

Gemeente Uitgeest

# STATIONSOMGEVING UITGEEST

## Stationsvisie

20 DECEMBER 2017



## Contactpersonen

**NANET RUTTEN**  
Senior Adviseur OV-knooppunten

**ROLINE DEN HARTOG**  
Senior architect Stations

**RIANNE VAN WIJNGAARDEN**  
Architect Stations

**PIM VAN DE KRAGT**  
Projectadviseur en -manager

E [nanet.rutten@arcadis.com](mailto:nanet.rutten@arcadis.com)  
M 0627062113

E [pim.vandekragt@arcadis.com](mailto:pim.vandekragt@arcadis.com)  
M 0627061417

Arcadis Nederland B.V.  
Postbus 220  
3800 AE Amersfoort  
Nederland

---

# INHOUDSOPGAVE

<b>1</b>	<b>INLEIDING</b>	<b>4</b>
	Achtergrondinformatie PHS	4
	Leeswijzer	5
<b>2</b>	<b>HET PROCES OM TE KOMEN TOT DE VISIE</b>	<b>6</b>
2.1	Het proces stap voor stap	6
<b>3</b>	<b>INTEGRALE VISIE STATION UITGEEST</b>	<b>9</b>
3.1	Algemene uitgangspunten visie	9
3.2	Visie stationsomgeving: ruimtelijke ontwikkeling en afwaardering N203	10
	Aanpassingen N203	10
	Ontwikkeling Alliander-gebouw en huidige locatie N203	11
	Kostendragers	12
	Versterken fietsnetwerk gemeente Uitgeest	12
	Vergroening / duurzaamheid / klimaatbeheersing	13
3.3	Tussenstap PHS: tunnel, fietsenstalling en functie(s) in de tunnel	14
3.4	Eerste verbeteringslag: Verbetering fietsparkeren, autoparkeren en groen	17
	Verbetering fietsparkeren	17
	Verbetering autoparkeren	17
	Groen	18
3.5	Vervolgproces	19

## BIJLAGEN

<b>BIJLAGE A</b>	<b>VISIEKAARTEN STATIONSOMGEVING UITGEEST</b>	<b>21</b>
<b>BIJLAGE B</b>	<b>UITKOMSTEN INTERNE WERKSESSIE</b>	<b>22</b>
<b>BIJLAGE C</b>	<b>UITKOMSTEN WERKSESSIE SPOOR EN STATION</b>	<b>23</b>
<b>BIJLAGE D</b>	<b>UITKOMSTEN INTEGRALE WORKSHOP STAKEHOLDERS</b>	<b>24</b>
<b>BIJLAGE E</b>	<b>PARTICIPATIE WORKSHOP BEWONERS EN RAAD</b>	<b>25</b>
<b>BIJLAGE F</b>	<b>INPUT EN KADERS VOOR INTEGRALE VISIE</b>	<b>26</b>

## 1 INLEIDING

Voor het stationsgebied Uitgeest zijn de ontwikkelingen rond het nationale Programma Project Hoogfrequent Spoor (PHS) een belangrijk moment om te kijken hoe het station, de ruimtelijke kwaliteit in het stationsgebied en de verbinding tussen de beide zijden van het dorp zo goed mogelijk en toekomstvast verbeterd kunnen worden.

Parallel aan de ontwikkeling van het spoorontwerp (FIS) en alternatievenonderzoek voor de transfer van station Uitgeest door ProRail in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, is door Arcadis in opdracht van en in samenwerking met de gemeente Uitgeest gewerkt aan de integrale visie voor het stationsgebied.

Deze visie vormt het vervolg op de in december 2016 door de raad vastgestelde “Bestuurlijke uitgangspunten ontwikkeling stationsgebied Uitgeest” en gaat in op de kansen voor de integrale ontwikkeling van station Uitgeest.

### Achtergrondinformatie PHS

De ontwikkelingen rond het nationale Programma Project Hoogfrequent Spoor (PHS) vormen een belangrijk moment voor het stationsgebied van Uitgeest.

PHS wordt in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) uitgerold door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW, tot voor kort Ministerie van Infrastructuur en Milieu, afgekort IenM), met als doel om personenvervoer tussen onder andere Alkmaar en Amsterdam te verbeteren, door de frequentie en kwaliteit van de treinverbinding te verbeteren. In de afbeelding hiernaast zijn de verschillende PHS corridors aangegeven. De corridor naar Alkmaar is aangemerkt als Onderzoeksgebied in Planuitwerkingsfase.

Vanuit PHS is het doel om op de verschillende corridors 6 keer per uur een intercity en een sprinter te laten rijden. De nodige infrastructurele aanpassingen die dit met zich meebrengt, worden nu onderzocht en Uitgeest staat binnen deze corridor in de speciale belangstelling.

Aan de ene kant vanwege de keuze voor de realisatie van een opstel terrein voor treinen aan de oostzijde van Uitgeest, aan de andere kant door de benodigde aanpassingen van de sporenloop die ter plaatse van Uitgeest nodig zijn om alle treinen in de gewenste frequentie te kunnen laten rijden.

2017 is een belangrijk jaar geweest, omdat ProRail in de planstudiefase de ontwerpen voor de sporenloop en de aanpassingen van Station Uitgeest ontwikkelt en naar verwachting in het eerste kwartaal van 2018 vaststelt.

Vanuit de gemeente Uitgeest is het PHS proces proactief gevolgd en waar mogelijk hebben de gemeente Uitgeest en ProRail gezamenlijk opgetrokken in de ontwikkeling van alternatieven voor station Uitgeest. Er is hieraan gewerkt vanuit een gemeenschappelijk doel: een zo goed mogelijk functionerend station Uitgeest realiseren, zodat het gemak van reizen met de trein groter wordt en het gebruik van duurzame mobiliteit toeneemt.

Dit zal in hoofdstuk 2 verder worden toegelicht in de context van het proces dat is doorlopen om te komen tot de stationsvisie.



Figuur 1: Overzicht PHS corridors

## Leeswijzer

In deze visie wordt eerst uitgebreid stilgestaan bij het proces wat is doorlopen om te komen tot deze integrale visie voor het stationsgebied.

Daarna worden de uitgangspunten voor de visie in hoofdstuk 2 toegelicht en volgt de visie voor het stationsgebied met specifieke uitwerking van een aantal punten in hoofdstuk 3.

