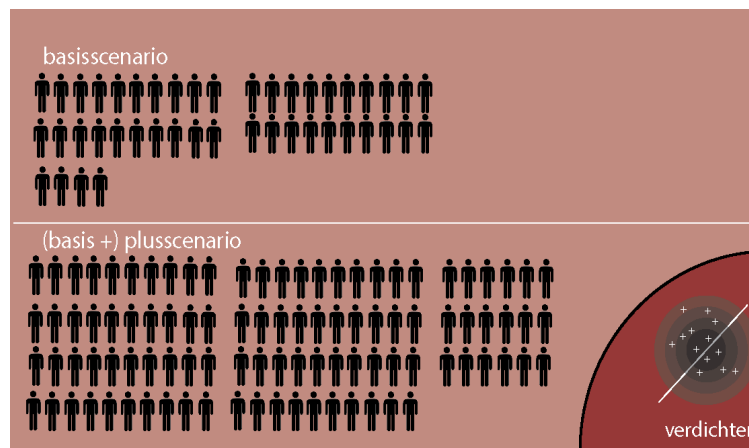
De aanname over het effect als gevolg van verdichting op de reizigersgroei is

gebaseerd op een vereenvoudigd rekenmodel, waarbij de afstand tot het station bepalend is voor de aantrekkelijkheid van 'het met de trein reizen'.

Er is een uitgegaan van de aangeleverde programmatische verdichting in het basisscenario en het plusscenario, daar waar het gaat om de toevoeging van inwoners en arbeidsplaatsen. Dit leidt tot een indicatieve toename van tientallen reizigers per dag op station Heerhugowaard.

3. Uit de indicatieve berekening volgt dat in het basisscenario zo'n 9% reizigersgroei gegenereerd kan worden (inclusief de bestaande planvorming).
4. Bij het plusscenario kan dit oplopen tot ca 10% extra treinreizigers waarvan een klein deel Heerhugowaard juist als bestemming heeft en tegen de spitsrichting in rijdt.

In totaal is een groei van ca. 19% aannemelijk. Dit is enorm, maar te verklaren uit de flinke verstedelijkingsopgave waar Heerhugowaard van uitgaat.



Overzicht indicatieve reizigersgroei/ dag als gevolg van de verdichtingmaatregelen  
: ca. 15 extra reizigers volgens berekening

## 5. VERSNELLEN

Met versnellen wordt de reistijd tussen herkomst en bestemming (deur-tot-deur) verkort. Bij het versnellen van de verbindingen valt op diverse punten winst te behalen:

1. in de treinverbinding zelf, bijvoorbeeld door vaker, sneller of meer rechtstreeks te rijden, minder of korter te stoppen, kortere overstap etc.;
2. het voor- en het natransport;
3. door het verkorten van de tijd tussen voor- en natransport en treinreis, dus bijvoorbeeld zoek-, loop-, of wachttijd. Dit komt aan de orde in het hoofdstuk 'verknopen'.

De eerste categorie valt buiten de directe invloedssfeer van de gemeente. Wel kan de gemeente in bovenlokale overleggen hiervoor pleiten of daar op de juiste plekken voor lobbyen. De reistijd van deur tot deur wordt in belangrijke mate bepaald door de treinreis.

Als we kijken naar reistijdwinst door het verbeteren van het voor- en natransport, richten we ons in en rondom Heerhugowaard op versnellingsmaatregelen voor zowel lopen, fiets, bus als auto. Oftewel het beter bereikbaar maken van het station en vervolgens naar het perron. Het verbeteren van de reistijd van deur-tot-deur leidt tot een betere concurrentiepositie van de keten ten opzichte van de auto. Versnellen van voor- en natransport van al die modaliteiten draagt bij aan bevorderen van het gebruik van de trein en is een versterking van de keten.

In het kader van MIRT NowA wordt ook op andere stations ingezet op het verbeteren van voor- en natransport, wat verder bijdraagt aan versnelling van de reis. Een verbetering van de keten zorgt enerzijds voor een modal shift en kan anderzijds nieuwe reizigers en/of bedrijven aantrekken, omdat Heerhugowaard beter bereikbaar wordt.

### 5.1 Maatregelen versnellen

#### a. Lopen als voor- en natransport

Het lopen in voor- en natransport kan nog aantrekkelijker worden gemaakt door meer logischere routes en betere oriëntatiemogelijkheden te creëren. Zo wordt de reiziger bijna automatisch in de goede richting geleid. Een minuut of tien lopen wordt acceptabel geacht. Voor incidenteel natransport ligt dit nog iets hoger.

Nu komt ca een achtste van de reizigers in het voortransport lopend naar de trein. Zoals bij alle stations ligt dit in het natransport hoger: meer dan de helft van de treinreizigers vervolgt de reis te voet naar de bestemming.

Omdat de stationsentree aan de Zuidtangent vervalt, zal de loopafstand naar waterschap, gemeentehuis en winkelcentrum Middenwaard feitelijk toenemen. De route wordt aantrekkelijk en levendiger gemaakt en de afstanden zijn nog steeds goed beloopbaar. Maatregelen als het aanbrenge van goede bewegwijzering verkort de reistijd (en de beleving ervan) nog verder voor de incidentele reiziger.

#### b. Fiets als voor- en natransport

Het voor- en natransport vindt in Heerhugowaard voor een belangrijk deel plaats met de fiets. Meer dan de helft komt met de fiets naar het station, en ongeveer een zesde gaat vanaf het station met de eigen- of deelfiets naar de bestemming.

Door in te zetten op versnellingsmaatregelen voor de fiets richting het station, komt het station voor een groter aantal inwoners en arbeidsplaatsen binnen het bereik te liggen en wordt de 10-minuten-contour een stuk ruimer. Dat kan door groei van het aantal e-bikes, en door maatregelen als het strekken van routes, betere bewegwijzering (voor de incidentele reiziger) en het verbeteren van de doorstroom op kruispunten.

In de praktijk hebben veel treinreizigers helemaal geen moeite met een prettig fietstochtje van meer dan 10 minuten. Ongeveer de helft fietst minimaal een kwartier. Nog maar 20% van de treinreizigers fietst meer dan 20 minuten<sup>20</sup>.



Voorgestelde maatregelen om de reis per fiets te versnellen zijn:

1. strekken fietsroute Handelsstraat met herinrichting P+R;
2. versterken fietsas Middenweg-Diamant-Robijn via Bevelandseweg naar station;
3. versterken fietsroute Middenweg-Stationsweg;
4. Heerhugowaard via het Stationsplein aansluiten op de doorfietsroute naar Alkmaar aantakt met Broek op Langedijk en de bedrijventerreinen van Heerhugowaard; ook het strekken van de routes naar Broek op Langedijk leidt tot reizigersgroei. De Broekhornerbrug en het ontbreken van verdere bruggen over het kanaal naar Kolhorn dwingen tot omrijden. De slingers bij de Broekhornerbrug vormen een omweg van 600 meter, oftewel 2 à 3 minuten omfietsen;
5. doorstroming van fietsverkeer op kruispunten verbeteren: Stationsweg/ Westtangent, Stationsplein/ Zuidtangent, Umbriellaan/Westtangent, Stationsweg/ Industriestraat. Bijvoorbeeld d.m.v. fietsvriendelijke ingestelde verkeerslichten;
6. beschikbaarheid van voldoende fietsen op het station voor het natransport. Dit draagt niet alleen bij aan een betere verknoping, maar maakt 'de last mile' ook een stuk sneller. Deze fietsen kunnen deelfietsen zijn (ov-fietsen of andere deelfietsen), en bedrijfsfietsen voor werknemers die met de trein naar Heerhugowaard reizen;
7. faciliteren en beschikbaar stellen van e-bikes, zowel voor het voor- als natransport. Ten behoeve van e-bikes als voortransport zal de stalling uitgerust moeten worden met voldoende oplaadfaciliteiten. Voor het natransport kan dit eventueel i.s.m. werkgevers.

#### **c. Autobereikbaarheid van station Heerhugowaard (t.b.v. voor - en natransport)**

Station Heerhugowaard verbindt de dichtbevolkte metropool met steeds minder plaats voor autoverkeer via snelle verbindingen met het dunbevolkte en ov-arme landelijk gebied waar de auto belangrijk als vervoermiddel blijft. Om Heerhugowaard als overstappunt voor de regio te gebruiken, moet het station snel en zonder oponthoud -inclusief parkeren- met de auto bereikbaar zijn. Anders dan bij P+R op bijvoorbeeld

station Sloterdijk ontlast P+R Heerhugowaard ook de volle toegangswegen naar de MRA. Goede autobereikbaarheid van station Heerhugowaard vanuit de regio is daarom van belang.

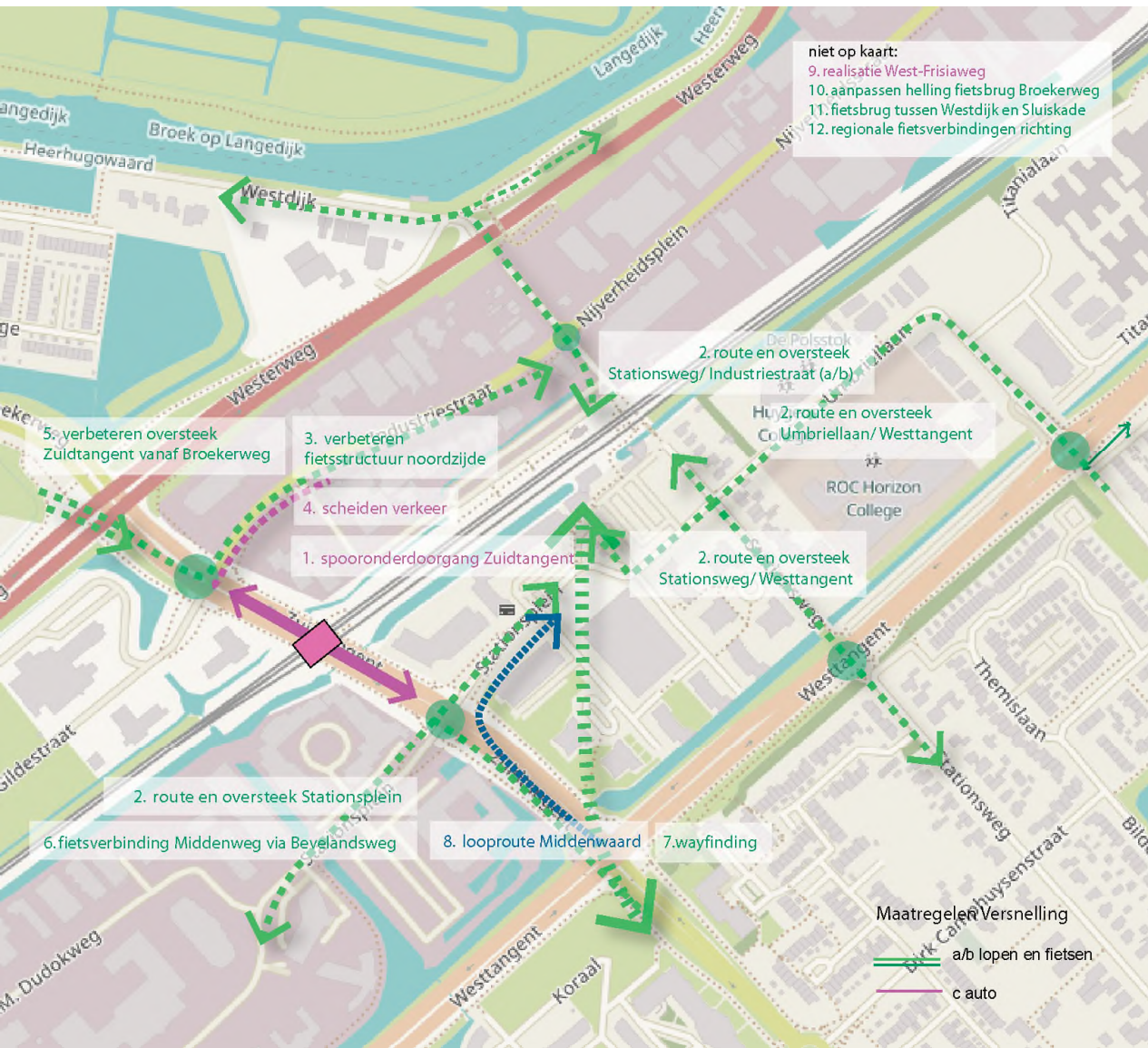
Op regionaal niveau zorgt de aanleg van de Westfrisiaweg deels voor een betere (auto)bereikbaarheid van Heerhugowaard en het station. In Heerhugowaard zelf betekent de realisatie van de onderdoorgang van de Zuidtangent onder het spoor dat ook lokaal de autobereikbaarheid van Heerhugowaard en het station verbetert. De bereikbaarheid per fiets profiteert ook van deze ongelijkvloerse kruising van de Zuidtangent met het spoor.

