

An aerial photograph of Heerhugowaard, showing a mix of residential areas with red-roofed houses, green agricultural fields, and a large body of water (the IJsselmeer) in the background. A road with a roundabout is visible in the lower left.

Subsidieaanvraag knooppuntontwikkeling Heerhugowaard

Inhoudelijke en
financiële onderbouwing

oktober 2018



Heerhugowaard



ARCADIS

De ontwikkeling van Stationsgebied Heerhugowaard, een belangrijk stedelijk knooppunt in Regio Alkmaar. Een schakel tussen Metropoolregio Amsterdam en Noord-Holland Noord.

We verbeteren de knoopwaarde van dit stationsgebied voor Heerhugowaard en Langedijk, door een optimale deur tot deur reis voor langzaam verkeer, een hogere kwaliteit van de openbare ruimte en een betere bereikbaarheid uit de regio voor autoverkeer.

We intensiveren het aantal woningen, arbeidsplaatsen, regionale voorzieningen, onderwijs en recreatie, op een unieke grens van stad en ommeland aan De Zaancorridor.

En we werken samen met ministerie, provincie en spoorpartijen door met een directere en snellere treinverbinding de metropoolregio en Noord-Holland Noord nader tot elkaar te brengen.

Inhoudsopgave

Voorwoord Monique Stam	pag. 4
1. Aanleiding en doel subsidieaanvraag	pag. 6
2. Corridorniveau: Heerhugowaard in De Zaancorridor	pag. 8
3. Knooppuntniveau: Stationsgebied Heerhugowaard	pag. 15
4. Subsidieaanvraag	pag. 37
Bijlage 1: Verkeerskundig onderzoek	
Bijlage 2: Financiële onderbouwing	

Colofon

Oktober 2018

Opdrachtgever: B&W

Tekst: Arcadis Nederland B.V. en

Ontwikkelteam Stationsgebied

Heerhugowaard

Opmaak: H2X Heerhugowaard

Foto's: Cees Kruithof

Luchtfoto voorkaft: het Heerhugowaardse
stationsgebied, in het centrum van
Heerhugowaard en Langedijk met het
Oosterdelgebied

Voorwoord Monique Stam

Heerhugowaard is een aantrekkelijke woon- en werkgemeente in een regio die er toe doet in Noord-Holland. Onze diversiteit aan woningen is onze troef, met Stad van de Zon als ons huidige boegbeeld van duurzaamheid. We zijn een moderne gemeente waar groenstedelijk wonen in onze woonwijken en hoogstedelijk wonen in ons Stadshart en Stationsgebied voor iedereen mogelijk is. Met alle voorzieningen binnen handbereik.

We zijn een pioniersstad en hebben van oudsher veel creativiteit en ondernemerszin binnen onze gelederen. Wij zijn ervoor om dat potentieel te ontsluiten: daarom blijven we ook inzetten op actief burgerschap en ruimte geven aan onderwijs en ondernemersinitiatief. En ik vind ook dat we onze ambities moeten tonen door samen te 'doen'. Met name ons stationsgebied zal de komende jaren in dat kader een belangrijk podium van onze zichtbaar veranderende stad zijn. Maar ondanks de dynamiek in ons knooppunt, de nieuwe ontwikkelingen, blijft de kwaliteit van de openbare ruimte daar ver bij achter. We moeten ook blijven investeren in de bereikbaarheid van onze stad en regio. Over de weg, en bovenal over het spoor.

Wij blijven ons inzetten op meer verknoping met economisch krachtige regio's. De Zaancorridor is mede daarom zo belangrijk voor ons en voor Noord-Holland. Snelle verbindingen met andere regio's mogelijk maken om werk, wonen en voorzieningen dichterbij elkaar te brengen.

Ons stationsgebied is van ons allemaal: bewoner, ondernemer, spoorpartijen, reiziger, scholier en bezoeker. Door te beginnen nodigen we hen uit om met ons mee te doen. Als ontwikkellocatie en ook misschien wel als ons nieuwe boegbeeld van duurzaamheid met ons Slim Energienet Heerhugowaard. We werken aan een aantrekkelijkere openbare ruimte van het stationsgebied, in combinatie met het toevoegen en mengen van nieuwe stedelijke functies. En tegelijkertijd werken we lokaal aan betere langzaam verkeersverbindingen met een soepeler opstap op de trein. Bovendien is het toevoegen van extra woningen in ons knooppunt van waarde in de steeds krappere woningmarkt in dit deel van Nederland. Daar werken regio en markt samen hard aan. We hebben voor dit alles al extra middelen vrijgemaakt om nieuwe ontwikkelingen te stimuleren. Van betere, veiligere en fraaiere verbindingen in onze stad tot en met ruimte geven aan nieuwbouwplannen. We doen het samen met provincie, ministerie, NS en ProRail; gemeente en rijk hebben de spooronderdoorgang volledig gefinancierd en de spoorpartijen hebben afgelopen zomer bijvoorbeeld al geïnvesteerd in meer fietsparkeervoorzieningen en een 'stationshuiskamer' als wachtruimte. En we zijn nog lang niet klaar in ons stationsgebied!



In deze subsidieaanvraag lichten wij onze gemeentelijke visie op knooppuntontwikkeling toe, de verankering daarvan in ons beleid. We vertellen wat we al hebben gedaan en van plan zijn te gaan doen in een volgende fase van onze gebiedsontwikkeling, met de hulp van provincie Noord-Holland. Wat we aan de provincie vragen is co-financiering van de openbare ruimte en het duurzaam oplossen van de verkeersknoop. Daarmee zet ons stationsgebied een volgende noodzakelijke stap in knooppuntontwikkeling. Wat wij hier doen sluit zo goed aan bij wat we samen met De Zaancorridor willen bereiken.

Want knooppuntontwikkeling kunnen wij niet alleen!

1. Aanleiding en doel subsidieaanvraag

Na een periode van beleidsvoorbereiding en financiële besluitvorming staat de gemeente Heerhugowaard op het punt om haar ambities in het stationsgebied te verwezenlijken. Een toekomstgerichte, consistente knooppuntenstrategie, publieke investeringen en (markt)-initiatieven gaan momenteel in Heerhugowaard hand in hand en versterken elkaar.

Al sinds 2006 heeft knooppuntontwikkeling in regionaal en gemeentelijk beleid concreet vorm gekregen. Sindsdien zijn er door de gemeente verschillende bestuurlijke keuzen gemaakt. De ambities voor het stationsgebied zijn nader beschreven. Onderbouwd door diverse studies en in co-creatie met burgers, stakeholders en projectpartners. De Heerhugowaardse gemeenteraad heeft bovendien kredieten opgebouwd vanuit verschillende opbrengst-genererende grondexploitaties en deze kredieten ook bestemd en gevoteerd voor ontwikkelingen in het stationsgebied.

Tegelijkertijd zijn de eerste verbeteringen in de openbare ruimte, in betere verbindingen en voorzieningen voor langzaam verkeer en nieuwe (vastgoed)ontwikkelingen nabij het NS-station recentelijk zelfs al gerealiseerd, respectievelijk in voorbereiding.

Door de unieke ligging als schakel tussen metropoolregio en Noord-Holland Noord en vooruitlopend op de realisatie van de ambities van de gemeente, hebben diverse marktpartijen strategische grondposities verworven of hebben zich bij de gemeente gemeld om initiatieven tot ontwikkeling te brengen. Het is nu van belang om ook dit momentum te benutten, door een kwaliteitsimpuls in de openbare ruimte en bereikbaarheid voor alle verkeersdeelnemers te realiseren en de vastgoedontwikkelingen goed ingebed in hun omgeving tot realisatie te laten komen.

Het stationsgebied van Heerhugowaard is als belangrijk stedelijk knooppunt in Regio Alkmaar echter achter gebleven bij de vele aangrenzende stedelijke ontwikkelingen zoals woonwijk Broekhorn, het nieuwe woon- en centrumgebied van Langedijk en het moderne Stadshart van Heerhugowaard. De identiteit van het stationsgebied en de inbedding in de omgeving zijn onsamenhangend. Het stationsgebied kenmerkt zich misschien wel als slechts een optelsom van (regionale) voorzieningen, woongebouwen en onderwijsinstellingen. Stuk voor stuk belangrijke stedelijke voorzieningen en woningen in een hoge dichtheid, maar

verloren in slecht functionerende openbare ruimte. Die openbare ruimte is zo een resultaat van de bebouwing met versnippering, weinig verblijfskwaliteit, een gebrekkige oriëntatie en onveilige verkeerssituaties als gevolg.

Om verdere gebiedsontwikkeling mogelijk te maken is het nu nodig om de bereikbaarheid van het stationsgebied voor alle verkeersdeelnemers te verbeteren en de openbare ruimte een kwaliteitsimpuls te geven vanuit een integraal plan, gericht op uitvoering. Een volgende stap voor de gemeente. Een aantrekkelijk reis- en verblijfsgebied en denken in ketenmobiliteit (het verbeteren van de deur tot deur reis) zijn de uitgangspunten. Daarmee wordt de gemeentelijke uitnodigingsplanologie om tot nieuwe initiatieven in het stationsgebied te komen omgezet naar een verleidingsstrategie, met een samenhangende gebiedsontwikkeling waarin overheden, markt en spoorpartijen samen investeren. Dát is knooppuntontwikkeling.

Knooppuntontwikkeling gaat immers over het in balans brengen van een beter functionerend ov-knooppunt (knoopwaarde) en het intensiveren van gemengde stedelijkheid in een aantrekkelijk verblijfsgebied (plaatswaarde). Dat is niet alleen lokaal van belang, maar ook economisch relevant in het gezamenlijke streven naar directere en frequentere treinverbindingen tussen belangrijke Noord-Hollandse regio's.

In deze subsidieaanvraag is daarom met een verzameling deelprojecten een volgende fase in de ontwikkeling van het Heerhugowaardse stationsgebied gedefinieerd. Deze hebben betrekking op de verdere integrale opwaardering van de openbare ruimte en het verbeteren van de verbindingen in de deur tot deur reis van bewoners en bezoekers van de stedelijke agglomeratie. Een betere bereikbaarheid en veiligere verkeerssituatie voor alle verkeersdeelnemers in en om het stationsgebied gaan voor de gemeente vanzelfsprekend hand in hand met een goed samenhangende openbare ruimte en nieuwe ontwikkelinitiatieven.

Met de realisatie van de beoogde projecten kan de gebiedsontwikkeling vanuit een toekomstbestendige visie doorgang vinden.

Om tot een volledige dekking te komen van de projecten vraagt de gemeente Heerhugowaard een 'subsidie buiten verordening' (een zgn. aanvraag buiten uitvoeringsregel) aan binnen het Knooppuntenprogramma van de Provincie Noord-Holland, ter hoogte van € 5,8 mio.

Leeswijzer

Dit document beschrijft de achtergrond en de onderbouwing van de subsidieaanvraag. Het tweede hoofdstuk 'Corridorniveau' beschrijft de doelstellingen van het knooppuntenprogramma voor de Zaancorridor en Heerhugowaard. In hoofdstuk drie 'Knooppuntniveau' wordt beschreven hoe Heerhugowaard de doelstellingen van het knooppunten-programma heeft vertaald naar ambities, strategie en opgaven voor de integrale gebiedsontwikkeling van het stationsgebied. Hoofdstuk vier, 'Projectniveau', beschrijft en onderbouwt de projecten waar nu subsidie voor wordt aangevraagd.

“Knooppuntontwikkeling gaat over het in balans brengen van een beter functionerend ov-knooppunt (knoopwaarde) en het intensiveren van gemengde stedelijkheid in een aantrekkelijk verblijfsgebied (plaatswaarde). Dit is niet enkel lokaal van belang, maar ook regionaal en provinciaal relevant in het gezamenlijke streven naar directere en frequentere treinverbindingen tussen belangrijke Noord-Hollandse regio's.”

2. Corridorniveau: Heerhugowaard in De Zaancorridor

Dit hoofdstuk beschrijft de context voor Heerhugowaard op corridorniveau in het kader van het provinciaal programma OV-knooppunten. Het gaat in op de doelstellingen van het provinciaal knooppuntenprogramma en De Zaancorridor, de positie van Heerhugowaard binnen De Zaancorridor en de doelstellingen van het programma OV-knooppunten voor Heerhugowaard. Hiermee wordt het provinciale strategische kader geschetst waarop de gemeentelijke knooppuntontwikkeling is gebaseerd. Het ontwikkelen van een stationsgebied doet een gemeente namelijk niet alleen; in de Zaancorridor samenwerking wordt daarom al jaren afgestemd hoe de strategische doelen van provincie, spoorpartijen en gemeenten op elkaar aansluiten.

Ten slotte wordt kort stil gestaan bij voor Noord-Holland, Regio Alkmaar en Heerhugowaard relevante parallelle ontwikkelingen op corridorniveau, zoals Programma Hoogfrequent Spoor, de Omgevingsvisie en het OV Toekomstbeeld 2040.

Doelstellingen programma OV-knooppunten: 'Maak Plaats!'

Sinds 2010 werkt provincie Noord-Holland met haar knooppuntenprogramma 'Maak Plaats!' aan de integrale aanpak van OV-knooppunten. De doelstellingen van het OV-knooppuntenprogramma zijn:

- I. Het optimaal benutten en versterken van de aanwezige, intrinsieke waarden van knooppunten en het vergroten van synergie tussen knooppunten op corridorniveau;
- II. Het verbeteren van stationsomgevingen als comfortabel en optimaal functionerende schakel in de deur-tot-deur reis;
- III. Het beter benutten van de bestaande ruimte rondom stationsomgevingen;
- IV. Het verbeteren van stationsomgevingen als aantrekkelijke plek in de stad of dorp om te wonen, werken, leren, ondernemen en/of verblijven.

Doelstellingen: De Zaancorridor

De Zaancorridor is als pilotlocatie aangewezen bij de operationalisering van de uitgangspunten voor knooppunt-ontwikkeling uit 'Maak Plaats!'. Vanuit de pilot De Zaancorridor zijn er stuurgroep-bijeenkomsten en ambtelijke werkgroep bijeenkomsten georganiseerd om de **ruimtelijke ontwikkeling rondom de OV-knooppunten** aan de Zaancorridor te onderzoeken, de **vervoersvraag te verbeteren**, voldoende draagvlak te creëren voor een **frequentieverhoging** zoals bijvoorbeeld Programma Hoogfrequent Spoorvervoer en om bij te dragen aan het versterken van de **internationale concurrentiepositie van de metropoolregio**. Deze doelstellingen zijn specifiek voor De Zaancorridor, maar dragen eveneens bij aan de doelstellingen van het provinciale OV-knooppuntenprogramma in het algemeen.

Om de doelstellingen te concretiseren is sinds 2015 in de werkgroep voor De Zaancorridor gewerkt aan een gezamenlijk actie- en uitvoeringsprogramma. Daarin zijn acties opgenomen die een bijdrage leveren aan de bereikbaarheid en verblijfskwaliteit van stationsgebieden aan De Zaancorridor. Ook Heerhugowaard heeft haar eigen deel van het actie- en uitvoeringsprogramma bestuurlijk omarmd in besluitvorming. Op onderdelen is daar de afgelopen jaren al uitvoering aan gegeven.

De realisatie van een meer integrale gebiedsontwikkeling van het stationsgebied van Heerhugowaard vormt de volgende noodzakelijke, ambitieuze stap binnen het actie- en uitvoeringsprogramma.

