

# STATIONSPARK HEERHUGOWAARD

## structuurvisie Stationsgebied



Gemeente Heerhugowaard  
KuiperCompagnons | Movares

22 januari 2013

*In dit document zijn foto's van C. Kruihof gebruikt.*

# Introductie

Heerhugowaard, oktober 2012

College van Burgemeester en Wethouders

## Kansen voor Stationsgebied Heerhugowaard...

Heerhugowaard heeft ambities en ontwikkelt zich verder tot een volwaardige en complete stad. Onze gemeente is niet alleen een prettige plek om groen te wonen, maar is ook een belangrijk voorzieningencentrum en één van de plekken voor economische ontwikkeling in Noord-Holland Noord. Met name de stationsgebieden van Alkmaar en Heerhugowaard in het stedelijke centrum van de regio ontwikkelen zich in toenemende mate verder tot de vervoers- en voorzieningenknoopen van dit gebied. Dat is ook wat het rijk en de provincie met hun ruimtelijk beleid nastreven. De praktijk onderbouwt deze beleidslijn: in en om het Stationsgebied van Heerhugowaard is de afgelopen jaren al veel veranderd! Het Diagnostisch Centrum van het MCA aan het Stationsplein, de nieuwbouw van het Hoogheemraadschap en de GGZ (geestelijke gezondheidszorg) en bijvoorbeeld de vestiging van het VWE (voertuiginformatie en -documentatie). Grote werkgevers. Verder de transformatie van Forum II met onder andere een nieuw verzorgingstehuis van de ViVa! Zorggroep, praktijkgericht onderwijs 'Focus' in een gloednieuw energieneutraal schoolgebouw en straks de fietsbrug over de N242 als blikvanger. De provincie Noord-Holland investeert op haar beurt de komende jaren in de capaciteitsuitbreiding van de N242 langs het Stationsgebied; de eerste werkzaamheden zijn begonnen. En tenslotte, de komst van het nieuwe ziekenhuis, RTIC (Regionaal Top Klinisch Interventiecentrum) genaamd, zal een positieve uitstraling hebben op de vastgoedwaarde van en ontwikkelingen in en om ons Stationsgebied. Er is een duidelijke trend zichtbaar. Onder andere in het licht daarvan verwachten we de komende jaren, ook in deze tijd, groei en economische ontwikkeling in en om ons Stationsgebied.

Om daaraan richting te geven, heeft ons college in opdracht van de gemeenteraad een zogenoemde ontwerp-structuurvisie ontwikkeld voor het Heerhugowaardse Stationsgebied. We hebben nu in dit ontwerp één verleidelijk toekomstperspectief gedefinieerd, met vijf belangrijke kernkwantiteiten. Het Stationsgebied Heerhugowaard zal zich in de komende jaren moeten ontwikkelen tot:

1. een soepel verkeersknooppunt en logische spil in de stad en regio;
2. een hoogwaardig stationspark als aangename verblijfsruimte en nieuwe entree;
3. een belangrijk puzzelstuk in de transformatie naar een 'Complete Stad';
4. een nieuwe stap in het verduurzamen van de gemeente Heerhugowaard;
5. met het Stadshart samen vormt het Stationsgebied het stedelijk zwaartepunt van de stad.

De (door de gemeenteraad) vast te stellen structuurvisie is voor de gemeente het richtinggevende document waarin voor overheden, burgers, maatschappelijke organisaties en private partijen duidelijk wordt welk ruimtelijk beleid wij nastreven. De structuurvisie biedt ons straks de mogelijkheid om een faciliterende en stimulerende rol te vervullen en om ons vooral ook te richten op het bewaken van de kwaliteit in het Stationsgebied voor de langere termijn. Een belangrijk project voor de komende jaren is de Zuidtangent. Het deel langs het Stadshart wordt aangepakt en de eerste contouren van een tunnel onder het spoor zijn met deze structuurvisie geschetst. De komende jaren zullen we dan ook samen met bewoners, ondernemers en gebruikers van het gebied de Zuidtangent-tunnel definitief vorm gaan geven. Vanuit de kernwoorden 'doorstroming', 'veiligheid', 'leefbaarheid' en 'bereikbaarheid' zullen we moeten komen tot een duurzame verkeerskundige en stedenbouwkundige oplossing. Een uitdaging.

## **De Structuurvisie Stationsgebied Heerhugowaard:**

### *Verleidt en inspireert*

De structuurvisie laat een verleidelijk eindbeeld zien: Stationspark Heerhugowaard. Een aangename en groene openbare ruimte als leidraad en als aanjager voor de stapsgewijze ontwikkeling door verschillende partijen. De structuurvisie is daarmee ook een 'bidbook' waarmee we ons presenteren. Wij zoeken met name ook andere (private) partijen die in het Stationsgebied tot ontwikkeling kunnen komen.

### *Stelt randvoorwaarden en geeft aanwijzingen*

De structuurvisie geeft onder andere aan de investeerders in het gebied ideeën mee voor de projectgewijze ontwikkeling van het Stationsgebied en biedt ons een juridische basis om in het gebied ook op kwaliteit te kunnen sturen in de transformatie.

Er is geen behoefte aan een uitgedetailleerd en dichtgetimmerd eindplan. Dat zal de structuurvisie ook niet zijn.

De structuurvisie geeft richting aan het denken en maakt het mogelijk dat we voorstellen en ontwikkelingen 'onderweg' toetsen op de mate waarin ze aan dat gewenste en gedragen toekomstbeeld bijdragen. Maar het is geen blauwdruk of dwangbuis: het laat ondertussen op detailniveau nog voldoende ruimte voor flexibiliteit, maatwerk en nadere uitwerking.



Namens het College van Burgemeester en  
Wethouder van de gemeente Heerhugowaard

Projectwethouder Stationsgebied,  
Monique Stam



# Inhoud

Voorwoord	5
<b>1 Inleiding</b>	<b>9</b>
1.1 Van groeikern naar complete stad	9
1.2 Stationsgebieden zijn dé ontwikkelingsopgaven van Nederland	9
1.3 Betekenis stationsgebied voor Heerhugowaard en de regio	11
1.4 Doel	13
1.5 Slimme stedenbouw	15
1.6 Interactief proces	16
1.7 Leeswijzer	17
<b>2 Vertrekpunt</b>	<b>19</b>
2.1 De regionale kaart	19
2.2 Knooppunt belangrijke routes	25
2.3 Beschrijving van het Stationsgebied	26
2.4 Lopende plannen	33
<b>3 De visie</b>	<b>39</b>
3.1 Ambities	39
<b>3.2 Eén verleidelijk toekomstperspectief; vijf kernkwaliteiten</b>	<b>43</b>
<b>4 De visie op onderdelen nader toegelicht</b>	<b>73</b>
4.1 De soepele verkeersknoop	73
4.2 Het Stationsdomein	81
4.3 De diversiteit aan functies	91
4.4 Water en groen	95
4.5 Invloed in de omgeving	97
4.6 Duurzaamheid	99
4.7 Beeldkwaliteit openbare ruimte en inrichting kavels	103
4.8 Beeldkwaliteit architectuur	111
4.9 Veiligheid	115
<b>5 Uitvoering</b>	<b>117</b>
5.1 Financieel-economische vingeroefening	118
5.2 Ontwikkelingsstrategie	120
5.3 Uitvoeringsparagraaf	123
<b>Colofon</b>	<b>126</b>
Bijlage: Dynamische uitvoeringsmatrix	

*Het centrale thema is het 'stationspark' geworden, een groen-stedelijke omgeving als aangename en karakteristieke entree voor onze groene stad.*





# Voorwoord

Heerhugowaard heeft ambities, zij durft vooruit te blijven kijken en wil zich met optimisme en enthousiasme verder ontwikkelen tot een volwaardige en complete stad. Onze stad heeft ook alle reden om met vertrouwen naar de toekomst te kijken; met Alkmaar vormt zij het kloppende stedelijke hart van de regio, al weet ze dat soms zelf nog niet. Het Stadshart is volop in ontwikkeling met winkels, cultuur en wonen, een nieuw ziekenhuis, onderwijs en zorg. Heerhugowaard is niet alleen meer een prettige plek om groen te wonen, maar is een belangrijk voorzieningencentrum en één van de focuspunten voor economische ontwikkeling van Noord-Holland Noord. Ondanks de huidige stagnatie in de gebiedsontwikkeling in de nasleep van de crisis, laten alle onderzoeken en verwachtingen zien dat er nog heel veel staat te gebeuren in deze regio. Hier gebeurt het de komende decennia, van krimp is hier voorlopig geen sprake en met name de Stationsgebieden van Alkmaar en Heerhugowaard in het stedelijke centrum van de regio zullen zich in toenemende mate ontwikkelen tot de vervoers- en voorzieningenknoep van dit gebied. In en om het Stationsgebied van Heerhugowaard zal nog een aanzienlijke groei en economische ontwikkeling te zien zijn.