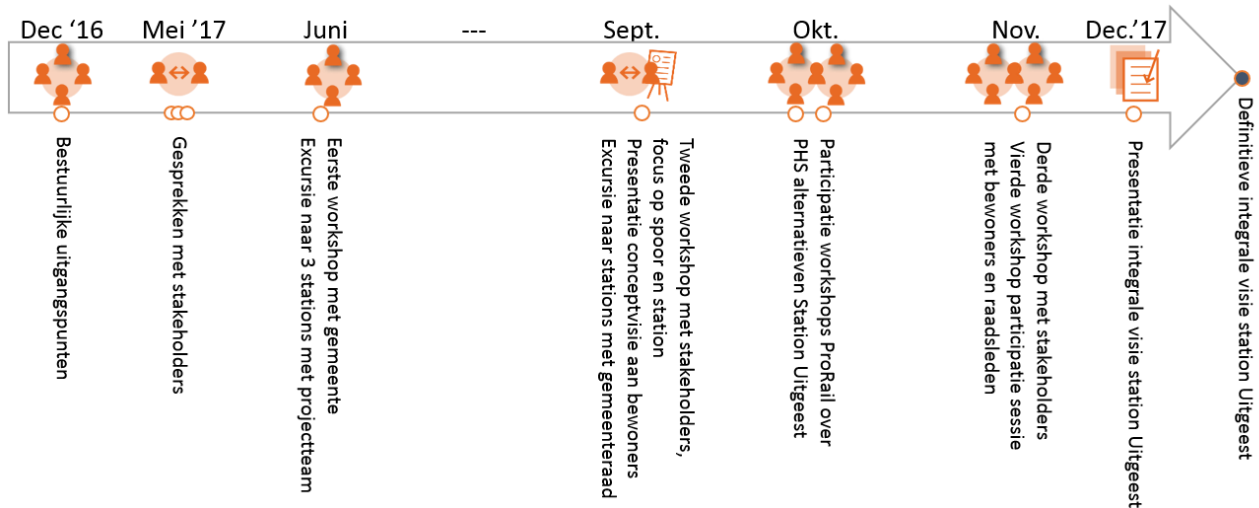
De visie wordt weergegeven als 'stip aan de horizon'. Vervolgens wordt aangegeven met welke tussenstap PHS gerealiseerd kan worden en welke kwaliteitsimpuls er op korte termijn al gerealiseerd wordt.

In de bijlage zijn twee visiekaarten bijgevoegd. Een van de kaarten verbeeldt de eindsituatie en de andere geeft de inpassing van PHS als tussenstap weer.

Verder zijn in de bijlagen de verslagen van de verschillende werksessies opgenomen, alsmede de input en kaders waar deze stationsvisie op is gebaseerd.

## 2 HET PROCES OM TE KOMEN TOT DE VISIE

Om tot deze visie te komen is een heel aantal processtappen doorlopen. In onderstaande tijdlijn zijn de stappen die in 2017 zijn gezet ten behoeve van de visie schematisch weergegeven:



Figuur 2: Schematische weergave proces

### 2.1 Het proces stap voor stap

#### Uitgangspunt

- Bestuurlijke uitgangspunten december 2016.

#### Processtappen

Als eerste stap heeft Arcadis voorgesprekken gevoerd met de verschillende stakeholders. Het college van B&W heeft op 9 juni 2017 tijdens excursie een aantal stations bezocht. Met het bezoek aan station Hilversum Mediapark, station Hilversum en station Alphen aan de Rijn zijn de verschillende inpassingen van een station in zijn omgeving bekeken. Hierbij is specifiek gekeken naar de ontsluiting van de perrons (een traverse of een tunnel), de aansluiting van het station op zijn directe omgeving, sociale veiligheid en de inpassing van fietsparkeren.

Op 15 juni 2017 is er een interne werksessie geweest met de gemeente Uitgeest, Provincie Noord-Holland en Arcadis, waarop een aantal mogelijkheden en kansen voor de stationsomgeving van Uitgeest benoemd zijn. De uitkomsten en ideeën die zijn opgedaan tijdens de excursie zijn hierin meegenomen. (zie bijlage B) Op hoofdlijnen waren er twee scenario's denkbaar. Bij het eerste scenario blijft de interwijk- en reizigerstunnel op dezelfde locatie. In het tweede scenario wordt er een nieuwe verbinding, meer richting het westen gerealiseerd.

Er is op 22 september 2017 door een delegatie van de gemeenteraad een bezoek gebracht aan dezelfde serie stations die het college eerder bezocht.

Op 26 september 2017 vond een workshop met professionele stakeholders plaats, over de spoorse ontwikkelingen en de impact op het station. (zie bijlage C)

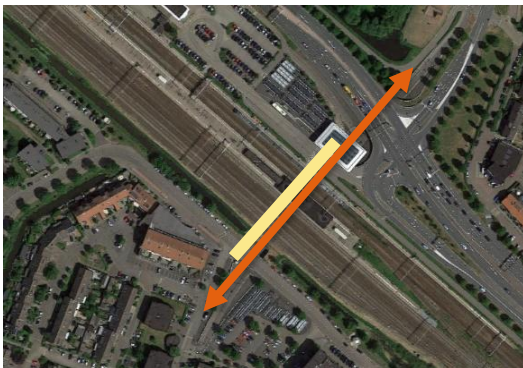
Het aantal oplossingsrichtingen breidde zich (met verschillende sub-varianten) uit tot 3:

1. Een nieuwe interwijk- & reizigerstunnel (op een andere plek dan huidige tunnel)
2. Twee onderdoorgangen waarbij interwijk en reizigers (of voetgangers en fietsers) uit elkaar worden getrokken
3. Een verbreding van de bestaande interwijk- & reizigerstunnel

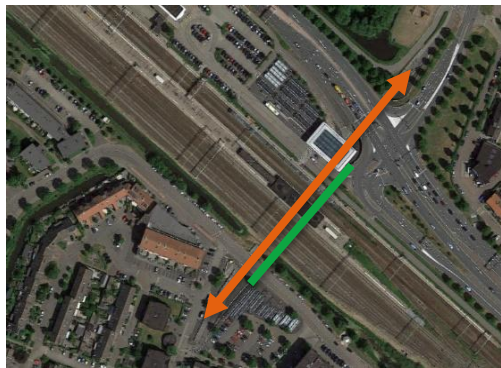
In oktober zijn er twee workshops georganiseerd over de mogelijke alternatieven van station Uitgeest en bouwkundige haalbaarheid. Arcadis was hier met bouwkundige expertise aanwezig als vertegenwoordiging van gemeente Uitgeest. Tijdens de workshops zijn door ProRail weer andere alternatieven geïntroduceerd en afgewogen. Deze alternatieven hebben wij weer verwerkt als basis voor de integrale workshop met professionele stakeholders. (Bijlage D).