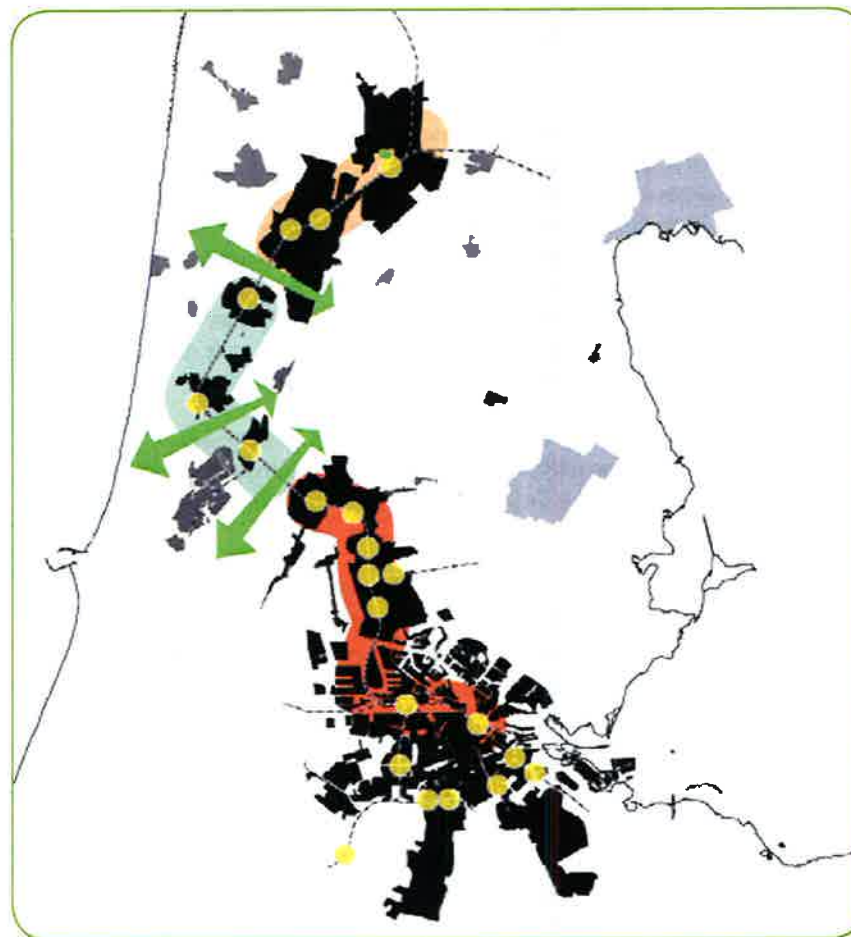
Positie Heerhugowaard binnen De Zaancorridor

Het stedelijk gebied van Heerhugowaard en Alkmaar heeft een belangrijke regionale functie, met (boven)regionale voorzieningen, de fraaie historische binnenstad met kanaalzone van Alkmaar, een gevarieerd woningaanbod in beide gemeenten en goede treinverbindingen met Amsterdam, Haarlem en Hoorn. De gemeenten in Regio Alkmaar werken steeds intensiever samen en Heerhugowaard en Alkmaar zullen zich de komende jaren verder ontwikkelen als een stedelijke schakel tussen de Metropoolregio Amsterdam en Noord-Holland Noord.

In het kader van De Zaancorridor-samenwerking is dat eerder gevisualiseerd door een ruimtelijk concept; **'het haltermodel'**. Hierbij worden de stedelijke ontwikkelgebieden Heerhugowaard-Alkmaar en Amsterdam-Zaandam (de twee 'gewichten') verbonden via het spoor ('de halterstok'), met een verbindingzone van dorpen in het open, groene cultuur- en natuurlandschap van de provincie.

Het regionale stedelijke hart dat gevormd wordt door de aaneengesloten stedelijke agglomeratie Alkmaar en Heerhugowaard ontwikkelt zich hiermee als een goed bereikbare regio in de nabijheid van de Metropoolregio Amsterdam. Heerhugowaard kiest voor ontwikkeling van haar knooppunt en ontwikkelt vanuit dat perspectief het stationsgebied met het Stadshart en de nog uit te geven gronden nabij het NS-station. Bovendien biedt de gemeente ruimte in de transformatie van grote delen van de omliggende werklocaties tot gemengde locaties met wonen, kantoren en voorzieningen in een straal van 1.200 meter rondom het NS-station.

De matige kwaliteit van de openbare ruimte met daarbij de slechte verkeerskundige situatie in en om het stationsgebied beperken de ruimtelijk-economische ontwikkelingsmogelijkheden. En dat, terwijl er veel ontwikkelinitiatieven zijn en het stationsgebied door de gemeenteraad als motor van de stad wordt gezien. Mede daarom is de gemeente Heerhugowaard met een integrale gebiedsontwikkelingstrategie van het stationsgebied gestart, waarbij een kwaliteitsimpuls van de openbare ruimte, het beter bereikbaar maken van het stationsgebied voor alle verkeersdeelnemers en het ruimte geven aan nieuwe ontwikkelingen in het gebied in samenhang worden opgepakt.



Haltermodel. Met het 'Haltermodel Zaancorridor' wordt de samenhang tussen Amsterdam-Zaandam en Alkmaar-Heerhugowaard langs De Zaancorridor verbeeld. (Uit: Kiezen of Delen, op weg naar een uitvoeringsprogramma, Stuurgroep Zaancorridor)

Doelstellingen programma OV-knooppunten ten aanzien van Heerhugowaard

'Maak Plaats!', Vlindermodel 2.0 en Actie- en Uitvoeringsprogramma

Het provinciaal knooppunten-programma stelt dat OV-knooppunten een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan de woningbouwopgave in Noord-Holland (bijna een kwart miljoen woningen) en tegelijkertijd het waardevolle landschap openhouden. Een van de belangrijkste uitgangspunten uit 'Maak Plaats!' is dan ook om minimaal vijftig procent van de nieuwbouwwoningen binnen een straal van 1.200 meter van de knooppunten te realiseren waardoor de bestaande ruimte beter wordt benut en er minder druk komt te liggen op het landschap.

Knoopwaarde

Knooppuntontwikkeling gaat over het in balans brengen van een beter functionerend ov-knooppunt (knoopwaarde) en het intensiveren van gemengde stedelijkheid in een aantrekkelijk verblijfsgebied (plaatswaarde). Heerhugowaard is daarop beoordeeld met behulp van het 'Vlindermodel 2.0', een instrument uit het provinciaal knooppuntenprogramma. Hieruit komt naar voren dat de verbetering van de bereikbaarheid van het stationsgebied voor langzaam verkeer (vanuit met name Heerhugowaard en Langedijk), met het openbaar vervoer en met de auto (vanuit Noord-Holland Noord) de knoopwaarde van het Heerhugowaardse stationsgebied zullen versterken.

Plaatswaarde

In de plaatswaarde van het stationsgebied zijn verbeteringen goed mogelijk, wanneer deze worden afgezet tegen de contour van een 'moderne stad', een van de onderscheidende knooppuntmilieus uit 'Maak Plaats!'. De afgelopen crisisjaren hebben voortdurend ontwikkelingen plaatsgevonden. Daarbij heeft de gemeente haar beleid er op ingericht nieuwe ontwikkelingen te versnellen. Door vanuit het principe van uitnodigingsplanologie te kiezen voor knooppuntontwikkeling in de gemeente krijgen initiatiefnemers de ruimte en ondersteuning om tot ontwikkelingen te komen. Het gaat dan onder andere om een vernieuwing en hogere dichtheid van bebouwing, meer en verschillende stedelijke functies nabij het NS-station en het optimaal benutten van de plancapaciteit. Met de recent vastgestelde ontwikkelingsstrategie, het masterplan en de investeringsbereidheid van samenwerkende overheden zet de gemeente die uitnodiging kracht bij. Het aantal nieuwe initiatieven in het stationsgebied neemt bovendien snel toe.

Kort samengevat: nieuwbouw, met betere, aantrekkelijkere en veiligere verbindingen voor met name het langzaam verkeer tussen stationsgebied, het Stadshart en de aangrenzende werklocaties zorgen voor een betere vervlechting van het stationsgebied in de stedelijke agglomeratie van Heerhugowaard. Het **opwaarderen van het knooppunt en de verkorting van de deur tot deur reis** zijn daarom volgens het Actie- en Uitvoeringsprogramma de belangrijkste opgaven in het Heerhugowaardse stationsgebied, samen met het **opheffen van de barrièrewerking** van het spoor.

In het Actie- en Uitvoeringsprogramma zijn voorts ook enkele concrete acties voor de korte, middellange en lange termijn benoemd die relevant zijn voor deze subsidieaanvraag.

Op **korte termijn** zou onder andere gestart moeten worden met de realisatie van nieuw geplande woningen. Ook zouden kantoren en/of voorzieningen op korte termijn al hun weg hebben moeten vinden naar het Heerhugowaardse stationsgebied en wordt verwacht dat het **gemeentebestuur** in dat kader het belang van knooppuntontwikkeling consistent blijft **uitdragen**. De gemeente moet dus de komende jaren plaatswaarde toevoegen aan het stationsgebied.

Op **middellange en lange termijn** zijn daarbovenop de frequentieverhoging van het openbaar vervoer, een betere aansluiting op het regionale wegennet en een mogelijke uitbreiding van de capaciteit van P+R belangrijk om van het Heerhugowaardse stationsgebied een knooppunt van een moderne stad te maken.



Plaatswaarde: toevoegen van bedrijvigheid. De afgelopen crisisjaren hebben voortdurend ontwikkelingen plaatsgevonden in het Heerhugowaard stationsgebied. In 2016 zijn bijvoorbeeld de deuren geopend van Het Zakenstation, een transformatie van een verouderd bedrijfsverzamelgebouw naar een succesvolle, hippe werk-ontmoetingsplek bij het NS-station.

Plaatswaarde: toevoegen van woningen. In 2017 is een kantoorpand aan de Umbriëlaan in het stationsgebied getransformeerd naar studio's. Het past in de strategie van een stapsgewijze gebiedsontwikkeling en het Actie- en Uitvoeringsprogramma van De Zaan corridor. Het is een voorbeeld van verandering van leefstijlen en de vraag naar meer stedelijke woonmilieu's, ook in Heerhugowaard. Knooppuntontwikkeling is de Noord-Hollandse oplossing om flexibel te kunnen blijven om gaan met de bepaling van toekomstige woningbehoeften. In de regionalisering van de woningmarkt is de zone van 1.200 meter rondom het Heerhugowaardse stationsgebied daarin een troef.





Plaatswaarde: nieuwe zorgvoorzieningen. De gemeente kiest voor knooppuntontwikkeling. Naast HHNK, de regionale GGZ, regionale onderwijsinstellingen en het diagnostisch centrum van het Noordwest Ziekenhuis, vinden recent ook weer andere kantoren en (zorg)voorzieningen hun weg naar het multimodaal bereikbare Heerhugowaardse stationsgebied. De bovenregionale zorgvoorziening Oogcentrum Noord-Holland heeft sinds 2018 een nieuwbouwontwikkeling aan de Gildestraat in het stationsgebied in voorbereiding.

Met recente grond- en opstalverwervingen door marktpartijen in het stationsgebied staan nu bovendien complexere, grotere nieuwbouwontwikkelingen op stapel. De gemeente zet daarom een volgende stap in de richting naar een meer integrale gebiedsontwikkeling. De subsidieaanvraag maakt deel uit van die volgende stap.

Parallele ontwikkelingen op corridorniveau

Programma Hoogfrequent Spoor

Het Nederlandse spoorwegnet moet geschikt worden gemaakt voor de huidige én toekomstige vraag van vervoerders en reizigers. Daarom werkt ProRail in opdracht van de Rijksoverheid aan het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). De kern van PHS is om de spoorinfrastructuur aan te passen om, op drukke trajecten zoals Eindhoven – Amsterdam en Alkmaar – Amsterdam, elke 10 minuten een Intercity en Sprinter te kunnen rijden. De invoering van deze nieuwe dienstregeling is vanuit de Lange Termijn Spoor Agenda afhankelijk gemaakt van voldoende markt-ontwikkelingen. Mede daarom zijn de samenwerking op De Zaancorridor en kiezen voor knooppuntontwikkeling belangrijk: dynamiek en ontwikkeling van knooppunten langs deze corridor, vormen de basis voor het beter benutten van het spoor en een hoogfrequente en meer directe dienstregeling.

De gemeente Heerhugowaard heeft in overleg met het ministerie en de spoorpartijen binnen de gemeentegrenzen ruimte vrij gehouden voor een opstelsterrein voor Intercity's. Dit opstelsterrein is samen met het opstelsterrein in Uitgeest in voorbereiding om tot optimalisering van de dienstregeling te kunnen komen.

OV Toekomstbeeld 2040

In en tussen stedelijke agglomeraties in het westen en zuiden van Nederland wordt het steeds drukker en loopt het openbaar vervoer tegen de grenzen van de beschikbare capaciteit aan. Dit is ook aan de orde in Noord-Holland en de Metropoolregio Amsterdam. Daarom wordt er door het Rijk en de regio's gewerkt aan een OV Toekomstbeeld voor 2040. Verschillende ruimtelijke en economische ontwikkelingen hebben een sturende rol op de gevraagde verbeteringen in het openbaar vervoerssysteem. Het belang van de combinatie van het provinciale knooppuntenbeleid met de gemeentelijke gebiedsontwikkelingen wordt in dat kader weer goed zichtbaar. Juist in Noord-Holland is het op basis van het provinciaal knooppuntenbeleid, de verschuiving en druk op de woningmarkt en de goed bereikbare stedelijke agglomeraties mogelijk om sturing te geven aan ruimtelijk-economische ontwikkelingen langs (openbaar) vervoersassen. De Zaancorridor van Amsterdam tot en met Heerhugowaard vormt een grote kans om invulling aan die sturing te geven. Om die ontwikkeling te kunnen faciliteren en om te komen tot een gedragen beeld op het openbaar vervoersnetwerk van 2040, is in 2017 gestart met *'het OV Toekomstbeeld 2040 Noord-Holland en Flevoland.'*

Tussentijds kan geconcludeerd worden dat voor de Regio Alkmaar in het algemeen en Heerhugowaard in het bijzonder geldt, dat de vraag naar openbaar vervoer via De Zaancorridor het aanbod nu al overstijgt: de netwerkwaarde wordt onderbenut. Met de ruimtelijk-economische toekomstmodellen voor de regio in het achterhoofd is een frequentere en directere dienstregeling tussen het stedelijk hart van Regio Alkmaar en de Metropoolregio Amsterdam van belang. Daarmee kan bovendien op een duurzame wijze invulling gegeven worden aan de schakelfunctie die de regio heeft tussen metropoolregio en Noord-Holland Noord.

Omgevingsbeeld Regio Alkmaar en provinciale omgevingsvisie

In 2016 is het *'Omgevingsbeeld Regio Alkmaar, diversiteit als troef'* door de regiogemeenten vastgesteld. De diversiteit in woonomgevingen in de regio, de economische kracht en de goede bereikbaarheid zijn troeven van Regio Alkmaar. In het omgevingsbeeld wordt de nadruk gelegd op de ontwikkeling van knooppunten, waarbij de aaneengesloten stedelijke agglomeratie van Alkmaar en Heerhugowaard het hart van de regio vormt.

Het regionale omgevingsbeeld is mede input voor de provinciale omgevingsvisie. In de conceptversie van de provinciale omgevingsvisie wordt beschreven hoe de invloeden van de Metropoolregio Amsterdam zich steeds meer laten gelden in Regio Alkmaar en de regio zo steeds herkenbaarder onderdeel is van het metropolitaans 'daily urban system'. Verbinden met de metropoolregio op het gebied van economie, toerisme en recreatie worden in de provinciale omgevingsvisie gelegd en hebben een steeds sterkere uitstraling naar onder andere Regio Alkmaar.

Vanuit een perspectief op 'sterke kernen, sterke regio's' wordt zo de complementariteit van de Noord-Hollandse kernen benoemd. Het onderscheidend vermogen van Regio Alkmaar is dat het onderdeel is van een aaneengesloten stedelijk netwerk, van de Zaanstreek (als onderdeel van de metropoolregio) tot en met voormalig groeikern Heerhugowaard en Alkmaar met haar historische binnenstad.

Dat 'knooppuntenontwikkeling' daar een voorname rol in speelt, wordt in de provinciale omgevingsvisie als heldere beleidslijn nog eens bestendigd.



Regionaal Omgevingsbeeld. Het onderscheidend vermogen van Regio Alkmaar is dat het onderdeel is van een aaneengesloten stedelijk netwerk. Van de Zaanstreek tot en met Alkmaar en Heerhugowaard, met fraaie landschappen en dorpen daartussen. Vanuit een bovenregionale positie heeft het stedelijke hart van Regio Alkmaar met haar OV-knooppunten een rol als scharnierpunt tussen MRA en Noord-Holland Noord.

