

Bijlage 2 Toetsing financiële bijdrage OV-knooppuntontwikkeling Heerhugowaard

In deze bijlage wordt getoetst of de plannen van de gemeente Heerhugowaard, zoals omschreven in de rapportage “OV-Knooppuntontwikkeling Heerhugowaard”, voldoen aan de voorwaarden voor een financiële bijdrage uit het provinciale budget voor OV-knooppunten. Er wordt gekeken naar de opgaven die er liggen voor het knooppunt, aan de doelstellingen van het programma OV-knooppunten, aan de urgentie/prioriteiten en tot slot aan de randvoorwaarden. Daarnaast wordt gekeken of er andere subsidiemogelijkheden zijn.

1.1 Opgaven

Het Stationsgebied oogt op dit moment nog teveel als ‘op- en uitstapplaats’ in plaats van een aangenaam gastvrij verblijfsgebied. De openbare ruimte is onsamenvattend, rommelig en meer het ongeplande resultaat van opeenvolgende ruimtelijke ontwikkelingen/bebouwing dan een aangenaam verblijfsgebied. Ook de verbinding met het Stadshart en andere delen van de gemeente schiet qua beleving, directheid en veiligheid tekort. Het NS-station heeft daarnaast op dit moment nog teveel een voor- en achterkant in plaats van de gewenste Heerhugowaardse en Langedijkse zijde.

De opgaven/problemen in het stationsgebied worden in de komende jaren integraal aangepakt door de gemeente. Er komt een aantrekkelijke uniforme inrichting van het stationsgebied met veel groen en een hoogwaardige materialisering. Langzaam verkeer krijgt op veel plekken prioriteit en fietsknelpunten worden opgelost. Woningbouwprojecten met honderden woningen zijn gepland in het stationsgebied.

1.2 Toetsing aan programmadoelstellingen

Het programma OV-knooppunten kent vier doelstellingen. Maatregelen/projecten waarvoor subsidie wordt aangevraagd moeten een bijdrage leveren aan één of meer van deze doelstellingen.

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

Conform provinciebeleid waarbij nieuwe woningen zoveel mogelijk in de buurt van OV-knooppunten worden gebouwd zodat het groen gespaard blijft, is de gemeente voornemens in de komende jaren circa 1000 woningen te bouwen in het stationsgebied. Dit gebeurt op verschillende kleinschalige beschikbare locaties binnen het stationsgebied, waardoor de lege plekken worden gevuld en het stationsgebied beter wordt benut (doelstelling 3).

Het stationsgebied is momenteel een optelsom van verschillende bedrijven, woongebouwen en voorzieningen zonder structuur en verloren in een slecht functionerende en onaantrekkelijk ogende openbare ruimte. Een groot deel van de maatregelen is er dan ook op gericht de kwaliteit van de openbare ruimte in het stationsgebied te verbeteren. Er komt een consistente inrichting met veel ruimte voor groen en een materialisering die aansluit op die van het Stadshart. De huidige smalle trottoirs en fietspaden worden verbreed (doelstelling 4).

Momenteel vinden er op de kruispunten van de Zuidtangent relatief veel ongevallen plaats door afslaand autoverkeer en overstekende fietsers en voetgangers. Dit wordt verbeterd door een betere inrichting en materiaalgebruik en het aanbrengen van een VRI (kruispunt Zuidtangent-Stationsplein) (doelstelling 2).

1.2 Urgentie/prioriteit

Een ander criterium is de mate waarin het knooppunt bijdraagt aan een bestuurlijke, beleids- of gebiedsprioriteit:

1. de mate waarin het knooppunt ligt in een door GS vastgestelde prioritaire corridor;
2. de mate waarin het knooppunt bijdraagt aan urgente opgaven van de MRA, zoals:
 - a. het benutten van investeringen in het spoor (PHS);
 - b. bijdragen aan een integrale mobiliteitsopgave (Mirt NowA, Corridorstudie Amsterdam-Hoorn, Mirt Oostkant Amsterdam);
 - c. de ontwikkeling van buitenpoorten (Metropolitaan Landschap);
 - d. het verbeteren van de first en last mile (Mirt Stedelijke Bereikbaarheid);
3. de mate waarin het knooppunt prioriteit heeft binnen de Ruimtelijke Economische Ontwikkelstrategie (REOS) Noordelijke Randstad, Zuidelijke Randstad en Brainport Eindhoven;
4. de mate waarin het knooppunt bijdraagt aan het streven om minimaal 50% van de nieuw te bouwen woningen in Noord-Holland rond OV-knooppunten te bouwen;
5. de mate waarin het knooppunt bijdraagt aan het oplossen van een gebiedsgebonden urgentie (bijvoorbeeld de saneringsproblematiek in Zaanstad);
6. de mate waarin een project de mogelijkheid biedt een (eenmalige) kans te verzilveren.

Knooppunt Heerhugowaard ligt op een prioritaire corridor, de Zaancorridor. Binnen de Zaancorridor is Heerhugowaard geen prioritair knooppunt; PHS wordt op dit station niet ingevoerd. De stad is echter, samen met het nabijgelegen Alkmaar, wel een belangrijk regionaal centrum en een stedelijke schakel tussen de Metropoolregio Amsterdam en Noord-Holland Noord. Zo zijn rond het station, binnen een afstand van 1200 meter meerdere clusters van zorginstellingen gelegen, waaronder twee algemene ziekenhuizen, een oogcentrum en een huidziekenhuis. Het project draagt tevens bij aan het streven om minimaal 50% van de nieuwe woningen bij een knooppunten te bouwen.

