



Interne Memo

nr. INT17-0103

Aan: Griffie
Van: V.C.M. Stam
Datum: 10 januari 2017
Onderwerp: Technische vragen Burgerbelang

Geachte griffie,

De bij deze memo behorende brief en notulen hebben bij de fractie Burgerbelang tot een aantal vragen geleid. De vragen zijn door de fractie Burgerbelang op de agenda van cie. SO van 10 januari gezet. De vergadering heeft besloten dat ik deze technische vragen schriftelijk beantwoord.

Soms is het voorbarig om op een aantal gestelde vragen in te gaan. Het participatieproces is namelijk nog maar vorige maand begonnen. De klankbordgroepen en de inloop - iedere woensdagochtend – bij Plein 8 zullen ook nog waardevolle informatie opleveren die ik wil kunnen verwerken.

Op een aantal vragen is de afgelopen weken door mij in commissie en raad al antwoord gegeven. Op de informatieavond op 1 december is ook een en ander toegelicht. Die antwoorden zal ik nog eens herhalen.

Wethouder Monique Stam

Brief P.J. Koper

1. Blijkbaar is, althans dat maken wij op uit bijlage 7 van (...) het Procap rapport (...), er sprake van overleg geweest met een zeer beperkte kring van belanghebbenden.

Waarom is in dit financieel omvangrijke project bewust gekozen voor een beperkte groep? Uit wie bestond deze groep?

Antwoord: ten behoeve van het opstellen van het Value Engineeringsrapport is er gesproken met de primaire (semi-)publieke stakeholders. ProRail, NS en provincie Noord-Holland hebben belangen, bevoegdheden en wettelijke taken in de aanpak van de Zuidtangent en de spooronderdoorgang. Die vertalen zich naar (civieltechnische) eisen die gelden voor bijvoorbeeld spoordoorsnijdingen. Zij zijn daarom primaire stakeholders. 'De groep' bestond derhalve uit vertegenwoordigers van de gemeente Heerhugowaard, de spoorpartijen NS en ProRail en de provincie Noord-Holland. Ook was er een externe stedenbouwkundige, civieltechnische en kosten-expertise aanwezig.

2. **Indien u uitgaat van een verblijfsgebied, waar blijven dan de mogelijkheden voor treinreizigers om hun auto te parkeren?**
3. **Op welke wijze compenseert u deze verdwijnende parkeergelegenheden?**

Antwoord: conform de structuurvisie Stationspark Heerhugowaard uit 2013 zijn er kansen om aan de landschapszijde P+R te optimaliseren. Dat zal dan wel hand in hand moeten gaan met particuliere ontwikkelinitiatieven. Een geoptimaliseerd P+R terrein zou daar uiteindelijk (gefaseerd) onderdeel van uit kunnen maken.

P+R aan de stadszijde vindt voornamelijk plaats op het Stationsplein en langs de Westtangent. De functie van P+R verdwijnt natuurlijk niet, maar ook hier kan het wel beter; h e, dat maakt onderdeel uit van het samen op te stellen masterplan voor het stationsgebied. Daarin zal ook ruimte geboden worden voor slimme parkeeroplossingen. Ten slotte, uw raad heeft opdracht gegeven om te onderzoeken hoe het Stationsplein ontwikkeld kan worden. Ook daar zal de P+R vraag onderdeel vanuit maken.

Ik heb nooit beweerd dat er minder of geen P+R parkeerplaatsen in de toekomst zullen zijn.

4. **Waarom de bouwsteen ‘autoverkeer lokaal’ niet is meegenomen in de ontwerp exercities kunnen wij niet begrijpen en lijkt ons een omissie in de uitwerking? Klopt deze stelling? En waarom niet?**

Antwoord: deze stelling klopt niet. Ieder kwadrant van het stationsgebied zal ook met de auto bereikbaar zijn. ‘Autoverkeer lokaal’ valt onder andere de prestatie-indicator ‘bereikbaarheid’ (‘bereikbaarheid-kwadranten’).