3. Knooppuntniveau: Stationsgebied Heerhugowaard

In dit hoofdstuk wordt uiteengezet hoe de gemeente Heerhugowaard de doelstellingen van het provinciale programma OV-knooppunten heeft vertaald naar ambities en opgaven voor de ontwikkeling van het Heerhugowaardse stationsgebied. Het beschrijft ten eerste in vogelvlucht de gemeentelijke beleidsontwikkeling ten aanzien van het binnenstedelijk ontwikkelen en het stationsgebied. Hierna volgen de gemeentelijke ambities en de huidige stand van zaken in de gebiedsontwikkeling van het stationsgebied. Uit het verschil tussen de ambitie en de stand van zaken volgt de resterende opgave: de volgende stap naar een integrale gebiedsontwikkeling, waar de subsidieaanvraag op van toepassing is.

Tot slot volgen de gebiedsontwikkelingsstrategie en beoogde fasering om het Heerhugowaardse stationsgebied vanuit een integrale opgave, stapsgewijs te kunnen transformeren binnen de contouren van een moderne stad.

Dit derde hoofdstuk vormt het kader waarbinnen de projecten behorend bij de subsidieaanvraag zijn gedefinieerd. Deze worden beschreven in het volgende hoofdstuk, hoofdstuk 4.

Gemeentelijke beleidsontwikkeling stationsgebied

De ontwikkeling van het stationsgebied Heerhugowaard kent sinds jaren een solide bestuurlijke basis met een consistente beleidslijn. Het provinciaal knooppuntenbeleid 'Maak Plaats!' vormt daarin een belangrijk uitgangspunt. De afgelopen jaren heeft de gemeente de voorbereidende beleidsstappen gezet om met concrete ontwikkelingen in het knooppunt en een eigen investeringsprogramma op die steeds nadrukkelijker aanwezige koppeling tussen metropoolregio, Regio Alkmaar en Noord-Holland Noord te kunnen inspelen.

Vanaf 2006: Knooppuntontwikkeling

De voorbereidende beleidsstappen begonnen al in 2006 toen provincie, gemeente en experts vanuit de Taskforce Ruimtelijke winst meer bestuurlijke aandacht vroegen voor knooppuntontwikkeling in Heerhugowaard. Daarnaast werkte de gemeente aan een

strategie voor een betere inbedding van het stationsgebied in de stedelijke agglomeratie, met het nieuwe Stadshart en de werklocaties. Allemaal op een steenworp afstand van elkaar maar vol ruimtelijke barrières. Die bestuurlijke aandacht heeft er toe geleid dat vanaf 2008 de gemeente haar vizier op deze complexe binnenstedelijke opgave is gaan richten. Naast de eigen budgettaire inbedding van de investering die benodigd is voor de ongelijkvloerse spoordoorsnijding, werden onder andere ook de eerste voorbereidingskredieten voor planontwikkeling gereserveerd.

Een belangrijke volgende stap was vervolgens om samen met stakeholders in het gebied tot een eerste visie op het knooppunt te komen: de structuurvisie.

2013 - 2016: Structuurvisie Stationsgebied

Met de vaststelling van de structuurvisie voor het stationsgebied in 2013 is een langjarig raadskader vastgesteld waarin de gemeente ambitie, visie en strategie laat samenkomen in een stapsgewijze gebiedsontwikkeling. Het vormde ook de basis om de voorbereidingskredieten te verhogen. Met de structuurvisie is ingespeeld op het belang van knooppunten: doel is om aantrekkelijke woon-, werk- en onderwijslocaties te bieden binnen het invloedsgebied van NS-station Heerhugowaard en sterke verbindingen te maken met omliggende gebieden. Vanuit het principe van uitnodigingsplanologie volgden er diverse ruimtelijke ontwikkelingen en de laatste jaren is in verschillende stappen onderzoek naar de doorontwikkeling van het stationsgebied gedaan. Bovendien zijn ontwikkelingen gerealiseerd vanuit marktinitiatieven, zorgvoorzieningen, ontwikkelaars en zittende ondernemers.

2016-2018: Strategie en krediet

In 2016 is de ontwikkeling van het Stationsgebied opgenomen en vastgelegd in de raadsstrategie voor 'de Economische Boulevard', de zone die binnen de 1.200 meter cirkel vanaf het station ook in 'Maak Plaats!' is opgenomen. De koppeling met het Heerhugowaardse Stadshart wordt daarin herkend. Het kloppend hart in dit alles is

het stationsgebied. Het OV-knooppunt vormt een belangrijke entree van Heerhugowaard, waar mensen op- en afstappen, werken, wonen, leren en verblijven. Het zal conform de structuurvisie en met de diverse ontwikkelingen transformeren tot een hoogwaardig, modern stationsgebied met een mix van functies. Met de strategie voor de Boulevard wordt de in 2013 geïntroduceerde uitnodigingsplanologie geactualiseerd en nog meer in een regionale context geplaatst.

In 2016 is na de raadsstrategie voor de Boulevard ook een specifieke 'ontwikkelingsstrategie' voor het stationsgebied vastgelegd met bijbehorend voorbereidingskrediet. In samenwerking met de belangrijkste stakeholders in het stationsgebied is de vertaalslag gemaakt naar concrete plannen voor de openbare ruimte, particulier vastgoed(her-) ontwikkeling, verduurzaming, de zoektocht naar een toekomstbestendige hoofdwegenstructuur, wateropgave en de verdere voorbereiding van de spooronderdoorgang.

Die spooronderdoorgang heeft de gemeente bovendien al afgedekt in haar begroting. Met deze ontwikkelingsstrategie kiest Heerhugowaard nogmaals voor binnenstedelijk ontwikkelen en wordt de bewuste keuze gemaakt om te starten met de verdere doorontwikkeling van het OV-knooppunt.

2018 en verder

De beleidslijn die de gemeente heeft gekozen wordt door opeenvolgende gemeentebesturen steeds omarmd. En ook in de raadsagenda 2018-2022 onderstreept het Heerhugowaardse bestuur weer het belang van verbindingen in twee richtingen, tussen Noord-Holland Noord, de metropoolregio en de eigen regio. In 2017 wordt in participatie met bewoners en stakeholders gewerkt aan het Masterplan Stationsgebied.

Daarnaast zijn uitgebreide Value Engineering sessies gestart met professionele (spoorse) stakeholders om de verdere uitwerking van de spooronderdoorgang van de Zuidtangent in samenhang met een mogelijke toekomstige ontwikkeling van het station en de PHS-infrastructuur te beschouwen. De invloed die dit heeft op de aanpassingen van het station en de perrons en de dienstregeling vormen een project dat op middellange termijn kan gaan spelen, conform het Actie- en Uitvoeringsprogramma van De Zaancorridor.

De keuzen die voor de spooronderdoorgang én de keuzen die in het kader van PHS (infrastructuur, dienstregeling en opstel terreinen) worden gemaakt, zijn relevant voor de mogelijke doorontwikkeling van het NS-station. Inzichten in toekomstige spoorconfiguratie, mogelijk nieuwe perrons en perronopgangen zijn randvoorwaarden voor mogelijke vastgoedontwikkeling met stationsgerelateerde voorzieningen op het Stationsplein. Gemeente en NS zijn eigenaar van deze gronden. Daarom zijn naast de value engineering sessies ook een marktverkenning met ontwikkelstrategie voor deze belangrijke plek in het stationsgebied in voorbereiding. Deze voorbereidende activiteiten voor een nieuwe stap in de gebiedsontwikkeling spelen op de middellange en lange termijn. Het is nu al relevant als context voor deze subsidieaanvraag.

Gemeentelijke ambitie Stationsgebied Heerhugowaard

In de structuurvisie uit 2013 is door de gemeenteraad van Heerhugowaard de ambitie vastgelegd om het stationsgebied te laten transformeren tot een hoogwaardige entree en een dynamisch, stedelijk gebied.

Op die manier worden het stationsgebied en het Stadshart (met een van de grootste overdekte winkelcentra van Nederland, horeca, bioscoop, woningen en zorgvoorzieningen) binnen Regio Alkmaar op de kaart gezet. Met de opwaardering van het stationsgebied ontstaat een stedelijk gebied met regionale voorzieningen, dat complementair en versterkend is ten opzichte van het Stadshart en daarmee uniek in de regio.

Dit is en wordt wat betreft de gemeenteraad steeds meer een stedelijk gebied met een zeer goede bereikbaarheid voor zowel auto, openbaar vervoer als langzaam verkeer en met een levendige mix van wonen, werken, leren, recreëren en reizen.

Als leidraad voor de geleidelijke ontwikkeling en opwaardering van het Stationsgebied Heerhugowaard vormen vijf kernkwaliteiten volgens de gemeenteraad samen het verleidelijke toekomstperspectief:

- I. Een vanzelfsprekende spil in de stad en regio;
- II. Een hoogwaardig, groen en duurzaam stationsgebied als aangename verblijfsruimte en nieuwe entree;
- III. Een belangrijk sluitstuk in de transformatie naar een completere stad;
- IV. Een soepel verkeersknooppunt;
- V. Een nieuwe stap in het verduurzamen van de gemeente Heerhugowaard.

Rode draad in de transformatie van het Heerhugowaardse stationsgebied is duurzaamheid in al haar facetten. Het zou daarmee een waardig opvolger van de beroemde Stad van de Zon moeten kunnen gaan worden.



Structuurvisie. In de structuurvisie is door de gemeenteraad van Heerhugowaard de ambitie vastgelegd om het stationsgebied te laten transformeren tot een hoogwaardige entree en een dynamisch, stedelijk gebied in Heerhugowaard en Langedijk

Vertaling van gemeentelijke ambitie naar provinciaal knooppuntenbeleid

De ambitie voor het Heerhugowaardse stationsgebied is in de structuurvisie vertaald naar drie opgaven die naadloos aansluiten op de doelstellingen van het programma OV knooppunten en de opgaven uit het vlindermodel 2.0 voor Heerhugowaard.



Het verbeteren van de uitstraling en samenhang van de openbare ruimte

Het Heerhugowaardse stationsgebied is een hoogwaardige, aantrekkelijke entree van de stad, het Stadshart en het noordoostelijke deel van Regio Alkmaar, dat reizigers verleidt tot een bezoek, waar voetgangers en fietsers meer prioriteit krijgen en de auto vaker te gast is, een logisch vertrekpunt voor diverse routes en een samenhangend verblijfsgebied met het Stadshart, goed verbonden voor langzaam verkeer.

In het provinciaal programma OV-Knooppunten wordt daarmee aansluiting gevonden op een opwaardering van de openbare ruimte van het OV-knooppunt en een betere verbinding met het Stadshart.



Het duurzaam oplossen van de verkeersknoop

Het Heerhugowaardse stationsgebied is een soepel lopende verkeersknoop en multimodaal overstappunt, waar verschillende vervoersstromen logisch op elkaar aansluiten, dat gebruik van OV en fiets stimuleert met voldoende en aantrekkelijke stallingsmogelijkheden en in- en uitstap mogelijkheden, dat zowel verkeerskundig als stedenbouwkundig verbonden is met de omgeving, en dat goed bereikbaar is met de auto, waarbij de auto minder dominant de inrichting en het beeld van het stationsgebied bepaalt.

De vertaling naar het provinciaal programma OV-Knooppunten is een verkorting van de deur tot deur reistijd voor voetganger en fiets en een vermindering van de barrièrewerking van het spoor. Ook is een betere toekomstige aansluiting van het stationsgebied op de N242 van belang.

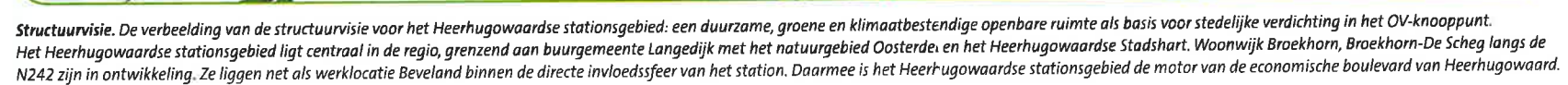


Het toevoegen en intensiveren van stedelijke functies

Het Heerhugowaardse stationsgebied is een aantrekkelijke vestigingsplaats voor hoogwaardige, kennisintensieve bedrijvigheid, (hoofd)kantoren van provinciaal en regionaal georiënteerde organisaties en stedelijke voorzieningen, met een onderscheidend stedelijk-dynamisch woonmilieu.

In het provinciaal programma OV-Knooppunten valt dit onder een hogere stedelijke dichtheid, meer functies en voorzieningen, het benutten van plancapaciteit en functiemenging in de nabijheid van het station.

De regionale, gemeentelijke en provinciale ambitie om tot directere en frequentere treinverbindingen te komen hangt hier mee samen.



Huidige stand van zaken 2018-2019

De gemeente heeft de afgelopen jaren niet stil gezeten: stapsgewijze ontwikkeling van het stationsgebied was de afgelopen jaren het motto. Recentelijk zijn zo diverse gemeentelijke projecten in de openbare ruimte gerealiseerd. Fiets- en wandelroutes maar ook 'tegeltje lichten' om tijdelijk ruimte terug te geven aan groen. Meer en meer marktinitiatieven dienen zich ook aan. Veel voorzieningen zijn de afgelopen jaren in een eerste herontwikkelingsgolf al toegevoegd: regionale hoofdkantoren, zorgvoorzieningen, onderwijsfuncties en ook de eerste nieuwe woonprojecten. Het Heerhugowaardse stationsgebied heeft een grote ontwikkelpotentie; een volgende fase van gebiedsontwikkeling staat op het punt te beginnen. Maar op veel plekken in het stationsgebied staan de huidige staat van de openbare ruimte en de slechte bereikbaarheid in schril contrast met de ontwikkelingen die al hebben plaats gevonden. Daarmee voldoet het stationsgebied ondanks de aanwezige dynamiek nog altijd niet aan de lokale ambitie, noch aan de ambitie als betekenisvolle locatie aan De Zaancorridor.

Op de volgende pagina's volgt een beknopt overzicht van de huidige stand van zaken, onderverdeeld in de drie hoofdpogingen zoals opgesomd in de vorige paragraaf.



Het verbeteren van de uitstraling en samenhang van de openbare ruimte en het duurzaam oplossen van de verkeersknoep. Het stationsgebied kenmerkt zich als slechts een optelsom van (regionale) voorzieningen, woongebouwen en onderwijsinstellingen. De openbare ruimte is momenteel een resultaat van die bebouwing met versnippering, weinig verblijfskwaliteit, een gebrekkige oriëntatie en onveilige verkeerssituaties als gevolg. Ook de verknoping van de vervoersmodaliteiten ten behoeve van een verbeterde deur tot deur reis is door de huidige inrichting van de openbare ruimte beperkt.



Het toevoegen en intensiveren van stedelijke functies

In de afgelopen jaren hebben grote werkgevers zich in het Stationsgebied gevestigd, inclusief stedelijke functies van regionale betekenis. Er is nieuwbouw gepleegd rondom het station en plekken zijn getransformeerd naar kantoor- en zorgfuncties. De eerste nieuwe woonprojecten zijn gestart. In het provinciaal programma OV-Knooppunten valt dit onder een hogere stedelijke dichtheid, meer functies en voorzieningen, het benutten van plancapaciteit en functiemenging in de nabijheid van het station.

Het laadvermogen van het Heerhugowaardse stationsgebied kan de komende vijf jaar zo'n 400 woningen binnen 300 meter van het NS-station zijn. De mogelijke plancapaciteit aan woningen binnen 1.200 meter van het NS-station kent vanzelfsprekend een grotere omvang maar ook een verdere planhorizon. Deze mogelijke ontwikkelingen zijn deels onderdeel van de harde plancapaciteit van de regio en deels als OV-knooppuntlocaties onderdeel van de actualisering van de regionale woningbouwbehoefte. De geschatte omvang van de private vastgoedinvesteringen in de komende jaren kan oplopen tot honderd miljoen euro.

deze nieuwbouwontwikkelingen zijn in lijn met de ambities van regio Noord-Holland Noord: een mogelijke bouwopgave van 40.000 woningen, om de druk op de eigen woningmarkten in de metropoolregio te ontlasten. De volgende recente ontwikkelingen vinden plaats:

Stedelijke functies van regionale betekenis zijn het Hoogheemraadschap (1), Diagnostisch Centrum Noordwest Ziekenhuis (2), intramurale zorg ViVa! Zorggroep (3), Praktijkschool Focus (4), het roc Horizon College (5), mbo ESPEQ (6), Hotel Restaurant, de regionale GGZ (7), Zuyderwaert (8) en Hotel restaurant Gewoon Lekker (9).