Het Stationsgebied van Heerhugowaard is naast het ontwikkelende Stadshart een belangrijke plek voor de stad en voor de regio. Op provinciaal niveau is het gebied al aangewezen als belangrijke vervoersknoep en vestigingslocatie voor hoogwaardige werkgelegenheid, wonen, onderwijs en zorg. Voor de stad is het Stationsgebied daarnaast een belangrijke entree voor het Stadshart, het te realiseren Regionaal Top Klinisch Interventiecentrum (RTIC Heerhugowaard) en de bestaande en nieuwe woonwijken. Het gebied vormt bovendien nu al een belangrijke plek voor wonen, werken en onderwijs.

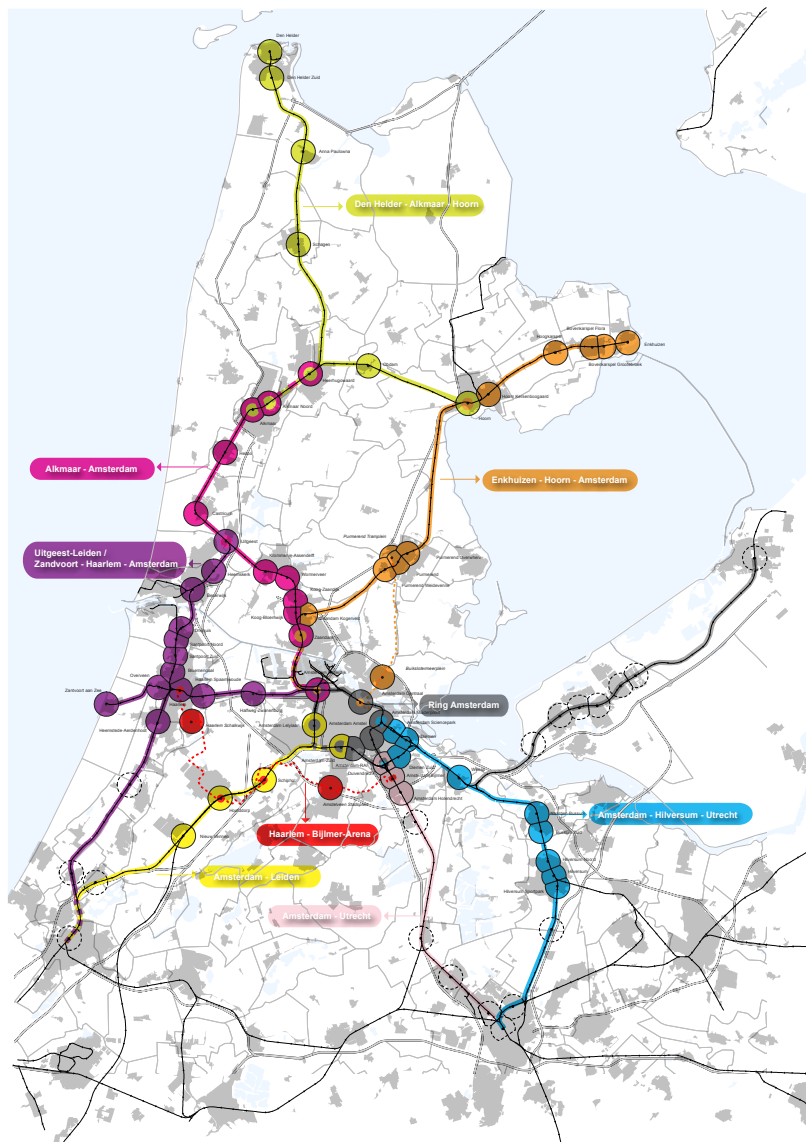
Het grote belang van het gebied zie je niet terug als je er nu doorheen wandelt. Het grootste probleem is het verkeer, met name de spoorweg-

***Heerhugowaard heeft ambities, zij durft vooruit te blijven kijken en wil zich met optimisme en enthousiasme verder ontwikkelen tot een volwaardige en complete stad.***

overgang van de Zuidtangent en de aanliggende kruispunten met het Stationsplein/Bevelandseweg en de Industriestraat/Gildestraat vormen een beperking voor de verkeersafwikkeling en zijn een gevaarlijk knelpunt. De uitstraling van het Stationsgebied laat ook her en der te wensen over; het is nog te veel alleen een op- en uitstaplocatie aan de rand van de stad. Heerhugowaard verdient meer op deze cruciale plek. Als dadelijk het RTIC Heerhugowaard is gerealiseerd, het Stadshart haar voltooiing nadert en de Broekhornpolder een prachtig, waterrijk recreatie en woongebied is, dan hoort daar uiteraard ook een hoogwaardig Stationsgebied als schakel tussen te liggen. Ambitie is om het Stationsgebied de komende jaren stap voor stap te transformeren in een thuishaven; een geweldige plek om te wonen, te werken, naar school te gaan en te recreëren. Een plek waar je niet alleen vanuit de auto op de trein stapt, maar waar je langer wilt blijven en zelfs wilt wonen. Een plek waar het gebruik van openbaar vervoer wordt gestimuleerd en mensen verleid worden om met de fiets of wandelend te komen. Het Stationsgebied is daarmee tevens een belangrijke volgende stap in het verduurzamen van onze stad en dit als beeldmerk op de kaart te zetten. Om iedereen duidelijk te maken welk beeld de gemeente voor ogen heeft met het Stationsgebied; als leidraad én aanjager/inspiratie voor de geleidelijke opwaardering heeft de gemeente in samenwerking met betrokkenen in het gebied een structuurvisie opgesteld. Het centrale thema is het 'stationspark' geworden, een groen-stedelijke omgeving als aangename en karakteristieke entree voor onze groene stad.