#### **d. Openbaar vervoer (bus als voor- en natransport)**

Heerhugowaard is ook voor buspassagiers een prima overstapplaats naar de trein. In juli 2018 is de nieuwe ov-concessie voor Noord-Holland Noord ingegaan. Voor Heerhugowaard betekent het aanbestedingsresultaat dat lijn 6 (Heerhugowaard Reigersdaal, via de stations Heerhugowaard en Alkmaar, naar Bergen aan Zee en vice versa) vanaf de start van de concessie een frequentie van vier keer per uur krijgt (was 2x/uur). Hiermee wordt het station Heerhugowaard beter en vaker bediend voor bewoners in het zuiden van Heerhugowaard. Deze reizigers hebben daardoor een betere aansluiting op de treinen. Anderzijds vervalt de directe busverbinding naar Langedijk en wordt de verbinding naar het noorden van Heerhugowaard ingekort. Momenteel wordt bekeken of deze vervangen wordt door een buurtbus, die zowel Langedijk, als de bedrijfsterreinen aandoet.

Ook de Hugohopper is van belang als voor- en natransport. Versterking, uitbreiding of upgrading tot openbare buurtbus van de Hugohopper is gunstig voor het aantal treinreizigers.

De overstapfunctie zou versterkt kunnen worden door de lokale buslijnen weer meer te richten op station Heerhugowaard. Alleen een snelle keten van bus en trein kan



### Versnellingsmaatregelen in het Basisscenario

1. Spooronderdoorgang Zuidtangent (c/d)
2. Prioriteren en opwaarderen (breedte, ruimtelijke kwaliteit) van langzaam verkeersroutes van/naar het stationsgebied. o.a.:
  - Stationsweg/ Westtangent
  - Umbriellaan/ Westtangent
  - Stationsweg/ Industriestraat (a/b)
3. Verbeteren fietsstructuur noordzijde stationsgebied i.c.m. herinrichting P+R: scheiden rijloper P+R en fietsbewegingen naar stallingen (b);
4. Verbeteren oversteek Zuidtangent vanaf de Broekerweg (a/b);
5. Versterken fietsroute (nieuwe as) Middenweg – Diamant – Robijn via Bevelandweg naar stationsgebied (inrichting, prioriteren en ongelijkvloers kruisen)(b);
6. Versterken fietsroute Middenweg – Stationsweg in noordoostelijke richting. (b)
7. Verbeteren wayfinding station (bewegwijzering) ook in relatie tot recreatieve routes (a/b)
8. Looproute Middenwaard logisch en vindbaar
9. Realisatie West-Frisiaweg (d)
10. Aanpassen helling fietsbrug Broekerweg; gestrekt langs Uitvalsweg (b)

### Aanvullende Versnellingsmaatregelen in het Plusscenario

11. Verbreken barrière kanaal Alkmaar Omval-Kolhorn door fietsbrug tussen Westdijk en Sluiskade (b);
12. Aanleg goede, kwalitatief hoogwaardige fietsverbindingen richting Obdam, Hensbroek (directheid, comfort en veiligheid) (b).

de concurrentie met de auto aan. In het MIRT NowA wordt een verbetering voorgesteld van de ov –aansluitingen (bus) op het station en de betrouwbaarheid van het ov door busprioritering.

#### **e. De treinreis zelf**

Op het versnellen van de treinreis zelf heeft de gemeente Heerhugowaard maar beperkte invloed. Versnelling kan worden gerealiseerd door:

- het toekomstvast maken van de infrastructuur, om vertragingen te voorkomen, dit gebeurt o.a. door de gelijkvloerse kruisingen aan te pakken;
- treinen rijden in hogere frequenties, om zo de wachttijd te verminderen;
- treinen rijden met een hogere gemiddelde snelheid;
- minder en kortere stops onderweg.

Dit staat ook op de agenda van het rijk (MIRT-NowA en PHS), in het OV-toekomstbeeld 2040 en van de belangenorganisatie voor ov-reizigers, Rover.

Een hogere frequentie vermindert de gemiddelde wachttijd op de trein. Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer - kortweg PHS - is een programma van o.a. ProRail en NS, om op drukke tracés met een frequentie van 6 intercity's en 6 sprinters per uur per richting te rijden. Dit gebeurt nu al tussen Amsterdam en Eindhoven, het streven is om dat vanaf 2028 ook te doen tussen Amsterdam en Uitgeest/ Alkmaar. Door mee te werken aan het verplaatsen van het rangeer-/ opstel terrein naar Heerhugowaard (De Vaandel), wordt het gemakkelijker om treinen in een hogere frequentie door te laten rijden naar Heerhugowaard in plaats van Alkmaar<sup>21</sup>.

Verder is er de invoering van ERTMS, een veiligheidssysteem dat efficiënter gebruik van de bestaande sporen mogelijk maakt.

In het MIRT-NowA komt versnelling aan bod, door het verplaatsen van de koppeling van treinen van Alkmaar naar Heerhugowaard. Een kortere stop in Alkmaar betekent een kortere reistijd voor veel reizigers. Ook hiervoor is de aanwezigheid van een rangeer-/ opstel terrein bij Heerhugowaard van belang. Tevens is een verlenging van de perrons in Heerhugowaard (en Alkmaar Noord) nodig.

Rover bepleit in "Ov maal 2" om het ov te bezien als één netwerk. Daarbij denkt Rover aan een treinconcept met een metropolitane stoptrein (sprinter, lightrail), een metropolitane sneltrein en een echte intercity. Dat betekent op de Zaancorridor lightrail tot en met Uitgeest, een metropolitane sneltrein tot Alkmaar/Heerhugowaard en de intercity als derde soort. Een enigszins vergelijkbaar model is naast de sprinter (of lightrail) en de intercity een 'zonetrein' te laten rijden: een snelle intercity met weinig stops tot Alkmaar, die daarna als sprinter doorrijdt. Dat betekent minder stops voor de reiziger die van Amsterdam naar Alkmaar of Heerhugowaard reist en vice versa (ten minste een kwart van reizigers in Heerhugowaard reist naar Amsterdam).

Een directe verbinding vanuit de regio Alkmaar naar Schiphol en Amsterdam-Zuid zou een belangrijke verbetering betekenen en daarmee forensen uit de regio naar deze werklocaties stimuleren de trein te nemen. Ook een dergelijk maatregel (zuidwest boog en andere dienstregelingen) lijkt voorlopig niet aan de orde, maar moet vanuit de regio Alkmaar benoemd blijven worden.

Tevens draagt een versnelling en hogere frequentie van de Kennemerlijn bij aan een grotere knoopwaarde van Heerhugowaard. In plaats van deze te downgraden, zoals in de afgelopen jaren is gebeurd door het opheffen van de intercity's, zou deze juist sneller (meer intercity's), frequenter en meer direct (bijvoorbeeld door naar Leiden of Den Haag) moeten rijden.



## 5.2 Indicatieve reizigersgroei door versnellen

reizigerswinst	Basisscenario	Plusscenario (excl. Basis)	Plusscenario (totaal)
Lopen		-	
Fietsen			
Bus	p.m.	-	p.m.
Auto			
<b>Versnellen totaal</b>			

Overzicht indicatieve reizigersgroei/ dag als gevolg van de versnellingsmaatregelen

<sup>24</sup>voor lopen fiets, auto en bus.



: ca. 15 extra reizigers volgens berekening minimaal



: ca. 15 extra reizigers volgens berekening maximaal bovenop minimaal

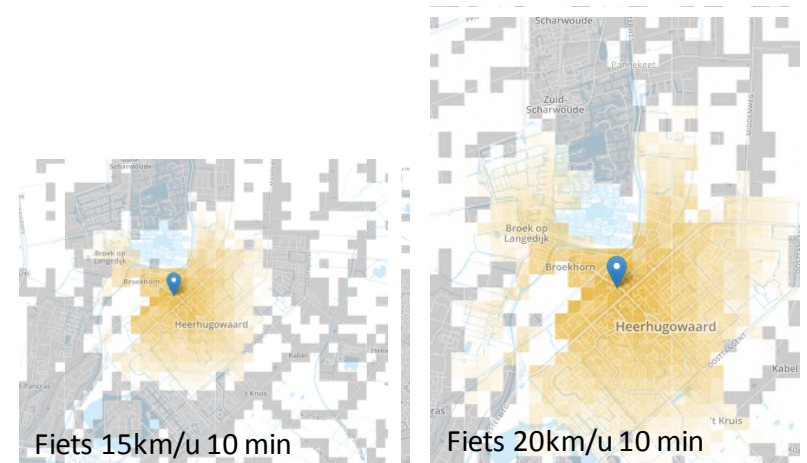
### a.Lopen

Voor voetgangers is het effect van het vervallen van de zuidelijke perrontoeegang gecompenseerd door meer rechtstreekse looproutes. Voor een kleine groep incidentele reizigers wordt het effect van een betere bewegwijzering ingeschat op 15 seconden. De kwantitatieve groei van het aantal reizigers zal beperkt zijn.

### b.Fiets

Door het verbeteren van de bereikbaarheid van het station met de fiets, komt het station en daarmee de keten fiets+trein voor meer inwoners binnen de maximaal acceptabele reistijd (woon-werk, woon-recreatie etc.) te liggen. De belangrijkste maatregel is het strekken van de routes, daarna het beter inregelen van de verkeerslichten in het voordeel van de fietsers en tenslotte een goed bewegwijzering.

Met het toenemend gebruik van de e-bike zijn per fiets langere afstanden te overbruggen zodat de fiets nog beter concurreert met de auto op afstanden tot 15 km, als ook voor de langere afstand in de keten e-bike +trein. Door maatregelen in het fietsnet te treffen, wordt een versnelling gerealiseerd voor zowel de e-bike, als de grote groep 'gewone' fietsers.



Ter illustratie is met de Movares Verbindingswijzer verkend wat een betere bereikbaarheid van het station per fiets betekent <sup>23</sup>. Hieruit blijkt dat met de versnelling een flinke uitbreiding van het aantal inwoners dat binnen 10 minuten op het station kan komen, net als een duidelijke toename van het aantal arbeidsplaatsen op 10 minuten fietsen.

Het 'versnellen van de fiets' zal een modal shift stimuleren in het vervoer (van bus of auto naar fiets en van auto naar fiets+ trein).

Voor elk pakket van maatregelen is voor het basisscenario een gemiddelde reistijdwinst ingeschat. Het pakket van het versnellen en strekken van routes zal gemiddeld over alle fietsrelaties van en naar het station in Heerhugowaard leiden tot een reistijdwinst van gemiddeld 30 seconden per reis. Voor kruispuntmaatregelen (wijzigen voorrangssituatie, vaker/langer realiseren van groen) is uitgegaan van een reistijdwinst op de fiets van gemiddeld 15 seconden (rekenkundige aanname, dus ongeacht of men 1, 2 of meerdere beter geregelde kruispunten passeert)<sup>22</sup>. Voor het verbeteren van de bewegwijzering is een winst van 10 seconden ingeschat voor de incidentele reiziger.

Het rekenmodel laat voor deze versnellingsmaatregelen voor de fiets een kleine toename van het aantal reizigers zien tot 0,3%.

In het plusscenario zijn voor het versnellen fietsmaatregelen opgenomen die zijn gericht op het verbeteren van de fietsrelatie met Broek op Langedijk en andere omliggende plaatsen. De maatregelen van een fietsbrug naar Langedijk of een betere route naar Obdam leiden ertoe dat de bereikbaarheid gemiddeld met 30 seconden toeneemt. Dit betekent een kleine extra reizigersgroei (0,1%) .

### **c. Auto**

De auto heeft nu een relatief groot aandeel (P+R vormt bijna een zesde van het vervoer voor de treinreis, terwijl het brengen en halen nog eens een zesde aandeel heeft in het voor- én in het natransport). De reis per auto + trein zal in het basisscenario gestimuleerd worden door de realisatie van de onderdoorgang in de Zuidtangente en de komst van de Westfrisiaweg. Voor de onderdoorgang wordt uitgegaan van een gemiddelde reistijdwinst van 20 seconden voor de autoreiziger.

Door de aanleg van de Westfrisiaweg is station Heerhugowaard tot één minuut sneller bereikbaar. Dit geldt echter slechts voor een klein aandeel van de reizigers, namelijk zij die vanaf het noordwesten van Heerhugowaard reizen. Deze versnellingsmaatregelen voor de auto kunnen leiden tot enkele extra treinreizigers (0,2%), indien gecombineerd met een goede P+R voorziening aan de westzijde van het station.