Bij het stationsgebied ontwikkelt BPD naast een nieuwe woonwijk, ook Broekhorn-De Scheg, op dit moment bestemd als een werklocatie.



Voorjaar 2018 heeft het bovenregionale Oogcentrum Noordholland bekend gemaakt zich te willen vestigen in het stationsgebied. De procedure is zomer 2018 gestart.

Voorjaar 2018 heeft het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport bekend gemaakt dat de Heerhugowaardse beroepsopleidingen (o.a. mbo ESPEQ en roc Horizon College) een miljoenenbijdrage ontvangen vanuit het Regionaal Investeringsfonds mbo (RIF). Daarmee wordt de publiek private samenwerking tussen scholen, de publieke sector en het bedrijfsleven gestimuleerd. De gemeente draagt daar jaarlijks ook aan bij. De ontwikkeling van deze mbo-campus is in de directe nabijheid van het NS-station.



Het Heerhugowaardse Stadshart, op 500 meter van het NS-station, is in 2014 opgeleverd. Het huisvest het grote overdekte winkelcentrum Middenwaard, nieuwe horeca, VUE-bioscoop en zorgvoorzieningen. Vanaf 2018 worden er 289 woningen in het Stadshart bijgebouwd.



Begin 2017 is het voormalige HAL-Trade Center getransformeerd naar 'incubator' Het Zakenstation, een werk- en ontmoetingsplek voor ondernemers bij het NS-station.



Medio 2017 is een voormalig kantoorpand aan de Umbriëlaan getransformeerd naar 41 woonstudio's.



Zomer 2018 is de bestemmingsplanprocedure gestart voor een nieuw woongebouw bij het NS-station, 60 woningen en werkruimte.



Zomer 2018 is de omgevingsprocedure gestart voor 26 studio's bij het NS-station.



Zomer 2018 zijn twee nieuwbouwplannen gepresenteerd, tegen het NS-station: een hoge woontoren als landmark en een woon-zorg complex.



Zomer 2018 is de pilot 'De Broekervaart' gestart: een nieuwe vaarverbinding tussen het Heerhugowaardse stationsgebied en Broek op Langedijk. Toeristen, maar ook bewoners uit de regio, maken kennis met de toeristische-recreatieve waarden van Oosterdel en Langedijk.





KUIPER
COMPAGNONS

Het toevoegen en intensiveren van stedelijke functies. Projecten in en rondom het stationsgebied die de afgelopen jaren gerealiseerd zijn of in ontwikkeling zijn. Op veel plekken in het stationsgebied staan de huidige staat van de openbare ruimte en de bereikbaarheid echter in schril contrast met al deze ontwikkelingen die al hebben plaats gevonden. Daarmee voldoet het stationsgebied ondanks de aanwezige dynamiek nog altijd niet aan de lokale ambitie, noch aan de ambitie als betekenisvolle locatie aan De Zaan corridor.



Het toevoegen en intensiveren van stedelijke functies. Zomer 2018 zijn twee nieuwbouwplannen gepresenteerd, tegen het NS-station aan: een hoge woontoren als landmark en een woon-zorg complex.

Het toevoegen en intensiveren van stedelijke functies. Zomer 2018 is de bestemmingsplanprocedure gestart voor een nieuw woongebouw bij het NS-station, 60 woningen en werkruimte.





Het verbeteren van de uitstraling en samenhang van de openbare ruimte

Het Stationsgebied oogt op dit moment nog teveel als 'op- en uitstapplaats', in plaats van een aangenaam gastvrij verblijfsgebied. Het is nog geen soepele vervoersknoop rondom het NS-station. De openbare ruimte is bovenal onsamenhangend, rommelig en meer het resultaat van de bebouwing dan dat het een écht verblijfsgebied is. Ook de verbinding met het Stadshart en andere delen van de gemeente is qua beleving, directheid en veiligheid niet duidelijk aanwezig en het gewenste groene karakter ontbreekt. Het NS-station heeft op dit moment ook nog teveel een voor- en achterkant in plaats van de gewenste Heerhugowaardse en Langedijkse zijde.

In lijn met 'Maak Plaats!' zal in het Heerhugowaardse stationsgebied aansluiting gevonden moeten worden op een opwaardering van de openbare ruimte van het OV-knooppunt en een betere verbinding met het Stadshart en omliggende werklocaties. De gemeente heeft daarom de afgelopen jaren stapsgewijs al uitvoering gegeven aan diverse projecten die de uitstraling en samenhang van de openbare ruimte verbeteren én daarmee ook de deur tot deur reis verkorten, veiliger maken en veraangename. Op de belangrijkste plekken met de primaire verbindingroutes in het stationsgebied, is de openbare ruimte echter nog niet opgewaarderd.

Het Masterplan Stationsgebied is in voorbereiding. In samenwerking met bewoners, ondernemers en andere stakeholders wordt gewerkt aan dit masterplan. September 2017 werd het eerste concept publiek gemaakt. Eind 2018 wordt de definitieve versie afgerond en ter vaststelling aan het college van B&W en de raad voorgelegd. In het masterplan wordt onder andere de kwaliteit van de openbare ruimte vastgelegd, waardoor het stationsgebied met Stadshart in beleving een samenhangend centrumgebied vormt en de invloedsfeer van het station ook zo wordt vergroot.



Gerealiseerd (2013), provincie: ongelijkvloerse fietsroutes onder de N242 en Broekerweg.



Gerealiseerd (2015): de herinrichting van de Stationsweg als fietsstraat.



Gerealiseerd (2015): fietsbrug 'De Krul' over de N242, deel van de route vanuit Langedijk, woonwijk Broekhorn naar het NS-station.



Gerealiseerd (2016): vergroening en verduurzaming wandel- en fietsroutes tussen stationsgebied en Stadshart.



Gedeeltelijk gerealiseerd (2017): gedeeltelijke upgrade van de Industriestraat, met fiets- en voetpad, vergroening en duurzame bermen.



In voorbereiding (2019): herinrichting Westdijk, deel van de route vanuit Langedijk naar NS-station.



Verbinding Stadshart-stationsgebied (n.n.b.): raadsmotie om de verbinding Stadshart-stationsgebied komende jaren vorm te gaan geven.



KUIPER
COMPAGNONS

Het verbeteren van de uitstraling en samenhang van de openbare ruimte. Gemeentelijke deelprojecten in en rondom het stationsgebied die de afgelopen jaren zijn gerealiseerd of in ontwikkeling zijn, geprojecteerd op het huidige concept masterplan. Op de belangrijkste plekken met de primaire verbindingroutes in het stationsgebied, is de openbare ruimte echter nog niet opgewaarderd.



Het duurzaam oplossen van de verkeersknoop. Fietsbrug De Krul, de verbinding tussen gemeente Langedijk, Broekhorn en het Heerhugowaardse stationsgebied.



Het verbeteren van de uitstraling en samenhang van de openbare ruimte. De opwaardering van de Industriestraat. Links, de oude situatie, rechts de nieuwe. De klinkerbestrating en het groenontwerp uit het toekomstige masterplan zijn hier al vroegtijdig toegepast. Het is al aangelegd met het oog op nieuwbouwontwikkelingen. De bebouwing rechts maakt plaats voor vastgoedontwikkelingen. De klinkerbestrating, de diversiteit aan bomen en klimaatbestendige plantvakken zullen het beeldmerk van de openbare ruimte in de volgende ontwikkelingsfase van het stationsgebied zijn. Die volgende ontwikkelingsfase heeft betrekking op de belangrijkste plekken met de primaire verbindingroutes in het stationsgebied.



De samenhang en uitstraling van de openbare ruimte moet verbeterd worden. Op de belangrijkste plekken met de primaire verbindingroutes in het stationsgebied, is de samenhang en uitstraling van de openbare ruimte niet opgewaardeerd. Daarmee wordt de verkeersknoop ook niet duurzaam opgelost en de deur tot deur reis niet geoptimaliseerd.



Het duurzaam oplossen van de verkeersknoop

Het stationsgebied kent met de N242, het spoor, de Zuidtangent en Westtangent grote barrières in de bereikbaarheid en de (langzaam-)verkeersafwikkeling. Het vele verkeer dat de spoorbaan gelijkvloers kruist ondervindt grote hinder van de voortdurend neergaande spoorbomen. Bovendien zijn gelijkvloerse spoor kruisingen in drukke stedelijke gebieden gevaarlijke plekken in de stad. De steeds langer wordende ochtend- en avondspits kenmerkt zich door flinke congestie. Op de kruispunten op de Zuidtangent zijn bovendien veel ongevallen waar automobilisten en langzaam verkeersdeelnemers bij zijn betrokken. De deur tot deur reis voor alle vervoersmodaliteiten en met name voor het langzaam verkeer is momenteel een moeizame en gevaarlijke in het Heerhugowaardse stationsgebied.

De nieuwe provinciale N194 (de Westfriisaweg) geleidt het doorgaande verkeer langs Heerhugowaard en via de N242 langs het stationsgebied. Dat doorgaande verkeer zal minder dominant worden op de Westtangent. Een verbetering in de leefbaarheid en veiligheid. De N194 is deels in de zomer van 2018 opgeleverd.

Ten aanzien van de gemeentelijke ambitie voor het stationsgebied en de raakvlakken met het provinciaal programma OV-Knooppunten, vormt de Zuidtangent een gevaarlijke barrière in de deur tot deur reis van met name het langzaam verkeer. In de inrichting van de kruispunten op de Zuidtangent is het langzaam verkeer volledig ongeschikt aan het autoverkeer. Autoverkeer, dat grote hinder ondervindt van congestie door de drukke kruispunten en de vaak dicht liggende spoorbomen. Een ongewenste en onveilige combinatie van problemen.

De geplande ongelijkvloerse kruising van de Zuidtangent met het spoor en de toekomstgerichte oplossingen voor de gevaarlijke kruispunten in het stationsgebied zijn grotendeels door de klankbordgroepen bedacht en eind 2017 door de raad overgenomen. Daarmee zijn tegelijkertijd toekomstgerichte oplossingen voor de verkeersafwikkeling van de Zuidtangent, voor de N242 en de regionale autobereikbaarheid van het NS-station en werklocaties gecreëerd. Deze oplossingen zijn bovendien nog eens met uitgebreide onafhankelijke uitgevoerde verkeersanalyses geverifieerd en robuust en toekomstbestendig bevonden.

De gemeente is bereid om de kosten voor de spooronderdoorgang voor haar rekening te nemen en heeft hiervoor een volledige dekking beschikbaar. Het Ministerie van I&W draagt daar ook in bij. De kosten voor deze ongelijkvloerse spoor kruising maken geen onderdeel uit van deze subsidieaanvraag.

Ten behoeve van het ontwerpen van een toekomstbestendige spoor-, perron- en transferconfiguratie van het NS-station met Stationsplein zijn value engineering sessies met rijk, ProRail, NS en provincie georganiseerd. De ongelijkvloerse spooronderdoorgang biedt namelijk ook kansen om tot een robuuste, toekomst-gerichte spoorconfiguratie te komen, indachtig directere en frequentere spoorverbindingen tussen Regio Alkmaar en de metropoolregio. Ook een mogelijke nieuwe inrichting van het busstation en een comfortabele stallingsvoorziening voor fietsen maken onderdeel uit van de value engineering studies. In 2018 is bovendien een marktverkenning voor een mogelijke vastgoedontwikkeling op het Stationsplein gestart.

De vertaling van deze activiteiten naar het provinciaal programma OV-Knooppunten is een verkorting en veraangenaming van de deur tot deur reistijd voor voetganger en fiets, een vermindering van de barrière-werking van het spoor en een betere toekomstige aansluiting van het stationsgebied en de lokale wegenstructuur op de N242.



Meerwaardeprojecten: veel deelprojecten waarmee de uitstraling en samenhang van de openbare ruimte is verbeterd, hebben leiden ook tot betere primaire routes van en naar het NS-station. Het zijn meerwaardeprojecten; bijvoorbeeld de herinrichting van de historische as Stationsweg met groen, bestrating en straatverlichting vormt samen met fietsbrug 'De Krul' en de Westdijk een veilige, groenelangzaam verkeersverbinding tussen Langedijk en het Heerhugowaardse NS-station. Ook de vergroening en verduurzaming van de wandel- en fietsroutes tussen stationsgebied en Stadshart komen de deur tot deur reis ten goede.



Gerealiseerd (zomer 2018): uitbreiding fietsenstalling NS-station door gemeente en ProRail. Een upgrade met Zelf Service Fietsentoeegang en introductie van eerste 24 uur gratis.



Gerealiseerd (zomer 2018): de 'Stationshuiskamer' door NS. Randvoorwaardelijk voor een meer integrale aanpak van het duurzaam oplossen van de verkeersknoop, het verbeteren van de deur tot deur reis en een betere aansluiting van het stationsgebied op de N242, zijn:

- **Raadsbesluitvorming (2017):** oplossing en kredietvotering voor de hoofdwegenstructuur van het stationsgebied, inclusief een ongelijkvloerse kruising van de Zuidtangent met het spoor.
- **Besluitvorming GS (2018):** nieuw onderzoek naar de doorstroming van de provinciale N242 is inmiddels opgenomen in het PMI.



Kruispunt Zuidtangent-Stationsplein. In de deur tot deur reis een grote en gevaarlijke barrière voor het langzaam verkeer. De herinrichting van dit ongeregelde kruispunt naar een veilig en soepel functionerend kruispunt met verkeersregelininstallatie biedt bovendien ruimte om beter aan te sluiten op de nieuwe openbare ruimte in Stadshart en stationsgebied en wordt zo 'een groen welkom in Heerhugowaard'



KUIPER
COMPAGNONS

Het duurzaam oplossen van de verkeersknoop: een betere deur tot deur reis. Gemeentelijke deelprojecten in en rondom het stationsgebied die de afgelopen jaren zijn gerealiseerd of in ontwikkeling zijn, geprojecteerd op het huidige concept masterplan. De primaire verbindingroutes in het stationsgebied naar het Stadshart en tussen Gildestraat (Broekhorn-De Scheg) en Industriestraat met NS-station moeten de komende jaren verbeterd worden.

De ontwikkelingsstrategie van het Heerhugowaardse stationsgebied

De manier waarop in Nederland binnenstedelijke gebieden worden ontwikkeld is de laatste jaren fundamenteel veranderd: van een op aanbod gestuurd systeem naar een systeem waarbij vraaggericht en flexibel werken centraal staan. Waar oude gebiedsontwikkeling zich voornamelijk kenmerkte door publieke sturing op grootschalige plannen met een gefixeerd eindbeeld, kenmerkt de huidige binnenstedelijke gebiedsontwikkeling zich door samenwerking met marktpartijen en stakeholders, onzekerheden in het proces en verschillende financieringsstromen.

Het integraal, ineens ontwikkelen van grootschalige binnenstedelijke locaties, met dito financiële risico's is daarom niet meer van deze tijd. Nu past een flexibele, adaptieve ontwikkelingsstrategie met kleinschaligere ontwikkelingen op basis van een globaal eindbeeld en het uitlokken van private investeringen. Zo organiseert de gemeente Heerhugowaard middels bijvoorbeeld anterieure overeenkomsten dat private partijen financieel bijdragen aan de opwaardering van het publiek domein in het stationsgebied. Slimme parkeeroplossingen, vergroening en klimaatadaptief ontwerpen van gebouwen en private ruimten en de verplichting om delen van het eigen terrein in te richten als openbare ruimte zijn daar voorbeelden van.

Om een complexe langjarige gebiedsontwikkeling zoals het Heerhugowaardse stationsgebied hanteerbaar te houden zijn het kiezen van de juiste schaal, fasering en looptijd belangrijke voorwaarden. We willen af van de traditionele 'badkuip' met grote risicovolle voorinvesteringen die we in de oude grondexploitaties zagen. Het risico zit hem dan in de onzekerheid die een lange terugverdientijd met opbrengsten met zich mee brengt.

Voor het Heerhugowaardse stationsgebied geldt derhalve dat het 'een gefaseerde gebiedsontwikkeling door gebiedjesontwikkeling betreft'. Een volgende belangrijke fase betreft de nu voorliggende subsidieaanvraag.