De kansrijke alternatieven, onder te verdelen in een 3-tal hoofdalternatieven, zijn daarna in overleg met ProRail gegroepeerd op basis van een eerste kosteninschatting (zie schematische afbeeldingen):

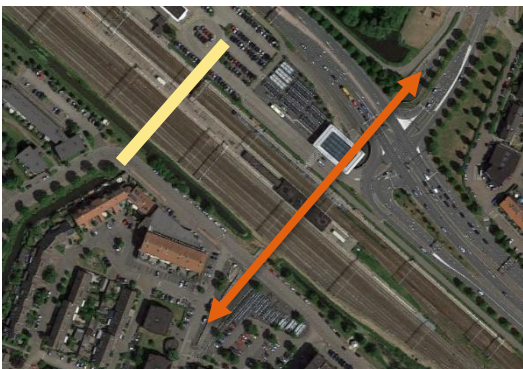
- |                    |  |
|--------------------|--|
| 0. "NUL":          | 0 en 0.1 Transfer via huidige tunnel (minimale verbetering), fietsers via Kleistunnel.   |
| 1. "BUDGET":       | 1.1 'Brug' over het station voor reizigers en interwijk.<br>1.2. Transfer via nieuwe tunnel, interwijk in huidige tunnel.<br>1.3. Transfer via huidige tunnel, nieuwe fietstunnel. |
| 2. "TOEKOMSTVAST": | 2.1 Een nieuwe, brede, hoge interwijk- & reizigerstunnel op huidige plek.<br>2.2 Een nieuwe, brede, hoge interwijk- & reizigerstunnel vlakbij Alliander-gebouw.                    |



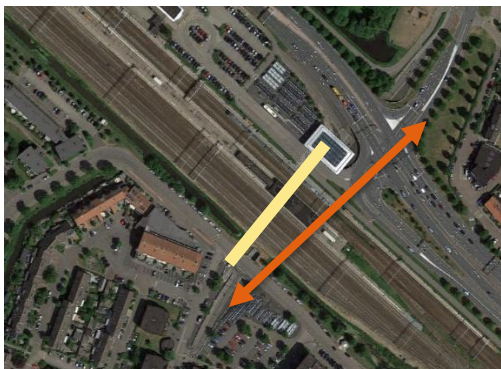
*Alternatief 0 en 0.1 Transfer en interwijk in bestaande tunnel*



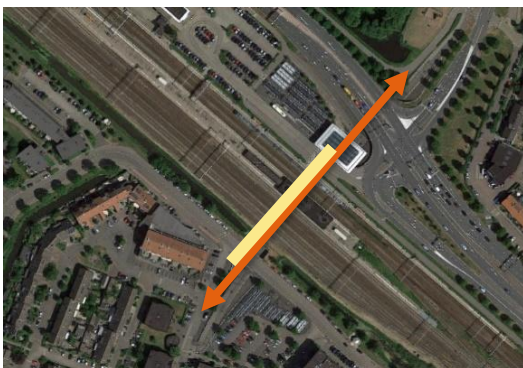
*1.1 Nieuwe brug en interwijk in huidige tunnel*



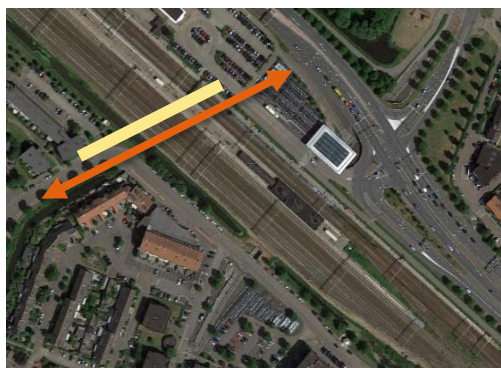
*1.2 Transfer in nieuwe tunnel en interwijk in huidige tunnel*



*1.3 Transfer in huidige tunnel en interwijk in nieuwe tunnel*



*2.1. Transfer en interwijk in nieuwe tunnel op zelfde locatie*



*2.2. Transfer en interwijk in nieuwe tunnel op nieuwe plek*

Deze alternatieven zijn door de gemeente Uitgeest beoordeeld: 'NUL' optie valt nadrukkelijk af omdat deze voor bewoners en reizigers absoluut geen verbetering brengt. Bovendien voldoet dit niet aan de transfer-normen van ProRail en NS. Omdat sociale veiligheid en een goede verbinding tussen beide zijden van het dorp erg belangrijk zijn in de ogen van gemeente en bewoners, bleven na een ambtelijke en bestuurlijke beoordeling de alternatieven waarbij de reizigers en interwijk- gebruikers 'bij elkaar blijven' nog over, dit zijn de bovenstaande nummers 1.1, 2.1 en 2.2.

- Deze 3 alternatieven zijn verbeeld, zowel in 2D als in 3D en voorgelegd aan een delegatie van de gemeenteraad en bewoners. Beide hebben nadrukkelijk de voorkeur uitgesproken voor 2.1: Een nieuwe, brede, hoge interwijk en reizigerstunnel op de huidige plek. (Bijlage E)  
De stationsvisie richt zich op dit alternatief.

In het eerste kwartaal van 2018 vindt overleg plaats met het Ministerie van IenW op bestuurlijk niveau. Inzet van de Gemeente is gericht op het hierboven gewenste alternatief 2.1. De Raad heeft zich hierover uitgesproken op 14 december 2017.



### 3 INTEGRALE VISIE STATION UITGEEST

De ontwikkelingen van PHS zijn belangrijk voor Uitgeest, maar laten ook nog even op zich wachten. Deze visie kijkt verder dan PHS en vormt daarmee een stip op de horizon. In deze visie is een tussenstap opgenomen om PHS mogelijk te maken.

In deze visie wordt ingegaan op de bestuurlijke uitgangspunten die in december 2016 door de Raad zijn vastgesteld, maar ze worden niet in die volgorde behandeld.

In dit hoofdstuk wordt eerst stilgestaan bij de uitgangspunten voor de visie. Daarna wordt het stationsgebied op de lange termijn gepresenteerd. Vervolgens wordt stilgestaan bij de tussenstap die is uitgedacht om PHS mogelijk te maken, om af te sluiten met de korte termijn verbetering van fietsparkeren, autoparkeren en groen. Dit maakt strikt genomen geen onderdeel uit van de visie, maar vormt een eerste verbeteringslag die vanaf de eerste helft van 2018 al gerealiseerd wordt.

#### 3.1 Algemene uitgangspunten visie

Voor de stationsomgeving Uitgeest is er een aantal algemene uitgangspunten te benoemen, waaraan de visie voor het stationsgebied moet voldoen:

- Voor de reizigers streven naar een verbetering.
- Verbetering van het fiets- en autoparkeren. Voldoende capaciteit en goed ingepast
- Mogelijkheden voor de gebiedsontwikkeling van de stationsomgeving Uitgeest in beeld brengen

Het streven is om er op basis van deze visie ervoor te zorgen dat de stationsomgeving van Uitgeest verbeterd en veraangenaamd voor de reizigers en de gemeente, de komst van PHS moet voor verbetering zorgen.