### **d. Bus**

De bus heeft nu (voorafgaand aan het ingaan van de nieuwe concessie in 2018) een zeer beperkt aandeel in de modal split van het vervoer van enkele procenten, voor het natransport is bijna een tiende. De frequentieverhoging van twee naar vier keer per uur betekent een flinke beperking van de gemiddelde wachttijd voor deze reizigers. Hier staat tegenover dat de rechtstreekse busverbinding naar Langedijk (en de bedrijventerreinen en Heerhugowaard Noord) is vervallen, waardoor de overstap op station Heerhugowaard van deze bus op de trein vervalt, wat tot minder reizigers leidt.

Een buurtbus kan deze afname deels compenseren. Dit lijkt echter slechts een verwaarloosbaar aantal op het totaal aantal reizigers dat verder gaat met de trein.

### **e. Versnelling Spoor**

Grofweg valt de meeste tijdwinst te behalen door de trein op minder stations te laten stoppen. Dit zal echter weer negatieve effecten opleveren voor de (bereikbaarheid van de) betreffende halteomgevingen. Deze effecten treden in mindere mate op bij het invoeren van een 'zonetrein' in combinatie met een hogere frequentie.

Een belangrijke en meer realistische optie (zie MIRT NowA) om tijdwinst te behalen is het verkorten van de stop in Alkmaar en alle treinen door te laten rijden tot Heerhugowaard. Nu kan op het traject Alkmaar - Den Helder maximaal met zes bakken worden gereden vanwege de lengte van de perrons op dit trajectdeel. In Alkmaar worden treindelen bijgeplaatst dan wel afgekoppeld. Hiervoor is het nodig de perrons te verlengen van Heerhugowaard en de tussengelegen halte Alkmaar Noord.

Omdat de winst door versnelling van de treinreis zelf buiten het directe invloedsgebied van de gemeente valt is dit niet opgenomen in de indicatieve groei. Het is echter wel interessant een inschatting te geven van het potentieel van de spoorse maatregelen zoals geformuleerd. Het is realistisch te veronderstellen dat een gemiddelde reistijdwinst van 5 minuten bereikt kan worden wanneer flink geïnvesteerd wordt in een aantal samenhangendemaatregelen op het spoor (dit hoeven niet alle genoemde maatregelen te zijn). Door meer treinen te laten rijden kan de wachttijd verkorten, wat ook gemiddeld een aantal minuten winst oplevert. Een dergelijke substantiële versnelling draagt sterk bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid van Heerhugowaard op het gebied van inwoners en arbeidsplaatsen. Heerhugowaard wordt daarmee aantrekkelijker als vestigingsgebied voor zowel inwoners als bedrijven.

Wanneer voor de versnellingsmaatregelen op het spoor eveneens wordt gerekend met de vuistregel dat 1% reistijdwinst leidt tot een reizigerstoename van 0,5 tot 1%, dan leidt dit bij een versnelling van vijf minuten (wat mogelijk met het treffen van een aantal maatregelen op het spoor OF door een frequentie verhoging) tot 150-300 meer reizigers per dag. Dit komt dus bovenop de aantallen uit de vorige paragraaf. Wanneer een frequentieverhoging zoals bijvoorbeeld PHS wordt doorgevoerd tot Heerhugowaard én gecombineerd met een versnelling van de treinreis zelf zal de groei nog verder kunnen toenemen met enkele honderde reizigers per dag.

Een aangepaste bediening op de Kennemerlijn levert enkele extra reizigers, uitgaande van een (beleefde) reistijdwinst van enkele minuten.

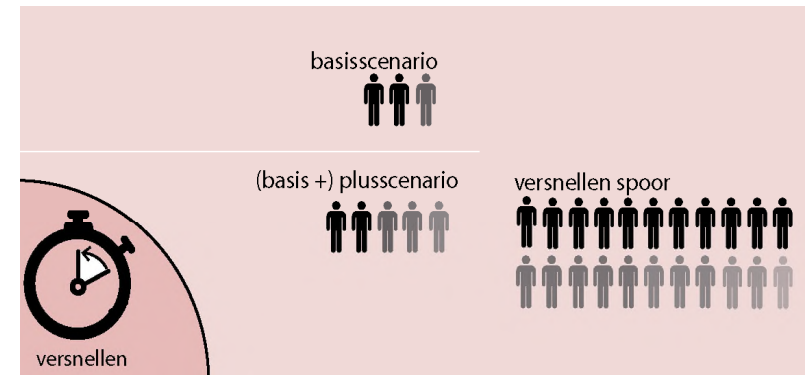
reizigerswinst	Basisscenario	Plusscenario (excl. Basis)	Plusscenario (totaal)
Versnellen spoor, technische maatregelen			
Kennemerlijn extra bediening			

Overzicht indicatieve reizigersgroei/ dag a.g.v. de versnellingsmaatregelen op het spoor (e)



: ca. 15 extra reizigers volgens berekening minimaal

: ca. 15 extra reizigers volgens berekening maximaal bovenop minimaal



Overzicht indicatieve reizigersgroei/ dag a.g.v. de versnellingsmaatregelen in basisscenario en totaal van basis en plusscenario. Rechts is bovendien de indicatieve groei gegeven a.g.v. van maatregelen om de treinreis te versnellen (e).



: ca. 15 extra reizigers volgens berekening minimaal

: ca. 15 extra reizigers volgens berekening maximaal bovenop minimaal

In de grafiek is duidelijk zichtbaar dat de maatregelen om te versnellen op het spoor veel effect kunnen hebben. Deze effecten worden in de totalen niet meer meeteld omdat deze buiten scope vallen.



## 6. VERKNOPEN

Een goede verknoping zorgt ervoor dat het stationsgebied een geoliede verkeersmachine wordt. Verknoping gaat om de aansluiting van het voor- of natransport op de trein, zoals het verknopen van buslijnen met de trein. Met een goede verknoping worden overstap-, zoek- en looptijden beperkt. Het betreft loopafstanden, aansluitende dienstregelingen, logische routes, voldoende faciliteiten om te parkeren/stallen. Logische en snelle verknoping van verschillende modaliteiten zorgt voor aantrekkelijk ketenmobiliteit.

Een goede aansluiting van modaliteiten zorgt voor een goede reisbeleving. Het gaat om meer dan de aansluiting van dienstregelingen. De meeste winst valt in het stationsgebied of de directe omgeving te behalen. Een logische oriëntatie en de juiste ruimtelijke maat en organisatie in de stationsdomeinen zijn van groot belang voor een soepele transfer. Ook digitale verknoping door toepassing van apps verbetert de toegankelijkheid en de beleving van de reiziger per trein.

### 6.1 Maatregelen verknopen

#### a. Lopen

Looproutes tussen auto, bus en fiets naar trein moeten herkenbaar en rechtstreeks zijn. Dit is reeds benoemd bij versnellingsmaatregelen en wordt uitgewerkt in het masterplan.

#### b. Fiets

Fietsparkeervoorzieningen verknopen de fietsrit met de treinreis. De ambitie is het fietsparkeren te verbeteren, zowel kwalitatief (comfort, overzicht, ruimtelijke kwaliteit, looplijn naar station, beschutting) als kwantitatief (forse uitbreiding van het aantal plekken). Beschikbare plekken dienen ook vindbaar te zijn. Bijvoorbeeld door digitale aanduiding, zodat de zoektijd beperkt wordt tot een minimum. Vooral voor duurdere fietsen (e-bikes) is kwalitatief en veilig fietsparkeren belangrijk. Deze fietsen vragen om andere stallingsvoorzieningen (oplaadvoorziening, betere veiligheid).

Het fietsparkeren krijgt in het masterplan van het stationsgebied verder vorm. De capaciteitsuitbreiding moet leiden tot minder tijdsverlies bij het zoeken naar een plek, betere sociale veiligheid (overzicht) en kwaliteit voor de omgeving (inpassing stallingsontwerp). Ervaring leert dat een betere fietsenstalling snel tot een goede benutting leidt, voornamelijk door reizigers die de fiets eerst elders neerzetten of op een andere manier naar het station kwamen. Een klein deel betreft ook nieuwe reizigers.

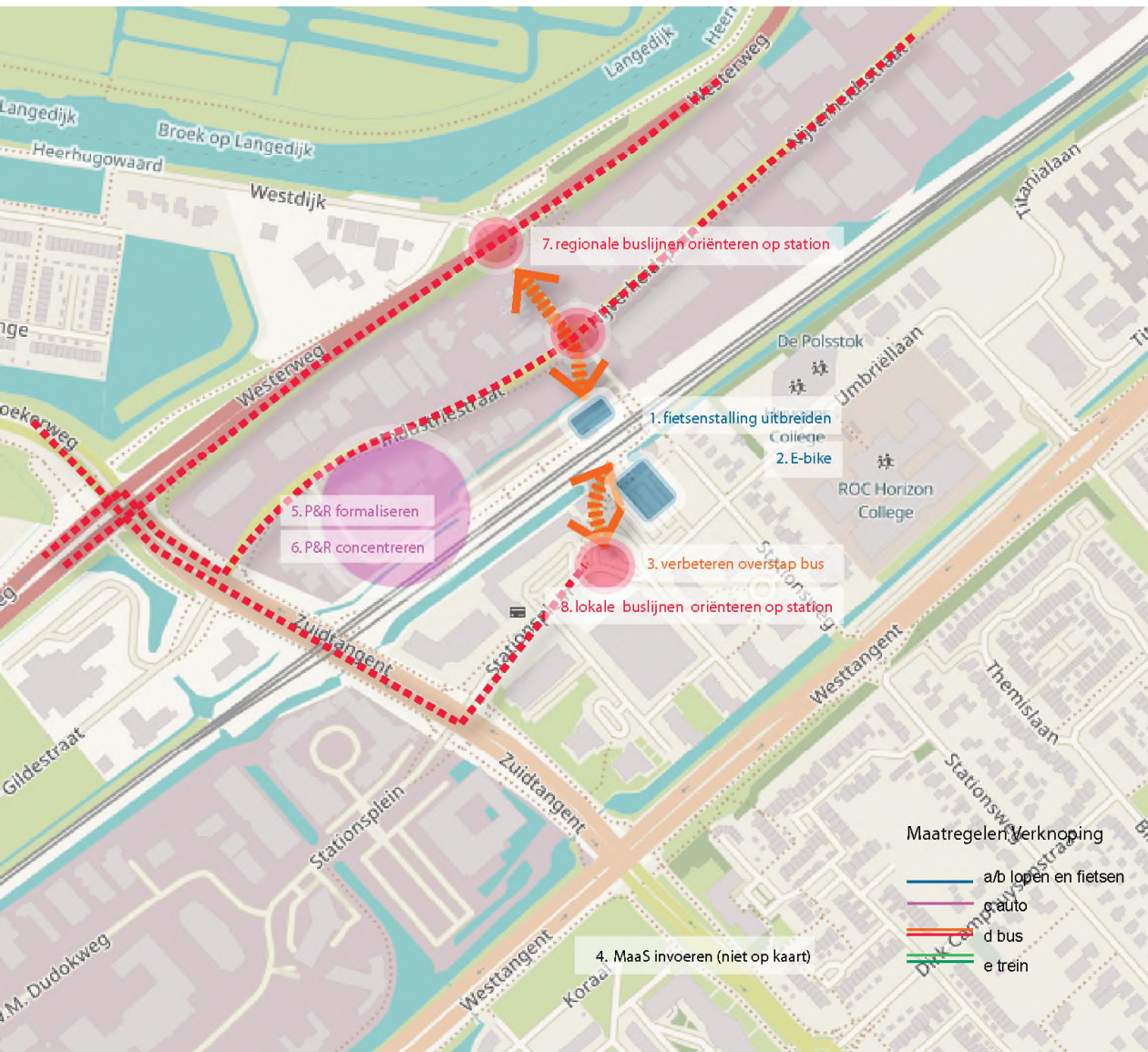
Overigens komt nu al een groot deel van de passagiers met de fiets naar het station, zo'n 2400 fietsers per dag. Ook het aandeel van de fiets als natransportmiddel neemt toe. Nu zijn er ruim 2100 fietsparkeerplekken aanwezig, waarvan een deel inpandig en bewaakt. ProRail noemt een berekende behoefte aan fietsparkeerplekken van ruim 2550 plekken in 2030 <sup>25</sup>.

Om verrommeling te voorkomen en voldoende capaciteit te behouden is handhaven op wees- en foutgeparkeerde fietsen nodig. Dit draagt bovendien positief bij aan de veiligheidsbeleving in de stalling.