Investeringsbeslissingen worden stapsgewijs genomen: soms kleinschalige projecten, dan weer omvangrijker en soms projecten met meer risico. De aanleg van fietsbrug 'De Krul' had een relatief grote investeringsomvang maar is zeer betekenisvol in het verbeteren van de deur tot deur reis en een aantrekkelijkere openbare ruimte. De nog gedeeltelijke herinrichting van de Industriestraat door een nieuwe fiets- voetpad en vergaande vergroening heeft een grote waarde in het dichterbij brengen van het eindbeeld voor het stationsgebied. En het tijdelijk 'tegeltje lichten' op het Stationsplein door scholieren heeft een tussentijds groener plein opgeleverd, in afwachting van de definitieve herinrichting en transformatie.

Een volledige raming van kosten voor de volledige ontwikkeling van het stationsgebied, is in de huidige fase nog te omvangrijk en gaat met te veel onzekerheden en nog ongedefinieerde afhankelijkheden gepaard om nu al in zijn geheel op te pakken. In knooppuntontwikkeling is timing, zeker in de samenwerking met spoorpartijen en marktinitiatieven, erg belangrijk.

Dat laat onverlet dat na de eerste gemeentelijke en private investeringen van de afgelopen jaren en de ontwikkelingen die op stapel staan, een volgende fase van knooppuntontwikkeling een meer integrale aanpak zal hebben. Daar richt zich deze subsidieaanvraag op.

Voor het bepalen van de juiste schaal, fasering en looptijd van de ontwikkeling van het Heerhugowaardse stationsgebied worden de volgende vijf principes gehanteerd:

I. Een eerste termijn van vijf jaar.

De termijn van vijf jaar, zoals ook als eis gesteld aan de subsidie-aanvraag, is een goede beheersbare termijn waarbinnen met voldoende zekerheid de verwachte kosten, dekkingsbronnen en opbrengsten zijn te bepalen. Diverse marktinitiatieven zullen in deze periode plaatsvinden en bovendien zal binnen deze termijn de ongelijkvloerse spooronderdoorgang gerealiseerd kunnen worden. Bovendien zijn de gemeentelijke beleids- en financiële kaders aanwezig.

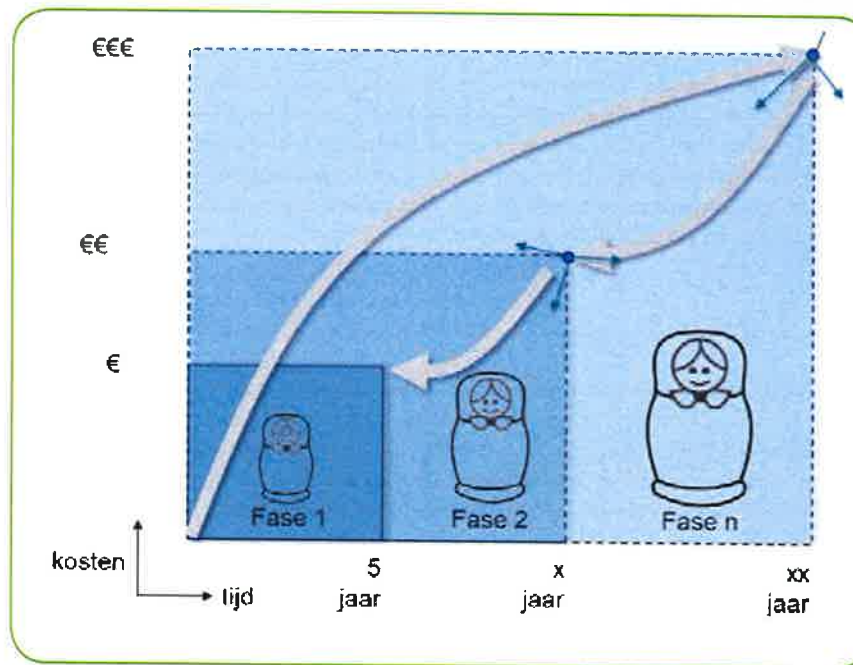
Financieel en inhoudelijk wordt er met deze subsidieaanvraag slechts een besluit genomen over de eerste termijn van vijf jaar. Er wordt daarmee nog geen besluit over volgende planfasen genomen, die zijn immers nog onzeker. Mogelijke strategische grond- en opstalverwervingen voor volgende fasen worden daar conform raadsbeleid overigens niet mee in de weg gestaan.

II. Een groeimodel van opeenvolgende fasen met tussenstappen.

De volgende fasen betreffen het opknippen van meer omvangrijke investeringsbeslissingen in beheersbare tussenstappen die steeds weer passen binnen en ruimte laten voor een volgende stap. Er is daarbij een beeld van het eindresultaat, het masterplan, maar het eindresultaat kan nog zowel in tijd, kwaliteit als kosten verschuiven.

Een mogelijke vastgoedontwikkeling op het Stationsplein is daar een voorbeeld van. Het is nog onbekend hoe die ontwikkeling er exact uit komt te zien, mede omdat randvoorwaarden vanuit de (toekomstige) spoorinfrastructuur nog in onderzoek zijn. Wel wordt er alvast een marktverkenning voor ontwikkeling van het Stationsplein uitgevoerd.

En de value engineering studies met spoorpartijen, rijk en provincie zijn rand-voorwaardelijk. Een mogelijk grootschalig uitvoeringsproject voor het Stationsplein ligt daarom dus met alle waarschijnlijkheid verder weg in tijd. De gemeentelijke beleidskaders zijn weliswaar aanwezig, maar de kosten, dekking en opbrengsten zijn nog niet met onderzoek en besluitvorming bij gemeente en andere stakeholders in relatie tot elkaar gebracht.



Gefaseerde ontwikkelingsstrategie. Knooppuntontwikkeling in Heerhugowaard kent een groeimodel van faseringen, met een eerste termijn van vijf jaar. Daarop volgen vervolgstappen die afgezet worden binnen een globaal, en soms verschuifbaar eindresultaat.

III. No-regret maatregelen

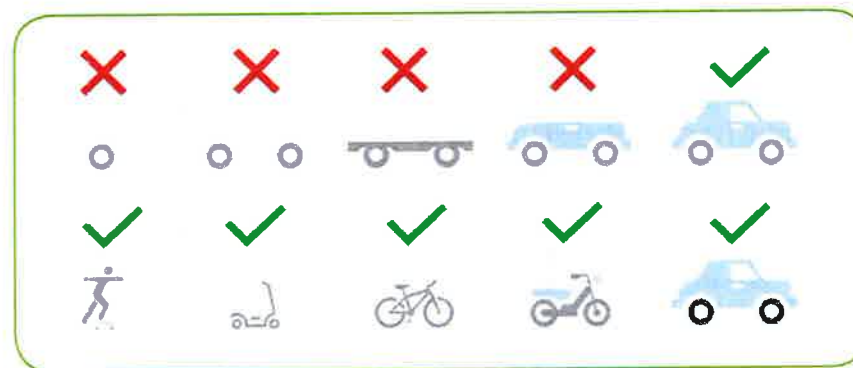
Een belangrijk principe waar de gemeente de afgelopen jaren al mee heeft gewerkt zijn de 'no-regret maatregelen'. De aanleg van fietsbrug De Krul, de gedeeltelijke opknopbeurten van Industriestraat en Stationsweg en de vergroening van de routes tussen stationsgebied en Stadshart zijn sprekende voorbeelden. Daarmee zijn tussenstap gerealiseerd die volledig zijn en zelfstandig functioneren; mocht het bij deze stappen blijven dan zijn dat nog steeds bruikbare stappen geweest en in die zin een no-regret.

IV. Vliegwielen-effecten

Een belangrijk principe waar de gemeenteraad in haar ontwikkelingsstrategie al een voorschot nam betreft het vliegwielen-effect. Publieke investeringen kunnen geprioriteerd worden wanneer het maatregelen of activiteiten betreft die kunnen fungeren als vliegwielen en als versnelling voor andere ontwikkelingen. De besluitvorming van de gemeenteraad over de oplossing en kredietvoting voor de Zuidtangent kan simpelweg niet los gezien worden van de keuze van derden om tot private investeringen in het stationsgebied te komen. Er wordt bij voorkeur daar geïnvesteerd, waar ook marktinitiatieven opbloeien die bijvoorbeeld bijdragen in het opwaarderen van de openbare ruimte. Kortom: het denken in meerwaarde creëren en in vliegwielen-effecten.

V. Diverse financieringsstromen

De Heerhugowaardse gemeenteraad heeft het gemeentebestuur gevraagd om tot een andere financieringswijze van de gemeentelijke investeringen in het Heerhugowaardse stationsgebied te komen. Een financieringswijze, die de stapsgewijze aanpak eerbiedigt en een complexe, langjarige knooppuntontwikkeling haalbaar maakt. Investeringsfondsen voor infrastructuur (uit gemeentelijke grondexploitaties) kunnen in zo'n aanpak bij elkaar komen met het vaststellen van kleinere grondexploitaties in het stationsgebied. Maar ook gemeentelijke exploitatiestromen zoals bijvoorbeeld groot onderhoud kunnen daarmee gecombineerd worden, alsook externe co-financiering zoals subsidies. Diverse al gerealiseerde projecten in het stationsgebied zijn zo tot stand gekomen.



No-regret maatregelen in een gefaseerde gebiedsontwikkeling. Een visualisatie van een 'no-regret'-stap aan de hand van het principe van een 'minimum viable product': elke stap bevat precies genoeg kernelementen om zelfstandig te functioneren en is gericht op de adaptieve doorontwikkeling tot een volgend product.

De fasering van de ontwikkeling van het Heerhugowaardse stationsgebied

Op basis van de eerder genoemde principes worden de volgende fasen en bijbehorende uitvoeringsprojecten benoemd:

Fase 1 – Korte Termijn tot 2023

Deze fase richt zich op de volgende activiteiten:

- De opwaardering van de nog niet opgeknapte **openbare ruimte van de primaire routes van en naar het NS-station**. De nadruk ligt op een groot deel van het Stationsplein met de route naar het Stadshart. Voetganger en fiets krijgen op het Stationsplein een verbeterde positie en de automobilist profiteert van een betere doorstroming. De openbare ruimte wordt ingericht conform kwaliteitsniveau van het Stadshart: groener en klimaatadaptiever.
- De **veiligheid en bereikbaarheid van het NS-station** voor langzaam verkeer leidt tot een **verbeterde deur tot deur reis**. Met de kruispuntoplossingen op de Zuidtangent worden barrières geslecht, verbindingen directer, de routes voor al het verkeer aangenamer en neemt de veiligheid toe.
- Een **veiligere en directere verbinding tussen de Langedijkse zijde** van het Stationsgebied en de ontwikkellocaties aan de Gildestraat (o.a. hotel, de grootschalige ontwikkellocatie van BPD en het nieuwe Oogcentrum Noordholland).
- De realisatie van de beoogde oplossing voor de verbeterde afwikkeling van het auto- en langzaam verkeer op de Zuidtangent, de N242 en het stationsgebied, waar onder andere de spooronderdoorgang onderdeel van uitmaakt, conform raadsbesluit van eind 2017. De spooronderdoorgang is door gemeente en rijk gefinancierd.
- De **uitwerking van een gemeentelijke parkeerstrategie** waar gedeelde parkeervoorzieningen en slimme mobiliteitsplannen rondom vastgoedontwikkelingen onderdeel vanuit maken.
- **Voorbereidende, faciliterende werkzaamheden voor de wateropgave** zijn nodig om ruimte te geven aan de uitvoering van alle activiteiten in deze eerste fase. Het water is een barrière voor de herinrichting van de openbare ruimte, de nieuwe hoofdwegenstructuur en enkele toekomstige vastgoedontwikkelingen.

Bovendien wordt er met het verleggen van de waterloop al in deze fase optimale ruimtelijke randvoorwaarden gecreëerd voor activiteiten in mogelijke opeenvolgende fasen.

De openbare ruimte met de **primaire routes** op grote delen van het Stationsplein, de route naar het Stadshart, de Zuidtangent en de verbinding met de Gildestraat zijn van belang voor een verbeterde deur tot deur reis. Een aantrekkelijkere openbare ruimte wordt bovendien gezien als vliegwiel om marktinitiatieven op een kwalitatieve wijze tot ontwikkeling te laten komen en daarmee de totale knooppuntontwikkeling van Heerhugowaard als 'moderne stad' aan De Zaancorridor. De meest concrete nieuwe vastgoedontwikkelingen grenzen ook aan deze vernieuwde openbare ruimte.

Bovendien is het in deze openbare ruimte en zijn het deze routes waar het Slimme Energienet Heerhugowaard aangelegd zal moeten worden.

Fase 2 – ná 2023

Deze fase richt zich op de volgende activiteiten:

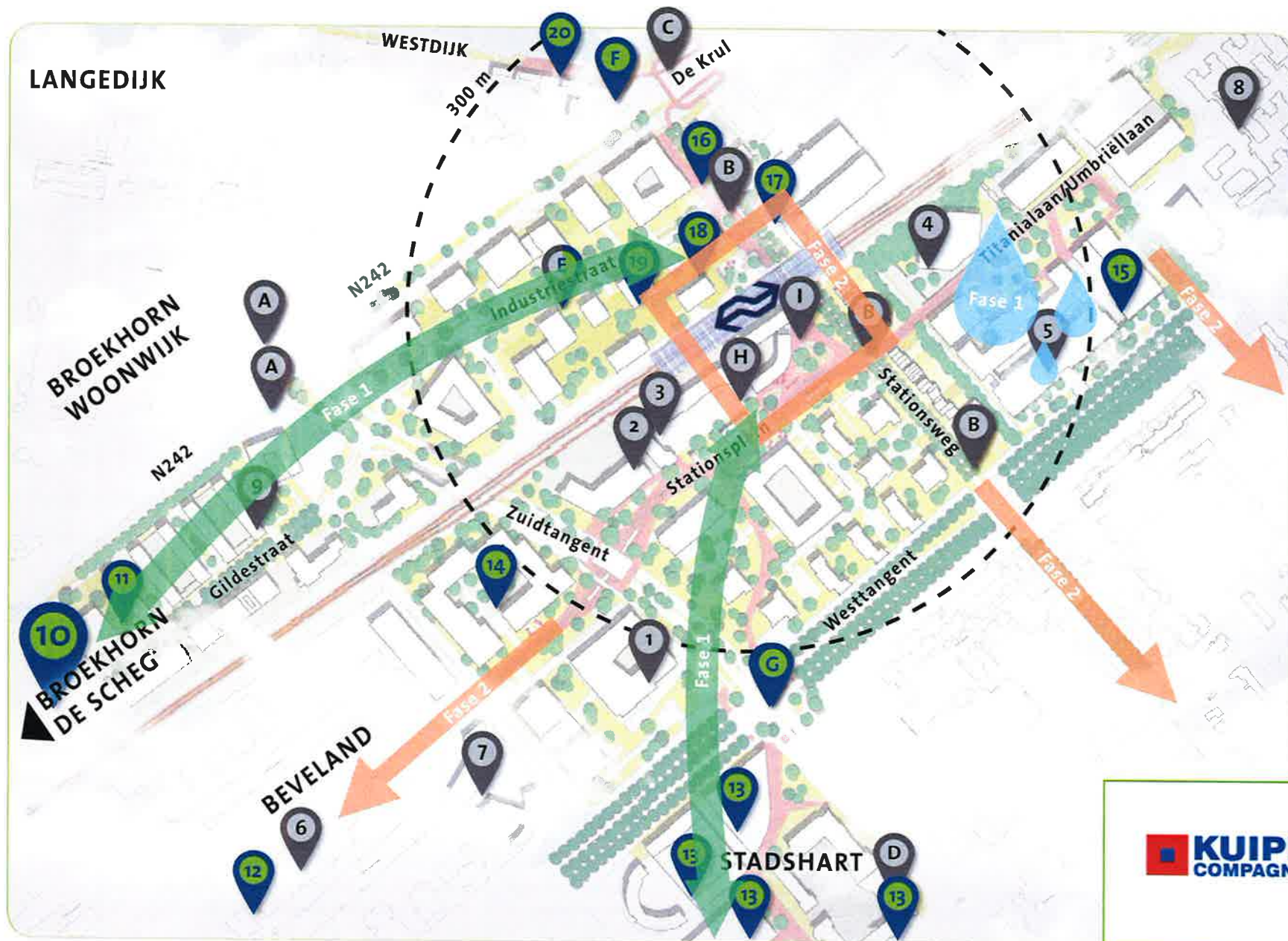
- De opwaardering van de **openbare ruimte van de secundaire routes van en naar het NS-station**, inclusief routes rondom het stationsgebied om de invloedssfeer van het NS-station verder te vergroten en de deur tot deur reis verder te verbeteren,
- Direct grenzend aan fase 1 ligt het NS-station met eigendommen van NS, ProRail en gemeente. Op dit deel van het **Stationsplein is een nieuwe vastgoedontwikkeling met NS-station** gerelateerde voorzieningen mogelijk. Bureau Stedelijke Planning is in 2018 voor dit deel van het Stationsplein een marktverkenning gestart met ook een samenwerkings- en ontwikkelingsstrategie. Een nieuwe vastgoedontwikkeling, openbare ruimte en verbeteringen in ketenmobiliteit (i.c. fietsparkeervoorzieningen) maken daar onderdeel van uit. De herontwikkeling van het Stationsplein is een mogelijke plek voor een eyecatcher op het gebied van energetische duurzaamheid en duurzame mobiliteit. regionaal een circulaire economie en klimaatadaptatie.