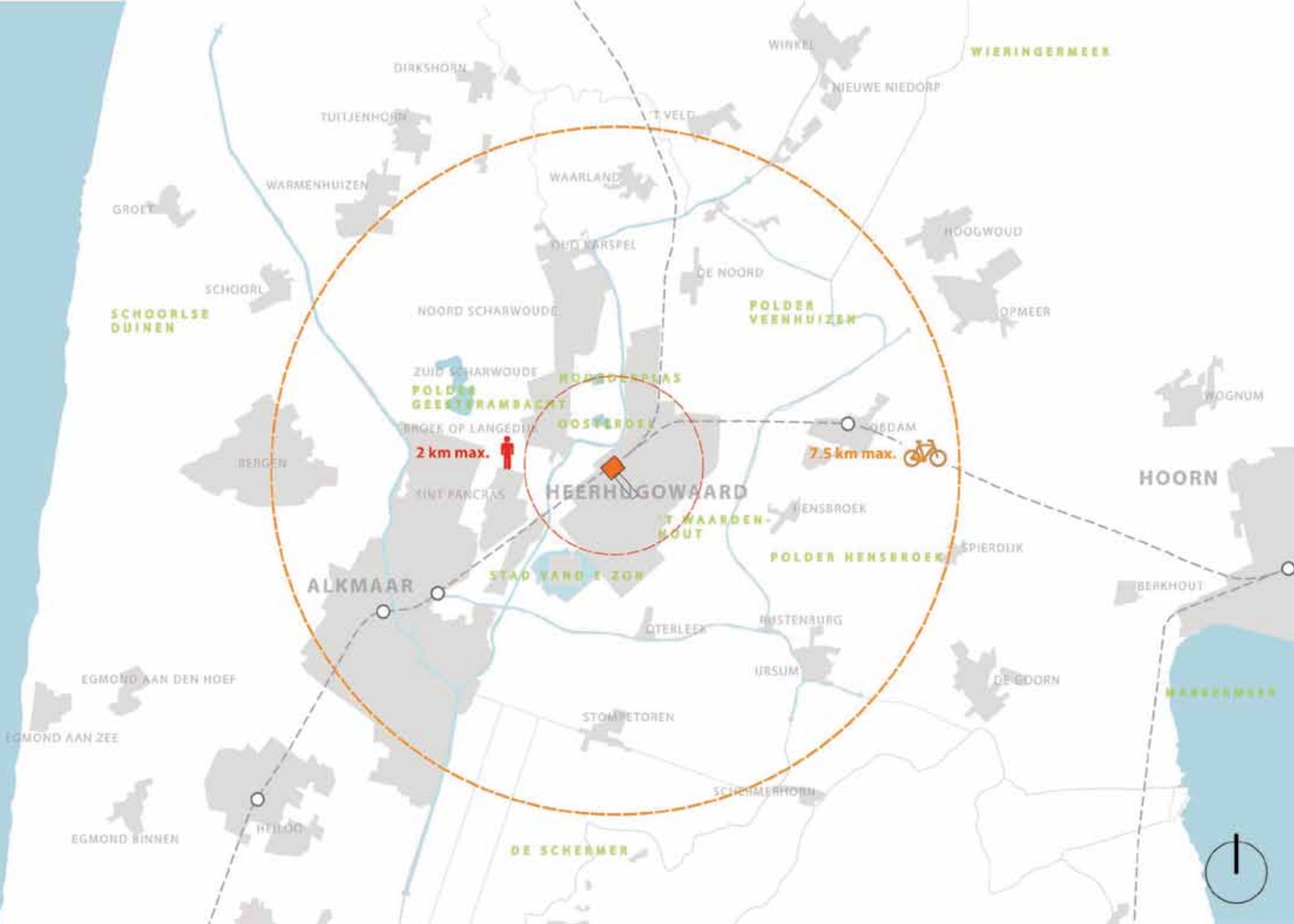






De structuurvisie geeft een verbeelding van dit verleidelijke en letterlijk en figuurlijk groene toekomstbeeld en geeft aan op welke manier daar naar toe zal worden gewerkt. Het beschrijft de randvoorwaarden, maar vooral ook de kansen en laat ruimte voor toekomstige initiatieven. Het doel is om met deze structuurvisie een eerste belangrijke stap te zetten in een gezamenlijke stapsgewijze opwaardering van het Stationsgebied. Want de gemeente gaat deze ontwikkeling niet alleen oppakken. Zij zoekt nadrukkelijk de samenwerking van betrokkenen en marktpartijen. Dat past bij een zorgvuldige ontwikkelingsstrategie die in deze tijd natuurlijk noodzakelijk is, maar geeft gelijk aan dat het Stationsgebied bij uitstek een plek is waar iedereen in de gemeente en in de regio een belang bij heeft.

***Het Stationsgebied van Heerhugowaard is naast het ontwikkelende Stadshart een belangrijke plek voor de stad en voor de regio. Op provinciaal niveau is het gebied al aangewezen als belangrijke vervoersknoop en vestigingslocatie voor hoogwaardige werkgelegenheid, wonen, onderwijs en zorg.***



2 km max.



7.5 km max.



# 1. Inleiding

## 1.1 Van groeikern naar complete stad

Heerhugowaard is na de Tweede Wereldoorlog in sneltreinvaart uitgegroeid van een agrarisch bebouwingslint tot de stad van ruim 50.000 inwoners die het nu is. Naar verwachting zal het inwonertal tot 2020 groeien naar 57.000 en zal ook in de jaren daarna nog flink groeien. De bevolking is weliswaar relatief jong en bevat een grote bevolkingsgroep tussen de 30 en 40 jaar, maar Heerhugowaard is vanuit haar historie als groeikern ook de snelst groeiende gemeente van Noord-Holland. Na de groene woonwijken kwamen ook de voorzieningen. Met de huidige opwaardering van het winkelcentrum Middenwaard tot een volwaardig Stadshart, begint Heerhugowaard steeds meer een 'complete stad' te worden, waar naast aangename groene woonwijken ruimte is voor werken, recreëren en voorzieningen. Historische steden zoals Alkmaar hebben eeuwen de tijd gehad om zich te ontwikkelen en hun voorzieningenniveau en identiteit te laten rijpen. Heerhugowaard is hard bezig daar nu ook een slag in te maken en is daarin behoorlijk voortvarend. De komst van het nieuwe Regionale Topklinische Interventie Centrum naar Heerhugowaard is wat dat betreft een belangrijke stap in dit proces van 'versneld volwassen' worden.

Het Stationsgebied is in deze gestage ontwikkeling altijd enigszins achtergebleven. Lange tijd lag het station gevoelsmatig aan de rand van de stad, ingeklemd tussen drukke autowegen en feitelijk onderdeel van een 'mono-functionele' bedrijvenstrook, die de grens van stad en gemeente markeerde.

Station Heerhugowaard functioneert vooral als een 'halte voor de trein'; een opstappunt voor de vele forenzen uit de stad, die dagelijks vooral naar het zuiden vertrekken om te werken.

Tekenend is, dat tot niet heel lang geleden men bij het verlaten van het station in een maïsveld terecht kwam om naar de stad te wandelen.

## 1.2 Stationsgebieden zijn dé ontwikkelingsopaven van Nederland

In heel Nederland staan de Stationsgebieden in de belangstelling. Tegenwoordig zijn Stationsgebieden meer dan alleen een opstapplaats voor trein of bus, ze vormen steeds vaker een ruimtelijk en functioneel schakelpunt in stedelijke regio's. Ook het Stationsgebied Heerhugowaard staat op die manier bij de provincie op de kaart. Stationsgebieden zijn dé plekken waar inbreiding en intensivering plaatsvinden en waar stedelijk wonen, werken en voorzieningen worden geconcentreerd. Dat ligt ook voor de hand, het Stationsgebied is vaak centraal gelegen ten opzichte van het stadscentrum, goed bereikbaar met verschillende vormen van vervoer en er is niet zelden met dubbel grondgebruik nog ruimte voor nieuwe ontwikkelingen. Daarnaast hebben veel Stationsgebieden een inhaalslag te maken; ze transformeren van een rommelige achterkant naar een hoogwaardige stadsentree en helpen zo mee aan het op de kaart zetten van een stad. Tenslotte liggen hier bij uitstek de mogelijkheden om mensen vanuit de auto in het openbaar vervoer te krijgen en daarmee de bereikbaarheid van stad en land te kunnen garanderen. Het veraangename en vergemakkelijken van voor- en natransport en het optimaal faciliteren van het overstappen zijn de belangrijkste opgaven in dat verband.

***Stationsgebieden zijn dé plekken waar inbreiding en intensivering plaatsvinden en waar stedelijk wonen, werken en voorzieningen worden geconcentreerd.***







### 1.3 Betekenis stationsgebied voor Heerhugowaard en de regio

De gemeente ziet dan ook een belangrijke rol weggelegd voor het Stationsgebied Heerhugowaard in de stad en in de regio:

#### Bijzondere vestigingsplek

Nu de opwaardering van het Stadshart de voltooiing nadert, richt de gemeente haar aandacht binnenstedelijk onder andere meer op het Stationsgebied. De overtuiging is dat hier bijzondere kansen liggen om de ontwikkeling van Heerhugowaard tot 'complete stad' een verdere impuls te geven en de stad verder op de kaart te zetten als aantrekkelijke plek om te wonen, werken en ondernemen. Het Stationsgebied wordt samen met het Stationsgebied Alkmaar gezien als dé plek in de stedelijke kern van de Regio Alkmaar voor voorzieningen, bijzondere vormen van wonen en kennisintensieve werkgelegenheid en dienstverlening.

#### Entree van Stadshart, stad en regio

Daarnaast is het Stationsgebied één van de hoofdrees van de stad en de regio en tevens van het Stadshart. Hier maakt de stad haar 'eerste indruk' en presenteert zich aan de bezoeker en de voorbijganger, zowel in de auto, als in de trein en bus. Werknemers op de Heerhugowaardse bedrijventerreinen en bezoekers aan het Stadshart worden hier als het ware ontvangen, voordat ze hun weg vinden naar hun werk, de winkels, horeca en voorzieningen in het Stadshart. Het Stationsgebied moet daarom een visitekaartje zijn voor de stad.

#### Schakel tussen Heerhugowaard, Broekhornpolder en gemeente Langedijk

De voorgenomen ontwikkeling van de Broekhornpolder naar een waterrijk woon- en recreatiegebied zet het Stationsgebied bovendien op de kaart als een belangrijke schakel in de ruimtelijke hoofdstructuur van de stad. Van een

*Werknemers op de Heerhugowaardse bedrijventerreinen en bezoekers aan het Stadshart worden hier als het ware ontvangen, voordat ze hun weg vinden naar hun werk, de winkels, horeca en voorzieningen in het Stadshart. Het Stationsgebied moet daarom een visitekaartje zijn voor de stad.*


locatie aan de rand komt het nu gevoelsmatig centraler in de stad te liggen en vormt het de verbinding tussen de woonwijken van Heerhugowaard aan de ene kant en de natuur, recreatie en woonwijken van Broekhornpolder en Broek op Langedijk aan de andere kant. Feitelijk heeft het station Heerhugowaard natuurlijk al vanaf het begin een belangrijke functie voor de gemeente Langedijk gehad, het is ooit aangelegd precies in het midden tussen de beide lintdorpen en heeft een periode zelfs 'station Heerhugowaard-Broek op Langedijk' geheten, later praktisch ingekort tot station Heerhugowaard.