5. **Variant 2** (voorkeursvariant) heeft als aanduiding: "Onthaasten". Kenmerk van deze variant is dat het Stationsplein slecht of niet bereikt kan worden via de Zuidtangent, komend vanuit het centrum van Heerhugowaard. Voertuigen van buiten Heerhugowaard dienen om te rijden via de drukke Westtangent en Umbriëllaan of via de rotonde ter hoogte van het stadsplein. Vanaf het Stationsplein is geen verkeer meer mogelijk richting de Zuidtangent en alle verkeer dient om te rijden via de Umbriëllaan en de Westtangent.

De voorheen Bevelandseweg (Hal Trade Center, HHNK etc) –zijde is geheel afgesloten en dient men om te rijden via de Rietveldweg en Dudokweg.

Variant 3 heeft als aanduiding: "iedereen geregeld de stad in". In deze variant is de huidige situatie op de kruising Zuidtangent/Stationsplein zoveel mogelijk benaderd, met dien verstande dat voorzien is in het veiliger maken van de kruising Stationsplein / Zuidtangent door het plaatsen van verkeerslichten.

(...)

In het separaat verkeersonderzoek laat nog een ander beeld zien, variant 3, kruising Stationsplein-Zuidtangent geregeld met een VerkeersRegelInstallatie (VRI), laat een afname zijn van een flink aantal betrokken wegen, zelfs de Zuidtangent wordt minder belast dan nu het geval is! Waarom is dit niet eerder uitprobeerde?

De voorkeursvariant zorgt voor de berekeningen zelf een toename van 52% op deze weg in verhouding tot de VRI-variant. Tevens verkeerstoenames op de Westtangent van 14% te noorden van de Zuidtangent en 24% ten zuiden van de Zuidtangent.

Waarom kiest men dan niet voor deze verkeerstechnische oplossing? Wat het verkeerstechnisch bureau zelf ook aanbeveelt!

Antwoord: er wordt gesteld dat in de variant 'Onthaasten' het Stationsplein, komend vanuit het centrum van Heerhugowaard, (voor autoverkeer) "slecht of niet bereikbaar is via de Zuidtangent". Dat is onjuist. In die variant kan zowel het autoverkeer als het fietsverkeer via de Zuidtangent rechtsaf naar het Stationsplein. Die verbinding in deze variant wordt op z'n minst gelijkwaardig aan hoe de situatie nu is.

Ook wordt gesteld dat voertuigen van buiten Heerhugowaard moeten omrijden via de Westtangent en de Umbriëllaan. Daar ben ik het mee oneens.

'Omrijden' geldt niet voor alle voertuigen 'van buiten Heerhugowaard', maar uitsluitend voor auto's die komen via de Broekerweg of via de noordelijke tak van de N242. Als het daarbij gaat om treinreizigers, dan kunnen zij via de Gildestraat en de voorgestelde fly-over ongelijkvloers over de Zuidtangent de westzijde (landschapszijde) van het station bereiken. In de door mij in de commissie Stadsontwikkeling gepresenteerde varianten is deze fly-over een vast gegeven. Ik zie dat als meest optimale oplossing aan deze zijde van het spoor.

Momenteel wordt in opdracht van de gemeente onderzoek gedaan naar de verkeersstromen rond het station om daarmee beter in beeld te krijgen wat de grootte van de verschillende verkeersstromen is.

Bij de variant met de verkeerslichten op de kruising Zuidtangent-Stationsplein vraagt u "waarom dit niet eerder is geprobeerd". Het antwoord hierop is dat het met de aanwezigheid van de gelijkvloerse spoorwegovergang niet mogelijk is om op het kruispunt Zuidtangent-Stationsplein te 'proberen' om dit te regelen met verkeerslichten. Hiervoor is een andere inrichting nodig met voldoende opstelcapaciteit en met opstelvakken. Het hele kruispunt zou heringericht moeten worden. Ik vind dat kapitaalsvernietiging, wanneer de verkeerskundige rapporten aantonen dat een spoorwegonderdoorgang nodig is om te komen tot een toekomstbestendige oplossing voor het gehele probleem.