- De uitkomst van de value engineering sessies ten aanzien van de spoorconfiguratie, het reizigersdomein met perrons en perronopgangen en het ontvangstdomein met NS-station en Stationsplein zijn onlosmakelijk onderdeel van de voorbereiding op een mogelijke **vastgoedontwikkeling op dit deel van het Stationsplein**. En ook de uitkomsten van de verdere voorbereiding van PHS door ProRail, NS en ministerie zijn hierop van invloed.
- In fase 1 is met ontwikkelaars, ondernemers en instellingen in het stationsgebied begonnen met nieuwe en slimmere parkeeroplossingen. In de tweede fase is de **doorontwikkeling van een gemeentelijke parkeerstrategie** aan de orde, waar in samenwerking met onder andere spoorpartijen, rijk, provincie, regio en Platform Mobiliteit MRA / Vervoersregio Amsterdam de opwaardering en capaciteitsuitbreiding van P+R faciliteiten gepositioneerd worden binnen een betere bereikbaarheid van de metropoolregio.
- Wet- en regelgeving op het gebied van klimaat, water en energietransitie zullen de komende jaren binnen gebiedsontwikkeling aan belang gaan toenemen. De beleidsvoorbereiding en ketensamenwerking daarvoor vinden ook in de eerste fase al plaats.
In de tweede fase zal een **nadere invulling en uitwerking van de klimaatopgave**, waar de wateropgave in het stationsgebied onderdeel vanuit maakt, een definitieve vorm moeten gaan krijgen.

Fasen – Lange Termijn

Op de lange termijn richt de gemeente zich op de doorontwikkeling en opwaardering van de kernkwaliteiten van het stationsgebied en het toevoegen, intensiveren en herontwikkelen van functies en regionale voorzieningen.

Het masterplan bepaalt de contouren en het beoogde eindbeeld, maar concrete activiteiten worden op dit moment nog niet benoemd. Daarbij geldt bovendien dat ondernemersinitiatieven, ontwikkelinitiatieven en initiatieven vanuit de zorg en het onderwijs ook tot een versnelling in gemeentelijke initiatieven naar eerdere fasering kunnen leiden.



KUIPER
COMPAGNONS

Integratie van 'gerealiseerd en in voorbereiding' met de eerstvolgende fase waar de subsidieaanvraag op van toepassing is. De verbetering van de deur tot deur reis en een kwaliteitssprong in de openbare ruimte verbinden slim en pragmatisch al gerealiseerde en in voorbereiding zijnde ontwikkelingen: zo wordt meerwaarde gecreëerd, zijn kosten, dekkingsbronnen en opbrengsten met elkaar in relatie te brengen en draait het vliegwiel voor een optimaal effect. De spooronderdoorgang (ON) is gefinancierd door de gemeente en het rijk en maakt geen deel uit van de subsidieaanvraag.

4. Subsidieaanvraag

In de voorgaande hoofdstukken is de context van deze subsidieaanvraag geschetst. Het beschrijft zo de aansluiting van de deelprojecten waar nu een subsidie voor wordt aangevraagd, met het OV-knooppuntenprogramma en de gemeentelijke ambitie voor het stationsgebied. Dit hoofdstuk beschrijft en onderbouwt de concrete deelprojecten waar subsidie voor wordt aangevraagd. Dit hoofdstuk gaat kort in op de achtergrond van de deelprojecten zoals beschreven in de voorgaande hoofdstukken. Hierna volgt de beschrijving en de onderbouwing van de deelprojecten. Het hoofdstuk sluit af met de kostenraming, de gemeentelijke dekkingen de subsidieaanvraag zelf.

Sinds 2010 werkt de provincie Noord-Holland met het OV-knooppuntenprogramma aan de integrale aanpak van OV-knooppunten. De doelstellingen van het OV-knooppuntenprogramma zijn:

- I. Het optimaal benutten en versterken van de aanwezige, intrinsieke waarden van knooppunten en het vergroten van synergie tussen knooppunten op corridorniveau;
- II. Verbeteren van stationsomgevingen als comfortabel en optimaal functionerende schakel in de deur-tot-deur reis;
- III. Beter benutten bestaande ruimte rondom stationsomgevingen;
- IV. Verbeteren van stationsomgevingen als aantrekkelijke plek in de stad of dorp om te wonen, werken, leren, ondernemen en/of verblijven.

Het stedelijk gebied van Alkmaar en Heerhugowaard op De Zaancorridor ontwikkelt zich als een stedelijke schakel tussen de Metropoolregio Amsterdam en Noord-Holland Noord. Heerhugowaard 'kiest voor ontwikkeling bij haar knooppunt' en ontwikkelt vanuit dat perspectief het stationsgebied met het Stadshart.

De ambitie van de gemeente is om het stationsgebied te laten transformeren tot een hoogwaardige entree en een dynamisch, stedelijk knooppunt in de stad. Met de structuurvisie uit 2013 en de consistente opeenvolgende besluitvorming wordt daar al jaren stapsgewijs uitvoering aan gegeven.

Met de opwaardering en transformatie van het stationsgebied ontstaat zo een stedelijk knooppunt met regionale voorzieningen, dat complementair en versterkend is ten opzichte

van het Stadshart en daarmee een onderscheidende plek aan De Zaancorridor. Het stationsgebied zal dan vooraleerst beter bereikbaar moeten zijn voor de voetganger, de fiets en de automobilist en met een hoogwaardige verblijfskwaliteit. Uiteindelijk zal een levendige mix van wonen, werken, leren, recreëren en reizen van het Heerhugowaardse knooppunt de 'moderne stad' maken die Maak Plaats! beoogt.

De ambitie voor het Heerhugowaardse stationsgebied is in de structuurvisie vertaald naar drie opgaven die naadloos aansluiten op de doelstellingen van het programma OV-knooppunten. Ze zijn als volgt samen te vatten:

1. Het verbeteren van de uitstraling en samenhang van de openbare ruimte.
2. Het duurzaam oplossen van de verkeersknoop, met een verkorting van de deur tot deur reistijd voor voetganger en fiets en een vermindering van de barrièrewerking van het spoor.
3. Het toevoegen, intensiveren en mengen van stedelijke functies in de nabijheid van het station.

De gemeente heeft stapsgewijs gewerkt aan de ontwikkeling van het stationsgebied. Recentelijk zijn diverse gemeentelijke projecten in de openbare ruimte gerealiseerd, gebouwtransformaties tot stand komen en nieuwe marktinitiatieven dienen zich momenteel aan. Het stationsgebied heeft een grote ontwikkelpotentie die heeft uitgenocigd tot vele vastgoedinvesteringen, maar grote delen van de openbare ruimte en de bereikbaarheid staan hier in schril contrast mee. Ze voldoen niet aan de lokale ambitie, noch aan de ambitie als betekenisvolle locatie aan de Zaancorridor. In het stationsgebied is de verblijfskwaliteit ondermaats en wordt een soepele deur tot deur reis beperkt. Na jaren van stapsgewijze ontwikkeling is de volgende stap in deze knooppuntontwikkeling een fase waarin deze achterstand wordt ingelopen.

Door in deze fase te starten met de aanpak van de openbare ruimte met de primaire routes van en naar het NS-station, worden ook de voorwaarden geschapen om nieuwe vastgoedinvesteringen goed in te bedden in hun omgeving. Zij dragen op hun beurt bij aan het toevoegen en intensiveren van stedelijke functies en brengen nieuwe financieringsconstructies in de gebiedsontwikkeling op gang. De volgende fase, de

herontwikkeling van het Stationsplein en het NS-station komen zo ook dichterbij. Dat is allemaal relevant voor de knoopwaarde van het stationsgebied, waarbij onder andere snellere en directere spoorverbindingen een doel zijn.

De gemeente hanteert een fasingsstrategie waarbij het uitgaat van een groeimodel met deelprojecten als volledige en functionele tussenstappen: elke tussenstap vormt een geheel met als uitgangspunt dat als het bij deze tussenstap blijft, er toch een functionerend en samenhangend geheel resteert. Daarbij worden deelprojecten gezocht die versnelling kunnen aanbrengen in de totale ontwikkeling, om de kans op een volgende stap te verhogen. Met deze gefaseerde uitvoeringsstrategie blijft het zowel inhoudelijk als financieel beheersbaar, en ook ambitieus.

De beoogde fasering is opgedeeld in deelprojecten. In dit hoofdstuk worden de deelprojecten beschreven in fase 1, die een scope van vijf jaar heeft. Deze fase is relevant voor de subsidieaanvraag; de termijn is gelijk aan de termijn die in de subsidievoorwaarden wordt gesteld. Voor deze subsidieaanvraag heeft Arcadis de kosten voor de deelprojecten geraamd, in samenwerking met het gemeentelijk ingenieursbureau en Movares. De voor gemeente, ingenieursbureaus en provincie gestandaardiseerde en gebruikte SSK-ramingsmethodiek is van toepassing.

Het hoofdstuk sluit af met de beschrijving van de gemeentelijke dekking in relatie tot de gebiedsontwikkelingsstrategie en de subsidie-aanvraag zelf.



Fase 1, de volgende stap in de Heerhugowaardse knooppuntontwikkeling. De verbetering van de deur tot deur reis en een kwaliteitssprong in de openbare ruimte verbinden slim en pragmatisch al gerealiseerde en in voorbereiding zijnde (vastgoed) ontwikkelingen: zo wordt meerwaarde gecreëerd, zijn kosten, dekkingsbronnen en opbrengsten met elkaar in relatie te brengen en draait het vliegwiel voor een optimaal effect.

Scope van projecten subsidieaanvraag en omschrijving

De subsidieaanvraag richt zich op de navolgende drie projecten in fase 1:

- **De route van het NS-station naar het Stadshart en werklocatie Beveland**

De opwaardering van de nog niet opgeknapte openbare ruimte van de primaire routes van en naar het NS-station. De nadruk ligt op een groot deel van het Stationsplein met de route naar het Stadshart. Voetganger en fiets krijgen op het Stationsplein een verbeterde positie en de automobilist profiteert van een betere doorstroming. De openbare ruimte wordt ingericht conform kwaliteitsniveau van het Stadshart en zoals gedeeltelijk al aangelegd langs de Industriestraat: groener, voornamelijk gebakken klinkers en klimaatadaptiever.

De veiligheid en bereikbaarheid van het NS-station voor langzaam verkeer leidt tot een verbeterde deur tot deur reis. Met de kruispuntoplossingen op de Zuidtangent worden barrières geslecht, verbindingen directer, de routes voor al het verkeer aangenamer en neemt de veiligheid toe.

- **De openbare ruimte en bereikbaarheid van de Langedijker zijde van het stationsgebied**

Een veiligere en directere verbinding tussen de Langedijker zijde van het Stationsgebied en de ontwikkellocaties aan de Gildestraat (o.a. hotel, de grootschalige ontwikkellocatie van BPD en het nieuwe Oogcentrum Noordholland).

- **Het toevoegen, intensiveren en mengen van stedelijke functies**

In het Heerhugowaardse stationsgebied zijn diverse nieuwe ontwikkelingen ophanden. De komende vijf jaren zullen het Oogcentrum en woningbouwontwikkelingen nabij het NS-station ontwikkeld kunnen worden. Voorbereidende, faciliterende werkzaamheden voor de wateropgave zijn nodig om ruimte te geven aan de uitvoering van alle activiteiten in deze eerste fase. Het water is een barrière voor toekomstige vastgoed-ontwikkelingen, de herinrichting van de openbare ruimte en de nieuwe hoofdwegen-structuur.

De operbare ruimte en de primaire routes op grote delen van het Stationsplein, de route naar het Stadshart, de Zuidtangent en de verbinding met de Gildestraat en ontwikkellocatie Broekhorn-De Scheg zijn van belang voor een verbeterde deur tot deur reis. Een aantrekkelijkere openbare ruimte wordt bovendien gezien als vliegwiel om marktinitiatieven op een kwalitatieve wijze tot ontwikkeling te laten komen en daarmee de totale knooppuntontwikkeling van Heerhugowaard als 'moderne stad' aan De Zaancorridor. De meest concrete nieuwe vastgoedontwikkelingen grenzen ook aan deze vernieuwde openbare ruimte.

Bovendien is het in deze openbare ruimte en zijn het deze routes waar het Slimme Energienet Heerhugowaard aangelegd zal moeten worden.

Ten opzichte van de beschrijving en opsomming van projecten op bladzijde 33 'Fasering' is de spooronderdoorgang niet opgenomen in de scope van projecten behorende bij de subsidieaanvraag. De gemeente neemt deze op verzoek van de provincie hier niet in op. Dat laat onverlet dat de door de gemeente opgebouwde en gevoteerde reserve van € 18,6 miljoen, inclusief co-financiering door het rijk, onderdeel van de integrale gebiedsontwikkeling vormt en in fase 1 zal worden uitgevoerd. De spooronderdoorgang is namelijk de oplossing voor een verbeterde afwikkeling van het auto- en langzaam verkeer op de Zuidtangent, de N242 en het stationsgebied.



De deelprojecten van fase 1 richten zich op de opwaardering van de openbare ruimte van de primaire routes van en naar het NS-station. Het gaat daarbij om het verbeteren van de uitstraling en samenhang van de openbare ruimte en het duurzaam oplossen van de verkeersknoop ten behoeve van een verbeterde deur tot deur reis. De spooronderdoorgang (ON) is gefinancierd door de gemeente en het rijk en maakt geen deel uit van de subsidieaanvraag, maar zal ook in deze eerste fase uitgevoerd worden.



Het verbeteren van de uitstraling en samenhang van de openbare ruimte

Het duurzaam oplossen van de verkeersknoop

De route van het NS-station naar het Stadshart, de woongebieden en werklocatie Beveland

Met de route van het NS-station naar het Stadshart en Beveland wordt het stationsgebied beter verankerd in de stad. Het levert betere verbindingen op tussen het stationsgebied en de woongebieden, werklocaties en voorzieningen. Dit vormt de prioritaire verbinding van het stationsgebied als entree en visitekaartje van de stad met goede deur tot deur reizen voor alle verkeersdeelnemers. De vele arbeidsplaatsen van werklocatie Beveland komen bovendien 'dichterbij' het NS-station te liggen. De opwaardering en vergroening van de openbare ruimte en de verkeersveiligheid voor langzaam verkeer op deze route is het vliegwiel om het hele stationsgebied op de kaart te zetten en marktinitiatieven goed ingebed tot ontwikkeling te laten komen. Tevens grenzen deze deelprojecten aan de volgende fase: het NS-station en Stationsplein. langzaam verkeer routes in het Stadshart naar Stationsgebied zijn recent geupdate. Erg fraai en groen geworden. Op de hoek Westtangent-Zuidtangent ontwikkelen we bovendien komende jaren samen met De Nijs een nieuw gebouw waarmee de verbinding tussen Stadshart en Stationsgebied verder vormgegeven wordt. Met dat gebouw wordt ook de openbare ruimte ingericht. Dekking: grex Stadshart.