Daarnaast wordt met het project een duidelijk momentum benut. De gemeente heeft zich in de afgelopen jaren geprofileerd met haar plannen voor de Zuidtangent en het stationsgebied. De gemeente heeft actief de markt benaderd en particuliere investeerders hebben zich enthousiast getoond om te investeren in woningbouwprojecten en voorzieningen in het gebied. Meerdere marktpartijen hebben inmiddels strategische grondposities verworven. Om dit te faciliteren moeten zowel de bereikbaarheid voor langzaam verkeer als de openbare ruimte ingrijpend verbeterd worden. Dit zal naar verwachting leiden tot een sneeuwbaaleffect voor verdere investeringen, zowel particulier als publiek.

2 Financiële toetsing en andere subsidiemogelijkheden

2.1 Advies provinciaal planeconoom

De belangrijkste conclusies uit het advies van de planeconoom zijn:

- De begroting van de werkzaamheden laat een realistisch beeld zien.
- Zowel het objectrisico als de objectoverschrijdende risico's liggen op een acceptabel niveau. De hoogte van deze post is uiteraard afhankelijk van de complexiteit en de fase waarin het ontwerp zich bevindt. Het werk voor de 1^e fase is op zich niet bijzonder complex.
- De algemene indruk van de provincie is dat de raming inhoudelijk goed en gedetailleerd is opgezet. Scopeveranderingen kunnen snel en gemakkelijk worden ingepast.

Op 16-10-2018 heeft de planeconoom aanvullende vragen gesteld aan de gemeente over de kostenraming. Deze vragen zijn afdoende door de gemeente beantwoord en de raming is op onderdelen aangepast, hetgeen heeft geresulteerd in een dekkingstekort dat € 100.000,- lager is.

De totale kosten voor de in de rapportage omschreven projecten/maatregelen bedragen € 11.571.000,-. De financiële dekking bedraagt € 5.867.241,-. Hieruit resulteert een tekort van € 5.703.759,-. Afgerond komt dit neer op een bedrag van € 5.700.000,-.

2.2 Andere subsidiemogelijkheden

Er heeft een check plaatsgevonden van eventuele andere subsidiemogelijkheden. De meest voor de hand liggende alternatieve budgetten om naar te kijken bij OV-knooppunten zijn de Uitvoeringsregeling Kleine Infra (voorheen BDU) en een eventueel fietsbudget. Vanwege de complexiteit en de lange doorlooptijd van het project is een subsidie Kleine Infra niet mogelijk. Een nieuwe subsidieregeling voor de fiets is er (nog) niet.

3. Randvoorwaarden

Aan een financiële bijdrage van de provincie voor OV-knooppunten worden de volgende voorwaarden gesteld:

1. De bijdrage van de provincie is maximaal 50% van de kosten van het totale publieke pakket aan maatregelen binnen een gebiedsontwikkeling:

De bijdrage van de provincie is € 5.700.000,-, de geraamde projectkosten bedragen € 11.929.000,-. De aanvraag voldoet derhalve aan deze eis.

2. Er zijn geen reguliere alternatieve financieringsmogelijkheden (subsidies en regelingen);

De quick scan van alternatieve financieringsmogelijkheden (zie bij 2.) heeft uitgewezen dat daar geen mogelijkheden zijn.

3. Het past binnen de regels van het TWIN-H project stedelijke vernieuwing rond OV-knooppunten en de wet- en regelgeving t.a.v. staatssteun.

Het past binnen TWIN-beleidskader stedelijke vernieuwing uit 2010. Daarin wordt onder andere gesteld dat:

De middelen bedoeld zijn voor OV-knooppunten en kunnen worden ingezet ten behoeve van:

- Functiemenging - wonen/ werken /voorzieningen. Verschillende functies genereren op verschillende tijden beweging in de openbare ruimte. Van belang is dat er op ieder tijdstip van de dag activiteiten zijn. Met voldoende activiteiten en beweging op straat ontstaat een gevoel van veiligheid en daardoor leefbaarheid;
- Goede (reizigers) voorzieningen zoals fietsenstallingen en parkeerplaatsen. Deze voorzieningen dienen bij voorkeur te worden geïntegreerd in de gebouwde omgeving door te stapelen (fietsenflat, parkeergarage) of door meervoudig grondgebruik;
- Fysieke investeringen die veiligheid creëren, bijv. gerelateerd aan (auto)verkeer op straat
- Goed functionerende en overzichtelijk ingedeelde openbare ruimte.

De sector Subsidies en Inkoop van de provincie heeft de aanvraag daarnaast getoetst aan de regels rondom staatsteun, en geconcludeerd dat daarvan geen sprake is.

4. Het effect van de investering moet binnen 5 jaar zichtbaar zijn.

De werkzaamheden van fase 1 starten in 2018 en zijn in 2023 afgerond.

5. Het gaat niet om een bijdrage aan een spoorse doorsnijding of andere spoorse zaken;

Onderdeel van de projectwerkzaamheden om het stationsgebied te verbeteren is de bouw van een tunnel onder het spoor op de Zuidtangent. De kosten hiervan bedragen € 17,8 mln. De tunnel wordt door de gemeente zelf gefinancierd en maakt derhalve niet deel uit van de subsidieaanvraag.

4. Advies

Geadviseerd wordt akkoord te gaan met een financiële bijdrage aan knooppunt Heerhugowaard, om de volgende redenen:

- Heerhugowaard heeft samen met Alkmaar een belangrijke stedelijke functie voor de regio, er liggen volop binnenstedelijke ontwikkelingsmogelijkheden en zowel gemeente als marktpartijen tonen de wil om te investeren en zo verdere ontwikkelingen op gang te brengen.
- Het gehele project levert een bijdrage aan het behalen van meerdere programmadoelstellingen.
- Van het project wordt een “vliegwieleffect” verwacht.
- De subsidieaanvraag voldoet aan de voorwaarden.