Een goede verknoping betekent ook dat je snel kunt overstappen op een ov-fiets of op een andere deelfiets, die dan ook gegarandeerd beschikbaar moet zijn. Stimuleren van gebruik van bedrijfsfietsen die door de Heerhugowaardse werkgevers gefaciliteerd worden voor werknemers die met de trein reizen, hoort hier ook bij.

#### c. Auto

Autoparkeerplekken zijn nodig om autoritten, bijvoorbeeld vanuit (of naar) de landelijke Kop, te verknopen aan de treinreis. De beschikbare parkeer capaciteit kan voor de treinreiziger beter worden benut, door deze meer exclusief voor treinreizigers te bestemmen. In de huidige situatie maken veel niet-reizigers er gebruik van. Dit frustriert de treinreiziger in zijn zoektocht naar een parkeerplaats en/of leidt tot langere loopafstanden tot het station.



### Verknopingsmaatregelen in het Basisscenario

1. Uitbreiding en upgrade fietsenstallingen station (a, b)
2. E-bike goed faciliteren in de nieuwe stallingen en onbewaakt (buiten) (b)
3. Verbeteren overstap bus naar trein (ligging busstation zuidzijde, verbinding haltes noordzijde) (a,d)
4. MaaS stimuleren op regionaal niveau (f)

### Aanvullende Verknopingsmaatregelen in het Plusscenario

5. Functie van de P+R 'formaliseren' door tarifiering en koppeling aan trein- en/of busgebruik (c)
6. Verplaatsen P+R naar noordwestzijde (c)
7. Buslijn afsluitdijk oriënteren op station Heerhugowaard ipv Alkmaar
8. Buslijnen (of uitbreiding HugoHopper met meer oriëntatie van station) vanuit Heerhugowaard en Broek op Langedijk oriënteren op station Heerhugowaard ipv Alkmaar (d)

Het instellen van een parkeertarief heeft invloed op de keuze om wel of niet gebruik te maken van de auto en/of een P+R voorziening. Door een tarifiering in te voeren op het P+R terrein aan de noordzijde van het station, waarvan ov-reizigers worden vrijgesteld na een gemaakte ov-reis, kan het gebruik van P+R door reizigers worden gestimuleerd. Deze P+R voorziening aan de noordzijde van het station is hierdoor echt bedoeld voor de treinreizigers.

Zo sluit de voorziening goed aan op de regionale bereikbaarheid van het station (N242, Zuidtangent) en de routes verder naar Noord-Holland Noord en de Afsluitdijk. Daarmee kan het station functioneren als overstap tussen het landelijk gebied en de MRA. Voor reizigers vanuit het noorden, kan de P+R in Heerhugowaard makkelijker en sneller bereikbaar zijn als in Alkmaar of Alkmaar-Noord.

Ook op langere termijn, wanneer de ruimtedruk toeneemt door de verdichting van het stationsgebied is het goed een P+R te handhaven. Dit zal dan waarschijnlijk in gebouwde voorzieningen worden opgelost, al dan niet gecombineerd met woonbebouwing en/of voorzieningen.

#### **d. Bus**

Nu is de loopafstand tussen bus en trein te groot. Door de fysieke- en belevingsafstand te verkorten wordt de verknoping geoptimaliseerd.

Om het busnetwerk beter te verknopen met station Heerhugowaard, is een andere lijnvoering van verschillende bussen vanuit de regio naar Heerhugowaard nodig, waarbij op het station wordt gehalteerd. De (inter)regionale busverbinding naar Friesland over de Afsluitdijk – en bijvoorbeeld ook de Flixbus- kan goed worden ingepast aan de noordzijde van het station. Hierdoor kunnen busreizigers uit het noorden eerder overstappen op het (snellere) treinsysteem.

#### **e. Trein**

Veel van de overstapbewegingen tussen treinen onderling vinden plaats in Alkmaar, ook wanneer de reisbestemming noordelijker ligt. De treinknoop Heerhugowaard kan beter benut worden, zodat meer mensen hier overstappen van de ene op de andere trein. Echter een verschuiving (ook in de dienstregeling) van de knoop Alkmaar naar Heerhugowaard is voorlopig niet aan de orde en vormt geen uitgangspunt voor de berekening.










#### **f. Digitale verknoping door MaaS**

Mobility as a Service: MaaS<sup>26</sup> is gedefinieerd als het aanbod van flexibele, deels vraaggestuurde, multimodale mobiliteitsdiensten waarbij op maat gemaakte, geïntegreerde reismogelijkheden middels een digitaal platform aan reizigers worden aangeboden. Hiermee worden vaste patronen doorbroken en kan per reis een keuze worden gemaakt voor de beste oplossing per persoon. Hierbij wordt de drempel om via ov, of via een combinatie van vervoerswijzen te gaan reizen, flink verlaagd.



## 6.2 Indicatieve reizigersgroei door verknopingsmaatregelen

Het beter verknopen van systemen (de keten) binnen het stationsgebied kan leiden tot reizigersgroei. Dit komt doordat overstap- en looptijden worden beperkt. De maatregelen die staan benoemd in het basisscenario hebben vooral betrekking op het beter faciliteren van de fietsen in het stationsgebied.

reizigerswinst	Basisscenario	Plusscenario (excl. Basis)	TOTAAL (basis&plus)
looproutes	-	-	-
fietsen		-	
bus	-		
auto	-		
Verknopen totaal			

Overzicht indicatieve reizigersgroei/ dag als gevolg van de verknopingsmaatregelen



: ca. 15 extra reizigers volgens berekening minimaal



: ca. 15 extra reizigers volgens berekening maximaal bovenop minimaal

### a. Looproutes

Betere en snellere looproutes van de fietsenstallingen en bushaltes naar de treinperrons levert een beperkte tijdswinst op (inschatting circa 10 seconden) en een minimale reizigerswinst.

### b. Fiets

Voor fietsers zijn de verknopingsmaatregelen gericht op het verbeteren en uitbreiden van de stallingscapaciteit. Dit betekent dat een aankomende fietser (voortransport) sneller zijn fiets kan stallen (minder zoektijd) en daardoor zijn reistijd kan verkorten (tot 60 seconden reistijdswinst). Een vertrekkende fietser (natransport) weet waar de fiets staat gestald en zal niet meer dan 20 seconden reistijdswinst hebben. De berekende reizigersgroei door deze maatregel bedraagt ca 0,5% per dag.

Ook goede vindbaarheid en beschikbaarheid van een ov-fiets (of andere deelfiets) kan tijd besparen. Het succes van de ov-fiets is hiervan afhankelijk en wordt meegenomen in de aanpak voor de fietsenstalling.

Ook e-bikevoorzieningen trekken nieuwe reizigers aan. Veilig stallen en oplaadvoorzieningen helpen een verdere reizigersgroei te realiseren, met name voor reizigers die in de range van 10 tot 15 kilometer van het station wonen. Het effect op de reizigersgroei van e-bikevoorzieningen sec is beperkt. Met name de hogere snelheid (versnelling) draagt bij en heeft effect op de mogelijkheden voor verdichting binnen het invloedsg gebied van het station. Een goede verknoping (inclusief de voorzieningen) geldt hierbij als randvoorwaarde.

### c. Auto

De verknopingsmaatregelen voor autoverkeer bestaan uit:

1. het koppelen van het gebruik van de P+R aan treinreizen, waardoor de treinreiziger een grotere kans heeft op een parkeerlocatie (gemiddeld circa 45 seconden reistijdswinst);
2. P+R alleen voor treinreizigers aan de noordzijde (met betere aansluiting op regionale invalsroute wordt aangenomen dat gemiddeld 30 seconden reistijdswinst wordt behaald ten opzichte van de locatie aan de Westtangent).

Dit leidt op basis van het rekenmodel tot een toename van 0,2% treinreizigers op station Heerhugowaard.

#### d. Bus

In Heerhugowaard is winst te behalen door de oriëntatie van het busnet vanuit de provincie meer te oriënteren op het station. Een beter busknooppunt op Heerhugowaard leidt van en naar Heerhugowaard tot 50 à 100 extra reizigers per dag. Dit is nu niet aan de orde, omdat er per juli 2018 een nieuwe 10-jaars concessie van start is gegaan waarin deze maatregelen niet zijn meegenomen. De slagingskans van deze maatregel is bovendien ook afhankelijk van de functie van het station op de Zaancorridor. Indien Heerhugowaard ook kan profiteren van PHS, dan is een betere verknoping met de bus een logische vervolgstap in de concessie. Het gaat dan overigens niet alleen om nieuwe reizigers die overstappen van auto naar een ov-keten, maar ook om reizigers die momenteel al op Alkmaar op de trein stappen” .

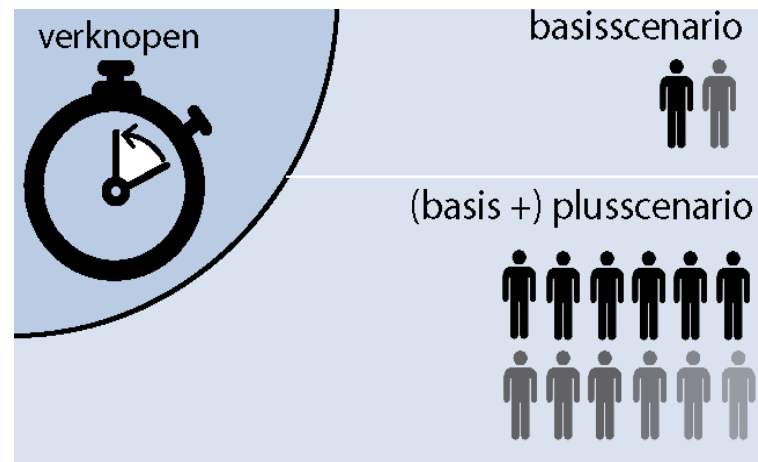
Voor de bus over de Afsluitdijk zijn geen reizigersaantallen bekend, waardoor verplaatsing van deze halte geen deel uit maakt van de indicatieve berekening.

#### e. Trein

Verplaatsing van de knooppunt (in dienstregeling) van Alkmaar naar Heerhugowaard is vooralsnog niet aan de orde. Andere maatregelen voor de trein worden besproken in het hoofdstuk versnelling.

#### f. Digitale verknoping door MaaS

Het is aannemelijk dat de invoering van een MaaS systeem een reizigersgroei genereert, omdat MaaS-gebruikers echt kijken naar het mobiliteitsaanbod dat op dat moment het meest aantrekkelijk is voor een bepaalde reis. Het kiezen van een reismethode en de planning van een reis wordt makkelijker en de gemak van het reizen met het ov wordt beter bekend. Van MaaS zijn echter nog geen (groei)cijfers van bekend. Er loopt nu een aantal pilots; de verwachting is hoog, maar is in deze studie niet gekwantificeerd wegens gebrek aan ervaringscijfers; de eerste evaluatie vindt plaats in 2019.



Overzicht indicatieve reizigersgroei/ dag als gevolg van de verknopingsmaatregelen



: ca. 15 extra reizigers volgens berekening minimaal

: ca. 15 extra reizigers volgens berekening maximaal bovenop minimaal

## 7. VERAANGENAMEN

Veraangename heeft betrekking op het verbeteren van de beleving, waarmee de aantrekkelijkheid van het station en de reis van deur tot deur wordt vergroot. Dit kan enerzijds gaan om het wegnemen van hinder of negatieve beleving en anderzijds om het toevoegen van attractiviteit, door een goede ruimtelijke kwaliteit en/of levendigheid. Ook bijvoorbeeld het verbeteren van de reisinformatie helpt hierbij. Uitgangspunten als een goede sociale veiligheid, oriëntatie, schoon en heel, etc vormen hierbij de basis.

### 7.1 Maatregelen veraangename

In het Masterplan stationsgebied gaat ruime aandacht uit naar het veraangename van het stationsgebied. Dit richt zich op materiaal, water en groen en oriëntatie. De basis moet worden gelegd in een heldere en leesbare indeling, goede geleiding van loopstromen en functies (in de plint) die het gebied verlevendigen en zorgen voor een aantrekkelijk beeld op ooghoogte.

Op het station moet de indeling in domeinen voor het Spoorbeeld, met het reisdomein (a), ontvangstdomein (b) en omgevingsdomein (c), beter afleesbaar zijn. Met name het reisdomein laat te wensen over. Op de smalle perrons is het niet altijd even prettig om te moeten wachten. De treinreis zelf kan nog verder worden veraangenaamd door meer comfort, goede wifi, etc. Dit valt buiten de scope.