Deze projecten dragen bij aan het verbeteren van de uitstraling en samenhang van de openbare ruimte en het duurzaam oplossen van de verkeersknoop. In het provinciaal programma OV-Knooppunten wordt daarmee aansluiting gevonden op een opwaardering van de openbare ruimte van het OV-knooppunt en een betere verbinding met het Stadshart. Door de realisatie van een geregeld kruispunt Zuidtangent-Stationsplein optimaliseren de verbindingen in de stad voor voetgangers, fietsen én auto's en wordt deze voor alle verkeersmodaliteiten veiliger. De doorstroming van het busverkeer verbetert door de verkeersregelininstallaties, een ander belangrijk provinciaal beleidsuitgangspunt. Zo verbetert de stationsomgeving naar een comfortabel en optimaal functionerende schakel in de deur-tot-deur reis. Het stationsgebied wordt met de uitvoering van deze deelprojecten op korte termijn al een hoogwaardige, aantrekkelijke entree van de stad, dat reizigers verleidt tot een bezoek, waar voetgangers en fietsers meer prioriteit krijgen en de auto buiten de hoofdwegenstructuur vaker te gast is. Het vormt een samenhangend verblijfsgebied met het Stadshart. Het optimaal benutten en versterken van de aanwezige, intrinsieke waarden van het Heerhugowaardse knooppunt door vergroening, verduurzaming en klimaatadaptief ontwerp is uitgangspunt. Het is de basis en inspiratie om tot een intensivering en mix van nieuwe stedelijke ontwikkelingen te komen.

De mogelijke herontwikkeling van het NS-station en Stationsplein in de volgende fase zullen daar vroegtijdig van profiteren.

1A Stationsplein

Opwaardering van het huidige profiel van het Stationsplein naar een profiel vergelijkbaar met een hoofdwinkelstraat. Door de 'knip' in de openbare ruimte nabij de Stationsweg wordt doorgaand gemotoriseerd vervoer voortaan voorkomen. Hiermee verbetert de aantrekkelijkheid en de verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers. Meer prioriteit wordt gelegd op het langzaam verkeer en de auto (nog slechts bestemmingsverkeer) is meer te gast. Vergroening, klimaatadaptief ontwerp en een hogere verblijfskwaliteit staan centraal. De deur tot deur reis wordt veiliger en directer. De inrichting van dit deel van het Stationsplein kan vooruit lopen op de ontwikkeling van fase 2: het NS-station met vastgoedontwikkeling.

1B Kruising Zuidtangent – Stationsplein

Aanpassing van het huidige zeer gevaarlijke, te drukke ongeregelde kruispunt, door het toevoegen van een verkeersregelininstallatie. De doorstroming voor autoverkeer en meer veiligheid door een geregeld oversteekebaarheid voor het langzaam verkeer zijn het sprekende resultaat vanuit het participatieproces. Het materiaalgebruik op dit kruispunt duidt de prioriteit voor langzaam verkeer meer aan en de doorgaande asfalt-barrière wordt doorbroken. Hiermee verbetert de verkeersveiligheid, de doorstroom van de Zuidtangent, de oversteekebaarheid voor langzaamverkeer, de belevingswaarde (een groen welkom in Heerhugowaard) en wordt de functionele en stedenbouwkundige verbinding van het stationsgebied met de Boulevard gemaakt. Dit is een belangrijk kruispunt in de verbindingroute voor langzaam-verkeer vanuit Heerhugowaard Zuid naar het station.

1C Zuidtangent tot Westtangent

Opwaardering van de openbare ruimte als onderdeel van de prioritaire langzaam-verkeersverbinding van en naar het station met de woonwijken, werklocatie Beveland op de Boulevard en het Stadshart. De voetpaden aan beide zijden van de Zuidtangent worden verbreed en het materiaalgebruik gelijk gesteld aan Stadshart en Stationsplein. De bermen en plantsoenen worden vergroend en bomen toegevoegd. Voor de automobilist is dit straks tevens de groene entree vanuit de woonwijken naar het Stationsplein en vanaf de N242 de stad in. Zo ontstaat ook op dit deel de gewenste consistente parkway Zuidtangent die loopt van N242 tot en met Stadshart en de ontsluiting vormt van het stationsgebied. Voor alle verkeersdeelnemers één consistent profiel van groen met bomen, voetpad in klinkers, fietspad, weg en (midden)bermen met bomen.

Het verwordt tot een aangename route in het versterken van de relatie Stadshart-Boulevard-Stationsgebied en veraangenaamt de deur tot deur reis. De drukke fiets- en wandelroute wordt herkenbaar, vanuit één gedeelde groene identiteit. Het is een groen welkom in Heerhugowaard en voor Heerhugowaard, ook voor de automobilist vanaf N242.



Deelproject 1A. Opwaardering van het huidige profiel van het Stationsplein naar een profiel vergelijkbaar met een hoofdwinkelstraat.



Deelproject 1C. Opwaardering van de openbare ruimte als onderdeel van de prioritaire langzaamverkeersverbinding van en naar het station met de woonwijken, werklocatie Beveland op de Boulevard en het Stadshart.



Deelproject 1B. Kruising Stationsplein-Zuidtagent is nu een bottleneck in de bereikbaarheid van het stationsgebied. Het zeer onveilige kruispunt is een barrière in de deur tot deur reis en mist de kwaliteit van een verblijfsgebied voor het langzaam verkeer. Een volwaardige kruising met verkeerslichten t.b.v. de bereikbaarheid van het stationsgebied brengt daar verandering in. Er ontstaat een compacter kruispunt waarmee de verblijfskwaliteit toeneemt en er meer ruimte ontstaat voor het langzaam verkeer.



Het verbeteren van de uitstraling en samenhang van de openbare ruimte

Het duurzaam oplossen van de verkeersknoop

De bereikbaarheid en openbare ruimte Langedijkse zijde stationsgebied

Ten westen van het spoor bevat het stationsgebied veel ontwikkelpotentie, getuige ook de vele marktinitiatieven die zich hier aandienen. Ten zuiden van de Zuidtangent, aan de Gildestraat, bevindt zich een ontwikkelgebied waar onder andere het Oogcentrum Noordholland haar plek heeft voorzien en BPD het resterende deel van de ontwikkeling van Broekhorn voor zijn rekening neemt. Het is voor het tot realisatie laten komen van al deze marktinitiatieven van belang om zo spoedig mogelijk de onderlinge bereikbaarheid te organiseren door de oversteekbaarheid van de Zuidtangent te verbeteren, de bereikbaarheid van en naar het NS-station vanuit Heerhugowaard, Langedijk en de regio (vanaf de N242) te verbeteren, de verkeersveiligheid voor alle langzaam verkeersdeelnemers te verbeteren en de kwaliteit van de openbare ruimte aan te laten sluiten op de hoogwaardige kwaliteit die ook van de marktinitiatieven wordt verlangd.

Het stationsgebied kent met de N242, het spoor, de Zuidtangent en Westtangent grote barrières in de bereikbaarheid en de (langzaam-) verkeersafwikkeling. Deze projecten dragen met name bij aan het duurzaam oplossen van die verkeersknoop. Op de kruispunten op de Zuidtangent zullen (bijna-)ongevallen waar automobilisten en langzaam verkeersdeelnemers bij zijn betrokken tot het verleden gaan behoren door het wegnemen van de gelijkvloerse oversteek van de Zuidtangent. De doorstroming voor de auto verbeterd en dat vormt een positieve basis gevolg voor een mogelijke doorontwikkeling van de N242. Het afvangen van verkeer vanaf de N242 naar het NS-station van Heerhugowaard biedt in volgende ontwikkelingsfasen een kans. De deur tot deur reis voor alle vervoers-modaliteiten, de verbindingen tussen deelgebieden van het stationsgebied onderling verbeteren. De vertaling naar het provinciaal programma OV-Knooppunten is zo een vermindering van de barrièrewerking van het spoor en een betere toekomstige aansluiting van het stationsgebied op de N242. Langs de openbare ruimte van deze route positioneren de meeste nieuwe vastgoedontwikkelingen zich momenteel. De kwaliteit van de openbare ruimte zal aansluiten op de hoogwaardige kwaliteit die ook van de marktinitiatieven wordt verlangd. Het stationsgebied wordt met de uitvoering van deze deelprojecten op korte termijn al een hoogwaardige, aantrekkelijke entree van de stad. Het vormt zo de basis en inspiratie om tot een intensivering en mix van nieuwe stedelijke ontwikkelingen te komen.

1G Industriestraat

Opwaardering van de openbare ruimte. Het fiets- en voetpad zijn deels al opgeknapt, het betreft hier het resterende deel, inclusief herinrichting van de rijbaan. De bermen zijn duurzaam en klimaat adaptief ingericht en bieden ruimte voor het Slimme Energienet Heerhugowaard, waar nieuwe vastgoedontwikkelingen op aansluiten.

1D Gildestraat

Opwaardering van de openbare ruimte. Van belang voor het ontwikkelgebied met onder andere het hotel-restaurant, de bestaande kantoren, Koninklijke VISIO (instituut voor blinden en slechtzienden), het nieuw te bouwen Oogcentrum en de afronding van de grootschalige binnenstedelijke werklocatie Broekhorn-De Scheg door BPD naar een mogelijk gemengd stedelijk gebied. In de opwaardering van de openbare ruimte worden fiets- en voetpaden voor de ontsluiting van het langzaam verkeer vanuit de omgeving toegevoegd. Veilig, herkenbaar en gescheiden van het gemotoriseerd verkeer. Het betreft fiets- en wandelroutes die vanuit Broekhorn-De Scheg naar het stationsgebied lopen en routes van het NS-station naar de (zorg)voorzieningen aan de Gildestraat. Het ruimtelijk beeld is identiek aan de Industriestraat en zorgt voor samenhang en een groene identiteit. De ontwikkellocaties langs de Gildestraat en Broekhorn-De Scheg (feitelijk op zeer korte afstand van het NS-station) worden zo verbonden met het NS-station; de barrière van de Zuidtangent wordt daarmee geslecht.

1E Kruising Gildestraat - Zuidtangent – Industriestraat

Het toevoegen van een middenberm voor de doorstroom op de Zuidtangent, betekent minder toekomstige terugslag op de N242 van verkeer dat Heerhugowaard in rijdt omdat er geen conflicten meer zullen zijn door links-afslaand verkeer. De kleinere dimensionering van het kruispunt betekent een groenere inrichting en een consistent 'groen welkom in Heerhugowaard', zowel voor de automobilist als vanuit de beleevingswaarde van de fietser en voetganger.

1F Verbinding Gildestraat – Industriestraat

Ontsluiting (brugdek op maaiveldniveau) van langzaam verkeer en bestemmingsverkeer vanaf de N242 en Langedijk én voor verplaatsingen binnen het stationsgebied, waaronder het P+R terrein en Industriestraat. Een veilige route voor langzaam verkeer, waarbij de huidige gevaarlijke situaties door afdekongevallen bij het oversteken van de Zuidtangent verleden tijd zullen zijn. De deur tot deur reis vanuit Langedijk wordt verkort en veiliger. De ontwikkellocaties langs de Gildestraat en Broekhorn-De Scheg worden zo veilig verbonden met het NS-station; de barrière van de Zuidtangent wordt daarmee geslecht.



Deelproject 1D, 1E, 1F en 1G. De verbindingen tussen de Industriestraat met het NS-station en de Gildestraat met de gebiedsontwikkeling van BPD. Langs deze as vinden bovendien nieuwe vastgoedontwikkelingen plaats.



Deelproject 1D, 1E, 1F en 1G. De verbindingen tussen de Industriestraat met het NS-station en de Gildestraat met de gebiedsontwikkeling van BPD. Langs deze as vinden bovendien nieuwe vastgoedontwikkelingen plaats.



Het toevoegen van intensiveren van stedelijke functies

De wateropgave en klimaatadaptatie

Het Heerhugowaardse stationsgebied moet meer een aantrekkelijke vestigingsplaats voor kennisintensieve bedrijvigheid, (hoofd)kantoren van provinciaal en regionaal georiënteerde organisaties en stedelijke voorzieningen worden: een gemengd stedelijk gebied. In de afgelopen jaren hebben grote werkgevers zich in het stationsgebied gevestigd, inclusief stedelijke functies van regionale betekenis. Er is nieuwbouw gepleegd rondom het station en plekken zijn getransformeerd naar kantoor- en zorgfuncties. De eerste nieuwe woonprojecten zijn bovendien gestart. Conform het provinciaal programma OV-Knooppunten en de lokale beleidsvoornemens zal het Heerhugowaardse stationsgebied moeten doorontwikkelen naar een hogere stedelijke dichtheid, met meer functies en voorzieningen in de nabijheid van het station. Het laadvermogen van het Heerhugowaardse stationsgebied kan de komende vijf jaar zo'n 400 woningen binnen 300 meter van het NS-station zijn. De mogelijke plancapaciteit aan woningen binnen 1.200 meter van het NS-station kent vanzelfsprekend een grotere omvang maar ook een verdere planhorizon. Deze mogelijke ontwikkelingen zijn deels onderdeel van de harde plancapaciteit van de regio en deels als OV-knooppuntlocaties onderdeel van de actualisering van de regionale woningbouwbehoefte.

De regionale, gemeentelijke en provinciale ambitie om tot directere en frequentere treinverbindingen te komen hangt hier mee samen. Met de ruimtelijk-economische toekomstmodellen voor de regio in het achterhoofd is een frequentere en directere dienstregeling tussen het stedelijk hart van Regio Alkmaar en de Metropoolregio Amsterdam van belang. Daarmee wordt op een duurzame wijze invulling gegeven aan de schakelfunctie die de regio heeft tussen metropoolregio en Noord-Holland Noord. Het kiezen voor knooppuntontwikkeling is belangrijk: dynamiek en ontwikkeling van knooppunten langs De Zaanccorridor, vormen de basis voor het beter benutten van het spoor en een hoogfrequente en meer directe dienstregeling in de toekomst.

Marktinitiatieven ondersteunen

Het masterplan dat wordt opgesteld bevat de eerste stedenbouwkundige randvoorwaarden voor mogelijke vastgoedontwikkelingen. In een gefaseerde gebiedsontwikkeling liggen voortdurend uitdagingen in de afstemming van het ontwerp voor de openbare ruimte met mogelijke particuliere ontwikkelingen. Op die plekken waar zich marktinitiatieven manifesteren begeleidt de gemeente deze pro-actief. Het gaat daarbij onder andere om 'kwaliteit en samenhang in het gebied borgen', 'samen de optimalisatie in ontwikkel-mogelijkheden onderzoeken' en het nastreven van 'slimme faseringen'.

W. De Wateropgave en klimaatadaptatie

De opgave om het watersysteem in Heerhugowaard op het schaalniveau van de polder en gemeente toekomstvast, robuust en klimaatbestendig te maken raakt op korte termijn al het stationsgebied. Klimaatadaptief ontwerpen wordt de komende jaren meer en meer randvoorwaardelijk voor gebiedsontwikkeling. Zowel nieuwe wet- als regelgeving, als (gedecentraliseerde) regionale bestuursakkoorden zullen gemeenten en ontwikkelende partijen verplichten ontwikkelingsinitiatieven klimaatrobuust te ontwerpen en realiseren. Die opgave wordt voor de polder Heerhugowaard de komende jaren nader onderzocht.

Voor het stationsgebied geldt in dat kader al dat de huidige waterloop Westertocht ontwikkelingen frustreert: het water is een barrière voor de herinrichting van de openbare ruimte, de nieuwe hoofdwegenstructuur en toekomstige vastgoed-ontwikkelingen bij het NS-station. Door het water te verleggen langs de Westtangent worden bovendien belemmeringen weggenomen in de verbinding tussen NS-station en de Industriestraat met de Gildestraat en de ontwikkellocatie van Broekhorn-De Scheg. In een mogelijke tweede fase (NS-station met voorzieningen, perronopgangen en woningbouw; marktverkenning gestart) is het verleggen van het water ook randvoorwaardelijk. Daarmee is het conform ontwikkelingsstrategie een no regret maatregel.

De wateropgave vindt in de eerste vijf jaar plaats. De lasten die voortkomen uit de benodigde investering voor de wateropgave zijn met raadsbesluitvorming geactiveerd en daarmee gedekt. De wateropgave wordt derhalve niet opgevoerd als subsidieel project, maar wordt wel in de scope opgenomen.

