

Ontwikkelingsstrategie Stationsgebied

De entree van de stad en de motor
van de boulevard

2016-2018



Heerhugowaard
Stad van kansen



Een gedeelde ruimte voor iedereen!

Inhoudsopgave

Voorwoord Monique Stam	pag. 4
1. Kaders voor ontwikkeling	pag. 5
Raadskaders Marktontwikkelingen en context Regio, Heerhugowaard en Langedijk Collegeprogramma 2014 – 2018 Integratie gebiedsontwikkeling en spooronderdoorgang Zuidtangent	
2. Versnellingsmomenten	pag. 10
3. Gereedheidskist	pag. 12
Kiezen en Delen Activiteit 1. Masterplan openbare ruimte Activiteit 2. Parkeerstrategie Activiteit 3. Verdere civieltechnische voorbereiding spooronderdoorgang Activiteit 4. Snel schakelen: stedenbouwkundige uitwerkingen Activiteit 5. Financiering van gebiedsontwikkeling Activiteit 6. Verkenning vastgoed(her)ontwikkeling Stationsplein Activiteit 7. Ambitie duurzaamheid, klimaatadaptatie en water bepalen Activiteit 8. Alliantiegesprekken en communitybuilding	
4. Financiën	pag. 22

Colofon

Augustus 2016

Opdrachtgever: B&W

Tekst: Team Stationsgebied - Stadshart

Opmaak: H2X communicatiemakers

Foto's: Jan Tuijp, Richard Rood,

ipvDelft, gemeente Helmond,

Patrick Rentinck en Cees Kruithof.

Voorwoord

Heerhugowaard is een aantrekkelijke woon- en werkgemeente in een regio die er toe doet in Noord-Holland. Onze duurzame, diverse en betaalbare woningvoorraad is onze troef. We zijn een moderne gemeente waar landelijk wonen, tuinstedelijk en ook stedelijk wonen voor iedereen mogelijk is. Met alle zorg binnen handbereik. We zijn trots op hoe wij de drie decentralisaties hebben opgepakt. Onze voorzieningen zijn op peil en de bouw van het nieuwe Huygens College in het Stadshart staat op stapel. Het ondernemersklimaat in de regio is ook dik in orde, maar we moeten wel blijven investeren in de bereikbaarheid van onze stad. Over de weg en zeker ook over het spoor. We zijn een pioniersstad en hebben van oudsher veel creativiteit en ondernemerszin binnen onze gelederen. De Burgertop H300 en de Strategie voor de Boulevard hebben ons dat laatste onlangs nog eens getoond.

We hebben geconcludeerd dat we de gesprekken in de stad aan moeten blijven gaan. Daarom blijven we ook inzetten op actief burgerschap en ruimte geven aan ondernemersinitiatief. Ik vind ook dat we onze ambities moeten tonen door samen te 'doen'. Met name ons stationsgebied zal de komende jaren een belangrijk podium van onze veranderende stad zijn. We hebben daarom al extra middelen vrijgemaakt om daar ontwikkelingen te stimuleren. We zullen de gesprekken met stakeholders in het stationsgebied wat mij betreft de komende tijd gaan vertalen naar concrete plannen.

Tegelijkertijd blijven we inzetten op meer verknoping met economisch krachtige regio's. De Zaancorridor is mede daarom zo belangrijk voor ons. Snelle verbindingen met andere regio's mogelijk maken om werk en voorzieningen van elders toch dichtbij ons te hebben. Lenen van de burens. Zo aanhaken is simpelweg een economisch belang. Dat betekent met name investeren in bereikbaarheid door ook in te zetten op duurzame mobiliteit. De spooronderdoorgang is daarin onmisbaar en dus voor ons een vast gegeven: een beter en duurzaam netwerk en leefbaarheid in het gebied komen bij elkaar rond de Zuidtangent en de spooronderdoorgang.

We hebben in ons collegeprogramma beloofd rond deze tijd een integrale ontwikkelingsstrategie voor het stationsgebied te presenteren, inclusief de verdere aanpak van de Zuidtangent en de spooronderdoorgang. Dat doen we in twee stappen. Eerst deze nota Ontwikkelingsstrategie Stationsgebied. En vervolgens pakken we door, zoals we in de Voorjaarsnota al aankondigden:



eind 2016 zullen we met een voorkeursvariant met kostenraming van de spooronderdoorgang komen en daarmee het maatschappelijk debat in gaan. Want het 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!

Monique Stam
Wethouder Heerhugowaard

1. Kaders voor ontwikkeling

Deze ontwikkelingsstrategie voor het stationsgebied beschrijft wat we de komende jaren voor activiteiten gaan ontplooiën in ons knooppunt.

Geen beleidsvoornemens of vergezichten maar beginnen door activiteiten te ontplooiën. Conform het coalitieakkoord 2014-2018 en op basis van de Voorjaarsnota.

Raadskaders

In de Structuurvisie Stationspark Heerhugowaard uit 2013 is de stapsgewijze gebiedsontwikkeling door de gemeenteraad vastgesteld. Nu is gebiedsontwikkeling natuurlijk geen doel op zich, maar een instrument om een vitale stad te blijven. De belangrijke rol van de ontwikkeling van ons stationsgebied is recent nog eens uiteengezet in de 'Strategie voor de Boulevard – ruggengraat van de stad'. En vanuit onze kadernota's is onze knooppuntontwikkeling een randvoorwaarde voor Heerhugowaard om aangehaakt te blijven. Zo is dat bijvoorbeeld beschreven in de *Kadernota Economisch Domein*. Ook stelt deze kadernota dat een goede infrastructuur en een aantrekkelijke openbare ruimte leiden tot een aantrekkelijker vestigingsklimaat. En daarbij, een vernieuwd stationsgebied leent zich altijd goed voor

stedelijke verdichtingsprojecten waar we onze sociale agenda's onderdeel van uit kunnen maken.

Het stationsgebied is niet alleen een opstapplaats, maar ook een plek met veel gemengde functies waar een grote diversiteit aan mensen gebruik van maakt en waar ontmoeting de hele dag door plaats vindt. Een belangrijke plek in de stad, die veel beter zou moeten kunnen functioneren. In de *Kadernota Sociaal Domein* wordt bijvoorbeeld gesteld dat een goede inrichting van de openbare buitenruimte, waar het sociale leven zich afspeelt, effect heeft op de mate van ontmoeting en gevoelens van veiligheid en bekendheid. En het is nu juist die onsamenhangende openbare ruimte en de onveilige Zuidtangent in het stationsgebied waar we nu al mee kunnen beginnen.

Die openbare ruimte leent zich uitstekend om tot een versnelling in de vernieuwing van ons stationsgebied te komen. Het zal dan moeten gaan om de ontwikkeling van een *publieke ruimte*,

waar openbaar en privaat bij elkaar komen. Plannen daarvoor zullen vanuit een dialoog met elkaar tot stand moeten komen. We willen uitgaan van een gedeelde ruimte voor iedereen (Inclusief Beleid) en op zoek gaan naar een herkenbare identiteit. 'Stationspark Heerhugowaard' wordt samen met het Stadshart onderdeel van onze groene agenda en moet na Stad van de Zon ons nieuwe duurzame visitekaartje van Heerhugowaard worden.