#### De huidige situatie en de aanpassingen vanuit PHS

Het huidige station is voorzien van een duidelijke luifel, welke de stationsentree markeert. Dit is een goed middel om de routing voor reizigers te ondersteunen en draagt bij aan een goede oriëntatie. Het station is alleen als zodanig herkenbaar aan de noordzijde. Aan de zuidzijde voelt het niet als stationsgebied. In de nieuwe situatie dient er een duidelijk herkenbaar stationsgebied te worden ontwikkeld dat doorloopt van noord naar zuid.

Station Uitgeest is qua ligging een belangrijke toegangspoort aan de noordzijde van Amsterdam. Bij station Uitgeest is er een goede overstap mogelijk tussen de Kennemerlijn en de Zaancorridor. De komst van een intercityverbinding is een grote wens van het college, in de huidige plannen zal de Intercity niet stoppen te Uitgeest. Wel gaat de frequentie van het aantal sprinters omhoog naar 6 keer per uur.

Met het nieuwe spoorontwerp van PHS dient goed rekening gehouden te worden met de effecten daarvan voor de reizigers. Ondanks de aanpassingen aan het spoorontwerp en de indeling van de perrons, dient het voor reizigers comfortabel te zijn. Bij overstappen dienen loopafstanden zo klein mogelijk te zijn, bij voorkeur een crossplatform overstap in plaats van een overstap tussen twee eilandperrons. De aansluiting op het voor- en natransport dient niet te ver van de perrontoeegangen gesitueerd te zijn.

Gezien de ontwikkelingen van de sporenloop vanuit het Functioneel Integraal Systeemontwerp (FIS) die PHS mogelijk maakt, is een crossplatform overstap tussen de Kennemerlijn en Zaancorridor niet mogelijk. Er zijn verschillende varianten van de sporenloop bij station Uitgeest uitgewerkt.

Er is een nieuw eilandperron en/of nieuw zijperron gepland, waar de Kennemerlijn zal halteren en daar vandaan zullen alle reizigers die willen overstappen zich moeten verplaatsen naar het andere eilandperron. Inmiddels is vastgesteld dat de capaciteit van de huidige onderdoorgang daarvoor tekort schiet.

Het huidige perron 1, het langsperron aan de zijde van het oude dorp en het centrum van Uitgeest zal alleen gedurende de avonduren gebruikt worden en verder als calamiteitenperron worden gebruikt. Het huidige gebruik van het eerste perron vervalt.

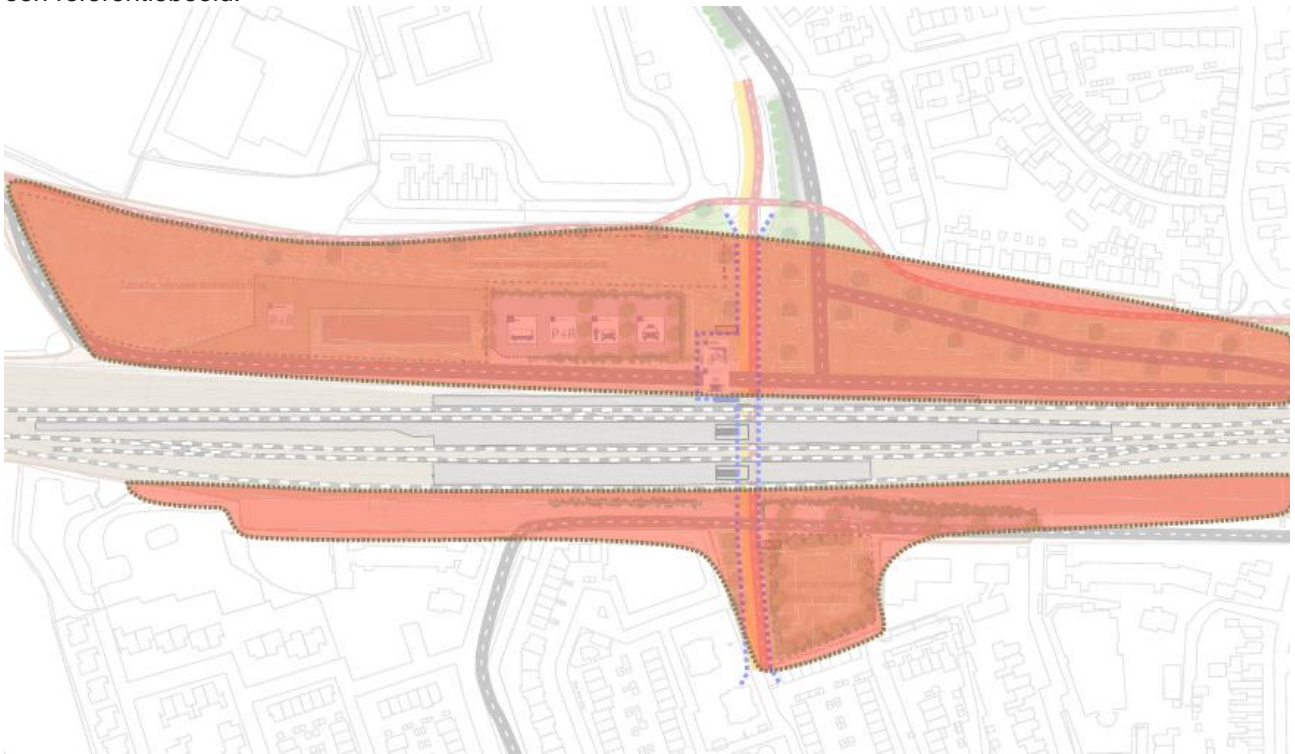
### 3.2 Visie stationsomgeving: ruimtelijke ontwikkeling en afwaardering N203

De stip op de horizon voor Uitgeest en haar stationsgebied:

- Een kwalitatief hoogwaardig, sociaal veilig, aantrekkelijk gebied om te reizen en te verblijven.
- Een goede verbinding tussen de beide delen van het dorp Uitgeest, het stationsgebied vormt een onderdeel van het dorp.
- Een aangename plek om te verblijven, met flexwerkplekken én verblijfskwaliteit voor recreanten

De gebieden waar deze visie zich op richt zijn in onderstaande afbeelding aangegeven. Hiermee wordt recht gedaan aan de rode contour aan de noordzijde die in december 2016 bestuurlijk is vastgesteld.

De kansen voor deze gebieden worden onderstaand beschreven en waar mogelijk gerepresenteerd door een referentiebeeld.



*Figuur 3: Mogelijke locaties gebiedsontwikkeling, aanpassing N203 en fietsroutes*

Ontwikkelingen waar in deze visie nadrukkelijk aandacht aan wordt besteed zijn:

- Afwaardering/aanpassingen van de N203
- Nieuwe fietsverbindingen om het gehele fietsnetwerk rond Uitgeest te versterken.
- Herontwikkeling van het Alliandergebouw en gebied op de huidige locatie van de N203 met een gemengd programma, multifunctionele gebouwen met inpandig parkeren.