Participatie

In een vervolg op de interactieve beleidsontwikkeling rondom de structuurvisie uit 2013 heeft de gemeenteraad september 2016 opdracht gegeven om de ontwikkeling van het stationsgebied verder ter hand te nemen. Een ontwikkeling die stap voor stap zal plaatsvinden, waarbij het nieuwe masterplan straks een actueel kader vormt. Twee klankbordgroepen adviseren de gemeente over gesignaleerde knelpunten en oplossingen, kansen, ambities en natuurlijk de door hen gewenste toekomst van het Heerhugowaardse stationsgebied. Het advies van de klankbordgroepen is eind 2017 verwerkt in het concept-masterplan en is daarmee onderdeel geworden van besluitvorming door B&W en de raad. Het is de basis voor breed draagvlak voor knooppuntontwikkeling in de gemeente.

En het is meer. Er is de afgelopen maanden veel meer in het stationsgebied aan het ontstaan: met het door de raad gevraagde participatieproces is er een actieve gemeenschap van initiatiefnemers ontstaan die ook samen tot nieuwe initiatieven komen, bijvoorbeeld in het zoeken naar intensiever ruimtegebruik rondom de parkeeropgave.

Verloop van de participatie

Tegelijk met verdichting en functiemenging in een stapsgewijs aan te leggen meer samenhangende openbare ruimte, is een belangrijk onderdeel van de ontwikkeling van het Heerhugowaardse OV-knooppunt het komen tot een toekomstbestendige oplossing voor de hoofdwegenstructuur. Dat heeft het participatieproces van begin af aan gedomineerd. De complexe terminologie die gepaard gaat met een beleidsstrategie van knooppuntontwikkeling is vanzelfsprekend niet een-op-een dezelfde taal die gesproken wordt in participatieprocessen. Begin 2017 werd met het presenteren van 'een praatplaat' het startsein gegeven voor het participatieproces; ondernemers, bewoners en belangenorganisaties hebben zich toen opgegeven voor twee klankbordgroepen. De stedenbouwkundigen van KuiperCompagnons vertalen sindsdien het creatieve proces naar ontwerpen en er is een onafhankelijke voorzitter die discussies in de klankbordgroep-bijeenkomsten begeleidt. Heel 2017 en tot in 2018 zijn de klankbordgroepen bijna maandelijks bijeen gekomen. Het ambtelijk projectteam is bovendien nagenoeg iedere woensdagochtend beschikbaar in lunchroom Plein 8, aan het Stationsplein. Iedereen met vragen, ideeën en opmerkingen is daar altijd welkom voor een kop koffie en een goed gesprek. Ook is er een digitale nieuwsbrief gelanceerd met een flink aantal abonnees en op het gemeentelijke YouTube-kanaal zijn toekomstbeelden en studies terug te vinden.

De klankbordgroepleden buigen zich over een op te stellen schetsontwerp-masterplan voor het stationsgebied. Uiteindelijk wordt in gezamenlijkheid in zo'n masterplan een beeld geschapen van hoe het stationsgebied er in de toekomst kan uit zien en geeft het richting aan lopende en toekomstige initiatieven. Het stationsgebied is een complexe omgeving en het kost tijd om tot een masterplan te komen. Want er is niet alleen een opgave voor de hoofdwegenstructuur, er zijn ontwikkelaars die zich melden, ondernemers die ideeën hebben en de samenwerking met de spoorpartijen en provincie krijgt op de achtergrond steeds meer vorm.

Het samen nadenken over een nieuwe, groenere openbare ruimte met een toekomstvaste oplossing voor de hoofdwegenstructuur is in de klankbordgroepbijeenkomsten nauwkeurig en veelomvattend op inhoud gevoerd. Op basis van de inbreng uit de klankbordgroepen is bijvoorbeeld de eerder gepresenteerde 'praatplaat' navenant gewijzigd naar een gedragen oplossing. De klankbordgroepleden en bezoekers van Plein 8 zijn eensluidend in hun mening: veilige en snelle verbindingen in de stad voor alle verkeersdeelnemers en een groenere aantrekkelijkere openbare ruimte kunnen opgelost worden wanneer keuzen gemaakt worden voor een betere toekomstige hoofdwegenstructuur. Met elkaar zoeken naar consensus over een toekomstbestendige oplossing voor de hoofdwegenstructuur is daarom al snel in het participatieproces door nagenoeg iedereen als een belangrijke voorwaarde genoemd. De klankbordgroepen hebben aangegeven dat er een oplossing moet komen voor congestie en onveilige kruispunten. Leefbaarheid en veiligheid zijn voor de klankbordgroepleden vervolgens belangrijke aspecten geweest om tot oplossingen voor het stationsgebied te komen. Die keuze geeft nu duidelijkheid en vormt de randvoorwaarde in het uiteindelijke masterplan om tot een meer eenduidige inrichting te komen: een groen welkom met hoge belevingswaarde in een in elkaar overlopend stedelijk Heerhugowaards stationsgebied en Stadshart.

Geconcludeerd mag worden, dat vanuit de participatie naar voren is gekomen dat de hoofdwegenstructuur een verkeerskundige oplossing vereist ten behoeve van doorstroming en bereikbaarheid, maar dat er ook veel waarde wordt gehecht aan veiligheid voor het langzaam verkeer en een Heerhugowaardse groene inpassing. Dat alles wordt gezien als randvoorwaarde om nieuwe initiatieven te laten ontplooiën en zittende ondernemers en bewoners zekerheid te geven. De kennis van ondernemers, bewoners en anderen hebben in dit participatieproces geleid tot een gedragen én professioneel getoetste oplossing voor de hoofdwegenstructuur en veel draagvlak voor vergroening en het beter functioneren van het Heerhugowaardse knooppunt.



Participatie. Het Masterplan Stationsgebied Heerhugowaard wordt samen met klankbordgroepen van bewoners, ondernemers en maatschappelijk middenveld opgesteld. Stedenbouwkundig adviesbureau Kuiper Compagnons, de ingenieurs, ontwerpers en architecten van Grontmij (nu Sweco), Movares en Arcadis, de verkeerskundigen van Goudappel Coffeng en de participatie-experts van Awareness ondersteunen de gemeente. ProRail, provincie, Ministerie van I&W en NS zijn door value engineeringssessies betrokken om hun belangen in te brengen. Daarbij toetsen en adviseren Koninklijke Visio en Oogvereniging Noord-Holland het masterplan vroegtijdig op toegankelijkheid. Eind 2018 is het masterplan gereed voor besluitvorming.

Kosten

De kosten van de deelprojecten in deze fase 1 zijn middels de SSK-methodiek geraamd door een planeconoom van Arcadis in samenwerking met het Ingenieursbureau en de planeconomen van de gemeente Heerhugowaard op het niveau dat passend is voor deze fase.

De totale kosten van de deelprojecten uit de eerste fase bedragen (afgerond) € 11,6 mio. Dat is voor de komende vijf jaar en exclusief de kosten voor de spooronderdoorgang die voor rekening komen van de gemeente en het rijk.

De gemeentelijke investeringsbereidheid in een stap voor stap knooppuntontwikkeling

De gemeente Heerhugowaard heeft zich de afgelopen jaren voorbereid op een veranderende realiteit in gebiedsontwikkeling. Er is financieel en qua grondstrategie een basis gelegd om binnenstedelijke projecten geschikt te maken voor een meer vraaggerichte benadering van gebiedsontwikkeling. Als schakel tussen de metropoolregio en Noord-Holland Noörd heeft de gemeente ontwikkelruimte voor wonen en voorzieningen en is er veel economische dynamiek binnen de gemeentegrenzen. De komst van nieuwe (zorg-) voorzieningen, infrastructurele projecten en de nadrukkelijke positionering van de gemeente binnen De Zaanccorridor zijn allemaal voorbeelden van dit perspectief voor de stad. Het Heerhugowaardse Stationsgebied is daar de binnenstedelijke motor van. Met de Voorjaarsnota 2016 heeft de Heerhugowaardse gemeenteraad de eerste financiële kaders voor knooppuntontwikkeling vastgelegd. De gemeenteraad heeft bovendien eind 2016 met haar ontwikkelingsstrategie toegelicht hoe een stapsgewijze gebiedsontwikkeling er uit ziet en wat de rol van de gemeente daarin is.

De totale kosten van de deelprojecten uit de eerste fase bedragen (afgerond) € 11,6 mio. Dat is voor de komende vijf jaar en exclusief de kosten voor de spooronderdoorgang die voor rekening komen van de gemeente en het rijk.

Oude verdienmodellen in gebiedsontwikkeling zijn eindig. De economie van de stad en het denken in exploitatiestromen in de stad worden belangrijker en zullen vaker dan 'verdienen op grond', centraal komen te staan in gebiedsontwikkeling. Het opbrengend vermogen van te ontwikkelen gebieden wordt dus niet langer enkel en alleen gevonden in grond- en vastgoedontwikkeling. Dat is van belang voor knooppuntontwikkeling, want de gemeente heeft daar weinig grondeigendom in te brengen. Het instrumentarium van een integraal ontwikkelingsgericht bestemmingsplan vol regels en normen, met dito beeldkwaliteitsplan en exploitatieplan en ook de toepassing van de Wet voorkeursrecht gemeenten (Wvg) zijn niet op de oude wijze van toepassing op de herontwikkeling van het Heerhugowaardse stationsgebied. Er zal meer vraaggericht en flexibeler gehandeld worden in deze gebiedsontwikkeling. Opbrengst uit grond' is nog altijd belangrijk voor de gemeente, maar niet langer de alles bepalende drijfveer. Dat betekent onder andere dat met de Structuurvisie Stationspark Heerhugowaard (2013) en het Masterplan Stationspark Heerhugowaard (eind 2018) niet in star vastomlijnde eindplannen gedacht wordt, maar wordt ingezet op een strategie waarbij vanuit een flexibele, open houding de markt

uitgenodigd wordt om met de gemeente kansen in knooppuntontwikkeling te verzilveren. Daar hoort een heldere consistente bestuurslijn van 'kiezen voor knooppuntontwikkeling' en 'de knooppuntontwikkeling ter hand nemen' bij.

Duidelijke communicatieve strategieën zoals de gebiedsbranding, de investeringsbereidheid van de gemeente en het bieden van flexibiliteit in ontwikkelingskansen zijn sleutels tot succes. De vele marktinitiatieven in het Heerhugowaardse Stationsgebied en de recente grond- en opstalverwingen door marktpartijen vormen nu al voorbode op een goede eerste oogst.

Gemeentelijke dekking

Het integraal ineens ontwikkelen van het gehele stationsgebied, met dito financiële risico's is niet meer van deze tijd. Gebiedsontwikkeling is niet meer voor langere tijd vooruit dicht te rekenen. Het is veel meer een stip aan de horizon met een flexibele, adaptieve ontwikkelingsstrategie, waarin investeringsbeslissingen stapsgewijs worden genomen: soms kleinschalige projecten, dan weer omvangrijker en soms projecten met meer risico. Maar altijd doordacht. De gemeente Heerhugowaard denkt met de 'businesscase' van knooppuntontwikkeling vanuit een toekomstige gebiedsexploitatie met zijn eindgebruikers, cashflows en kwaliteiten. Daarin zit waarde die kan worden ingezet om de komende jaren het stationsgebied te transformeren. Daar heeft de gemeenteraad in haar opdracht uit 2016 ook om gevraagd. Om een complexe gebiedsontwikkeling hanteerbaar te houden zijn het kiezen van de juiste schaal, fasering en looptijd belangrijke voorwaarden.

De gemeentelijke 'investeringsbereidheid' binnen de stapsgewijze ontwikkelingsstrategie onder te verdelen in directe dekking en indirecte dekking.

De 'businesscase' voor de spooronderdoorgang is daarbij een onontkoombare, zeer grote investering voor de gemeente. In 2016 is de reserve voor de ondertunneling van het spoor verankerd in de begroting: € 18,6 mio. Met de Voorjaarsnota 2016 heeft de Heerhugowaardse gemeenteraad zo de financiële kaders voor de spooronderdoorgang als randvoorwaarde vastgelegd. Dat is inclusief de bijdrage van het rijk van € 3,6 mio. De spooronderdoorgang valt buiten de scope van de subsidie aanvraag, maar is wel een publieke, randvoorwaardelijke investering van de gemeente.

Tegelijk met de kredietvotering voor de spooronderdoorgang, heeft de gemeenteraad de water- en klimaatopgave (toerekenbaar en ten gevolge van de gebiedsontwikkeling) geactiveerd. In 2016 is ook de reserve voor de ontwikkeling van het Stationsgebied gevormd en de beleidsbasis voor deze gebiedsontwikkeling door de raad vastgesteld. Het in relatie brengen van kosten en opbrengsten door middel van grondexploitaties is mogelijk in het stationsgebied.

Het vaststellen van een grondexploitatie is voorbehouden aan de gemeenteraad en zal eind 2018 aan de raad voorgelegd worden.

Ten slotte, in de structuurvisie voor het stationsgebied is de planeconomische en juridische basis gelegd voor bovenwijkse en binnenplanse afdrachten. De binnenplanse afdrachten per vastgoedontwikkeling zijn voor de komende vijf jaar gebaseerd op de ontwikkeling van zo'n 400 woningen. De eerste bouwplannen zijn al in voorbereiding.

Relevant is dat met de door de raad vastgestelde ontwikkelingsstrategie, het denken in exploitatiestromen toegevoegd wordt aan de traditionele grondexploitatie als basis voor gebiedsontwikkeling. In de in deze subsidieaanvraag beschreven 'fase 1', acteren we op het samenbrengen van de werkzaamheden voor de spoorondertunneling met betere verbindingen in de stad voor alle verkeersdeelnemers, een betere samenhang van de openbare ruimte én koppelen we dat aan marktinitiatieven in het Stationsgebied. De bestemmingsreserve 'Ontwikkeling Stationsgebied' is dan een goede start, maar om uiteindelijk overwogen te kunnen besluiten hoe we gefaseerd tot uitvoering van het masterplan openbare ruimte moeten komen, zal onderzocht worden hoe de traditionele GREX (grondexploitatie) verrijkt wordt met GEX-denken (exploitatiedenken). Met dat laatste wordt de koppeling van publieke investeringskredieten met regulier onderhoud en co-financiering bedoeld. Ontwikkelingen in BBV-regelgeving en actualiteiten in fiscaliteiten zullen van invloed zijn op zo'n businesscase in gebiedsontwikkeling.

Het totaal aan beschikbare dekking voor de komende vijf jaar, exclusief de spooronderdoorgang à 18,6 mio is (afgerond) € 5,9 mio.

Subsidie-aanvraag

Alle deelprojecten in fase 1 van de Heerhugowaardse knooppuntontwikkeling zijn ondeelbaar: zowel de door de gemeente en rijk aan te leggen spooronderdoorgang als de beschreven deelprojecten worden de komende jaren uitgevoerd. Afstemming met particuliere vastgoedontwikkelingen is van belang (naast de publieke investeringen is de omvang van particuliere investeringen in deze eerste fase een geschatte €100 mio.). Om tot een volledige dekking te komen voor de projecten in Fase 1 die in dit hoofdstuk staan beschreven vraagt de gemeente Heerhugowaard een subsidie (i.c. een 'aanvraag buiten uitvoeringsregel') aan bij het

Knooppuntenprogramma van de Provincie Noord-Holland ter hoogte van €5,7 mio.

De gemeente heeft een bijdrage van het rijk voor de spooronderdoorgang. Reguliere andere (provinciale) subsidieregelingen zijn praktisch niet toepasbaar op deze eerste fase van knooppuntontwikkeling. De voorbereiding van de deelprojecten vraagt een dusdanige doorlooptijd dat er enkele jaren tijd tussen de verschillende projectfasen en uiteindelijke project-gunning zit.

Dat is niet conform de subsidie-vereisten van bijvoorbeeld de provinciale Brede Doel Uitkering (BDU). Om de deelprojecten na de reguliere voorbereidingsperiode om te kunnen zetten naar een te gunnen project zal er op voorhand een volledige dekking voorhanden moeten zijn; de provinciale bijdrage voorziet daarin. Dat laat onverlet dat om en nabij de periode van gunning, het Heerhugowaardse gemeentebestuur indien mogelijk gebruik zal maken van reguliere provinciale subsidieregelingen. De bijdrage vanuit het provinciale knooppuntenbeleid is in dit kader een onmisbare start van de volgende fase van ontwikkeling van het Heerhugowaardse stationsgebied.