Grote projecten binnen de ontwikkeling van het stationsgebied kunnen we inmiddels toetsen binnen ons nieuwe duurzaamheidskader van People, Planet en Purpose. Want, met de ontwikkeling van ons stationsgebied geven we invulling aan het samen bouwen aan een toekomstbestendige, vitale stad. In alle opzichten. Dat is ook de visie die we vanuit de *Strategie Duurzame Ontwikkeling Heerhugowaard* uitdragen.

Kortom, de basis voor deze ontwikkelingsstrategie wordt gevonden in een reeks van eerdere besluitvorming. Door de ontwikkeling van het stationsgebied op deze wijze aan te pakken geeft het college van B&W uitvoering aan deze raadskaders.

Marktontwikkelingen en context

Minstens zo belangrijk voor onze keuze om tot plannen te komen zijn de concrete marktactiviteiten van de afgelopen jaren, de ontwikkelingen die in voorbereiding zijn en die zich nog zullen aandienen. Wij merken dat er energie in het gebied zit. Dat koesteren we, want voor ons zit de meerwaarde in gebiedsontwikkeling wanneer publieke plannen en investeringen een multiplier genereren in combinatie met private activiteiten. Daarin moeten wij als gemeente niet aarzelen en wachten, want anders wachten anderen ook. Ondernemers verwachten dat wij doen wat we zeggen; consistent en betrouwbaar zijn. Wij willen nu die energie bij anderen ontsluiten door als gemeente stappen in de gebiedsontwikkeling te zetten. Dat sluit aan op het motto van de Taskforce Wonen, het andere recente raadskader: 'we doen gewoon'. De uitdaging is om een balans te vinden tussen snelheid maken daar waar nodig, doortastend te zijn maar niet op voorhand te vervallen in langjarige vergezichten en een afwachtende houding. We hebben concrete plannen nodig, daar is om gevraagd in de stakeholders-bijeenkomsten rondom de Strategie voor de Boulevard en wij zijn daarin aan zet. We zullen op zoek gaan naar ruimte blijven geven aan

het initiatief, daar vertrouwen in hebben en het vertrouwen ook waarmaken door nu zelf te beginnen in het stationsgebied.

Het wordt de komende tijd steeds belangrijker om ontwikkelingsmogelijkheden voor onze knoop te herkennen en te verzilveren door samenwerking vanuit buiten onze gemeentegrenzen. Bijvoorbeeld 'Holland boven Amsterdam' en de vertaling daarvan in onze regionale samenwerking rondom toerisme. En belangrijk is de ontwikkeling van het openbaar vervoer in Nederland en de toekomstvisies die de diverse overheidslagen daarop hebben. Dat betekent bijvoorbeeld dat we niet alleen aan het roer staan van de ontwikkeling van ons stationsgebied. Ontwikkelingen op en om het spoor zijn bijvoorbeeld niet autonoom te sturen door onszelf. We moeten ze wel blijven herkennen en op anticiperen.

Want de ruimtelijk-economische ontwikkelingen om ons heen manifesteren zich steeds meer navenant. De aanleiding voor de Strategie voor de Boulevard vonden we voor een groot deel al terug in de netwerken om ons heen, wat ze voor Heerhugowaard betekenen en het effect dat trends en ontwikkelingen rondom deze netwerken hebben op Heerhugo-

waard en specifiek op het stationsgebied. Het provinciaal knooppuntenbeleid is daar een goed voorbeeld van. Het principe van 'lenen van de burens' en 'netwerkkracht' zien we hierin terug. Met de ontwikkeling van ons stationsgebied als motor van de Boulevard hebben we goud in handen om duurzaam aan te haken.

We kunnen onze centrale rol in het verbinden van economische netwerken

versterken en uitbouwen door de ontwikkeling van ons stationsgebied nu ter hand te nemen.

Regio, Heerhugowaard en Langedijk

De gemeenteraden van Regio Alkmaar hebben in 2014 het *Regiobeeld 2025* vastgesteld en daarin de ontwikkeling van stedelijke knooppunten als een van de speerpunten benoemd. We zullen dat in onze regio de komende jaren nog

nadrukelijker kunnen agenderen. Meer nog toelichten hoe wij onze regio in Noord-Holland zien en hoe wij vinden dat we bijdragen aan de ontwikkeling van de Metropoolregio en Noord-Holland Noord.

We zullen het stationsgebied bijvoorbeeld niet alleen als Heerhugowaards project zien, maar ook koppelen aan buurgemeente Langedijk.



Een nieuwe stijl gebiedsontwikkeling betekent in de uitvoeringspraktijk dat we ons voortdurend moeten afvragen welke keuzen we als 'no regret' kunnen zien en waar we flexibel en adaptief moeten blijven met het oog op mogelijke toekomstige ontwikkelingen. De fietsbrug tussen Heerhugowaard, Broekhorn (en Langedijk) is daar een goed voorbeeld van.

Met de ontwikkeling van woonwijk Broekhorn groeien beide gemeenten rondom het stationsgebied in fysieke zin aan elkaar vast. De ontwikkeling van ons stationsgebied en het (voor toerisme) toegankelijk maken van het (Langedijkse) water zullen zeker gedeelde agenda's kunnen worden. Het stationsgebied positioneren als verbindende schakel tussen onze beide gemeenten is zelfs historisch verantwoord: tot 1976 heette het 'NS-station Heerhugowaard – Broek op Langedijk'. De blik voor de ontwikkeling van ons stationsgebied verruimen met wat Langedijk te bieden heeft, zal ontwikkelingen voor zowel het stationsgebied zelf als voor onze buurgemeente dichterbij halen.

Collegeprogramma 2014- 2018

Stedelijke ontwikkeling zit in de genen van Heerhugowaard en nieuwe uitleglocaties zijn lange tijd een van de belangrijkste pijlers geweest van het college en de gemeenteraad. We richten ons nu steeds meer op de bestaande stad. Met de hiervoor genoemde raadsaders als beleidsrichting en met de structuurvisie en het woondossier in de hand zijn we al steeds intensiever in gesprek met belangrijke stakeholders op de Boulevard. Het eerste kwartier maken om tot

afstemming en toekomstige samenwerking te komen met I&M, NS, Prorail en de provincie zijn we op basis van de structuurvisie, de voorbereidingskredieten en de samenwerking op de Zaancorridor ook al gestart.

Dat verdient nu dus een vervolg met concrete plannen voor de openbare ruimte en ruimte bieden aan marktontwikkelingen. En, met een oplossing voor de Zuidtangent met de spooronderdoorgang. Deze laatste opgave valt uiteen in vier delen: de wateropgave, de N242-zijde, de spooronderdoorgang en het kruispunt Stationsplein-Zuidtangent.

In het coalitieakkoord is ook de ambitie uitgesproken om het stationsgebied meer in samenhang te brengen met ons Stadshart. Het moet logisch en uitnodigend zijn om van de ene naar de andere plek te gaan binnen deze centrumzone van Heerhugowaard. Functies zullen elkaar aan moeten vullen en versterken en goed getimed kleinere en grotere aanpassingen in de openbare ruimte moeten hier een stimulerende bijdrage aan leveren.