Op de vraag waarom het college niet een voorkeur heeft uitgesproken voor de variant met de verkeerslichten, wil ik u meegeven dat bereikbaarheid (doorstroming, verknoping en bereikbaarheid van de kwadranten) slechts 1 van de 8 indicatoren is waarop de varianten door ons zijn beoordeeld. Zo is dat ook toegelicht tijdens de commissievergadering van 1 november 2016. Ik heb zo een praatplaat gepresenteerd om het gesprek te starten. Ik ben dan ook erg benieuwd wat er uit het participatieproces komt.

Overigens zullen in het vervolg van het verkeerskundig onderzoek beide varianten nader worden uitgewerkt.

6. De gemeente heeft aangegeven na te denken om op de Umbriëllaan tussen de twee scholen in een 'schoolplein te realiseren waar de auto te gast is en stapvoets mag passeren'. Als dit de nieuwe toegangsweg wordt voor het NS-Station vanuit Heerhugowaard, busverkeer, lokaal vrachtverkeer, Kiss&Ride etc. Leidt dit niet tot een (enorme) verkeerskundige fout?

Hoe denkt u in deze variant de schoolkinderen te beschermen tegen overmatig verkeer?

Antwoord: dit wordt niet de nieuwe toegangsweg voor het NS-Station vanuit Heerhugowaard. Via de Zuidtangent is het NS-station, komende vanaf de Westtangent ook voor de auto direct toegankelijk. Ik vind dat lokaal vrachtverkeer (geen bestemmingsverkeer) niet als doorgaand verkeer in het stationsgebied hoort. Kiss&Ride vanuit 'de stad' (komende vanaf de Westtangent) kan én via de Umbriëllaan én via de Zuidtangent naar het NS-station. Daarin verandert er niets met de huidige situatie. Kiss&Ride vanuit 'de regio' (bijv. Langedijk) zal het NS-station aan de landschapszijde benaderen.

De complexiteit om alle verkeersmodaliteiten een optimale route (en plek) te geven van, naar en in het Stationsplein is de kern van de opgave. Met name de inrichting van de kruising Zuidtangent-Stationsplein, Westtangent-Umbriëllaan én de inrichting van de openbare ruimte in dit deel van het stationsgebied moeten in samenhang bekeken worden. Daar wordt de komende maanden met elkaar op gestudeerd. De klankbordgroep is inmiddels geformeerd en komt 26 januari voor het eerst bij elkaar. Naast de praatplaat die ik namens het college heb gepresenteerd als start van de gesprekken, de verdiepingsslag in de verkeersonderzoeken (i.c. dynamische verkeersmodellen) en ideeën die bij mij aangebracht mogen worden, worden er óók daadwerkelijk tellingen in het gebied gedaan.

7. Milieu- en verkeersaspecten: in variant 1 en variant 2 volgens de VE zal het aantal verkeersbewegingen (o.a. over de Umbriëllaan) sterk toenemen. Immers verkeer met bestemming het Stationsplein dient om te rijden, tevens dient men niet te vergeten dat al aanzienlijke verkeersbewegingen bestaan vanaf het station alsmede het Horizon College, het Huygens College en de Focus praktijkschool.

Tevens zullen alle bussen en vrachtverkeer ook deze route moeten nemen. De ruime verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen rond de spits is gevaarlijk voor alle groepen scholieren die net uit de trein richting school lopen. Alle 275 medewerkers uit dit gebied rijden in dit tijdstip net in tegengestelde richting... samen met de forensen die op de trein willen stappen.

Een voorziening voor Kiss&Ride is helemaal niet opgenomen in het plan.