In het gehele stationsgebied kan de verhouding van verkeersruimte versus verblijfsruimte veel beter: de verkeersruimte is nu dominant en moet veranderen in een meer aantrekkelijke en groene verblijfsruimte waar mensen uitgenodigd worden te ontmoeten, te verblijven en te ondernemen.

Er is een duidelijke relatie tussen verdichting en veraangenaming, deze twee zullen in Heerhugowaard hand in hand gaan.

Er worden initiatieven ontplooid om restgebieden of achterkanten te vergroenen, eventueel samen met omwonenden of de scholen. Het effect hiervan is tweeledig:

1) de omgeving wordt aantrekkelijker en 2) de mensen voelen zich meer verantwoordelijk voor het gebied, waardoor het minder snel verrommelt en minder anoniem aandoet. Een groener profiel ontstaat al aan de Industrierweg, waar bij de herprofilering in 2017 gevarieerde beplanting is ingezaaid. Ook de initiatieven voor transformatie of uitbreiding van de bedrijvenpanden gaan gepaard met een kwaliteitsverbetering.

De relatie en functie van de beide zijden van het spoor dient duidelijk te zijn. Deze zijden zijn in de toekomst gelijkwaardig, maar niet hetzelfde: aan de noordzijde is een meer regionale oriëntatie (verkeerskundig), waar het accent op werken ligt in een stedelijke mix (dus ook met wonen en voorzieningen). Ook de P+R is hier voorzien en eventueel de doorgaande buslijnen. De belangrijke recreatieve en landschappelijk waarde van het duizend eilandenrijk wordt vanaf het stationsgebied beleefbaar gemaakt, met een duidelijke oriëntatie hierop en op de Westdijk.

De recreatieve waarden van de regio kunnen beter worden benut, wat aansluit op de wens om toeristen in de metropool beter te spreiden en de aantrekkelijkheid van Heerhugowaard als bestemming te promoten. Broek op Langedijk richt zich in belangrijke mate op de recreatieve waarden van het water. Dit staat geformuleerd in de visie 'Langedijk ontwikkelt met water'. In de omgeving van het station noemt de visie het Oosterdelgebied, de Veiling en vervoer over water.

De doelstelling van de gemeentes Langedijk en Heerhugowaard is om ook een belangrijk deel van het recreatief verkeer via de trein af te wikkelen. Recreanten kunnen een fiets te huren op het station of vanaf het station naar de Westdijk lopen om hier met de boot verder te gaan. In het kader van deze studie is niet te indiceren hoeveel extra reizigers dit op gaat leveren. Een groot deel van dit nieuwe recreatieve verkeer vindt plaats in het weekend en tijdens de daluren op werkdagen, wat gunstig is voor de dekkingsgraad van de trein.

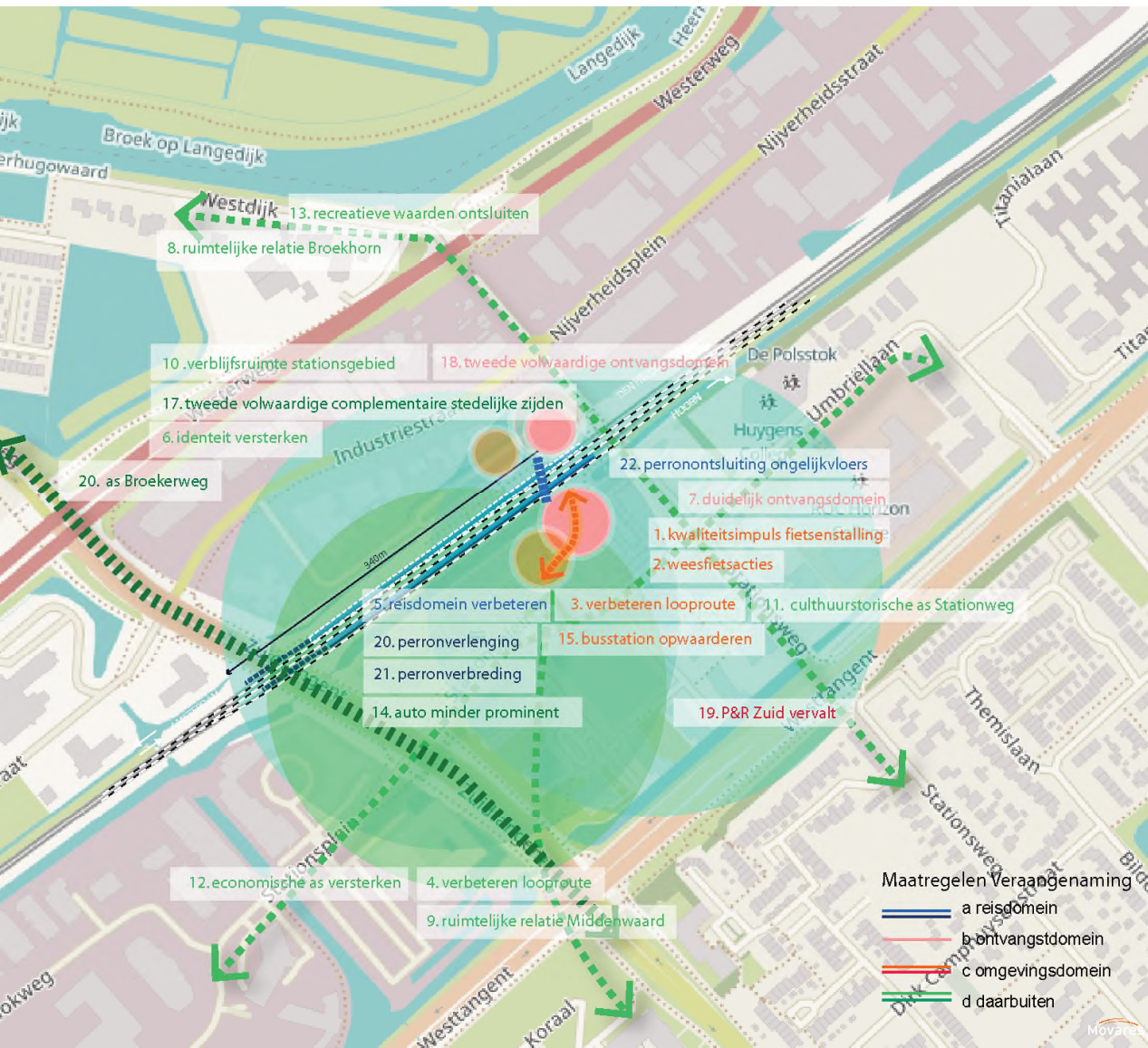


Aan de zuidzijde ligt een meer stedelijke oriëntatie: het busstation voor lokaal vervoer (buslijnen en HugoHopper), accent op lopen en fietsen in een omgeving waar wonen de overhand heeft, met levendige plinten, en goede routes naar winkelcentrum Middenwaard.

Beide zijden vormen samen een geheel, met verschillende doorgangen van verschillende schaal, behoud van oude herkenbare lijn en het station als middelpunt, functioneel, maar ook ruimtelijk. In het masterplan moet veel aandacht uitgaan naar het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit. Door zo de verblijfskwaliteit te verbeteren wordt de (wacht-) tijd op een meer positieve manier beleefd.

#### **Veraangenamingsmaatregelen**

1. Kwaliteitsimpuls fietsenstalling (bewaakt en onbewaakt: comfort, uitstraling, verrommeling door weesfietsenen kwakkers etc).i.c.m. uitbreiding (c)
2. Weesfiets acties (c)
3. Verbeteren looproutes (directheid, comfort, wayfinding) tussen toegang perrons en fietsenstalling, P+R en bus. (c)
4. Verbeteren looproute stationsgebied – Middenwaard (c/d)
5. Reisdomein verbeteren (voldoende ruim, veilig en prettig), zie *spoor* (a)
6. Identiteit versterken (als poort naar water en groen) (b/c)
7. Duidelijke entree/ ontvangstdomein (b)
8. Ruimtelijke aansluiting stationsgebied – Broekhorn (c)
9. Middenwaard- Stationsgebied versterken elkaar en liggen (letterlijk) in elkaars verlengde (c/d)
10. Verblijfsruimte opwaarderen: openbare ruimte (c/d)
11. Cultuurhistorische as Stationsweg versterken
12. Economische as versterken
13. Recreatieve waarden ontsluiten



### Aanvullende Veraangenamingsmaatregelen

14. Minder prominente plaats voor autoverkeer in stationsgebied (c)
15. Busstation ruimtelijk opwaarderen (compact, overzichtelijk en aan ontvangsdomein) (b/c)
16. Verblijfsruimte opwaarderen: voorzieningen en verdichting (c)
17. Twee volwaardige zijden, stedelijk en complementair (b/c)
18. Twee volwaardige ontvangsdomeinen(b)
19. P+R zuidzijde laten vervallen (c)
20. As Broekerweg / Zuidtangent als ruimtelijke drager(c/d)

### Spoormaatregelen

21. Perronverlenging (a)
22. Verbreden perrons (a)
23. Perronontsluiting ongelijkvloers (tunnel of traverse) (a/b/c)







Letters verwijzen naar het reisdomein (a), ontvangsdomein (b) en omgevingsdomein (c) en daarbuiten (d)

## 7.2 Indicatieve reizigersgroei door veraangenamen

Kwaliteitsverbeteringen in Heerhugowaard moeten de wachttijd en de looptijd veraangenamen, waardoor deze uiteindelijk als korter beleefd wordt (zie ook paragraaf 3.2). Veraangenamingsmaatregelen zijn onder meer gericht op het verbeteren van alle looproutes tussen het perron en de andere modaliteiten (bus, fiets, auto) en het verbeteren van de verblijfskwaliteit (schoon, heel, groen, overzichtelijk, comfortabel etc.).

Deze veraangenamingsmaatregelen worden over het algemeen in een klein gebied gerealiseerd, maar gelden voor alle reizigers, waardoor het effect relatief groot is. Ze leiden voor alle modaliteiten tot een beperkte afname van de (beleefde) reistijd (circa 10 seconden). De veraangenamingsmaatregelen leiden tot enkele tientallen extra treinreizigers per dag. Hierbij is geen onderscheid gemaakt naar basisscenario en plusscenario; uitgangspunt is dat in beide gevallen een uitstekende ruimtelijke kwaliteit wordt gerealiseerd.

Aanvullend kunnen de maatregelen aan het reisdomein nog een grotere subjectieve reistijdwinst opleveren, door het verruimen en verfraaien van de perrons.

reizigerswinst	Basisscenario	Plusscenario (excl. Basis)	TOTAAL (basis&plus)
wachten		-	
lopen		-	
recreatie	p.m.-	p.m.-	p.m.-
Veraangenamen totaal		-	

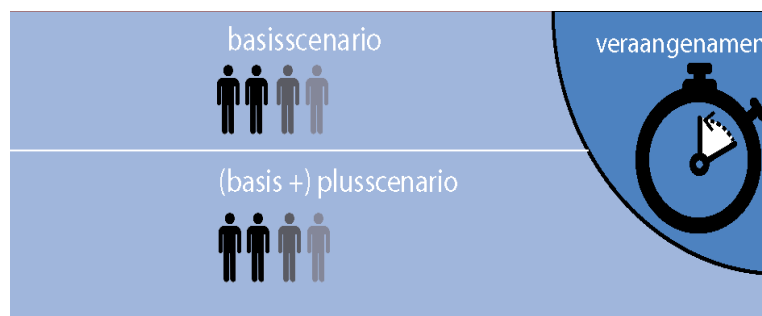
Overzicht indicatieve reizigersgroei/ dag als gevolg van de veraangenamingsmaatregelen



: ca. 15 extra reizigers volgens berekening minimaal



: ca. 15 extra reizigers volgens berekening maximaal



Overzicht indicatieve reizigersgroei/ dag als gevolg van de veraangenamingsmaatregelen



: ca. 15 extra reizigers volgens berekening minimaal



: ca. 15 extra reizigers volgens berekening maximaal bovenop minimaal



## 8. VERLEIDEN

Verleiden heeft betrekking op het veranderen van gedrag. Bijvoorbeeld om te kiezen voor een andere modaliteit voor de geplande reis. Veel reizigers kiezen voor de auto zonder een bewuste afweging te maken of zelfs zonder dat de alternatieven inzichtelijk zijn. Er valt winst te behalen door ook in te zetten op gedragsbeïnvloeding. Dit is het meest effectief op momenten van veranderingen, zoals bij een nieuwe baan of woning. Ook bij bijvoorbeeld tijdelijke wegafsluitingen kan dit succesvol zijn. Campagnes kunnen op elk schaalniveau genomen worden. Ze zijn het meest effectief wanneer deze (ten minste) in corridorverband worden ingezet. Verschillende doelgroepen zullen op verschillende manieren benaderd moeten worden. Campagnes, waarin bijvoorbeeld werknemers van een bedrijf elkaar aanspreken of uitdagen kunnen goed werken.