Recente vergroeningsprojecten in het Stadshart zijn al concrete voorbeelden van een gefaseerde uitrol van die meer

samenhangende openbare ruimte. En ook fietsbrug De Krul en de reconstructie van de Stationsweg dragen bij aan het verknopen van ons stationsgebied in het stedelijk weefsel van Heerhugowaard en Langedijk. We hebben dat onder andere met inzet van de provincie Noord-Holland gerealiseerd. Nog in 2016 zal worden aangevangen met de reconstructie en vergroening van de Industriestraat in het stationsgebied. Ook met een provinciale bijdrage. De verdere integratie van stationsgebied en Stadshart past dan ook in het provinciaal knooppuntenbeleid "Maak Plaats!". Daarin worden knooppunten in de stad gedefinieerd als een zone van 1.200 meter rondom het station en een afstand van tien minuten fietsen.

In ons collegeprogramma hebben wij al aangegeven te willen kiezen voor knooppuntontwikkeling opdat de structuurvisie Stationspark Heerhugowaard wordt vertaald naar concrete (publieke en particuliere) plannen. De keuze voor knooppuntontwikkeling moet ook leiden tot het optimaliseren van aansluitingen op de grotere (economische) netwerken zoals de Metropoolregio Amsterdam. Dat is in ons economisch belang. Een goede inpassing van de Zuidtangent en de keuze voor een spooronderdoorgang

met koppelkansen voor provincie en spoorpartijen zullen daar aan bijdragen. In de strategie voor de Boulevard en in het provinciale knooppuntenbeleid wordt dit alles 'werken aan knoop- en plaatswaarde' genoemd. Samenwerking is de basis, lokaal kiezen voor knooppuntontwikkeling een absolute randvoorwaarde.

Integratie gebiedsontwikkeling en de aanpak van de Zuidtangent

De aanpak van de Zuidtangent en de ondertunneling van het spoor is een belangrijk meerwaardeproject in de ontwikkeling van ons stationsgebied. Met 'meerwaarde' bedoelen we dat er koppelkansen zijn om meer uit dit project te halen dan we aanvankelijk dachten.

Zo is een goede oplossing voor de onveiligheid en congestie op de Zuidtangent namelijk ook van invloed op de doorstroming van de N242. En de spooronderdoorgang zelf biedt kansen voor een robuuster en toekomstgericht spoor, omdat er bijvoorbeeld meer en langere treinen zouden kunnen stoppen. En dat zou uiteindelijk weer voorwaarde kunnen zijn om in de toekomst een andere dienstregeling te rijden. Een start van de werkzaamheden aan het spoor zal uitein-

delijk ook tot keuzen voor de stationsvoorzieningen moeten leiden. Koppelkansen mogelijk maken, dáár gaat het in deze tijd om. De spooronderdoorgang is een brede investering in bereikbaarheid, een belangrijke voorwaarde voor een goed vestigingsklimaat in de gemeente. Wachten en op de handen zitten zal in dit geval zeker niet tot meerwaarde leiden. Dat we met de Zuidtangent moeten beginnen staat dan ook niet meer ter discussie.

Betere doorstroming, veiligere kruispunten en een ongelijkvloerse spoorovergang van de Zuidtangent zijn dus belangrijke stappen in het bereikbaar en vitaal houden van onze stad en regio. We verzekeren ons zo van het vasthouden en mogelijk steeds verder uitbouwen van economische vitaliteit.

We kunnen ons volgens de Strategie Duurzame Ontwikkeling Heerhugowaard verbeteren op de gebieden van 'arbeid', 'kunst en cultuur', 'kennis' en 'veiligheid'. In dat kader leidt een beter functionerend knooppunt tot betere verbindingen met andere regio's die goed scoren op voorzieningen die in onze stad in mindere mate aanwezig zijn. 'Lenen van de burens' noemden we het al en het is een logisch gevolg van de netwerks-

amenleving en de fraaie positie van Heerhugowaard in het netwerk. De spooronderdoorgang biedt ons de mogelijkheid om met spoorpartijen en provincie onze netwerkpositie te verbeteren.

Bovendien beantwoorden we met een veilige inpassing van de Zuidtangent ook aan onze sociale doelen van meer veiligheid en het stimuleren van ontmoeting in de stad. Het goed en veilig in elkaar overlopen van de Boulevard, Stationsgebied en Stadshart en een goed ingepaste schakel tussen Heerhugowaard en Langedijk dragen daar zeker aan bij. Dat is geen exclusieve wens van ons als bestuur: de stakeholdersbijeenkomsten in het kader van de Strategie voor de Boulevard hebben het probleem dat de Zuidtangent vormt ook nog eens onderschreven. Het heeft ook opgeleverd dat volgens hen de aanpak van de Zuidtangent moet gaan over de veiligheid van de verkeersdeelnemers en het versterken van de ruimtelijke en functionele verbindingen op de Boulevard en met het Stadshart.

Naast veiligheid en ontmoeting, spelen herkenbaarheid en identiteit een rol in dit soort belangrijke gebieden in onze stad. De ondertunneling van het spoor

is dus niet enkel een verkeerskundig project, gericht op de auto. Integendeel. De Zuidtangent in het stationsgebied en de spooronderdoorgang tezamen bieden ons meer mogelijkheden. Bovendien zou het veel meer de entree van het centrum van onze stad moeten uitstralen. *"Een welkom in het centrum van Heerhugowaard"* werd het in een van de stakeholdersbijeenkomsten genoemd.

Met dat ook door ondernemers beschreven lonkende perspectief krijgt de raad nog eens de ambitie uit 2013 bevestigd: de Zuidtangent als een groene parkway, met daaraan toegevoegd de opgave om een veilig en herkenbaar 'welkom in Heerhugowaard' te realiseren. Dat alles ondersteunt ons huidige bestuurlijke streefbeeld om het stationsgebied meer met het Stadshart te integreren. We zullen hierop dus verder bouwen en introduceren als ontwerpprincipe voor de Zuidtangent en de spooronderdoorgang een voorkeursvariant waarbij *'een welkom in Heerhugowaard'* centraal zal staan.

Nog deze collegeperiode zal een eerste schop in de grond de aanleg van de spooronderdoorgang en het verbeteren van de aansluitende infrastructuur inluiden. Met name de kruising van de

Zuidtangent met het Stationsplein zal zorgvuldig en met elkaar in het gebied afgewogen worden. Dit kruispunt wordt nu al continu veel besproken en zal straks een belangrijk onderdeel op een cruciale plek in de openbare ruimte van het stationsgebied en Stadshart zijn. Het maatschappelijk debat zal zich op dit kruispunt en de oplossingen gaan richten.

Met de Voorjaarsnota 2016 heeft de gemeenteraad de financiële kaders voor de spooronderdoorgang als randvoorwaarde vastgelegd. Omdat er ook belangen van andere stakeholders zijn gemoeid met de spooronderdoorgang is een gezamenlijke financiële aanpak nodig. De samenwerking met het rijk, de spoorpartijen, de provincie en onze ondernemers wordt daarom steeds belangrijker. Om dit gezamenlijke proces te versterken heeft de gemeenteraad gesteld dat het belangrijk is om onze gemeentelijke bijdrage vast te leggen en zeker te stellen. Een eenmalige storting in de reserve voor de spooronderdoorgang heeft inmiddels plaatsgevonden en het college heeft van daaruit de opdracht gekregen om tot aanvullende co-financiering van de spooronderdoorgang (met aansluitende infrastructuur) te komen.