Het aantal extra kilometers wat omrijden betreft:

$3700 \text{ voertuigen} * 260 \text{ werkdagen} * 1.3 \text{ km}$ (alleen terug gerekend) = 1,25 miljoen!
 extra kilometers per jaar op dit stukje weg tussen Umbriëllaan en Zuidtangent, * gem. 140 kg/km = ca. 175.000 kilo CO₂ per jaar extra. In deze berekening is alléén het aantal voertuigen genomen wat normaal de afslag Stationsplein vanaf Zuidtangent neemt en er vanuit gaande dat iedereen uit Heerhugowaard komt, wat zeker niet het geval is. Het aantal bomen wat met deze variant extra worden gepland, zullen dit plan niet duurzamer maken...

Graag uw reactie op de hierboven genoemde aannames en stelling!

Antwoord: De opmerking “de ruime verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen rond de spits is gevaarlijk” is een aanname. De komende maanden wordt met elkaar onderzocht hoe het aantal verkeersbewegingen zich verhoudt tot een betere inrichting van de openbare ruimte en wegenstructuur. Verkeersbewegingen die op de ene plek worden weggenomen en negatieve effecten weg neemt, zullen elders effecten hebben. Daarom is de praatplaat die ik gepresenteerd heb zo belangrijk: de spooronderdoorgang en de fly-over aan de N242-zijde liggen vast. Maar het kruispunt Zuidtangent-Stationsplein is zo’n complexe verkeerskundige situatie, dat daar een discussie over waarden zal ontstaan: dat heb ik u in september al aangekondigd. Bijna alle denkbare verkeersmodaliteiten moeten hun plek krijgen. Dat is passen en meten. Dat is compromissen sluiten en de beste oplossing bestaat niet; er is alleen een meest optimale oplossing. Omdat het met name ook een discussie over waarden is, betrekken we het gebied bij de zoektocht naar die meest optimale oplossing. Uiteindelijk is het aan u om daarop te besluiten.

Andere routes voor de auto i.p.v. in stand houden op nu te drukke plekken biedt ook ruimte voor veiligere fiets- en wandelroutes. Het is een waterbed: kiezen we voor een oplossing op de ene plek, dan zullen we op andere plekken slimme oplossingen voor verlegde verkeersstromen moeten gaan verzinnen. De waarde die we hechten aan dat soort oplossingen willen we met elkaar in het gebied gaan bespreken, voordat u als raad een besluit zal moeten nemen.

Dat het beter kan dan nu, daar ben ik – en veel bewoners en ondernemers met mij – zeker van. Niets doen is geen optie.

Een vertaling van omrijden van auto’s kan in ‘te rijden kilometers’ of in ‘tijd’ worden uitgedrukt. Een veilige route zonder veel congestie, zal voor de automobilist wellicht een paar kilometer extra betekenen, maar in tijd ook winst kunnen opleveren. Bovendien is de aanname dat veel verkeer van buiten Heerhugowaard via de Umbriëllaan zal moeten rijden om het NS-station te bereiken m.i. een onjuiste: autoverkeer dat komt vanaf de Westtangent kan, net als nu, ook via de Zuidtangent het stationsgebied in. Autoverkeer vanuit Langedijk (en vanuit de richting Schagen) met als bestemming het NS-station zal gebruik maken van de entree aan de landschapszijde. Dat gebeurt nu al en met de fly-over aan de N242-zijde ontstaat een veiligere route dan nu.

Een doorrekening van autokilometers naar CO2-emissie houdt op langere termijn geen stand. Enerzijds leiden andere autoroutes tot meer toegankelijkheid van het stationsgebied voor langzaam verkeer. Betere routes, betere voorzieningen en betere ketenmobiliteit (bijv. fietsparkeren) zullen daarin in de toekomst milieuwinst opleveren. Die ‘ketenmobiliteit’ is voor ons, voor de spoorpartijen en voor de provincie ook een belangrijke afweging. De vraag is voorts ook hoe lang wij blijven rekenen met ‘de verbrandingsmotor’ die bepalend zou zijn voor de CO2-uitstoot.