#### Verbeteren verkeersknoop

In het Stationsgebied komen vele verschillende vormen van vervoer samen, zoals openbaar vervoer, auto's, fietsers en wandelaars en het gebied vormt een onmisbare schakel in de ontsluiting van het drukbezochte Stadshart. De Zuidtangent en Westtangent zijn bijvoorbeeld belangrijke lokale ontsluitingsroutes en de N242 is op regionaal niveau een cruciale doorgaande auto ontsluiting richting de A9 voor Heerhugowaard en de kleinere kernen in Harenkarspel, Hollands Kroon en Koggenland.

Het Stationsgebied vormt derhalve een gecompliceerde verkeersknoop en deze loopt op sommige punten tegen de capaciteitsgrenzen aan. Met name de spoorovergang van de Zuidtangent zorgt ervoor dat verkeer rond het gebied vast begint te lopen, wat een goed functioneren van het gebied frustreert. Het vastlopende autoverkeer vormt tevens een aanslag op de leefbaarheid, veiligheid en verblijfskwaliteit en verslechtert de bereikbaarheid ook voor fietsers en wandelaars.





*Een stedelijk gebied met een zeer goede bereikbaarheid voor zowel auto, openbaar vervoer als langzaam verkeer en met een levendige mix van wonen, werken, recreëren en reizen. Een gebied van reizen, maar vooral ook van thuiskomen.*



Om die reden is de gemeente Heerhugowaard al weer jaren terug met een subsidieaanvraag gestart voor de ondertunneling van het spoor. De SPODO II subsidie is ondertussen toegekend en de voorgenomen ondertunneling wordt aan de hand van deze structuurvisie nader uitgewerkt. Daarnaast wordt gewerkt aan een nieuwe fietsbrug over de N242, in het verlengde van de Stationsweg. De ondertunneling en fietsbrug kunnen een belangrijke eerste stap betekenen in de opwaardering van het gebied, mits deze onderdeel worden van een integrale visie voor het gehele Stationsgebied.

## 1.4 Doel

De appartementen uit de jaren negentig in het 'Vrijheidspark', de zorgclustering rond het Stationsplein, de aanwezige onderwijsvoorzieningen, de nieuwbouw van Praktijkschool Focus en de nieuwe hoofdkantoren van de regionale GGZ en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier maken duidelijk dat het Stationsgebied in Heerhugowaard een interessante plek is voor hoogwaardig wonen, werken en voorzieningen en ook in regionaal verband op de kaart staat.

In het verlengde van de structuurvisie 'Stad van Kansen' wil de gemeente de kansen die dit bijzondere gebied met zich meebrengt met beide handen aangrijpen en voorbereid zijn op nieuwe ontwikkelingen en initiatieven die zich aandienen. Zij wil bovendien gericht de uitstraling en (verblijfs)kwaliteit van het gebied een impuls geven en de bereikbaarheid voor auto, fiets, wandelaar en openbaar vervoer verbeteren.

De gemeente heeft de ambitie om het Stationsgebied Heerhugowaard te laten transformeren tot een hoogwaardige entree en een dynamisch, stedelijk gebied en op die manier het Stadshart en Stationsgebied Heerhugowaard binnen de Regio Alkmaar op de kaart zetten.

***De gemeente heeft de ambitie om het Stationsgebied Heerhugowaard te laten transformeren tot een hoogwaardige entree en een dynamisch, stedelijk gebied en op die manier het Stadshart en Stationsgebied Heerhugowaard binnen de Regio Alkmaar op de kaart te zetten.***

Het doel van de opwaardering van het Stationsgebied is een stedelijk gebied te laten ontstaan, dat complementair en versterkend is ten opzichte van het Stadshart en daarmee uniek in de Regio Alkmaar. Een stedelijk gebied met een zeer goede bereikbaarheid voor zowel auto, openbaar vervoer als langzaam verkeer en met een levendige mix van wonen, werken, recreëren en reizen. Een gebied van reizen, maar vooral ook van thuiskomen.

De gemeente heeft in deze structuurvisie één verleidelijk toekomstperspectief gedefinieerd, met vijf belangrijke kernkwaliteiten, die als leidraad dienen bij de toekomstige transformatie van het Stationsgebied:

Het Stationsgebied Heerhugowaard zal zich in de komende jaren ontwikkelen tot:

1. een soepel verkeersknooppunt en logische spil in de stad en regio;
2. een hoogwaardig stationspark als aangename verblijfsruimte en nieuwe entree;
3. een belangrijk puzzelstuk in de transformatie naar een complete stad;
4. een nieuwe stap in het verduurzamen van de gemeente Heerhugowaard;
5. met het Stadshart samen vormt het Stationsgebied het stedelijk zwaartepunt van de stad.

### Naar een integrale toekomstvisie

In het verleden zijn diverse studies en verkenningen gedaan voor onderdelen van het Stationsgebied, maar er is op dit moment sterke behoefte aan een breed gedragen en integrale ontwikkelingsrichting, die verder gaat dan alleen het verbeteren van de verkeersknoop. De visie zal tevens een beeld moeten schetsen van de betekenis van het gebied in regionaal verband, de bandbreedte aan functies die hier een plek kan krijgen, de gewenste uitstraling en de onderlinge samenhang van dit alles. De visie moet een stevige leidraad gaan vormen voor de stapsgewijze transformatie in de komende jaren en een aanjager vormen voor nieuwe ontwikkelingen en investeringen.

### 1.5 Slimme stedenbouw

De opwaardering van het Stationsgebied zal een relatief lange adem vragen, een verre tijdshorizon hebben en stapsgewijs tot stand moeten komen. Het gebied is immers al grotendeels in gebruik bij een veelvoud aan eigenaren en gebruikers. Een grootschalige sloop en herontwikkeling is daarmee niet wenselijk. Het eigendom is te versnipperd en de opgaven te groot. Bij de opwaardering van een dergelijk gebied, in deze tijden, hoort een realistisch proces waarbij de gemeente als stedenbouwkundige acupunctuur behapbare investeringen doet en overzienbare risico's neemt en waarbij nadrukkelijk en vooral ook de markt verleid wordt tot het participeren, initiëren en investeren. Een zorgvuldige ontwikkeling derhalve; 'slimme' of 'geleidelijke stedenbouw'.

De strategie zal zijn om stapsgewijs te gaan transformeren en kansen te grijpen als deze zich voor doen. De gemeente faciliteert daarbij, stemt initiatieven op elkaar af, bewaakt de samenhang en kwaliteit en doet gerichte, behapbare investeringen om de opwaardering in gang te zetten.

*De strategie zal zijn om stapsgewijs te gaan transformeren en kansen te grijpen als deze zich voor doen. De gemeente faciliteert daarbij, stemt initiatieven op elkaar af, bewaakt de samenhang en kwaliteit en doet gerichte, behapbare investeringen om de opwaardering in gang te zetten.*

### Waarom een structuurvisie en voor wie?

Binnen die rol en strategie is er geen behoefte aan een uitgedetailleerd en dichtgetimmerd eindplan voor het Stationsgebied. Het gaat er om de koers voor de komende periode uit te zetten en een stevig raamwerk neer te leggen dat de identiteit, kwaliteit en samenhang van het gebied waarborgt. De structuurvisie beschrijft als het ware de gewenste nieuwe opzet op hoofdlijnen, geeft zicht op de gewenste kwaliteiten in een toekomstig (eind) beeld. Zo geeft het richting aan het denken en maakt het mogelijk dat voorstellen en ontwikkelingen 'onderweg' kunnen worden getoetst op de mate waarin ze aan dat gewenste en gedragen toekomstbeeld bijdragen. Maar het is geen blauwdruk of dwangbuis: het laat ondertussen op detailniveau nog voldoende ruimte voor flexibiliteit, maatwerk en nadere uitwerking.

Na vaststelling van de structuurvisie kan binnen het robuuste raamwerk stapsgewijs en flexibel de ontwikkeling van de deellocaties ter hand worden genomen, waarbij voldoende ruimte blijft voor de inbreng van andere belanghebbenden, betrokkenen en ontwikkelende partijen.

De structuurvisie is in een dergelijk proces het meest bruikbare beleidsinstrument. Het zet de hoofdlijnen uit, definieert een stevige hoofdstructuur van openbare ruimtes en geeft randvoorwaarden mee voor de invulling van de deellocaties binnen die hoofdstructuur.



Het vormt een verleiding en inspiratie voor de toekomstige ontwikkelende partijen en vormt de basis voor kostenverhaal en verevening binnen het gebied. Daarmee wordt het mogelijk om er als gemeente zorg voor te dragen dat niet alleen de meest lucratieve plekken worden ontwikkeld, maar dat eventuele opbrengsten op dergelijke plekken kunnen worden gebruikt als investering in bijvoorbeeld de openbare ruimte en/of bereikbaarheid.

De structuurvisie is derhalve het richtinggevende document waarin voor overheden, maatschappelijke organisaties, private partijen en burgers duidelijk wordt welk ruimtelijk beleid een gemeente nastreeft.