#### Aanpassingen N203

De huidige Provinciale weg N203 is een grote barrière tussen het dorp en het station. Er zijn verschillende mogelijkheden om deze barrière te verzachten. Een nieuwe (noordelijke) randweg of het ondergronds brengen van de N203, zijn erg kostbaar.

Een reëlere mogelijkheid is om de barrière werking van de N203 te verkleinen door de N203 af te waarden en te bundelen met het spoor. Dit wordt pas denkbaar in samenhang met de nieuwe afslag op de A9 bij Heiloo.

Als deze afrit gerealiseerd wordt ligt er een kans om de N203 ter plaatse van het station af te waarden en te bundelen met het spoor. Opgave is dan om de kruising met de Geesterweg opnieuw vorm te geven en te kijken naar de beste positie van de buslijnen.

Op basis van een zeer globale eerste beschouwing lijkt het mogelijk om de N203 af te waarden tot 1x 2

rijstroken en deze dan tussen het Alliander-gebouw en het spoor neer te leggen. Dit zou kunnen omdat ProRail heeft aangegeven het gebouw dat hier tussen ligt over een aantal jaar (na realisatie PHS) wordt verlaten.

Er ontstaat dan een nieuwe T-splitsing ter plaatse van de Geesterweg en de weg zou over de verdiepte toegang tot de Kleistunnel heen komen te liggen direct naast het spoor. De route vanaf de Kleistunnel takt dan iets noordelijker weer aan bij de Geesterweg. De fietsroute die nu langs het spoor ligt, zou verplaatst moeten worden in de richting van het oude dorp. Dit vormt een uitstekende mogelijkheid om de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid te verhogen en een inrichting met langzaam verkeersstromen mogelijk te maken.

In de vervolgfase zou dit verder uitgezocht moeten worden door de gemeente Uitgeest, in overleg met de Provincie Noord-Holland. De eerste stap is een verkennende studie waarbij op basis van aantallen voertuigen tijdens de spits de afslagbewegingen geanalyseerd worden. Op basis hiervan kan bepaald worden welk type kruispunt het meest passend is, waarbij ook gekeken moet worden naar de mogelijke inpassing van de oplossing in samenhang met het fietsnetwerk en het openbaar vervoer.

## Ontwikkeling Alliander-gebouw en huidige locatie N203

Op de locatie van het Alliander-gebouw en het omliggende gebied zijn verschillende ontwikkelingsmogelijkheden die verder bekeken moeten worden. Het gebouw zelf zou zich goed lenen voor een mooie renovatie waarbij een gemengd functieprogramma wordt ingepast. In het gebied rondom het gebouw (of op de locatie van het gebouw als het op termijn gesloopt kan worden) kan gebiedsontwikkeling gerealiseerd worden. Het Alliander-gebouw is nu nog in gebruik, een aantal maanden geleden is het gebouw zelfs nog opgeknapt. In gesprek met Alliander is gebleken dat het gebruik van het pand de komende 20 jaar nog verwacht wordt.

Voor de ontwikkelingen in dit gebied, op de locatie van de huidige N203 en het parkeerterrein moet gedacht worden aan een hoogwaardige kwalitatieve gebouwen met een multifunctionele invulling ingebed in een groene landschappelijke stationsomgeving, passend bij het dorpse karakter van Uitgeest. De gemeente Uitgeest zal goed na moeten denken over welke specifieke functies gewenst zijn in dat gebied, alsmede welke ruimtelijke uitgangspunten meegegeven dienen te worden. De Zierendervaart vormt een belangrijk aandachtspunt voor deze ontwikkelingen. Een goede aansluiting op de Koog en de Zierendervaart vanuit dit nieuw te ontwikkelen gebied moet worden meegenomen.

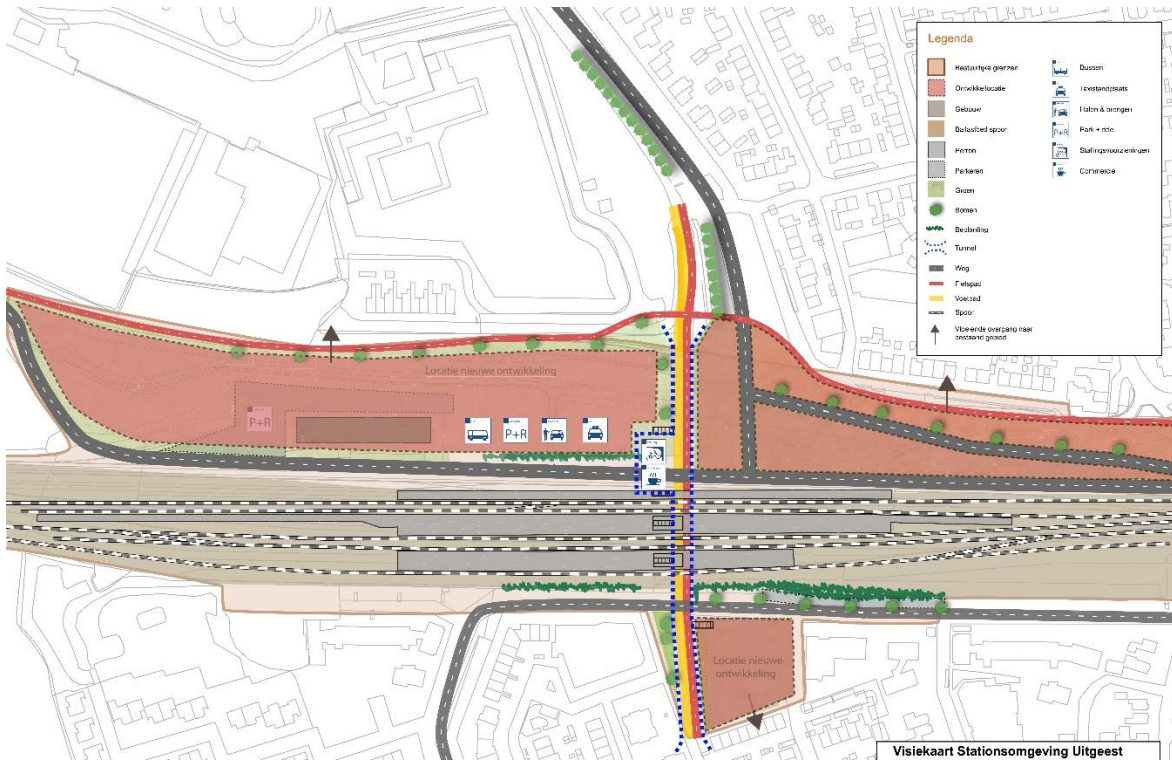
Gedacht moet worden aan: Een levendige plint (dus geen parkeergarage op begane grond), vervolgens een inpandige parkeergarage van twee niveaus (eventueel als parkeergarage) en daar bovenop blokken met appartementen en/of kantoren.