Stationsgebied en Stadshart worden in de Structuurvisie Stationspark Heerhugowaard uit 2013 door een groene openbare ruimte met elkaar verbonden. In het kader van de interactieve totstandkoming van de Strategie voor de Boulevard, was een belangrijk gespreksonderwerp hoe we een 'welkom in (het centrum van) Heerhugowaard' kunnen maken. Een 'herkenbaar welkom', dat begint met de Zuidtangent en de spooronderdoorgang en eindigt in het Stadshart. Daar zullen we in het masterplan voor de openbare ruimte rekening mee houden. De Zuidtangent is al als groene parkway bestemd in de structuurvisie. En recentelijk hebben we in het Stadshart al de contouren van een groenere openbare ruimte uitgerold: van Coolplein naar Stadsplein tot en met de Zuidtangent.

2. Versnellingsmomenten

Het gaat in gebiedsontwikkeling onder andere om versnellingsmomenten.

Deze ontwikkelingsstrategie is daarom ook bedoeld om die in de Strategie voor de Boulevard genoemde versnellingsmomenten te omarmen, te benutten en zeker ook die momenten zelf te creëren. .

Integraal ineens ontwikkelen, met dito financiële risico's is niet meer van deze tijd. Gebiedsontwikkeling is niet meer voor langere tijd vooruit dicht te rekenen met opbrengsten uit bijvoorbeeld grond. 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. In Strategie De Vaandel en de Strategie voor de Boulevard hebben we dat al geïntroduceerd als een nieuwe stijl gebiedsontwikkeling.

In de uitvoeringspraktijk zal dat betekenen dat we ons voortdurend moeten afvragen welke keuzen we als 'no regret' kunnen zien en waar we flexibel en adaptief moeten blijven met het oog op mogelijke toekomstige ontwikkelingen.

Een manier om dit in de praktijk te brengen is te acteren op het initiatief van marktpartijen en ontwikkelingen om ons heen. Dat zijn wij nu voor-nemens te gaan doen.

Een nieuwe stapsgewijze ontwikkelingsstrategie die niet op (snelle) verdienmodellen op grond en vastgoed-ontwikkeling is gebaseerd, betekent overigens niet dat er geen verdien- en financieringsmodellen meer zijn. De gemeente heeft binnenstedelijk grond beschikbaar en de markt toont inmiddels voldoende initiatief om samen ontwikkelingen ter hand te nemen. Vanuit de Zaanccorridor-samenwerking zijn mede daarom ontwikkelscenario's voor Heerhugowaard benoemd. Die luxe van beschikbare ruimte koesteren we en betekent dat we soms kunnen versnellen en soms ook kunnen wachten op de juiste ontwikkeling op de beste plek.

In 2015 heeft de commissie Stadsontwikkeling de Bna-studie 'Onderweg!' uitgereikt gekregen. Een van de drie ontwerpteams heeft daarin voor Heerhugowaard een knooppuntstrategie uitgetekend: ontwikkel stapsgewijs, maar wel vanuit een integrale stip aan de horizon. Met iedere stap komt die toekomst dichterbij, neemt de dynamiek in het gebied toe en kunnen keuzen voor grotere investeringen in principe minder risicovol genomen worden. Die strategie omarmde de raad al met de structuurvisie uit 2013 en is een uitdaging die wij nu concreet gaan maken.

Het resultaat van de publieke investeringen in het stationsgebied zullen zichtbaar zijn in de drie domeinen van de stad: sociaal, economisch en fysiek. Soms significant, doordat de markt woningen bouwt voor bepaalde doelgroepen. Of voorzieningen in de plint van een nieuw gebouw, die met een fraaie openbare ruimte zo bijdragen aan het stimuleren van 'ontmoeting'. En ook een grotere veiligheid zullen goed te herkennen resultaten kunnen zijn. Er zullen ook effecten zijn die op dit moment een indirect karakter hebben: het economisch effect van aanhaken en ruimte bieden aan nog meer initiatieven in de stad zijn finan-

cieel niet makkelijk te kwantificeren. Op deze wijze de economische dynamiek en het sociaal-maatschappelijk cement in en om de stad ondersteunen zal uiteindelijk natuurlijk wel leiden tot een stad die economisch én sociaal vitaal zal zijn en blijven.

We maken daarom een bewuste keuze: door nu te beginnen met het ontwikkelen van concrete plannen voor de openbare ruimte en de Zuidtangent met de spooronderdoorgang, verwachten wij dat de marktinitiatieven die zich nu al aandienen ook concreet tot plannen, investeringsbesluiten en dus tot ontwikkeling zullen komen. Initiatieven waarvan wij effecten in alle domeinen van de stad terug zullen zien. We aarzelen niet en wachten ook niet langer, want anders wachten anderen ook.

We geven daarmee als gemeentebestuur invulling aan de Structuurvisie Stationspark Heerhugowaard en beantwoorden aan de (markt)ontwikkelingen om ons heen. Tezamen wordt zo vervolgens invulling aan de gebiedsontwikkeling van ons knooppunt gegeven.



In 2015 is de raad in het kader van het Europese programma CIVITAS op excursie geweest naar Helmond en Eindhoven. Om ons te laten inspireren door een aantal mooie en duurzame ontwikkelingen die in de regio Eindhoven plaats vinden. De voorbeelden die we zagen en de ideeën die we hebben opgedaan, zijn nu meegenomen in de ontwikkelingsstrategie voor ons stationsgebied. Helmond: een spooronderdoorgang en een gebiedsontwikkeling met voldoende ambitie bieden tezamen koppelkansen voor o.a. de NS en ProRail. De gemeenteraad van Helmond heeft het college bovendien een gemaximeerd uitvoeringsbudget meegegeven en het Helmondse gemeentebestuur moest zo op zoek naar een ambitieus maar realistisch plan met cofinanciering als uitgangspunt. Spooronderdoorgang en gebiedsontwikkeling integreerden daar uiteindelijk stapsgewijs tot een totale knooppuntontwikkeling.

In Eindhoven (Strijp S.) hebben we de participatiemaatschappij met een gebiedsontwikkeling nieuwe stijl gezien. Creatieve oplossingen voor parkeren ondersteunen daar concreet de gebieds- en vastgoedontwikkeling: Mobility S wordt het genoemd.

3. Gereedheidskist

In de Strategie voor de Boulevard is de deksel van een gemeentelijke gereedheidskist in gebiedsontwikkeling al kortstondig opgelicht geweest. Daarin zijn summier een aantal instrumenten toegelicht, waarmee we als gemeente de komende jaren onze rol als aanjager en verbinder in de ontwikkeling van de Boulevard en van het stationsgebied optimaal vorm kunnen geven.

De 'gereedheidskist voor het stationsgebied' wordt in deze uitvoeringsstrategie geopend aan de hand van **acht nieuwe concrete hoofdactiviteiten** die wij gaan ontplooiën.

Om te beginnen blijven we doen wat we al deden: ons stationsgebied positioneren in de relevante netwerken. We blijven inzetten op regionale samenwerking. Ons stationsgebied is een draaischijf en opstapplaats in Noord-Holland Noord, is economisch van belang voor Regio Alkmaar en is de ruimtelijke schakel tussen Langedijk en Heerhugowaard. De plek in de Zaancorridor koesteren we. Het zijn voor Heerhugowaard belangrijke netwerken en biedt ons een overlegtafel waar agenda's voor de spoor- en de provinciale infrastructuur, toekomstige ov-dienstregelingen,

beleid en co-financieringen gemaakt worden.