De structuurvisie zorgt voor een integrale visie op zowel de bebouwde als de onbebouwde omgeving in het Stationsgebied.

Juist in een omgeving waar de gemeente weinig eigendom heeft biedt de structuurvisie de mogelijkheid voor de gemeente om een faciliterende en stimulerende rol te vervullen en zich vooral te richten op het afdwingen van de kwaliteit voor de langere termijn.

De structuurvisie Stationsgebied Heerhugowaard kent hiermee verschillende doelen:

• *Verleiden en inspireren.*

De structuurvisie laat een verleidelijk eindbeeld zien. Waar willen we naar toe, wat zijn de ambities? Een heldere hoofdstructuur van aangename en groene openbare ruimtes als leidraad en aanjager voor de stapsgewijze ontwikkeling door verschillende partijen.

***De structuurvisie is in een dergelijk proces het meest bruikbare beleidsinstrument. Het zet de hoofdlijnen uit, definieert een stevige hoofdstructuur van openbare ruimtes en geeft randvoorwaarden mee voor de invulling van de deellocaties binnen die hoofdstructuur.***

• *Randvoorwaarden en aanwijzingen.*

De structuurvisie geeft handvaten mee voor de projectgewijze ontwikkeling. Randvoorwaarden als oriëntatie, functiemenging, een openbare plint, meervoudig ruimtegebruik, duurzaamheid, beeldkwaliteit, groene daken, parkeren oplossen op eigen terrein, et cetera.

• *De 'eerste stap' nemen.*

De structuurvisie geeft een aanzet voor een fasering en met name een prioritering. Het geschetste streefbeeld in de structuurvisie zal niet in één keer gerealiseerd kunnen worden, het is derhalve belangrijk te starten op die plekken waar een opwaardering en herontwikkeling de meeste invloed heeft op het beeld en het functioneren van het Stationsgebied, en waar de beste kansen liggen. Door te starten op specifieke prominente plekken wordt bovendien een positief signaal afgegeven aan de ondernemers en eigenaren in het gebied en stuurt de gemeente op het afstemmen van investeringen en opbrengsten.

De eerste stap betreft bij voorkeur een prominente plek, bijvoorbeeld in de scholenboulevard, rond de Stationsweg, het Stationsplein en/of de Zuidtangent, waar een eerste gebaar kan worden gemaakt, een 'schuifpuzzel' in gang kan worden gezet en daarnaast een symbolisch startschot wordt gegeven voor de geleidelijke opwaardering van het gebied.

## 1.6 Interactief proces

Een structuurvisie voor een dynamisch en intensief gebruikte plek als het Stationsgebied stel je niet alleen op vanachter de tekentafel en vanuit het gemeentehuis. Om die reden is een breed participatie- en communicatietraject opgezet, waarbij stapsgewijs met de verschillende betrokkenen toegewerkt wordt naar een breed gedragen visie voor het gebied. In dit interactieve proces is van gedachten gewisseld met een brede gemeentelijke projectgroep en stuurgroep, maar ook veelvuldig met de gemeenteraad(scommissie) en met bewoners, ondernemers, experts, belanghebbenden en direct betrokkenen. Zij hebben allemaal vanaf de start van het planproces ideeën en aandachtspunten ingebracht en hebben actief bijgedragen aan het bepalen van een breed gedragen ontwikkelingsrichting voor het Stationsgebied.

### *Raad(scommissie)*

De gemeenteraad is vanaf het begin actief betrokken en geïnformeerd over de voortschrijdende planvorming. Bij aanvang heeft er een open gedachtewisseling plaatsgevonden waarin raadsleden hun idealen en ambities voor het Stationsgebied hebben gedeeld. Vervolgens is op basis daarvan een planvorming gestart, waarbij tussentijds de ideeën, gedachten en oplossingsrichtingen zijn besproken en waar de gemeenteraad actief input heeft gegeven voor de verdere uitwerking van de visie.

### *Klankbordgroep:*

Bij aanvang van het proces is een breed samengestelde klankbordgroep opgestart. Deze klankbordgroep is samengesteld uit vertegenwoordigers van bewoners, ondernemers, van partijen actief in zorg en onderwijs, en gebruikers van het Stationsgebied. De klankbordgroep is in een zelfde frequentie als de gemeenteraad betrokken geweest bij de visievorming. Bij de start van het proces hebben ook zij hun ideeën en aandachtspunten ingebracht en ook

***Om die reden is een breed participatie- en communicatietraject opgezet, waarbij stapsgewijs met de verschillende betrokkenen toegewerkt wordt naar een breed gedragen visie voor het gebied.***

de klankbordgroep heeft op meerdere momenten in het proces zeer actief gereageerd op de voortschrijdende planvorming, waarbij naast bestaande belangen ook praktische aspecten en maatschappelijke overwegingen zijn ingebracht. De klankbordgroep Stationsgebied heeft daarmee uitdrukkelijk sturing gegeven aan de voorliggende structuurvisie en vormde een belangrijke inspiratie en afwegingsfactor bij de gemaakte keuzes.

### *Expertteam*

Daarnaast is een expertteam betrokken bij de planuitwerking. Het expertteam is samengesteld uit verschillende professionals met een aanvullende expertise. Zij hebben vanuit hun vakinhoudelijke achtergrond input geleverd voor de planvorming. Binnen het expertteam zijn bijvoorbeeld de Fietsersbond, Cliënten Advies Raad, Jeugd- en jongerenraad, de Bedrijfskring Heerhugowaard en ROVER vertegenwoordigd.

### *Interviews sleutelfiguren*

Bij aanvang van het proces is bovendien persoonlijk met een aantal sleutelfiguren gesproken. Deze sleutelfiguren hebben bijvoorbeeld belangrijke eigenschappen in het gebied, of zijn vanuit hun kennis en kunde van het gebied en de lokale context gevraagd hun ideeën en aandachtspunten mee te geven.

### *Afstemming met spoorpartijen*

Separaat is ook op een aantal momenten met de spoorpartijen (Prorail, NS Poort en NS Reizigers) van gedachten gewisseld, met name over het station en de directe omgeving daarvan. Uiteraard zijn deze partijen binnen het Stationsgebied belangrijke stakeholders.

### Overige afstemming

Door middel van een webpagina onder de gemeentelijke website zijn de belangrijkste stappen in het proces steeds aan de buitenwereld gepresenteerd. Ook zijn er op verzoek diverse een-op-een gesprekken gevoerd met ondernemers en bewoners uit en om het Stationsgebied die vragen hadden over de in voorbereiding zijnde toekomstvisie voor hun werk- en woongebied.

Het Stationsgebied maakt binnen de Regio Alkmaar onderdeel uit van een stedelijk en vervoersnetwerk op provinciaal, nationaal en zelfs Europees niveau. Binnen deze bestuurlijke lagen wordt het Heerhugowaardse Stationsgebied met het oog op de toekomst voortdurend geagendeerd. Van de bestuurlijke portefeuillehouders overleggen van de Regio Alkmaar, het 'position paper' met de toekomstvisie voor de Regio Alkmaar tot en met afstemming binnen het nieuwe provinciale knooppuntenbeleid. Heerhugowaard biedt het Stationsgebied ook aan als studieobject voor Europa, binnen Europese samenwerkings- en subsidieprogramma's.

### Terinzagelegging en openbare informatieavond

Tenslotte heeft voor vaststelling de structuurvisie nog ter inzage gelegen en is er daaraan gekoppeld een openbare informatiemarkt georganiseerd, waarin iedereen de kans heeft gekregen kennis te nemen van de plannen en daarover (persoonlijk) vragen te stellen. In de gemeentelijke Stadskrant is een bijlage over de Structuurvisie Stationsgebied verschenen om iedereen te informeren en bovendien te attenderen op de informatiemarkt en de terinzagelegging. De formele procedure voor vaststelling is conform de Wet ruimtelijke ordening en is ook dienovereenkomstig kenbaar gemaakt.

## 1.7 Leeswijzer

Deze structuurvisie gaat uitgebreid in op de gewenste ontwikkelingsrichting voor het Stationsgebied van Heerhugowaard en de verschillende aspecten die daar mee samen hangen, zoals bijvoorbeeld de verkeersstructuur, duurzaamheid, programmatische wensen en beeldkwaliteit. Voorliggende visie is opgezet als een doorlopend verhaal. Dit maakt het mogelijk voor geïnteres-

seerde lezers een compleet overzicht te krijgen van alle 'ins en outs' en goed de onderlinge samenhang en verbanden te herkennen.