Figuur 4: Referentiebeeld multifunctioneel gebouw met parkeren (Deventer)

Mocht uit het nader onderzoek blijken dat het toch niet mogelijk is om de N203 te verleggen, dan is een herbestemming van het ProRail gebouw nog een interessante mogelijkheid. ProRail heeft al wel laten doorschemeren dat het dak van het gebouw lekt en vervangen zou moeten worden, maar dat ze voornemens zijn om het gebouw rond 2024 te verlaten en dat het spoor dat in het verlengde ligt na realisatie PHS in ongebruik raakt.

Ook zou op de locatie van het huidige parkeerterrein en de fietsenstalling én op het Anna van Renesseplein aan de kant van de Kleis nog steeds gebiedsontwikkeling kunnen plaatsvinden, mits daarbij de parkeerbehoefte inpandig wordt opgevangen.



Figuur 5: Stip op de horizon

## Kostendragers

De basis voor het slagen van de bovenstaande ontwikkelingsmogelijkheden zijn voldoende kostendragers. Gedacht kan worden aan ontwikkelingen als starters- en/of studentenhuysvesting, flexibele werkruimten en commerciële voorzieningen als winkels of horeca, in combinatie met parkeren in een gebouwde voorziening.

## Versterken fietsnetwerk gemeente Uitgeest

Gepaard met deze gebiedsontwikkeling is het kansrijk om het totale fietsnetwerk te versterken. De huidige structuur is al goed, maar rondom het station er zijn nog een paar obstakels. Het omfietsen wanneer men bijvoorbeeld vanaf de Kleiszijde richting Zaanwijk wil fietsen is daar één van. Nadat men de tunnel uit is moet er met een lus om de fietsenstalling heen gefietst worden om vervolgens op de oost-westelijke fietsverbinding terecht te komen. Daarnaast is er in de huidige situatie een gevaarlijke situatie, daar waar het fietspad in de tunnel en de afslag richting Castricum elkaar ontmoeten. Door het verleggen van de N203 ontstaat er ook de mogelijkheid de kruising van de twee fietsroutes (noord-zuid en oost-west) anders aan te leggen. Door deze bij de tunnelmond te leggen worden de zojuist genoemde ongewenste situaties opgeheven.

Aandachtspunt hierbij is wel dat er een goede aansluiting dient te worden gemaakt bij de bestaande doorgaande routes.



Figuur 6: Nieuwe aansluiting fietsnetwerk en locatie voor nieuwe ontwikkelingen.

## Vergroening / duurzaamheid / klimaatbeheersing

De ontwikkelingszone die vrijkomt door de verlegging van de N203 moet te zijner tijd in elk geval volgens principes van duurzaamheid en klimaatbeheersing worden ingericht. Dit impliceert onder meer:

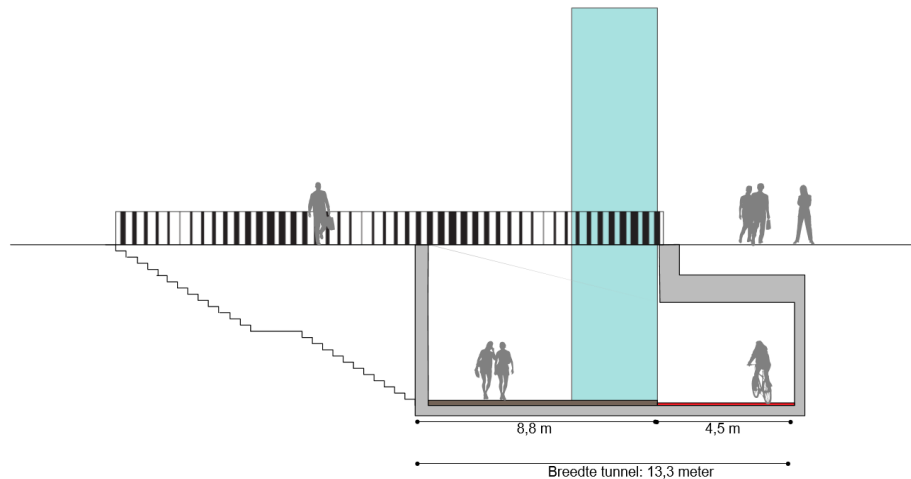
- energieneutraal bouwen
- zo mogelijk meervoudig ruimtegebruik
- toepassing van duurzame verlichting en energiebronnen
- een geleidelijke groene overgang naar het gebied ten noorden van de rode contour

Vergroening: De nieuwe ontwikkelingszones moeten voorzien worden van een passende groene aankleding en klimaatadaptieve inrichting. Hoe dit precies plaatsvindt is een kwestie van ontwerp / meer gedetailleerde planinvulling in een volgende fase.

### 3.3 Tussenstap PHS: tunnel, fietsenstalling en functie(s) in de tunnel

In de periode tussen 2021-2024 wordt de realisatie van het Programma Hoogfrequent Spoor verwacht. De gemeente Uitgeest heeft de verschillende alternatieven voor de interwijk-tunnel en transfer zorgvuldig afgewogen in het proces dat in samenwerking met ProRail parallel aan deze visie is doorlopen. Dit proces is uitgebreid beschreven in Hoofdstuk 2.

Conclusie hiervan is dat er één alternatief is, waar station Uitgeest (bewoners, ambtenaren, bestuurders en gemeenteraad) haar voorkeur voor heeft uitgesproken: Een nieuwe, brede, hoge interwijk en reizigerstunnel op de huidige plek.



*Figuur 7: Schematische weergave benodigde afmetingen kwalitatieve tunnel voor transfer én interwijkverbinding – blauwe kolom is liftkolom*

Bij deze variant is er van uitgegaan dat bij het FIS-ontwerp het ontwerp van de perrons en de haltering van de treinen gecentreerd worden rond de bestaande onderdoorgang. Om de reizigers voldoende ruimte te geven is het noodzakelijk om de bestaande onderdoorgang te verbreden. Bij de verbreding kan aan de bestaande onderdoorgang gelijk meer kwaliteit gegeven worden. Door vides toe te voegen ter plaatse van de perrons, komt er extra daglicht in de onderdoorgang.