De uitdagingen in onze gebiedsontwikkeling worden ook besproken binnen de Zaancorridor. Mede in het belang van onze lokale ontwikkelingen zullen we als gemeente een langjarig commitment moeten inbrengen, door voldoende capacitaire inzet en kwaliteit vanuit de gemeentelijke organisatie. In bestuurlijke zin nemen we het voortouw in deze regionale en netwerksamenwerking. We investeren daarom in de samenwerking op de Zaancorridor, ook om uitdagingen in onze eigen gebiedsontwikkeling ter hand te nemen.

Kiezen en Delen

In juni 2016 is de raad ingelicht over hoe de samenwerking op de Zaan-corridor meer en meer inhoud begint te krijgen. Die samenwerking is door de betrokken besturen vertaald naar een principe van 'Kiezen en Delen' op de knooppunten langs het spoor. De woon- en werklocaties langs de Zaancorridor liggen gunstig ten opzichte van economische hotspot Amsterdam. Er rijden al veel treinen en de samenwerkende gemeenten, provincie, spoorpartijen en het rijk willen de komende jaren onderzoeken of de treinen in de toekomst vaker en wat ons betreft ook sneller of directer kunnen rijden. 'Kiezen en Delen' is een toekomstperspectief dat gaat over het vergroten van de bereikbaarheid en kansen bieden voor woningbouw, woningzoekenden, bedrijfslocaties, recreatieve voorzieningen, kantoren en scholen. Door goede afstemming en sturen op herkenbare identiteiten is het geheel van de corridor straks meer dan de individuele som der delen.

Dat is op metropolitane schaal een hoge ambitie, maar we gaan ervoor. En in zo'n mogelijke toekomst hebben de regio Alkmaar en Heerhugowaard in het bijzonder een plek gekregen.

Dat is volgens ons belangrijk voor onze regio en voor onze gemeente.

Ten slotte, de Zaancorridor gaat ook over samenwerking om zo in een steeds moeilijker te voorspellen toekomst voortdurend nieuwe mogelijkheden voor onszelf te creëren. In lijn daarmee zijn wij als gemeente aan zet om lokaal ontwikkelingen te ontplooiën en te begeleiden: kiezen voor knooppuntontwikkeling. Welke activiteiten wij gaan organiseren om nu direct na de economische crisis deze gebiedsontwikkeling in te leiden, volgt op de komende pagina's.

Activiteit 1: masterplan openbare ruimte

De openbare ruimte in het stationsgebied is het resultaat van voornamelijk de vastgoedontwikkelingen die hebben plaatsgevonden; samenhang en kwaliteit ontbreken zo op veel plaatsen. De openbare ruimte in het stationsgebied is daarom een voor de hand liggende plek om de volgende stap te zetten en het vliegwielt in het stationsgebied verder aan te slingeren. We pakken de regie en gaan daarom een **integraal masterplan voor de openbare ruimte** maken. Deze zal zich allereerst gaan richten op de stadszijde van het stationsgebied. Samenhang, vergroening, identiteit en integratie van stationsgebied met Stadshart zijn hier voorname uitgangspunten. Het ontwerp starten vanuit het publiek domein – daar waar openbare en private ruimten bij elkaar komen – is randvoorwaarde. We hanteren daarvoor een paar kernpunten: ‘een herkenbare ruimte voor iedereen’, ‘sociaal veilig’ en ‘met ruimte voor initiatief’. Meerwaarde wordt vervolgens gecreëerd door op zoek te gaan naar hefbomen richting de andere twee domeinen.

De NS benaderen knooppuntontwikkeling vanuit de principes van ‘verdichten, versnellen en veraangename’. Bij knooppuntontwikkeling gaat het wat ons betreft ook om een vierde ‘v’: het verknopen van het stationsgebied in de bestaande stad. ‘Wayfinding’ in het gebied maakt daarom onderdeel uit van het integrale masterplan voor de openbare ruimte. Dat wordt bereikt door toepassing van stedenbouwkundige ontwerpprincipes maar ook een plan voor bewegwijzering hoort daar bij.

Het kruispunt Stationsplein-Zuidtangent

De kruising van het Stationsplein met de Zuidtangent is in dit alles een complexe uitdaging die maatschappelijk onder het vergrootglas ligt en nog meer zal komen te liggen. Het gaat in ieder geval om meer dan een verkeerskundige oplossing voor de auto want alle drie de domeinen manifesteren zich hier, hebben we op voorgaande pagina’s al toegelicht. Het maatschappelijk debat zal daarom naast de openbare ruimte, met name ook over dit kruispunt moeten gaan. Geabstraheerde schetsen zullen onvoldoende

zijn; we gaan dit belangrijke kruispunt concreet ontwerpen als onderdeel van het masterplan voor de openbare ruimte. En we doen dat dus allemaal vanuit een participatieve insteek.

Kortom, het interactieve proces van het masterplan voor de openbare ruimte biedt het podium voor het door de raad gevraagde maatschappelijk debat.

Activiteit 2: parkeerstrategie

We moeten in de functionele, ruimtelijke en juridische complexiteit van het stationsgebied zuinig met de beschikbare ruimte omgaan, vinden wij. In de Strategie voor de Boulevard werd al geconstateerd dat in binnenstedelijke ontwikkelingen het bieden van slimme parkeeroplossingen een onderwerp is waar markt en gemeente elkaar zullen moeten vinden. Een **parkeerstrategie** voor het stationsgebied is daarom onmisbaar om de openbare ruimte niet alleen realistisch opnieuw te ontwerpen maar ook te kunnen realiseren.

We hebben eerder het publiek domein genoemd. Zo’n parkeerstrategie gaat over al het parkeren in het stationsgebied: openbaar, privaat en P+R. Het biedt mogelijkheden voor dubbelgebruik en creatieve oplossingen in vastgoedontwikkelingen, parkeren voor bezoekers, faseringsvraagstukken en P+R-voorzieningen.



De openbare ruimte in het stationsgebied is met name het resultaat van vastgoedontwikkelingen die hebben plaatsgevonden; samenhang en kwaliteit ontbreken zo op veel plaatsen. Verdichten, versnellen en veraangename én de integratie met het Stadshart zal vanuit een vergroeningsprincipe moeten worden ontworpen in een nieuw masterplan openbare ruimte: Stationspark Heerhugowaard. Een parkeerstrategie voor het stationsgebied is daarom onmisbaar om met elkaar het publiek domein opnieuw te ontwerpen.

**Activiteit 3:
Verdere civieltechnische voor-
bereiding spooronderdoorgang**

Medio 2013 heeft het gemeentebestuur op basis van het door de raad gevoteerde voorbereidingskrediet ProRail gevraagd om capaciteit beschikbaar te stellen om onze uitdagingen rondom de spooronderdoorgang te onderzoeken.

In de afgelopen jaren is daaropvolgend veelvuldig overleg gevoerd tussen de gemeente Heerhugowaard, ProRail, NS, I&M en provincie over de ontwikkelingen in Heerhugowaard.