De opzet van het verhaal en de hoofdstukkenindeling zijn daarnaast zo opgesteld dat lezers die zich tot de hoofdlijnen willen beperken eenvoudig kunnen doorbladeren naar de voor hun relevante onderdelen:

- In hoofdstuk 1 wordt nader ingegaan op de aanleiding, doelen, de marktsituatie en het doorlopen proces.
- Hoofdstuk 2 vertelt over het 'nu', over het vertrekpunt van deze visie. Hoe zit het Stationsgebied in elkaar, wat is de positie en betekenis in de gemeente en regio, welke plannen lopen er al? Dit hoofdstuk is een bondige weergave van de eerder vastgestelde nota van bouwstenen (juni 2011).
- Hoofdstuk 3 vormt het hart van deze structuurvisie. Hier worden de belangrijkste ambities benoemd en de visie aan de hand van één verleidelijk toekomstperspectief en vijf kernkwaliteiten nader uiteen gezet. Dit hoofdstuk is voor de snelle lezer een must om een beeld te krijgen van waar de gemeente naar toe wil met het Stationsgebied Heerhugowaard.
- In hoofdstuk 4 wordt op verschillende onderdelen van de visie op het stationsgebied dieper ingezoomd en wordt nadere uitleg gegeven over belangrijke aspecten als verkeer, de opzet van het station, de functies, water en groen, duurzaamheid en beeldkwaliteit.
- Hoofdstuk 5 tenslotte gaat uitgebreid in op hoe we deze visie voor het Stationsgebied in de komende jaren stap voor stap ook daadwerkelijk tot uitvoer willen gaan (laten) brengen. Het beschrijft de gekozen ontwikkelingsstrategie van de gemeente en gerelateerde aspecten als kostenverhaal.

### Een snelle indruk:

Tenslotte kan nog vermeld worden dat het ook mogelijk is snel een brede indruk te krijgen van de visie voor het Stationsgebied van Heerhugowaard, zonder zich in het verhaal te hoeven onderdompelen. Bladerend door het voorliggende boekje krijgt men aan de hand van de beelden en enkele uitgelichte 'quotes' een goed inzicht van de hoofdlijnen van deze visie en kan men zich laten inspireren.

# BROEKHORNPOOLDER

WESTDIJK

N242

GILDESTRAAAT

W.M. DUDOKWEG

W.M. DUDOKWEG

BEVELANDEWEG

ZUIDTANGENT

INDUSTRIESTRAAT

STATION

STATIONSPLEIN

VRIJHEIDSPARK

WESTTANGENT

STATIONSWEG

STATIONSWEG

UMBRIËLLAAN

NIJVERHEIDSTRACHT

TITANIAALAN

ONDERWIJSCLUSTR

# STADSHART



## 2. Het vertrekpunt

De transformatie van het Stationsgebied naar een bruisend groen-stedelijk stadsdeel van Heerhugowaard is vergelijkbaar met een uitdagende reis. De eindbestemming wordt met de structuurvisie bepaald, maar deze is nog niet tot in detail ingekleurd. De koers is in de structuurvisie uitgezet. Naarmate de reis vordert zal het eindbeeld steeds duidelijker worden ingevuld.

Zoals iedere reis begint ook deze met een vertrekpunt. Waar veel uitbreidingswijken hun aanvang hebben in de 'maagdelijke polder' is het Stationsgebied Heerhugowaard een relatief intensief gebruikt gebied. Auto's, fietsers, bussen, taxi's en wandelaars zoeken er een plek, bedrijven, kantoren, scholen en woningen hebben er een adres. De planvorming begint bovendien niet bij nul, er lopen al verscheidende ontwikkelingen die als vertrekpunt dienen voor de structuurvisie. Daarnaast zijn er in het recente en verre verleden de nodige zaken bedacht en uitgezocht voor deze plek en wordt er in het bestaande gemeentelijke en provinciale beleid natuurlijk het nodige gezegd over het gebied. Al deze informatie vormt uiteraard een belangrijke input voor de visie.

Om het vertrekpunt goed in de vingers te krijgen is het proces gestart met het gezamenlijk achterhalen van de belangrijkste randvoorwaarden en uitgangspunten en het mobiliseren van de kennis die voorhanden is bij belanghebbenden, gebruikers en betrokkenen.

Een separate 'nota van bouwstenen' (22 juni 2011) geeft een meer uitgebreide weergave van de resultaten van deze inventarisatie en analyse van het Stationsgebied en een overzicht van de verzamelde ideeën, ambities en idealen. Deze vormen de bouwstenen voor de structuurvisie.

In dit hoofdstuk volgt een beknopte weergave van de volgende aspecten:

- de regionale context;
- knooppunt van belangrijke routes;
- opgaven in het stationsgebied;
- lopende plannen;
- ambities.

### 2.1 De regionale context

#### *Groeiregio*

De Regio Alkmaar is een groeiregio. In de komende decennia zal naar verwachting de bevolking hier blijven groeien en zal onder invloed van schaalvergroting deze regio een concentratiepunt worden voor de hoogwaardige werkgelegenheid en stedelijke (maatschappelijke) voorzieningen in Noord-Holland Noord. De verwachtingen zijn dat de Regio Alkmaar verder zal groeien naar ruim 300.000 inwoners. Binnen de Regio Alkmaar is het gebied 'Heerhugowaard-Alkmaar-Langedijk' het meest stedelijke gebied. Met de verwachte groei in het vooruitzicht, wordt deze stedelijke agglomeratie de tweede van Noord-Holland. Na Amsterdam zal deze stedelijke kern van de Regio Alkmaar steeds meer gaan functioneren als centrum voor Noord-Holland Noord, voor zaken als stedelijk wonen, middelbaar en hoger onderwijs, kennisintensieve werkgelegenheid en zorg.

***Om het vertrekpunt goed in de vingers te krijgen is het proces gestart met het gezamenlijk achterhalen van de belangrijkste randvoorwaarden en uitgangspunten en het mobiliseren van de kennis die voorhanden is bij belanghebbenden, gebruikers en betrokkenen***



**Groene Contramal**

**Groen Centrum**

**Nieuwe locatie RTIC**

**Historische centrum**





### *Openbaar vervoersknooppunten in de Regio Alkmaar*

Bereikbaarheid en een goede mobiliteit van en naar deze regio zijn van doorslaggevend belang en deze kan in de toekomst onmogelijk alleen door de auto gefaciliteerd worden. In de Regio Alkmaar zijn drie openbaar vervoersknooppunten. Station Alkmaar Noord is vooral een op- en uitstap-halte voor forenzen, de stations van Alkmaar Centrum en Heerhugowaard fungeren meer als stedelijke knooppunten waar trein, bus, fiets en auto samenkomen met stedelijk wonen, kennisintensief werken, onderwijs, zorg en recreatie. Deze beide locaties liggen bovendien in de nabijheid van belangrijke voorzieningencentra; de historische binnenstad van Alkmaar en het Stadshart Heerhugowaard. Het is landelijk en provinciaal beleid om waar mogelijk inbreiding, herstructurering en stedelijke intensivering te concentreren rond deze openbaar vervoersknooppunten. Het doel is het stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer en fiets, het vergroten van de kruisbestuiving tussen wonen, werken, voorzieningen, onderwijs en recreëren en het sparen van het (landschappelijke) buitengebied. In zowel de provinciale 'Structuurvisie Noord Holland 2040' (23 mei 2011) als de provinciale nota 'Kansen voor ruimtelijke ontwikkelingen rond OV-knooppunten in Noord-Holland' (9 februari 2011) wordt het Stationsgebied Heerhugowaard aangewezen als een intensiveringslocatie en belangrijk OV-knooppunt. Anders dan de naamgeving misschien doet vermoeden bevindt juist het station Heerhugowaard zich op het snijvlak van de spoorcorridors 'Amsterdam-Alkmaar' en 'Alkmaar-Enkhuizen'. In de gemeentelijke structuurvisie 'Stad van kansen' (13 september 2011) wordt hierop aangesloten en het Stationsgebied Heerhugowaard als opgave op de kaart gezet.

***De Regio Alkmaar functioneert voor inwoners en ondernemers in toenemende mate als één stedelijke regio, waarbij met name de grenzen binnen de aaneengesloten stedelijke agglomeratie van Heerhugowaard, Alkmaar en Langedijk in werkelijkheid steeds meer vervagen.***

### *De stedelijke agglomeratie van de Regio Alkmaar*

De Regio Alkmaar functioneert voor inwoners en ondernemers in toenemende mate als één stedelijke regio, waarbij met name de grenzen binnen de aaneengesloten stedelijke agglomeratie van Heerhugowaard, Alkmaar en Langedijk in werkelijkheid steeds meer vervagen. Alkmaar, Heerhugowaard en Langedijk hebben daarbinnen nog steeds duidelijk drie herkenbare en complementaire gezichten; het historisch stedelijke Alkmaar, het meer groen-stedelijke Heerhugowaard en het dorpse Langedijk.