Notulen Bijeenkomst 17-11-2016 inzake Stationsgebied / Tunnel

Van 't Riet (...) mist parkeerplaatsen in de plannen, maak dit in de plannen waar.

Antwoord: dat zal onderdeel van het masterplan zijn. Bovendien heeft de raad opdracht gegeven om met o.a. vastgoedeigenaren, ondernemers en ontwikkelaars tot een parkeerstrategie te komen. We zullen samen met hen in het gebied tot slimme oplossingen moeten komen.

(...) Knelpunt Stationsweg / Umbriëlaan fietsers vrachtverkeer en het staat nu al vaak vol met grote bussen, hoe gaat dat straks ?

Antwoord: dat is onder andere ook een ontwerpogave die in het masterplan een plek krijgt. Wij gaan daar met het gebied het gesprek over aan.

Jules (...) Hoe gaat het met mijn gasten?

Met de in de varianten gepresenteerde fly-over is een directere, veiligere langzaamverkeersverbinding over de Zuidtangent mogelijk. Dat biedt ook kansen voor verdere ontwikkeling langs de Gildestraat. Daar hebben wij de varianten ook op beoordeeld en de fly-over is voor mij een vast onderdeel van een ontwikkelingsgerichte benadering van dit deel van het stationsgebied, die ook functioneert t.b.v. de bereikbaarheid van ondernemers op Zandhorst.

Waarom het station niet verplaatsen naar de plek waar het ziekenhuis zou komen.

De door de raad vastgestelde structuurvisie van de gemeente en de structuurvisie stationsgebied uit 2013 gaan uit van het NS-station op de huidige locatie. Ik kan dat eenvoudig samenvatten door te stellen dat dit het economisch en stedelijk brandpunt van dit deel van de regio is.

Michiel Schaars: hoe gaat de bereikbaarheid tijdens de verbouwing?

Dat wordt in de verdere uitwerking opgepakt. Daar worden ondernemers en andere belanghebbenden bij betrokken.

(...) Ik mis in en uitvoegstroken, vanaf de Gildeweg ook geen invoegstroken, fietsers hoe gaan die de drukke weg oversteken?

Daar is ruimte voor en wordt op basis van de vervolg-verkeerskundige en civieltechnische onderzoeken verder uitgewerkt. De fietsroutes van en naar bijvoorbeeld Langedijk zijn via fietsbrug De Krul en de zuidzijde van de Zuidtangent met spooronderdoorgang. Fietsers kunnen ook gebruik maken van de fly-over aan de N242-zijde.

Parkeren oostzijde wordt minder, komen er nog meer parkeerplekken ook bij de nieuwbouw?

De raad heeft opdracht gegeven om tot een strategie en slimme parkeeroplossingen te komen. Dat is een opgave voor de gemeente én voor ondernemers en vastgoedeigenaren en –ontwikkelaars.

Wordt er rekening gehouden met zwaar vrachtverkeer op het nieuwe viaduct?

Het viaduct zal berekend worden op de gebruikelijke norm 'Verkeersklasse 60'. Dat is zo ongeveer een vrachtwagen van 20 ton. Deze zijde van het stationsgebied verkleurt conform de structuurvisie langzaam naar een meer gemengd woon-werk gebied. Lange vrachtwagens, bijvoorbeeld met dubbele opleggers zijn wat ons betreft op een gegeven moment niet gewenst. Dat laat onverlet dat er in de tijd die voor de gebiedstransformatie nodig is, een situatie zal zijn waarin die lange vrachtwagencombinaties voorlopig nog hun route door het stationsgebied zouden moeten kunnen vinden. Die lange vrachtwagencombinaties zijn met de door het college voorgestelde oplossing van de fly-over, nog altijd via de N242 en Edisonsstraat ('in') en "Industriestraat-Zuidtangent-N242 ('uit') mogelijk.

Ik mis de rol van het langzame verkeer, is het mogelijk om dit verkeer erover te laten gaan?

Ja, dat is mogelijk.