Het waren gesprekken over mogelijke toekomstige ontwikkelingen in het stationsgebied, om vervolgens zo concreet mogelijk in te zoomen op de Zuidtangent, het spoor en de N242. In deze fase van kwartier maken zijn er vele vragen rondom de hoofd(spoor)infrastructuur met deze primaire stakeholders behandeld. Voor deze kwartiermakersfase hebben we een Value Engineering-studie in de maak. De gemeente is daar opdrachtgever voor geweest. De resultaten van die studie worden vastgelegd in een rapportage. Eind 2016 zal dat aan de raad worden toegelicht.

Aan de hand van de op onze drie domeinen gebaseerde prestatie-indicatoren zal een voorkeursvariant voor de Zuidtangent met spooronderdoorgang aan de raad gepresenteerd worden.

De indicatoren zijn:

- economische vitaliteit;
- bereikbaarheid;
- veiligheid;
- beleving ('welkom in Heerhugowaard');
- duurzaamheid en toekomstwaarde door koppelkansen;
- leefbaarheid.

Deze indicatoren vormen de basis van de analyse in een Value Engineering-rapportage. Daarbij wordt de voorkeursvariant ook vanuit het afwegingskader van de Strategie Duurzame Ontwikkeling Heerhugowaard beoordeeld.

De opgave voor de spooronderdoorgang valt uiteen in vier delen: de wateropgave, de N242-zijde, de spooronderdoorgang zelf en het kruispunt Stationsplein-Zuidtangent. Deze vier onderdelen vormen tezamen in onderlinge samenhang uiteindelijk een totaaloplossing voor de Zuidtangent in het stationsgebied.

De Zuidtangent bij het spoor doorsnijdt bijvoorbeeld de Westertocht. De uitwerking van de spooronderdoorgang roept nu al vragen en technische uitdagingen op met betrekking tot dit onderdeel van ons hoofdwatersysteem. Samen met het Hoogheemraadschap zullen we tot keuzen voor het water moeten komen. Naast de wateropgave hebben de spooronderdoorgang en de daarbij behorende infrastructurele aanpassingen ook nog eens tal van andere raakvlakken met ontwikkelingen, ambities en doelen van andere (semi-)publieke partijen. De koppelkansen. De spooronderdoorgang van de Zuidtangent biedt onder andere mogelijkheden voor de NS, ProRail en provincie om het spoornet robuuster en veiliger en het reizen punctueler en comfortabeler te maken. Of die koppelkansen benut worden, is deels ook afhankelijk van marktontwikkelingen en de ambitie die de gemeente heeft om ontwikkelingen in het stationsgebied ter hand te nemen. Kiezen voor de spooronderdoorgang betekent ook keuzen maken voor bijvoorbeeld het aantal sporen, veiligheids- en comfortvereisten voor (nieuwe) perrons en de plek van perronopgangen en daarbij behorende voorzieningen. Die keuzen liggen bij de

spoorpartijen én deels bij ons. Of het stationsgebied een bruisend openbaar vervoersknoep in de stad wordt, wordt mede bepaald door de ambitie van de gemeente om de ontwikkelingen nu ter hand te nemen. Zo veel is ons nu wel duidelijk. Tegelijkertijd kan de oplossing voor de spooronderdoorgang niet los gezien worden van de aangrenzende infrastructuur met de kruispunten. En ook daar liggen koppelkansen, met name om met de juiste verkeerskundige oplossing voor de Zuidtangent, de doorstroming op de N242 voor de toekomst te garanderen.

Het kruispunt Stationsplein-Zuidtangent, ten slotte, is nadrukkelijk onderwerp van gesprek geweest in de interactieve sessies met stakeholders op de Boulevard. En ook hier manifesteren de drie domeinen van de stad zich nadrukkelijk. Daar zullen we het maatschappelijk debat over gaan voeren, zoals we bij 'activiteit 1.' al hebben toegelicht.

Alternatievenstudiefase spooronderdoorgang

De wateropgave, de N242-zijde en de spooronderdoorgang hebben momenteel in deze verkennende fase nog aanvullende civieltechnische uitdagingen. Ook andere belanghebbende (semi-) publieke partijen hebben belangen. Provincie Noord-Holland, HHNK, I&M, ProRail en NS zijn belangrijke primaire stakeholders en straks projectpartners met belangen, zeggenschap en mogelijkheden voor co-financiering. Op basis van de kredietvoting in de Voorjaarsnota 2016 wordt met deze toekomstige projectpartners verder gewerkt aan de complexe technische alternatievenstudiefase voor de wateropgave, de spooronderdoorgang en de aansluiting van de Zuidtangent op de N242. Dat zijn noodzakelijke onderzoeken als onderdeel van de technische alternatievenstudie die ProRail hanteert, ter onderbouwing van het specifiek spoorgerelateerde deel in een gezamenlijke voorkeursvariant voor de Zuidtangent in het stationsgebied. De komst van een opstelsterrein in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor is relevante context en wellicht van invloed op de te maken keuzen. De eerste workshops daarvoor met stakeholders starten eind 2016.

ProRail en I&M nemen daarvoor het initiatief.

Een oplossing voor de wateropgave moet in 2017 tot bestuurlijke overeenstemming en besluitvorming leiden. De vraagstukken aan de N242-zijde en de spoordoorsnijding van de Zuidtangent kennen op dit moment beiden één geïntegreerde oplossing. Mede door de belangen en koppelkansen van andere stakeholders zit daar nauwelijks speelruimte ten behoeve van andere mogelijke varianten in.

Het kruispunt Stationsplein – Zuidtangent, bij het Hoogheemraadschap, HAL Trade Center en Forum 1 heeft in het gebied alle aandacht. Ook in de stakeholders-bijeenkomsten rondom de Boulevard was dit kruispunt een van de gespreksonderwerpen. In het door de gemeenteraad gevraagde debat over de spooronderdoorgang Zuidtangent zullen we dit kruispunt bespreekbaar gaan maken.

‘Een entree van Heerhugowaard’ is een belangrijk ontwerpprincipe.

September 2016 (BW16-0221) is de straatnaam ‘Bevelandseweg’ op initiatief van het HAL Trade Centre o.a. met medewerking van de GGZ en HHNK ingetrokken en gewijzigd in de straatnaam ‘Stationsplein’. Dat zal het concept van de Boulevard versterken en vanuit ruimtelijke kwaliteit, oversteekbaarheid en veiligheid functionele input zijn voor het ontwerp van het kruispunt.



Activiteit 4: Snel schakelen: stedenbouw- kundige uitwerkingen

We verwachten de komende tijd meer zicht op vernieuwde stedenbouwkundige contouren van het stationsgebied te gaan krijgen. Met name aan de stadszijde van het stationsgebied. Het masterplan dat we gaan opstellen voor dit deel van het stationsgebied houdt rekening met eerste stedenbouwkundige randvoorwaarden voor mogelijke ontwikkelingen aldaar. Hier liggen direct uitdagingen in de afstemming van het ontwerp voor de openbare ruimte met mogelijke particuliere ontwikkelingen. Het gaat om afstemming, qua ontwerp en in planning.

Vanuit onze aanjaag-activiteiten dienen zich momenteel elders ook ontwikkelingen vanuit de markt aan. Aan de *landschapszijde* van het station zouden deze initiatiefnemers beperkt kunnen worden in hun mogelijkheden door de relatief kleinschalige omvang van de verschillende eigendommen. Als bijvoorbeeld de parkeeropgave op eigen terrein moet worden opgelost dan beperkt dat de programmatische mogelijkheden aanzienlijk.