Deze drie identiteiten zijn weer gegroepeerd rondom de twee belangrijke vervoersknooppunten en stedelijke centra; Alkmaar rondom de historische binnenstad en Heerhugowaard en Langedijk rondom het Stadshart en Stationsgebied Heerhugowaard. Deze werkelijkheid, waarbinnen ondernemers en bewoners werken en wonen, hun keuzen maken, is in feite aan het verworden tot 'een dubbelstad', met twee complementaire en in toenemende mate gelijkwaardige en elkaar aanvullende stedelijke lobben. Het Stadshart Heerhugowaard is het grootste overdekte winkelcentrum boven Amsterdam en (recente) nieuwe vestigingen en ontwikkelingen van bijvoorbeeld Ziggo, het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en de GGZ in en rondom het Stationsgebied bevestigen de ontwikkeling naar een sterke stedelijke regio. De komst naar Heerhugowaard van het nieuwe Regionaal Topklinisch Interventiecentrum in Westpoort (op het brandpunt van de al in de jaren negentig in de IGS-HAL bedachte Groene, Blauwe en Rode Loper (N242)) is







een volgende belangrijke stap. Het sluit naadloos aan bij de ambitie van een sterke Regio Alkmaar en bij de wens van de gemeente Heerhugowaard om een 'completere stad' te worden.

### *Groen-blaauwe identiteit*

In die opzet is de groen-blaauwe slinger tussen Langedijk en Heerhugowaard (de Groene Contramal) niet de scheiding, maar een unieke verbinding binnen dit deel van de stedelijke agglomeratie van de Regio Alkmaar; het is een landschappelijk en waterrijke looper tussen 'het dorp' en de 'groene stad'. De Groene Contramal begint in het Geestmerambacht en loopt dan als Groene Loper via de Broekhornpolder en het nieuwe RTIC naar het Park van Luna. Het vormt zo een centraal gelegen natuur-, woon en recreatielandschap dat de identiteit van dit deel van de regio nadrukkelijk handen en voeten geeft. Deze groene en waterrijke identiteit is ook in zowel Langedijk als Heerhugowaard tastbaar aanwezig, in de vorm van groene woonwijken, parken, waterlopen en lanen.

***Een groene en waterrijke identiteit is ook in zowel Langedijk als Heerhugowaard tastbaar aanwezig, in de vorm van groene woonwijken, parken, waterlopen en lanen.***





## 2.2 Knooppunt van belangrijke routes

In en rondom het Stationsgebied Heerhugowaard komen enkele belangrijke lokale en regionale routes samen:

### Spoor

Het gebied wordt doorsneden door de spoorlijnen van Amsterdam naar Den Helder en naar Hoorn, de enige twee spoorlijnen in Noord-Holland Noord. Station Heerhugowaard neemt op de splitsing naar Hoorn en Den Helder een prominente positie in als overstapstation. Heerhugowaard fungeert als een intercitystation en heeft goede verbindingen binnen de provincie Noord-Holland. Zowel in de richting Hoorn, in de richting Den Helder en in de richtingen Alkmaar, Castricum, Zaandam, Amsterdam en Haarlem. Buiten de provincie heeft Heerhugowaard rechtstreekse verbindingen met onder andere Utrecht, Arnhem, Nijmegen, Eindhoven, Maastricht en Heerlen.

### Auto

Het Stationsgebied vormt een belangrijke knoop in de auto-ontsluiting van Heerhugowaard en regio en de belangrijkste afslag voor bezoekers van buiten de gemeente aan het Stadshart.

- De N242 is een doorgaande route voor autoverkeer, die met name een belangrijke functie heeft voor verkeer dat vanuit het noorden en noordelijk van de Regio Alkmaar naar de A9 rijdt en vice versa. Veel autoverkeer op deze route heeft derhalve geen directe relatie met Heerhugowaard en het Stationsgebied. De geluidsbelasting is aanzienlijk evenals de barrièrewerking met de Broekhornpolder en Langedijk. Er liggen provinciale plannen voor het vergroten van de capaciteit en het verbeteren van de doorstroming door het aanpakken van de kruispunten.
- De Westtangent is de belangrijke ontsluitingsroute voor Heerhugowaard. Een groot deel van de woonwijken en het Stadshart wordt via deze route

**Heerhugowaard fungeert als een intercitystation en heeft goede verbindingen binnen de provincie Noord-Holland. Zowel in de richting Hoorn, in de richting Den Helder en in de richtingen Alkmaar, Castricum, Zaandam, Amsterdam en Haarlem.**

ontsloten. Op dit moment fungeert de Westtangent ook als doorgaande route tussen de N507 en N242 en vormt het door de grote intensiteit gevoelsmatig een barrière tussen Stationsgebied en Stadshart en stad. In de planning staat het doortrekken van de Westfrisiaweg, waarmee het doorgaande verkeer niet door de stad hoeft te rijden en de Westtangent enigszins ontlast kan worden.

- De Zuidtangent/Broekerweg is een belangrijke verbindingroute tussen Langedijk, Stationsgebied Heerhugowaard en het Stadshart en deze heeft een cruciale lokale functie voor de ontsluiting van deze plekken. Tevens vormt de Zuidtangent nu een doorsteek tussen Westtangent en N242 en is daarmee een belangrijke verbinding voor mensen die via de N507 naar het noordwesten willen. Met het gereedkomen van de Westfrisiaweg zal deze regionale verkeersstroom naar verwachting verminderen, maar de Zuidtangent blijft een zeer drukke verbinding. De spoorwegovergang is vaak dicht wat lange opstoppingen tot gevolg heeft en zeer onveilige situaties met zich mee brengt op de kruisingen met de Industriestraat en met name de Bevelandseweg/Stationsplein. Op deze laatste kruising komen daarnaast ook nog eens de fietsers en wandelaars naar het station samen en het sluipverkeer dat via de Umbriëlaan de kruising Westtangent-Zuidtangent tracht te omzeilen. Er is een SPODO-II Rijkssubsidie afgegeven voor het aanleggen van een tunnel onder het spoor en het oplossen van de verkeersproblematiek van de Zuidtangent. De uitwerking van deze 'spoorse doorsnijding' wordt op basis van deze structuurvisie ter hand genomen.

## Een fijnmazig netwerk van veilige en aangename routes naar het station is daarvoor van groot belang..

### *Bus*

Aan zowel de stad- als de landschapszijde van station Heerhugowaard vertrekken lijndiensten; naar Bergen, Alkmaar en Wieringerwerf. Deze lijndiensten worden uitgevoerd door Connexxion. Over de N242 rijdt bovendien de Q-liner tussen Alkmaar en Leeuwarden, die nu een halte heeft bij de Broekerweg/Zuidtangent.

### *Langzaam verkeer*

Ook voor de fiets en wandelaar is het Stationsgebied een belangrijke knoop in stad en regio. Het probleem dat zich hier voordoet is dat de Zuidtangent voor langzaam verkeer de enige doorgaande verbinding is tussen Heerhugowaard, de Broekhornpolder en Langedijk. De rest van de routes vanuit Heerhugowaard lopen dood op het spoor. Alleen de Stationsweg heeft een overgang, die tevens de entree vormt naar de perrons, maar aan de landschapszijde van het station loopt ook deze historische route dood op de N242. De relatie tussen Heerhugowaard, het buitengebied en Langedijk is derhalve voor fietsers zeer beperkt en de bereikbaarheid van het station vanaf Langedijk laat te wensen over. Juist de fiets is echter een interessant vervoersmiddel als het om voor- en natransport naar de trein gaat. Een fijnmazig netwerk van veilige en aangename routes naar het station is daarvoor van groot belang. Er is een provinciale subsidie voor het aanleggen van een fietsbrug over de N242, in het verlengde van de Stationsweg. Daarmee wordt deze historische route als belangrijke fietsverbinding hersteld en een veilig en aangenaam alternatief geboden voor het fietsen langs de Broekerweg/Zuidtangent.

Een andere belangrijke fietsroute ontstaat door de ontwikkeling van het nieuwe RTIC. De afstand tot dit nieuwe regionale ziekenhuis is minder dan

twee kilometer en daarom uitermate geschikt voor het gebruik van de (elektrische) fiets. Voor de voetganger is de looproute tussen het station en het Stadshart van cruciaal belang. Deze route is momenteel onduidelijk en onaantrekkelijk. Een heldere, goed verlichte en directe looproute is hier gewenst. Daarbij is het verbeteren van de oversteekbaarheid van het kruispunt Westtangent-Zuidtangent een belangrijke opgave

### 2.3 Beschrijving van het stationsgebied

Het visiegebied van het Stationsgebied Heerhugowaard bevindt zich tussen de N242, Westtangent, Stationsweg en een fictieve doorgetrokken lijn van de Robijn, met daarbij tevens het scholen- en bedrijvencluster rondom de Umbriëllaan. In het licht van de regionale en lokale betekenis van het Stationsgebied zal echter nadrukkelijk ook gekeken worden naar de bredere context van het Stationsgebied, zoals de gewenste goede relaties met het Stadshart, met de Broekhornpolder, de bedrijventerreinen en uiteraard met de komst van het RTIC. De naastgelegen bedrijventerreinen worden beïnvloed door een transformatie van het Stationsgebied. Zo liggen er met de komst van het RTIC kansen voor nieuwe ontwikkelingen op het bedrijventerrein Beveland, tussen de W.M. Dudokstraat en dit nieuwe ziekenhuis, en wordt het bedrijventerrein Zandhorst I ontsloten via het Stationsgebied. Bij ontwikkelingen en transformaties in het Stationsgebied is het waarborgen van de bereikbaarheid van deze bedrijven uitgangspunt.