Ook door veranderingen in de autobereikbaarheid van de centra van grote steden (Haarlem, Amsterdam binnen de A10) wordt het minder aantrekkelijk om de auto te nemen. Automobilisten kunnen ervoor kiezen gebruik te maken van een P+R aan de rand van de stad. Maar het doel is om de reiziger de auto uit te krijgen voordat de reiziger in de file staat, ofwel de overstap zo dicht mogelijk bij huis te laten plaatsvinden.

Dergelijke ontwikkelingen buiten Heerhugowaard zullen ertoe leiden dat de vervoerkeuzes in Heerhugowaard veranderen en dat er meer gebruik wordt gemaakt van de trein met fiets als voor- of natransport. Verleidingsmaatregelen kunnen dit effect versterken en versnellen. Het gaat hierbij om bewustwording of het bieden van (reis)alternatieven. Verleiden is te zien als een katalysator die het effect van andere maatregelen kan versterken. Bijvoorbeeld een campagne om naar het station te fietsen heeft pas echt effect als de fietsenstallingen en routes op orde zijn. Verleiden kan ook via financiële prikkels. Verleiding dient op het juiste moment te worden ingezet, bijvoorbeeld door te combineren met de gebiedsontwikkeling van het stationsgebied.

### 8.1 Maatregelen verleiden

#### Financiële prikkels

Financiële prikkels kunnen in belangrijke mate bijdragen voor de modaliteitskeuze of keuze van het reismoment. Zo kan korting op het reizen met de trein in de tegenspitsrichting een bijdrage leveren aan een betere reizigersverdeling. Hetzelfde geldt voor het reizen buiten de spits. Dit is het domein van NS, die overigens al diverse kortingsvormen toepast, bijvoorbeeld 40% korting buiten de spits. Ook het duurder worden van de reis met de auto (zoals rekeningrijden in de spits) kan een prikkel zijn om een alternatieve reiswijze te nemen.

Speciale aanbiedingen, eventueel in pakketvorm (denk aan boottocht of toegangskaart) kan nieuwe bezoekers trekken. Met de nieuwe Amsterdam & Region Travel Ticket worden toeristen verleid ook de omgeving van Amsterdam te ontdekken tot aan Uitgeest en Purmerend. Uitbreiden van deze ticket tot aan Heerhugowaard, brengt toeristen niet alleen naar de kaasmarkt, maar ook naar de Broekerveiling<sup>27</sup>.

De ov-studentkaart is ook een goed voorbeeld. Deze zorgt voor extra drukte in de trein, met name tussen de MBO-locaties in Hoorn, Heerhugowaard en Alkmaar.

Bij wegwerkzaamheden waar vertragingen te verwachten zijn, kan een voordelig alternatief aanbod goed werken. Bijvoorbeeld de werknemers die dagelijks over de Leeghwaterbrug rijden, kunnen tijdens de werkzaamheden een aantrekkelijk aanbod krijgen van een goedkope treinreis en aansluitende ov-fiets uit de file bij de werkzaamheden kunnen halen. Daarmee vermijden (en verkleinen) ze de file bij de werkzaamheden.

Ook het bestaande aanbod om de eerste 24 uur de fiets gratis bewaakt in de stationsstalling te kunnen parkeren is te zien als een financiële prikkel om de treinreis aantrekkelijker te maken.

## Branding Heerhugowaard

Voor een goede reizigersverdeling is het meest interessant om Heerhugowaard als bestemming aantrekkelijk te maken en/of beter onder de aandacht te brengen. Denk hierbij aan het imago van Heerhugowaard voor toerisme (Broekerveiling, mogelijkheid fietsen, wandelen en kano), of de versterking van het profiel van zorg en onderwijs (als regiofunctie). Het stationsgebied zelf dient een veel betere ruimtelijke kwaliteit te krijgen, zodat mensen hier graag komen; denk aan een duurzaam en levendige inrichting met bijbehorend voorzieningenniveau.

Ook een sterkere branding van het winkelgebied Middenwaard in het Stadshart kan een bijdrage leveren. Daarvoor is de campagne "Zeg maar Hugo" gestart<sup>28</sup>.

De branding van Heerhugowaard als woongebied is gebaat bij het benadrukken van de positieve verschillen ten opzichte van vergelijkbare gemeenten, zoals Hoofddorp, Den Helder, Hoorn en Almere. Denk aan de ligging nabij de kust en te midden van de mooie oude polders, het hoge voorzieningenniveau en de positie van een groen woongebied nabij een historische stad.

## Gedragscampagnes

Daarbij kunnen gedragscampagnes wijzen op de aantrekkelijkheid van het reizen per trein (plus aanvullende voor en/of natransport), denk bijvoorbeeld aan een toeristische Travel Ticket en een 'Park en Ride campagne' voor Noord-Holland Noord

Ook werkgevers in de omgeving kunnen een rol hebben in de gedragsverandering, bijvoorbeeld door de 'last mile' (of zelfs de gehele reis) te verzorgen door beschikbaarheid van (deel) fietsen, e-bikes, collectief vervoer per busjes etc..

Campagnes met een competitief element ('wie fietst de meeste kilometers' of 'wie laat het vaakst de auto staan') kunnen goed werken.

## Aanvullende Verleidingsmaatregelen

1. (e)-fietsstimulering (app voor smart verkeerslichten; stimuleren werkgevers)
2. treinstimulering (smart app)
3. eventmanagement as a service (evenementenverkeer naar bv Alkmaar (AZ) en Amsterdam (Cruiff Arena))
4. anders organiseren van de last-mile (bv pool busjes, flexibel ov)
5. gedragsverandering gericht op werknemers bedrijventerreinen
6. travel ticket - Holland boven Amsterdam
7. werkgeversaanpak regio Alkmaar <sup>29</sup>
8. Campagne voor fiets en trein combi, campagne om binnensteden metropool te mijden met de auto
9. Bedrijven lagere parkeernormen auto toestaan, als ze fiets en ov promoten.
10. Via buurtcampagnes (ring-ring)
11. Insteken op momenten van verandering (nieuw huis, werk of school)
12. Park en rail campagne in NHN
13. [www.rij2op5.nl/](http://www.rij2op5.nl/) (campagne door werkgevers)

## 8.2 Indicatieve reizigersgroei door verleiden

Deze vijfde V wordt hier als een aanvulling van de andere vier V's behandeld, maar er wordt geen berekening opgesteld.

Hoewel van financiële prikkers elasticiteiten bekend zijn (er is een duidelijke relatie tussen prijsverlaging en reizigersgroei) wordt dit hier buiten beschouwing gelaten: dit valt buiten de bevoegdheid van de gemeente Heerhugowaard, uitgezonderd bijvoorbeeld voor parkeren.

De effecten van gedragscampagnes en branding kunnen als een katalysator werken en andere maatregelen versterken. Bekend is dat het spreiden van toeristen rondom Amsterdam effect heeft. Hier geldt dat Heerhugowaard/ Langedijk kan meeprofiteren van de (toeristisch – recreatieve) aantrekkingskracht van de regio.





Zicht op voorplein station Heerhugowaard (2015)



## 9. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

Centraal in deze studie staan maatregelen die leiden tot reizigersgroei op het spoor. We zien 'Groeï op het spoor' als indicator voor aantrekkelijkheid van de gemeente als vestigingsplaats, in het bijzonder in en rondom het stationsgebied.

### 9.1 Indicatie kwantitatieve reizigersgroei

Van de doelstellingen *verdichten*, *versnellen*, *verknopen* en *veraangenamen* is voor de gemeente de meeste winst in reizigersgroei te behalen door *verdichting*. Dit gebeurt bij voorkeur in een gezonde functiemenging waarin naast woningen ook bestemmingen worden toegevoegd.

Het *versnellen* op het spoor, dat buiten het directe invloedsgebied van de gemeente ligt, leidt eveneens tot een behoorlijke reizigersgroei. De aanzet hiervoor in het MIRT NowA (koppelen en ontkoppelen op Heerhugowaard) is positief. Daarnaast levert het versnellen van het voor- en natransport winst op.

Met een goede *verknoping* van het busstation is winst te behalen voor het aantal in- en uitstappers in Heerhugowaard, zeker wanneer ook de bediening per trein verbetert. Dit is nu niet aan de orde, omdat er per juli 2018 een nieuwe 10-jaars concessie van start is gegaan waarin deze maatregelen niet zijn meegenomen.

Een goede *verknoping* is daarnaast een randvoorwaarde om de winst van de andere V's te verzilveren. Zonder genoeg goede fietsparkeerplekken zal een deel van de winst van verdichting niet behaald worden. Toekomstig onderzoek kan inzicht geven in het mogelijk effect van de invoering van MaaS als verknopingsmaatregel.

*Veraangenamen* levert een bescheiden directe bijdrage aan de reizigersgroei, maar is enorm van belang voor de aantrekkelijkheid van het gebied. Veraangenamingsmaatregelen zijn vaak randvoorwaardelijk voor het faciliteren van de reizigersgroei en het implementeren van bijvoorbeeld verdichting.

Net als voor *veraangenamen* geldt voor *verleiden* dat deze dient te worden toegepast om de overige doelstellingen te verwezenlijk en daarmee groei op het spoor.

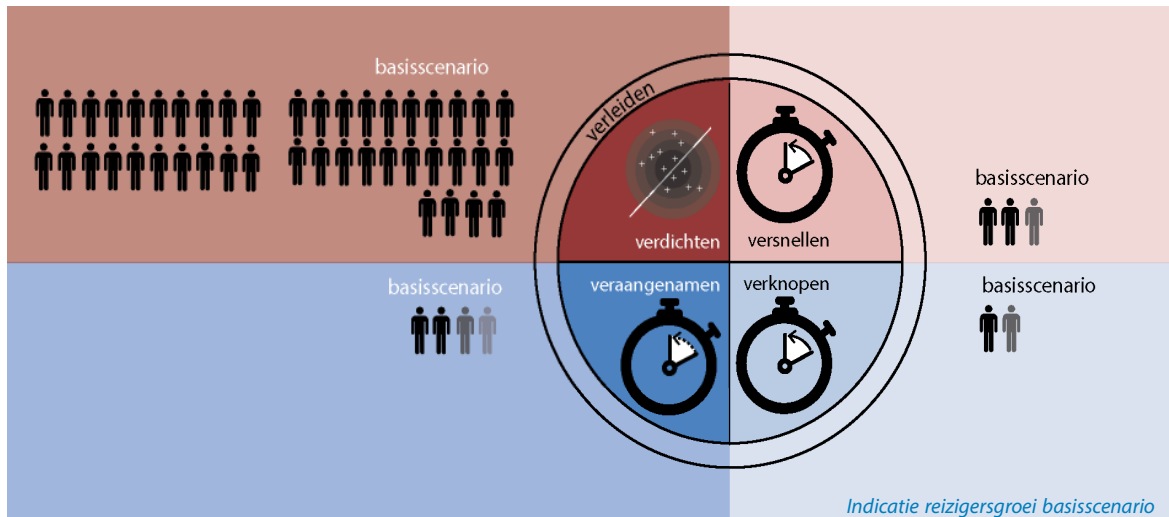
Het maatregelpakket uit het basisscenario kan leiden tot een toename van reizigers van zo'n 820 tot 970 reizigers per dag, grotendeels door de verdichting waar Heerhugowaard al mee bezig is. Ongeveer een vijfde van deze groei -150 tot 300 per dag- ontstaat als gevolg van de andere 'V's': verknopen, versnellen en veraangenamen. Overigens kunnen effecten van maatregelen niet zomaar worden opgeteld, maar de kwantitatieve groei geeft inzicht in de mogelijkheden van het realiseren van het scenario als geheel.

Het plusscenario (inclusief maatregelen uit het basisscenario) kan leiden tot een groei van 1720 tot ruim 1900 reizigers per dag.

Ook hier is het merendeel (ca 1440 reizigers) te danken aan de verdichting van Heerhugowaard. De overige V's dragen bij aan de groei van 280 tot 540 reizigers per dag. Dit is af te lezen in navolgend schema.

Daarbovenop is een aantal maatregelen uit de vorige hoofdstukken niet gekwantificeerd, deze zijn dus niet in de tabellen opgenomen. Genoemde indicatieve getallen voor reizigersgroei zijn opgesteld op basis van vereenvoudigde modellen en dienen om inzicht te geven in het effect van maatregelen, een handvat te bieden in een aanpak voor het stationsgebied en als basis voor het gesprek met Rijk en regio. Maatregelen om te versnellen op het spoor liggen buiten de directe invloedssfeer van de gemeente. Dit zou nog eens een aantal honderd reizigers per dag trekken.