We willen niet dat individuele ontwikkelingen barrières gaan opwerken voor de gewenste meer integrale herontwikkeling van het gebied. Alle redenen om vooruitlopende op indivi-

duële planvorming door verschillende Initiatiefnemers, als gemeente meer de lead te pakken daar waar nodig. Het doel daarvan is om de betrokken initiatiefnemers mee te nemen in de stedenbouwkundige kaders van het stationsgebied en daarnaast met ze te onderzoeken of er mogelijkheden liggen om de losse ontwikkelingen meer in samenhang met elkaar en met de opgaven in de omgeving te bekijken.

Op die plekken waar zich dus marktinitiatieven manifesteren moeten wij tegelijk klaar staan om ook samen met de markt tot die **stedenbouwkundige uitwerkingen** te komen. We reageren

snel en flexibel en laten ons ondersteunen door een stedenbouwkundig bureau. 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'.



De opgave voor de spooronderdoorgang valt uiteen in vier delen: de wateropgave, de N242-zijde, de spooronderdoorgang zelf en het kruispunt Stationsplein-Zuidtangent. Deze vier onderdelen vormen tezamen in onderlinge samenhang een totaaloplossing voor de Zuidtangent in het stationsgebied. De ongelijkvloerse spoorkruising is niet enkel een verkeerskundig project, gericht op de auto. Integendeel. De Zuidtangent in het stationsgebied en de spooronderdoorgang zouden veel meer de entree van het centrum van onze stad moeten uitstralen. "Een welkom in het centrum van Heerhugowaard" werd het in een van de stakeholdersbijeenkomsten genoemd, waarbij naast de verkeerskundige oplossing ook beleving en leefbaarheid belangrijk zijn. Daar is ook deze tussentijdse artists impression van KuiperCompagnons.uit voortgekomen, gebruikt om de reconstructie en vergroening van de Industriestraat inspiratie mee te geven.

Activiteit 5: Financiering van gebiedsontwikkeling

We kiezen er voor om te investeren in het stationsgebied, om anderen in het gebied daarmee ook in hun kracht te zetten; daar maken we onze plannen voor. **De reserve 'Integrale ontwikkeling Stationsgebied' heeft als doel om beleid en plannen voor te bereiden en om tot investeringen te komen in het stationsgebied. Deze bestemmingsreserve heeft na de Voorjaarsnota 2014 (€ 200.000,-) een volgende dotatie in de Voorjaarsnota 2016 (€ 800.000,-) gehad. De activiteiten uit deze uitvoeringsstrategie worden daaruit gedekt.**

Op basis van het op te stellen masterplan voor de openbare ruimte, het bijbehorende kostenplaatje en op basis van mogelijke initiatieven uit de markt zal de gemeenteraad de uiteindelijke *investeringsbesluiten* voor de herinrichting van de openbare ruimte moeten nemen. Publieke en actuele marktinvesteringen kunnen dan op elkaar afgestemd worden.

We zullen dan ook lopende de gebiedsontwikkeling met voorstellen voor financiering van knooppuntontwikkeling komen.

Bijvoorbeeld raadsaders voor grondbeleid en strategische verwerving worden daar waar nodig geactualiseerd op basis van het ontwikkelingsproces in het stationsgebied. En ook timing in gebiedsontwikkeling wordt steeds belangrijker: ervaringen met koppeling van investeringskredieten met regulier onderhoud en co-financiering hebben we de afgelopen jaren in het stationsgebied en Stadshart al opgedaan. Dat zullen we voortzetten. Binnenstedelijk ontwikkelen gaat per definitie gepaard met complexiteit. We willen de gebiedsontwikkeling op gang houden, dat is een belang. Wanneer de markt versnellingen in gang zet en onze reguliere kaders daar een belemmering voor zouden kunnen zijn, maken wij het in de gemeenteraad bespreekbaar (i.c. deregulering).

Waarmaken: de uitvoering

De grootste kostenposten in het stationsgebied zullen gevormd worden door de opgaven in het openbare gebied en de Zuidtangent met de spooronderdoorgang. 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,

zullen we in het stationsgebied moeten onderzoeken hoe we de traditionele GREX (grondexploitatie) verrijken met GEX-denken (exploitatie-denken). Ontwikkelingen in BBV-regelgeving en actualiteiten in fiscaliteiten zullen van invloed zijn op een nieuwe stijl gebiedsfinanciering.

Kortom: we hebben een **financiële strategie** met financieringsscenario's nodig die verder gaat dan de inzet van de huidige bestemmingsreserve. Om die financiële strategie te kunnen opstellen en bestuurlijk af te wegen, is het noodzakelijk het masterplan openbare ruimte op te stellen. Het is relevant uit te zoeken hoe de uiteindelijke uitvoering van het masterplan voor de openbare ruimte ook zal kunnen worden afgestemd op de Beheer- en Onderhoudscycli en het Vervangings-schema voor de openbare ruimte.

Uitgezocht moet worden hoe het financieringsvraagstuk niet enkel vanuit onttrekkingen uit de reserve gedekt moet worden, maar ook gekapitaliseerd in de begroting opgenomen kan worden of onderdeel van een grondexploitatie kan zijn.

Die op te stellen financiële strategie zal zich ook moeten richten op hoe ons

financiële instrumentarium ingericht kan worden op mogelijke co-financieringen, afdrachten en fondsvorming.

Om flexibel te kunnen blijven handelen om zo in te kunnen spelen op de onvoorspelbaarheid van gebiedsontwikkeling, is budget nodig voor 'onvoorzien uitgaven ter ondersteuning van nieuwe ontwikkelingen'. Wanneer er zich een kans in gebiedsontwikkeling voor doet en wij daar met voorbereidende werkzaamheden snel op moeten handelen, kan de projectwethouder daartoe besluiten.



Ervaringen met koppeling van investeringskredieten met regulier onderhoud en co-financiering hebben we de afgelopen jaren in het stationsgebied en Stadshart al opgedaan.

Binnen de 1.200 meter knooppuntenzone zijn al vergroeningsprojecten in het Stadshart tot stand gekomen. Door lopende gemeentelijke projecten en budgetten aan te vullen met investeringsbudgetten van de provincie Noord-Holland, wordt al geïnvesteerd in het beter verknoopen van het stationsgebied in de stad.

Activiteit 6: Verkenning vastgoed(her)ontwikkeling Stationsplein

Het stationsgebied Heerhugowaard is een van de knooppunten aan de Zaancorridor met de hoogste stedelijke dichtheid. We kunnen dat verder intensiveren (door transformatie) én we hebben ook nog uitgeefbare grond tot onze beschikking. Dat is een luxe en betekent dat we soms kunnen versnellen en soms ook kunnen wachten op de juiste ontwikkeling op de beste plek. Tegelijk met planvoorbereiding is de markt zichtbaar aan het aantrekken. We zullen ons zo langzamerhand kunnen gaan verdiepen op welke wijze wij tot **vastgoed(her)ontwikkeling van het Stationsplein** en de stationsvoorzieningen bij de perrons kunnen komen.

Daadwerkelijke ontwikkeling komen we deze collegeperiode niet aan toe, maar de randvoorwaarden voor samenwerking en herontwikkeling van deze cruciale plek in het stationsgebied gaan we alvast verkennen.