Op deze manier is er voldoende ruimte voor de voetgangers en fietsers en zijn de toegangen tot de perrons veilig toegankelijk. De vides zorgen voor extra (dag)licht in de onderdoorgang. In deze variant is er één duidelijke en overzichtelijke ontsluiting van het station die gecombineerd wordt met de langzaam-verkeerverbinding. Bij de aansluiting van de tunnel aan de noordzijde is een ondergrondse fietsenstalling met fietswinkel beoogd. De uitwerking hiervan dient in overleg met ProRail en NS te gebeuren. Hierdoor is er op maaiveldniveau meer ruimte voor een goed ingepaste (auto- en scooter) parkeervoorziening, een nieuwe aansluiting voor de bussen en voor extra groen in de stationsomgeving.

Ook de toevoeging van een winkeltje in de plint (zoals een 'Stationshuiskamer' of 'Kiosk') zorgt voor een betere uitstraling van de onderdoorgang. Doordat de interwijkverbinding hier gecombineerd wordt met én in- en uitstappers én overstappers zou het kritische aantal\* van ca. 6000 passanten per dag gehaald worden en is medewerking van NS bij de realisatie van deze functie denkbaar.



*Figuur 8: Referentiebeeld fietsparkeren Station Alphen a/d Rijn*

Aan de zuidzijde kunnen de fietsenstallingen komen te vervallen, wel is het slim om eerst het gebruik ervan te monitoren in de nieuwe situatie. De barrière die door fietsers wordt ervaren als ze hun bestemming (het station) voorbij moeten fietsen om hun fiets te kunnen stallen kan hierbij doorslaggevend zijn om toch de stallingen te behouden. De verwachting is nu dat door de mooie goed uitgeruste fietsenstalling aan de noordzijde de aantrekkingskracht groot genoeg is om enkele tientallen meters verder te fietsen, het gedrag van fietsers blijft echter moeilijk te voorspellen. En in dat geval geldt, beter stallingen faciliteren in de Kleis dan het probleem te laten bestaan, de stallingen kunnen later altijd nog verwijderd worden.

Het is wenselijk om bij de aanpassingen van de onderdoorgang de toeritten tot de onderdoorgang groen in te richten. Ook zou in samenspraak met ProRail tijdens het ontwerpproces van PHS kunnen worden gezien of er wat gedaan kan worden aan de "haakse bocht" van de tunnel bij de uitgang aan de zuidzijde.

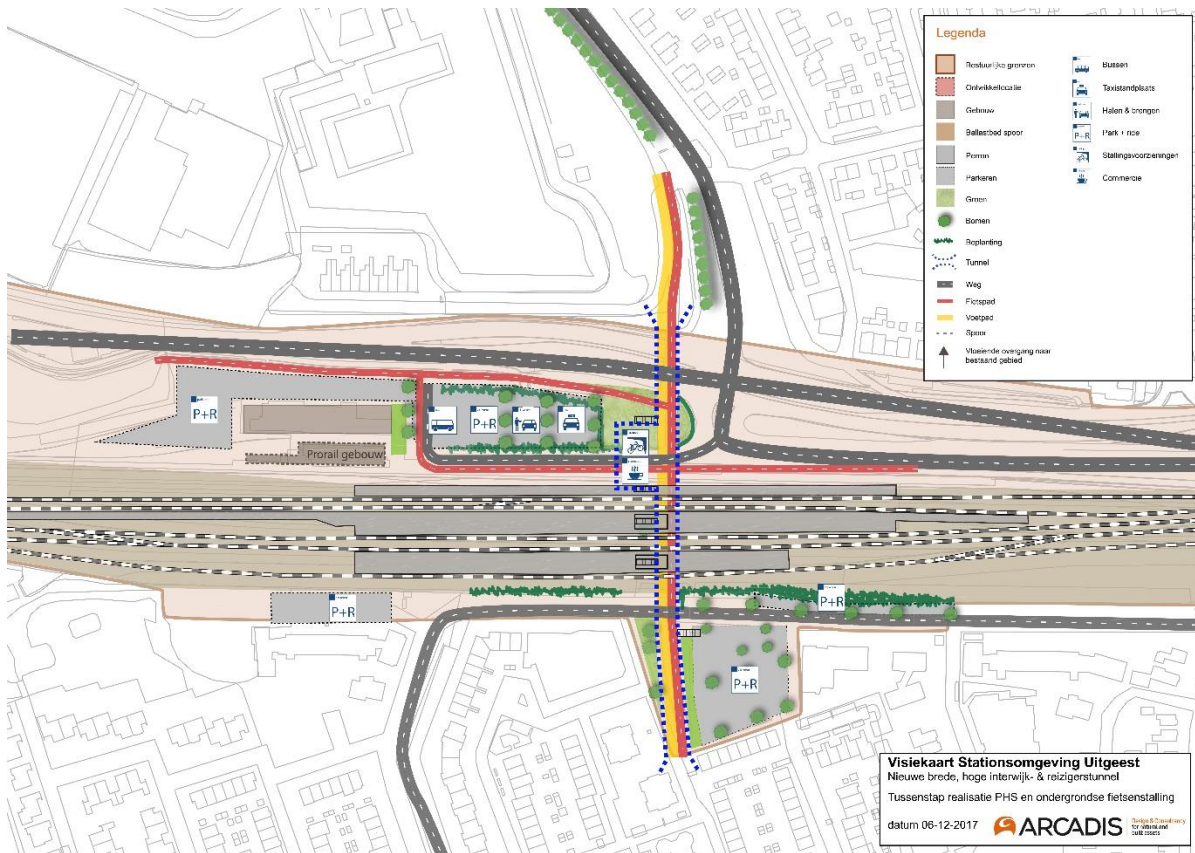
Aan de noordzijde is er een redelijk ruim parkeerterrein aanwezig, waarbij mogelijkheden zijn om dit uit te breiden aan de andere zijde van het Alliander-gebouw. Deze uitbreiding zou nader onderzocht en uitgewerkt moeten worden. In de participatiesessie is er gesproken over een parkeerdek, de bewoners stonden hier niet negatief tegenover.

Gezien de 'stip op de horizon' van de ontwikkeling van stationsgebied Uitgeest dient er goed gekeken te worden naar de toekomstvastheid van een eventueel parkeerdek.

*\* Voor een gezonde exploitatie van een winkel rekent NS-stations op minimaal 6000 passanten per dag die fysiek langs de pui van een winkel moeten lopen.*



Figuur 9: Referentiebeelden groen ingepaste P+R terreinen



Figuur 10: Tussenstap realisatie PHS



### 3.4 Eerste verbeterslag: Verbetering fietsparkeren, autoparkeren en groen

#### Verbetering fietsparkeren

Fietsparkeren is in veel stationsomgevingen een probleem. Het lijkt alsof er altijd te weinig fietsplekken zijn en fietsers willen hun fiets altijd zo dicht mogelijk bij het perron parkeren. Voor het verbeteren van het fietsparkeren is het belangrijk om te weten wat de herkomst is van de fietsers en hoe de verdeling tussen noord en zuid is. Het is wenselijk om de fietsenstalling op te laten nemen in het in de toekomst opnieuw te verwachten 'Actieplan fietsparkeren' van ProRail.