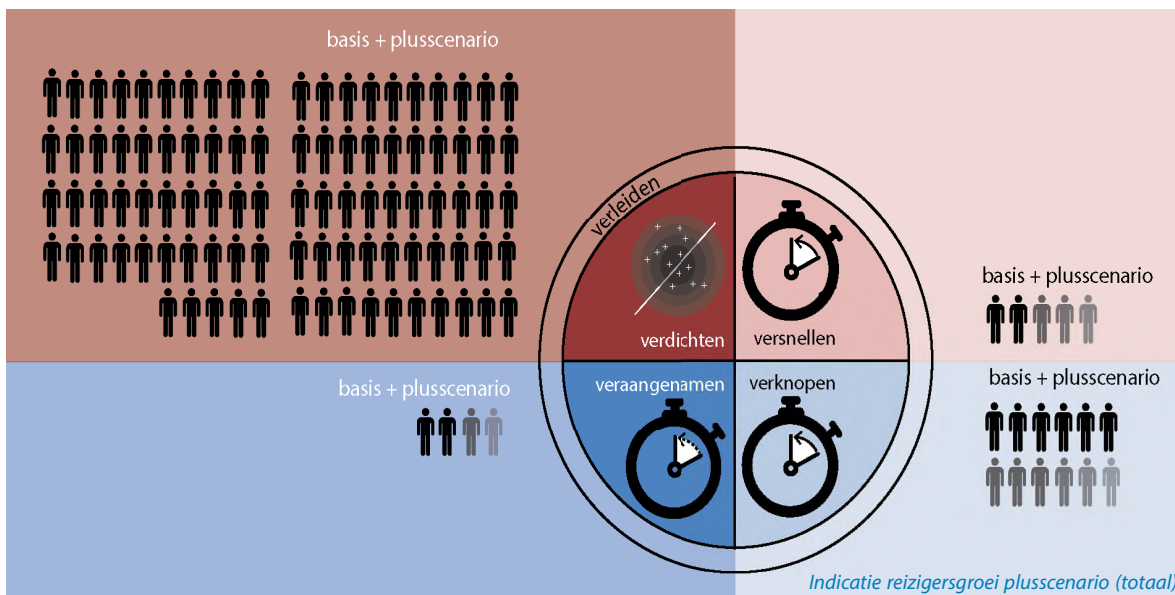
De gemeente kan slechts beperkt invloed uitoefenen op versnelling op het spoor maar kan, lobbyen voor én faciliteren van maatregelen op het spoor. Denk aan beschikbaar stellen van een locatie voor het opstelrein.



Verdichting kan alleen mogelijk worden gemaakt door het verbeteren van de aantrekkelijkheid als vestigingsplaats, die weer nadrukkelijk samenhangt met een goede bereikbaarheid. Een grotere frequentie op het spoor wordt pas doorgevoerd als er meer passagiers zijn; meer passagiers komen, als er een hogere frequentie is.

De reizigersindicatie is zonder meer nuttig om meer inzicht te verkrijgen in de samenhang van maatregelen en groei op het spoor, maar het is niet de bedoeling te gaan 'shoppen' in losse maatregelen met de verwachting dat de bijbehorende groei zonder meer wordt bereikt. In de verdere ontwikkeling moet altijd een integrale benadering worden gehanteerd, zoals bij elke stedelijke ontwikkeling van een stationsgebied.

Een belangrijke conclusie is dat de gemeente Heerhugowaard op de goede weg is om in de toekomst op al deze pijlers maatregelen te treffen. Voor veel maatregelen is een samenwerking noodzakelijk, met de spoorse partijen, de provincie, ontwikkelaars en omgeving.



## 9.2 Kwalitatieve effecten waardecreatie

Behalve de kwantitatieve indicatie van de te verwachten reizigersgroei per trein, de focus van deze studie, leiden de maatregelen ook tot andere wenselijke effecten.

Naast bereikbaarheid zijn dat:

- ruimtelijk-economische effecten;
- veiligheidseffecten;
- effecten op milieu, landschap en duurzaamheid

We beschouwen deze effecten kwalitatief.

### Ruimtelijk-economische effecten

#### Verbetering ruimtelijke kwaliteit

- Programmatische verdichting kan de beleving verbeteren door het ontstaan van een stedenbouwkundig samenhangend geheel. Een programmatische mix, waar wonen en werken gemengd wordt met voorzieningen en aantrekkelijke verblijfsplekken, komt sterk ten goede aan de levendigheid.
- Verdichting kan ten koste gaan van de hoeveelheid open ruimte en groen. Een goede regie op verdichting is altijd nodig voor het beste ruimtelijke resultaat. Daarbij wordt bij verdichting het belang kwalitatieve open ruimte en groen eerder onderkend en kan elders open (groene) ruimte behouden blijven.
- Veraangenamende maatregelen hebben altijd een positief effect op de kwaliteit van de ruimte.

#### Verminderen barrièrewerking

- Maatregelen voor het versnellen kunnen een positief effect hebben op de barrièrewerking van het spoor, zoals het maken van een onderdoorgang;
- Naast verminderen van de fysieke barrière kunnen verdichting en veraangenamingsmaatregelen de perceptie van de barrière verminderen.

#### Relatie stad/station

- Veel van de maatregelen in de omgeving van het station verbeteren de relatie

tussen de stad en het station. Dit wordt de sterke ruimtelijk-economisch kernzone van Heerhugowaard.

#### Spreiding reizigers (24/7 en tegenspits)

- Maatregelen in het kader van versnellen en verdichten hebben een positief effect op de reizigersaantallen, echter vooral in de richting die nu ook het drukst is. Mede daarom dient verdichting niet alleen gericht te zijn op woningbouw, maar ook op bestemmingen. Werklocaties en (MBO) onderwijsvoorzieningen in Heerhugowaard zullen de tegenspits meer op gang brengen, of de reizigers meer verspreid over de dag gebruik laten maken van het openbaar vervoer. Dit levert een efficiënter vervoerssysteem op, dat niet alleen gekenmerkt wordt door overvolle én bijna lege treinen, maar in beide richtingen en verdeeld over de dag beter benut wordt.
- Door verknopende maatregelen kan een indirect positief effect optreden op de spreiding van reizigers over de dag, omdat het aantrekkelijk wordt met de trein te reizen. Meer mensen kiezen, ook gedurende de dag, voor de trein.
- Veraangenamingsmaatregelen die de verblijfskwaliteit van Heerhugowaard verbeteren, hebben een positief effect op spreiding van reizigers over de dag, doordat niet alleen meer forenzen maar ook andere bezoekers van Heerhugowaard per trein gaan reizen.

#### Recreatieve ontwikkeling

- Maatregelen binnen het programma 'Groeï op het spoor' kunnen een goede bijdrage leveren aan de recreatieve ontwikkeling, bijvoorbeeld door het Oosterdelgebied en de Broekerveiling vanaf het stationsgebied per boot te verbinden (dagtocht met de trein).
- De combinatie van trein en ov-fiets (of boot) ontsluit de recreatieve gebieden in de direct omgeving. Nieuwe recreatieve (fiets) mogelijkheden worden nog beter onder de aandacht gebracht met een campagne.
- Door verdichting zal meer draagvlak ontstaan voor recreatieve voorzieningen.

- Denk hierbij aan een horecagelegenheid op de Westdijk of botenverhuur.
- Veraangenamingsmaatregelen hebben een positief effect op recreatieve ontwikkeling aangezien deze het verblijf in de ruimte stimuleren, waardoor recreatief gebruik van de ruimte meestijgt. De plek wordt alsmaar 'leuker'.

#### *Versterking economische structuur*

- Alle maatregelen in het kader van de verbetering van (stationsgebied) Heerhugowaard hebben een positief effect op de economische structuur van Heerhugowaard. Of het nu om versnellen of veraangename gaat, de aantrekkingskracht van Heerhugowaard voor bedrijven, bezoekers en bewoners stijgt. En door de aanwezigheid van mensen (traffic) in een goede omgeving, ontstaat een beter vestigingsklimaat.
- Beleid is hierbij gericht op woningbouw én op werkgelegenheid en voorzieningen (onderwijs, maatschappelijk, etc.). De werkgelegenheid in de omgeving van het stationsgebied lijkt nu nog maar beperkt treinreizigers te trekken. Dit kan vergroot worden met verdichting van (regionale) kantoren, onderwijs en (commerciële) voorzieningen.

### **Effecten veiligheid**

#### *Verkeersveiligheid*

- Door veraangenaming en verknoping komt het accent in de omgeving van het station meer op langzaam verkeer te liggen dan op autoverkeer. Hierdoor verbetert de veiligheid van deze kwetsbare gebruikers, terwijl de automobilist meer 'te gast is' in het gebied. Een heldere inrichting van de verkeersstructuur verbetert de veiligheid voor alle weggebruikers.
- Verdichtende maatregelen zullen een verkeersaantrekkende werking hebben, wat aandacht vraagt voor verkeersveiligheid. Maar verdichting in combinatie met veraangenaming versterkt juist de stedelijke karakteristiek waar de meeste aandacht uitgaat naar de langzaam verkeersdeelnemer.

- Ook de overwegveiligheid verbetert. De vervanging van de overweg door een ongelijkvloerse kruising is hier de meest veilige oplossing.
- De stationsentree dient zodanig gelegen te zijn dat het nemen van een onveilige route (zoals lopen over het spoor) vrijwel onmogelijk wordt gemaakt.

#### *Sociale veiligheid*

- Verdichtende maatregelen hebben in beginsel een positief effect op de sociale controle (meer toezicht) en vergroten daarmee de sociale veiligheid. Verdichting van het woonprogramma vergroot de betrokkenheid in de openbare ruimte en (toe)zicht, juist ook in de donkere uren.
- Maatregelen in het kader van veraangenamen hebben nagenoeg altijd een positief effect op de sociale veiligheid en specifiek de perceptie van veiligheid; je voelt je veiliger en meer thuis in een aantrekkelijke groene omgeving met een goede menselijke maat.

### **Effecten milieu, landschap en duurzaamheid**

#### *Milieu (geluid, lucht, trillingen)*

- Maatregelen die verkeer versnellen en verknopen hebben een positief effect op het milieu als gevolg een afname van het gemotoriseerd verkeer en/of juist een betere doorstroom.
- Door het verbeteren van de doorstroming zijn auto's korter in de bebouwde kom.
- Door het reizen per trein aantrekkelijk te maken ontstaat een modal shift, waarbij meer mensen met het ov reizen, ten koste van het reizen per auto.
- Verdichtende maatregelen kunnen juist een negatieve invloed op het milieu hebben door meer verkeersbewegingen, en meer mensen die milieuhinder ondervinden. Tegelijk kan verdichting positieve effecten hebben doordat de afstanden naar voorzieningen kort zijn en een grotere potentie is voor lopen, fietsen, openbaar vervoer en collectief vervoer, ten koste van de automobiliteit.



#### *Landschappelijk/ cultuurhistorisch*

- Verdichtende maatregelen mogen niet ten koste gaan van landschappelijke en cultuurhistorische waarde, maar dienen deze te versterken. Met een goede, binnenstedelijke verdichting zal de landschappelijke/ cultuurhistorische beleving en waardering toenemen.
- Veraangenamingsmaatregelen hebben vooral een positief effect op de waardering van gebruikers en passanten van het gebied, met name wanneer er een duidelijke identiteit ontstaat die zich onderscheidt van de rest van de regio Alkmaar. De recreatieve ontwikkeling kan bijdragen aan deze onderscheidende identiteit.

#### *Duurzaamheid*

- Door nu maatregelen te treffen vanuit de 'V'-doelstellingen kan ook verduurzaming optreden. Veraangenamingsmaatregelen, waarbij vergroening, duurzaam bouwen en een goede waterhuishouding bijdragen aan een goede ruimtelijke kwaliteit, zorgen ook voor een duurzamer stationsgebied.
- Steeds meer elektrische vervoersmiddelen zullen gestald worden in het stationsgebied. Het gebied is erg geschikt voor zonnecellen, om de energie voor de e-bike, de e-bus of de e-auto op te wekken.
- Ook voor andere energiebronnen, zoals WKO en een warmtenet liggen kansen bij de aanpak van het stationsgebied.
- Duurzame mobiliteit is natuurlijk breder. De maatregelen stimuleren duurzame mobiliteit zoals ov, fietsen en lopen, waar in 'Groeï op het Spoor' volop op wordt ingezet.
- Verdichting kan een aanjager zijn voor duurzaamheid, waar het gaat om duurzaam en circulair bouwen, maar bijvoorbeeld ook om het creëren van sociale duurzaamheid en een draagvlak voor (maatschappelijke) voorzieningen.
- Duurzame maatregelen worden verder uitgewerkt in het masterplan, waar ruimte wordt geboden aan energienetwerken, vergroening en een duurzame inrichting.