Activiteit 7: Ambitie duurzaamheid, klimaatadaptatie en water bepalen

Energieneutraal in 2030. Dit was de hoofddoelstelling van de gemeente Heerhugowaard. Tegenwoordig gaan we uit van de verbreding van een verbinding met alle domeinen; sociaal, fysiek en economie. Vrij vertaald: People, Planet, Purpose. Energieneutraliteit is daarmee niet langer de duurzaamheidshoofddoelstelling, maar één van de doelstellingen. Dat is de visie die we vanuit de Strategie Duurzame Ontwikkeling Heerhugowaard uitdragen. In navolging van de Stad van de Zon waarbij wij ons voornamelijk op het energetische vraagstuk hebben gericht, zal met de ontwikkeling van het stationsgebied een sprong op het gebied van duurzame mobiliteit, klimaatadaptatie met wateropgave worden gemaakt.

Stad van de Zon is ontworpen als emissieneutrale stad, waarbij met de energieproductie ook gecompenseerd werd voor de onvermijdelijke vervoersbewegingen die nieuwbouw ook genereert. Goede verbindingen zijn in een netwerksamenleving onmisbaar en voor ons van economisch levensbelang om een vitale stad te blijven.

Als dat ook met openbaar vervoersverbindingen wordt gerealiseerd, zijn we toekomstbestendig bezig en geven we concreet invulling aan onze duurzaamheidsambities.

De transformatie van het stationsgebied zullen we ook aangrijpen om Heerhugowaard als stad en het stationsgebied in het bijzonder op een nieuwe manier op de duurzaamheidskaart te zetten. Het stationsgebied is dé plek om de verhalen van Heerhugowaard te vertellen, bijvoorbeeld de bijzondere relatie met polder en water. We zullen de komende tijd starten met het verkennen van ideeën en het verder uitbouwen van onze netwerkcontacten om het thema klimaatadaptatie en water met ambitie ter hand te nemen in het stationsgebied. We zullen zo uiteindelijk met inachtneming van de Strategie Duurzame Ontwikkeling Heerhugowaard, de raad een heldere thematische ambitie voor duurzaamheid in het stationsgebied voorleggen.

Het lokale ondernemersinitiatief Waerdse Energie Circuit (WEC) dat zich al op onze bedrijventerreinen manifesteert en de komst van de Duurzame Ring Heerhugowaard, leiden al tot een logische vliegende start.

Activiteit 8: Alliantiegesprekken en communitybuilding

Onze gemeentelijke rollen in deze complexe langjarige knooppuntontwikkeling zijn naast die van 'aanjager' ook 'verbinder' en 'netwerker'. De positieve ervaringen met centrummanagement in het Stadshart en accountmanagement voor onze ondernemers worden wat ons betreft verder uitgerold richting het stationsgebied.

Vitaliteit door vanuit allianties (tijdelijke) initiatieven van onderop mogelijke te maken, behoren nadrukkelijk ook tot deze ontwikkelingsstrategie. Dat is een van de belangrijke tools die ook in de Strategie voor de Boulevard is genoemd. We gaan daarvoor om te beginnen **alliantiegesprekken** aan. Feitelijk zullen wij onze rol pakken om te organiseren dat stakeholders in het stationsgebied zich organiseren. We zullen nu de belangrijke partijen en stakeholders in het stationsgebied met elkaar om tafel krijgen. Zo zullen we hen duurzaam betrekken bij de verdere planontwikkeling en –realisatie van ons stationsgebied. Het vormt het ideale vliegwiel voor **'community-building'**, iets waarvan ondernemers in de stakeholdersbijeenkomsten hebben aangegeven grote behoefte aan te hebben.



Een vitale, leefbare stad is meer dan alleen een fysieke leefomgeving. In onze gemeente maken wat ons betreft inwoners en ondernemers samen toekomstplannen, waarna wij helpen deze te verwezenlijken. Een nieuwe democratie, de doe-democratie, waar 'ja, tenzij' uitgangspunt is. In een complex binnenstedelijk ontwikkelgebied, waar formele en informele netwerken van actoren bij elkaar komen gaat niets zomaar vanzelf. Wij kunnen als gemeente ons zo opstellen dat de randvoorwaarden zo worden ingericht dat 'het gebied zich kan organiseren'. Community-building noemen we dat. We hebben nu de kans om belangrijke partijen bij elkaar rond de tafel te krijgen en duurzame betrokkenheid te creëren bij de verdere planontwikkeling en –realisatie van ons stationsgebied.

4. Financiën

De basis voor deze ontwikkelingsstrategie wordt gevonden in een reeks van eerdere besluitvorming in de gemeenteraad. Door de ontwikkeling van het stationsgebied op deze wijze aan te pakken geeft het college van B&W uitvoering aan deze raadskaders.

In de Voorjaarsnota is aangekondigd dat om samen met partijen tot gefaseerde ontwikkeling van het Stationsgebied te komen en initiatieven en investeringen te stimuleren, budget nodig is om zaken op gang te brengen. Het in de Voorjaarsnota genoemde masterplan is een van de acht activiteiten in de u nu voorliggende ontwikkelingsstrategie. Dekking daarvoor wordt gevonden in de Bestemmingsreserve Integrale Ontwikkeling Stationsgebied. Met de nieuwe dotatie aan de reserve als basis zijn de overige voorgestelde activiteiten ook gedekt. De gemeenteraad wordt voorgesteld daartoe dit jaar de onttrekkingen te voteren. Om flexibel te kunnen blijven handelen wordt voorgesteld krediet beschikbaar te houden voor 'onvoorziene uitgaven ter ondersteuning van nieuwe ontwikkelingen'.

De ontwikkelingsstrategie heeft organisatorische consequenties die binnen de huidige bezetting opgelost moeten worden.

Bestemmingsreserve Integrale Ontwikkeling Stationsgebied:	€ 1.000.000,-
Onttrekking t.b.v. herinrichting Industriestraat:	-/- € 48.800,- (gevoteerd raad 12/2015)
Raming Masterplan openbare ruimte:	-/- € 120.000,-
Raming Parkeerstrategie:	-/- € 30.000,-
Raming Snel schakelen: stedenbouwkundige uitwerking	-/- € 20.000,-
Raming Alliantiegesprekken en communitybuilding	-/- € 25.000,-

De 'participatie in de Zaancorridor', voorstellen voor 'financiering van gebiedsontwikkeling', de 'verkenning van de (her)ontwikkeling van het Stationsplein' en het bepalen van de 'ambitie voor duurzaamheid, klimaatadaptatie en water' vallen in principe deels binnen bovenstaande activiteiten en deels binnen beleidswerkzaamheden die vanuit de algemene exploitatie worden gedekt.

'Onvoorziene uitgaven ter ondersteuning van nieuwe ontwikkelingen' -/- € 50.000,-

Stand bestemmingsreserve Ontwikkeling Stationsgebied na bovenstaande onttrekkingen: € 706.200,-

De raming voor 'Verdere civieltechnische voorbereiding spooronderdoorgang' wordt gedekt uit de Reserve NBK-1 Spooronderdoorgang Zuidtangent. Bij de vaststelling van de Voorjaarsnota 2016 is al een aanvullend voorbereidingskrediet van € 300.000,- gevoteerd.





Heerhugowaard
Stad van kansen

Parelhof 1 | Postbus 390 | 1700 AJ Heerhugowaard | Telefoon: 14072 | Internet: www.heerhugowaard.nl