Wat betreft de verbetering voor het fietsparkeren is het verstandig niet alleen te kijken naar hoe het fietsparkeren wordt ingepast in de nieuwe PHS situatie. In de huidige situatie is er een capaciteitstekort van naar schatting ruim 100 plekken in de stallingen aan de noordzijde en wordt er veel buiten de rekken geparkeerd. Uit tellingen blijkt dat er aan de zuidzijde geen capaciteitstekort is, wel wordt er veel buiten de rekken geparkeerd. Een striktere handhaving kan dit voorkomen. We gebruiken nu het budget vanuit het Beter Benutten programma (beschikbaar t/m Q1 2018) om de fietsenstallingen aan de noordzijde uit te breiden en beter in te delen.

Op korte termijn is het zeer goed mogelijk om de capaciteit aan de noordzijde uit te breiden en de stalling functioneel beter in te richten. Naast de uitbreiding van de capaciteit en kwaliteitsverbetering van de fietsenstallingen is het belangrijk om adequaat te handhaven, alleen dan zijn de maatregelen effectief en wordt de stationsomgeving verbeterd.

#### Verbetering autoparkeren

Zowel aan de noord- als de zuidzijde is er op dit moment een te hoge parkeerdruk. Aan de noordzijde is er binnen de huidige contouren van het stationsgebied geen mogelijkheid tot uitbreiding op korte termijn. De huidige parkeerplaats aan de zuidzijde is te klein en heeft een belangrijke functie voor de woonwijk. Door de beperkte capaciteit zetten veel treinreizigers hun auto elders in de woonwijk neer, wat voor overlast zorgt. Hiervoor is het natuurlijk mogelijk om het parkeerbeleid tegen het licht te houden en te kijken of dat betaald parkeren / parkeren voor vergunninghouders een optie is. Daarnaast kan er ook gekeken worden waar er extra capaciteit gecreëerd kan worden. Langs de Anna van Renesselaan is het mogelijk om parkeerplaatsen (haaks op de weg) te realiseren. Op mogelijkheden aan de noordzijde wordt gestudeerd.



Aantal extra parkeerplaatsen: 14  
(er vervallen er ook een aantal)

Figuur 11: Schets parkeervoorzieningen zuidzijde

## Groen

Door een zorgvuldige groene herinrichting van het parkeren (en fietsenstalling) aan beiden kanten kan de kwaliteit van het totale stationsgebied verbeterd worden. Voor zover mogelijk zullen daarbij ook de principes van verduurzaming zoals aangegeven onder 3.2. worden toegepast.



*Figuur 12: Fietsparkeren, autoparkeren en verbetering sociale veiligheid en groen met een focus op twee gebieden.*

### 3.5 Vervolgproces

Na afronding van deze visie zal er de komende jaren gewerkt worden aan het ontwerp en de uitvoering van de concrete verbeteringen bij station Uitgeest.

Een eerste stap die hierin gezet gaat worden is de verbetering van het fietsparkeren. In de eerste helft van 2018 zal de fietsparkeercapaciteit bij Station Uitgeest worden uitgebreid, gecombineerd met het veraangename en verbeteren van sociale veiligheid binnen het stationsgebied.

Een tweede stap is het onderzoeken van de verkeerskundige mogelijkheden van de kruising N203-Geesterweg. Op basis van de in de toekomst te realiseren nieuwe afrit van de A9 bij Heiloo is een afname van verkeer op de N203 te verwachten. Om de mogelijkheden te onderzoeken dient een verkeerskundige verkenning uitgevoerd te worden, om vast te stellen op welke manier de verkeerskundige situatie in de buurt van station Uitgeest kan worden aangepast.

Ten tijde van deze visie is door een tweetal experts van Arcadis gekeken naar de situatie en mogelijkheden en wordt afwaarderend en verleggend van de N203 benoemd als reëel en kansrijk voor de stationsomgeving. Er is geen verkeerskundig onderzoek gedaan.

Parallel aan de vorige twee stappen wordt er gewerkt aan PHS. De realisatie van de infrastructurele aanpassingen die nodig zijn om PHS mogelijk te maken kennen een doorlooptijd van een aantal jaren, realisatie wordt verwacht tussen 2021 en 2024. Gemeente Uitgeest werkt mee aan PHS via de realisatie van een kwalitatieve stationsomgeving, sociale veiligheid een goede verbinding tussen beide zijden van het dorp. Eerst wordt het Ontwerp Tracébesluit gerealiseerd, daarna worden schets- en definitieve ontwerpen van het gezamenlijk gekozen alternatief voor station Uitgeest gemaakt.

Tijdens dit lang lopende traject is de samenwerking van de gemeente Uitgeest met het Ministerie van IenW, ProRail, NS en provincie Noord-Holland en Vervoerregio/Metropoolregio Amsterdam van groot belang. Vanwege het langdurige commitment dat benodigd is van de verschillende partijen, adviseren wij om deze stap te beginnen met de ondertekening van een intentieovereenkomst door alle betrokken stakeholders.

Samengevat:

- Stap 1: 1<sup>e</sup> helft 2018 - Realisatie verbetering van het fietsparkeren
- Stap 2: Onderzoeken verkeerskundige mogelijkheden kruising N203 - Geesterweg
- Parallel aan stap 2: Detailuitwerking door ProRail van voorkeursalternatief in voorkeursvarianten
- Tussen 2021 - 2024 - Realisatie infrastructurele aanpassingen voor PHS

**Arcadis Nederland B.V.**

Postbus 220  
3800 AE Amersfoort  
Nederland  
+31 (0)88 4261261

[www.arcadis.com](http://www.arcadis.com)

Projectnummer: E07051.000121

Onze referentie: 079669851 C

## BIJLAGE A VISIEKAARTEN STATIONSOMGEVING UITGEEST

## BIJLAGE B UITKOMSTEN INTERNE WERKSESSIE

## BIJLAGE C UITKOMSTEN WERKSESSIE SPOOR EN STATION

## BIJLAGE D UITKOMSTEN INTEGRALE WORKSHOP STAKEHOLDERS



## BIJLAGE E PARTICIPATIE WORKSHOP BEWONERS EN RAAD

## BIJLAGE F INPUT EN KADERS VOOR INTEGRALE VISIE

- Bestuurlijke uitgangspunten voor ontwikkeling stationsgebied Uitgeest, Gemeente Uitgeest
- Knooppuntennotitie Uitgeest, Provincie Noord-Holland
- Factsheet Uitgeest, Provincie Noord-Holland
- Regionale ontwikkelstrategie Zaancorridor, Provincie Noord-Holland