*Wandelroute van stationsgebied Heerhugowaard naar Middenwaard (2017)*

### 9.3 Aanbevelingen

Wat betekent al deze kennis voor het te voeren beleid? We bevelen aan om onderstaande punten vast te leggen als gemeentelijk beleid.

Een deel van deze maatregelen kan de gemeente zelf nemen. Andere maatregelen kan de gemeente zich voor inzetten in haar samenwerkingsverbanden. Ook zijn er maatregelen waar de gemeente, zo mogelijk met anderen, voor kan lobbyen. Belangrijk is wel om deze uitgangspunten te delen, zodat deze gemeentebreed worden nagestreefd en de buitenwereld weet waar de gemeente met haar beleid naar toe wil.

#### *Positie Heerhugowaard als ov-knooppunt*

1. Beschouw station Heerhugowaard als het ov-knooppunt voor de regio en als poort van de metropool. In de stadscentra van de metropool wordt de auto steeds meer teruggedrongen. Daarom wordt voor de inwoners van de regio Alkmaar de trein steeds belangrijker én aantrekkelijker om de metropool te bereiken. Met het station Heerhugowaard als overstappunt geldt dat ook voor de regio Noord-Holland Noord. Amsterdam centrum is nu ruim 45 treinminuten van Heerhugowaard verwijderd en het kan nog sneller;
2. Een integrale aanpak op alle 'V's is nodig voor het realiseren van een hoogwaardig knooppunt.

#### *Regionaal aanpakken*

3. Bepleit het versnellen van de treinreis zelf: hogere frequentie (bv. PHS), hogere snelheid, kortere stops. Niet alleen naar Amsterdam Centraal, maar ook naar andere kernen in de metropool, zoals Haarlem en Schiphol. Hier valt grote winst te behalen voor reizigersgroei; Resultaat in bijvoorbeeld het ov-toekomstbeeld en PHS is alleen te bereiken in regionale samenwerking;

4. Hiervoor zijn spoorse maatregelen nodig van de spoorpartijen, zoals het realiseren van een opstelrelin, een andere spoorlayout en onderdoorgang(en). Heerhugowaard versterkt haar positie op corridorniveau door haar ambities serieus te nemen, regionaal uit te dragen en mee te denken in oplossingsrichtingen om bereikbaarheid, veiligheid, betrouwbaarheid en toegankelijkheid van het spoorstelsel te vergroten.

#### *Verdichten belangrijkste maatregel*

5. Verdichten altijd doen! Verdicht bij voorkeur met een stedelijke mix, dus niet alleen wonen, maar ook voorzieningen/ werkgelegenheid. Bestemmingen dragen bij aan levendigheid én aan een betere balans tussen de reisrichtingen (spits- tegenspits). Heerhugowaard is duidelijk op de goede weg met haar verdichtingsopgave.
6. Meer woningen voor metropoolforenzen vergroten de druk op de spits. Daarom extra push voor maatregelen die reizigersaantallen buiten de spits of tegen de spitsrichting in vergroten. Dat doen vooral maatregelen die de economische structuur versterken: vestiging werkgelegenheid of aantrekkelijke voorzieningen, zoals scholen, nabij het station. Dit betreft ook het aantrekken van dagjesmensen (recreatief op het water, wandelend of fietsend, een horeca, winkel of attractie).

#### *Ov als deel van de keten: versnellen first en last mile; beter verknopen*

7. Optimale verknoping fiets- en treinrit door korte en rechtstreekse looplijnen en uitbreiding van de fietsenstalling.
8. Bepleit en faciliteer herstel en verbetering van lokale, interlokale en lange afstandsbusverbindingen met het station. Door de nieuwe concessie in 2018 rijden minder buslijnen naar station Heerhugowaard, waardoor minder passagiers van reguliere ov-lijnen aansluiten op de treinen richting de metropool. Op de lange termijn zien we station Heerhugowaard weer als eindpunt van buslijnen uit Noord-Holland en verder. Realiseer hiervoor het snelste overstappunt voor busreizigers uit de Kop of vanaf de Afsluitdijk naar de metropool.

9. In toenemende mate wordt autoverkeer in de metropoolregio ontmoedigd. Voor reizigers uit Heerhugowaard is het mede daarom steeds interessanter om de trein te nemen naar de metropool. Draag dit uit!
10. Heerhugowaard ligt voor de hand als aantrekkelijk overstappunt van een auto uit landelijk gebied en vanaf de Afsluitdijk, naar de snelle, frequente trein. Hiervoor is een goede en logische inrichting van deze overstap noodzakelijk. Zorg in het masterplan voor een goede P+R met snelle overstap op de trein.
11. Verbeter verbindingen voor de fiets als vortransport. Maak een fietsplan voor rechtstreekse en veilige (door)fietsverbindingen, waarbij ook fietsen van/naar verder gelegen wijken en kernen aantrekkelijk wordt, mede door het toenemend gebruik van de e-bike;
12. Faciliteer de beschikbaarheid van fietsen als natransport, waardoor de last mile versneld wordt en een integraal product wordt aangeboden. Wachtijd wordt zo vermeden, en het vervallen van buslijnen wordt voor een deel gecompenseerd;
13. Samenwerking met de bedrijven/ -terreinen voor first en last mile, bijvoorbeeld door het aanbieden van fietsen, deelauto's of bedrijfsbusjes van en naar het station;
14. Waarborg dat het station beter te bereiken is: met auto, fiets, bus en te voet als onderdeel van verkeersmaatregelen;
15. Ov is altijd deel van de keten. Verken hoe MaaS de keten op corridorniveau kan versterken.

*Veraangenamen en verleiden als katalysator*

16. Zorg voor een goede mix van elkaar versterkende maatregelen van verschillende V's;
17. Verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit en toevoegen van groen is een voorwaarde voor verdichting en functiemenging (in masterplan);
18. Sociale- en verkeersveiligheid is een randvoorwaarde voor het succes van m.n. fietsverbindingen. Een aaneengesloten positieve beleving van het gebied helpt hierbij. Meer fietsers en voetgangers dragen bij aan een positief gevoel wat betreft veiligheid en leefbaarheid;
19. Verleidingsmaatregelen zijn de katalysator van de voorgaande acties. Laat bewoners, bezoekers en werknemers zien dat gebruik maken van de trein (met laagdrempelig voor- en natransport) een goed alternatief vormt voor de auto en maak een bewustwordingsplan voor deze doelgroepen.
20. Kies je moment om fiets en trein als alternatief aan te bieden. Bijvoorbeeld wanneer, tijdens werkzaamheden zoals de bouw van een spoortunnel, de autobereikbaarheid onder druk komt. Bij de werkzaamheden de vertraging voor treinreizigers zoveel mogelijk beperken.
21. Versterk het imago van Heerhugowaard dat op het gebied van cultuur, groen en duurzaamheid veel te bieden heeft om een bredere groep van bewoners en bezoekers te trekken.

# Noten

1. Visie uit 'Heerhugowaard onderneemt', vastgesteld door de gemeenteraad juni 2015
2. Projecten Economisch Domein, gemeente HeerHugowaard, stand van zaken 2017
3. Programma bereikbaarheid van naar en in de metropoolregio Amsterdam, april 2018
4. Wonen in Noord-Holland Noord, Urhahn, juni 2018
5. Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA)
6. Coalitieakkoord Haarlem: "We geven prioriteit aan voetgangers, fietsers en reizigers met het openbaar vervoer. (...) We richten de stad zo in, dat het niet meer vanzelfsprekend is om een auto te pakken.
7. Coalitieakkoord Amsterdam: "We komen met een ambitieuze 'Agenda Amsterdam Autoluw'"
8. Structuurvisie Stationspark Heerhugowaard, KuiperCompagnons en Movares, 22 januari 2013 i.o.v. gemeente Heerhugowaard
9. [https://www.spoorbeeld.nl/sites/default/files/issuu/BSM-20120930-website%20beleid\\_het%20stationsconcept-DEF\\_1.pdf](https://www.spoorbeeld.nl/sites/default/files/issuu/BSM-20120930-website%20beleid_het%20stationsconcept-DEF_1.pdf)
10. Maak plaats
11. Onderweg!, BNA onderzoek, 2014
12. Kiezen en Delen' van het Planbureau voor de Leefomgeving
13. <https://metropoolregioamsterdam.nl/artikel/20171018-investeren-in-bereikbaarheid-noordwest-amsterdam>
14. Eindrapport MIRT te downloaden op [www.leerplatformmirt.nl/mirt+in+de+regio/noordwest-nederland/1017281.aspx](http://www.leerplatformmirt.nl/mirt+in+de+regio/noordwest-nederland/1017281.aspx)
15. [www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer\\_vervoer/Actueel/Fiets\\_belangrijk\\_voor\\_OV\\_knooppunten](http://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Actueel/Fiets_belangrijk_voor_OV_knooppunten)
16. [www.noord-holland.nl/Actueel/Archief/2017/Mei\\_2017/Interactieve\\_kaart\\_voor\\_OV\\_knooppunten](http://www.noord-holland.nl/Actueel/Archief/2017/Mei_2017/Interactieve_kaart_voor_OV_knooppunten)
17. Motivacion i.o.v. de Nijs ten behoeve van Stadshartontwikkeling
18. Deze verdeling geldt over de hele dag. Mogelijk is het verschil in de ochtendspits nog groter.
19. Factsheet2015 provincie NH
20. NVC 2018, Bicycle Oriented development Hét nieuwe verstedelijkingsconcept door Paul van de Coevering en Joost de Kruijf, Breda University <http://nationaalverkeerskundecongres.nl/Uploads/2018/11/Dexter24-MC3-Bicycle-Oriented-development.pdf>
21. <https://www.heerhugowaardcentraal.nl/nieuws/60028824-heerhugowaard-terug-in-beeld-voor-aanleg-stalling-voor-sprinters>
22. Dit is een gemiddelde. Een maatregelen gericht op het weghalen van de omweg bij de Broekhornerbrug scheelt 300 meter, ofwel 1 minuut fietsen. Een extra brug over het kanaal scheelt tot zo'n 2km fietsen ofwel 6 tot 8 minuten. Voor deze groep fietsers is de reistijdwinst dus groot.
23. Indien de gemiddelde snelheid kan worden verhoogd van 15 km/h naar 20 km/h (aanname realiseerbare snelheidsverhoging door maatregelen)
24. Voor alle maatregelen geldt dat de indicatieve toename aan reizigers op basis van reistijdwinst en met behulp van vuistregels (reiswet) is bepaald. Hierbij wordt onderscheid gemaakt naar modaliteiten en herkomsten/bestemmingen van treinstations. Er wordt niet gekeken naar de omvang (diktes) van stromen van voor- en natransport in/rondom Heerhugowaard. Bijvoorbeeld, hoeveel reistijdwinst is te behalen voor fietsers uit Langedijk, en hoe groot deze groep is). Een dergelijke exercitie is op basis van de beschikbare data niet te maken.
25. Geprognosticeerde opgave fietsparkeren 2030 bij stations, juli 2018
26. MaaS (<http://www.verkeerskunde.nl/mobility-as-a-service-is-de-toekomst-voor.44802.lynkx>; / <https://www.intraffic.nl/themas/maas/#>
27. <https://dutchmobilityinnovations.com/fileattachment?file=ppBLeK%2BP7fmK2X67ee5ZhQ%3D%3D&v=1>
28. (<https://www.iamsterdam.com/nl/op-bezoek/vervoer-in-amsterdam/openbaar-vervoer/amsterdam-region-travel-ticket>
29. <https://www.heerhugowaardsdagblad.nl/gemeente/stadshart-heerhugowaard-krijgt-n-gezicht-zeg-maar-hugo>
30. Genoemde maatregelen zijn opgenomen in MIRT NowA eindrapport sept. 2017.



# Colofon

Groei op het Spoor - Waardecreatie knooppunt Heerhugowaard

Opdracht: Gemeente Heerhugowaard  
Patrick Rentinck

Uitgave: Movares Nederland B.V.  
Regio Noordwest  
Rhijnspoorplein 36  
1018 TX Amsterdam  
[www.movares.nl](http://www.movares.nl)

Projectnummer: RM001681

versie 1.2 18 januari 2019