#### *Het station:*

Station Heerhugowaard had in 2006 al gemiddeld 7.500 in- en uitstappers per dag en komt daarmee net niet in de top 50 van stations van Nederland. Dit aantal is inmiddels gegroeid en zal met de groei van Heerhugowaard en Langedijk en met de ontwikkeling van het Stationsgebied naar verwachting de komende jaren verder stijgen. Vanuit het oogpunt van kwaliteit en





voorzieningen heeft het station van Heerhugowaard nog een inhaalslag te maken. De fietsen en auto's die op maaiveld aan beide zijden van het station staan geparkeerd, geven het station een rommelig aanzicht, vragen enorm veel ruimte en bepalen daarmee op negatieve wijze het beeld van het station. Het stationsplein, waar verder bushaltes en kiss&ride een plek hebben heeft hiermee het karakter van een verkeersruimte, zonder enige verblijfskwaliteit.

Het station heeft nu twee smalle perrons aan drie sporen, het comfort en beschuttingsniveau is beperkt. De perrons hebben entrees aan beide

***De fietsen en auto's die op maaiveld aan beide zijden van het station staan geparkeerd, geven het station een rommelig aanzicht, vragen enorm veel ruimte en bepalen daarmee op negatieve wijze het beeld van het station.***



uiteinden, via Stationsplein en Zuidtangent. De toegang tot de perrons is onveilig en onduidelijk, het station mist één comfortabele en heldere entree en veilige spoorovergang.

De overgang naast de Stationsweg functioneert nu als de hoofdentree, waaromheen de voorzieningen zijn geclusterd: grote parkeerplaatsen en fietsenstallingen. De loopafstand voor de reiziger is hier kort, dat is positief. Er is voldoende capaciteit in de huidige situatie, maar er is geen ruimte over voor groei. In Heerhugowaard zijn er relatief veel P+R parkeerplaatsen, veel mensen uit de regio parkeren hier gratis de auto en nemen dan de trein. Door de verspreide ligging van deze parkeerplaatsen dringen reizigers van alle zijden het Stationsgebied binnen waardoor de auto dominant aanwezig is. Het clusteren van deze P+R voorzieningen heeft de voorkeur. Enerzijds om de stroom auto's te bundelen en veilig te faciliteren in het gebied en anderzijds om de parkeervoorzieningen op een centrale locatie in het gebied onder te brengen die de auto meer uit het zicht haalt: 'Blik uit het blik'.



### *Stationsplein:*

Langs het spoor staan aan de stadszijde Forum I en Forum II met zakelijke en zorgdienstverlening. In de plint, aan het private parkeerplein hebben het Diagnostisch Centrum van het Medisch Centrum Alkmaar, de Modelbouw-winkel, makelaars en uitzendbureaus een plek. Het Stationsplein is geen echt stadspan, de samenhang ontbreekt, net als enige vorm van intimiteit. Het vele parkeren, het afgesloten voorplein van het Forum-gebouw, de fietsenstallingen en het busstation geven een onoverzichtelijk en rommelig beeld, waar de wandelaar ondergeschikt is aan de auto. Een duidelijke wandelrelatie met de stad ontbreekt, waardoor niet alleen de onbekende, maar ook de bekende reiziger zich verloren voelt.

***Het stationsplein is geen echt stadspan, de samenhang ontbreekt, net als enige vorm van intimiteit.***



### *Vrijheidspark:*

Het Vrijheidspark ligt tussen het Stationsplein en de Westtangent en is een wooncampus van verschillende lagere en hogere appartementengebouwen, met groen en parkeren op maaiveld. Ook is er een grote inpandige parkeergarage onder het gebouw 'Palazzo'. Deze rustige, groen-stedelijke woonbuurt vormt min of meer de overgang tussen station en Stadshart. Er loopt een informele route tussen de gebouwen en geparkeerde auto's door van het station naar het centrum, maar deze is onduidelijk en meer toevallig dan herkenbaar vormgegeven. De looproute slingert zich tussen gebouwen en parkeerplaatsen door naar de kruising Zuidtangent-Westtangent en vanaf daar als een olifantenpadje door het gras richting het gemeentehuis en stadspan. Het Vrijheidspark behoeft geen grote herontwikkeling of herstructurering, het gebied functioneert prima als woongebied. Als een kans zich voordoet kan de uitstraling van de openbare ruimte verbeterd worden. Het gebied kan op basis van de al aanwezige groene kwaliteiten een verdere impuls krijgen als de openbare ruimte tussen de appartementen en richting het Stationsplein een groenere uitstraling krijgt. Daarnaast zal de wandelroute tussen station en Stadshart verbeterd moeten worden.

**Oorspronkelijk was dit de doorgaande route tussen Heerhugowaard, het station en Langedijk. Nu is het een rustige woonstraat en belangrijke fietsroute vanuit Heerhugowaard naar de naastgelegen scholen, het station en de bedrijven op het bedrijventerrein Zandhorst.**



#### *Stationsweg:*

De Stationsweg heeft cultuurhistorische waarde. Het is een historische as in de polderstructuur, die vanuit de stedelijke kern eindigt in het Stationsgebied; een karakteristieke bomenlaan met monumenten en karakteristieke objecten. In het Stationsgebied is het een kleinschalig lint van wonen. De Stationsweg loopt vanuit Heerhugowaard tot aan de overzijde van het spoor en de N242. Oorspronkelijk was dit de doorgaande route tussen Heerhugowaard, het station en Langedijk. Nu is het een rustige woonstraat en belangrijke fietsroute vanuit Heerhugowaard naar de naastgelegen scholen, het station en de bedrijven op het bedrijventerrein Zandhorst. De route loopt echter tegenwoordig na het spoor dood op de N242. De Stationsweg vormt een duidelijke ruimtelijke overgang tussen het Stationsplein en de scholen en bedrijvencluster rond de Umbriëllaan. Ook aan de landschapszijde van het spoor markeert deze de grens tussen Stationsgebied en bedrijventerrein Zandhorst.



#### *Rond de Umbriëllaan:*



Vanaf de Stationsweg aan de zijde van de stad bevindt zich een zone met veel praktijkonderwijs, sport en zorg, afgewisseld met bedrijven en kantoren. Blikvanger is het roc Horizoncollege (praktijkonderwijs MBO) met het groene voorplein. Verder is

hier praktijkschool Focus in aanbouw en liggen er verschillende (kleinschalige) bedrijven en kantoren. Tussen het Horizoncollege en de Westtangent ligt nog een P+R-parkeerterrein, dat ook door de bezoekers van scholen en bedrijven wordt gebruikt. Verder naar het noordwesten bevindt zich verpleegtehuis Zuyder Waert en weer een afslag aan de Westtangent verder het Clusiuscollege (VMBO Groen) en het S.G. Trinitascollege Don Bosco (locatie VMBO).





## **Met name aan de landschapszijde van het spoor, tussen Zuidtangent en Stationsweg (bedrijventerrein Zandhorst) liggen interessante mogelijkheden voor verdere intensivering en een functionele transformatie**

### *Rond de Bevelandseweg doorkijkend naar het nieuwe RTIC:*

Ten zuidwesten van de Zuidtangent hebben recent de nodige nieuwe ontwikkelingen plaats gevonden. Eind 2011 is het nieuwe hoofdkantoor van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier gereedgekomen en daarnaast bevindt zich het nieuwe hoofdkantoor van het GGZ. Beide ontwikkelingen hebben deze hoek in de overgang naar het Stadshart een wezenlijk andere uitstraling gegeven en zetten de toon voor een verdere opwaardering en intensivering van het Stationsgebied. Tevens bevindt zich hier het HAL-Trade center; een verzamelgebouw voor (startende) ondernemers, veelal in de creatieve industrie. De uitstraling is niet oogstrelend, met name door de wat rommelige inrichting van de kavel met de slagbomen en het parkeren.

Met het kantoor van het Hoogheemraadschap is een inspirerende aanzet gegeven voor een meer waterrijke omgeving. Dit sluit mooi aan bij de historische vaarroute die hier liep tussen de tuinderijen van Heerhugowaard en de veiling in Broek op Langedijk. Voor de gemeente is cultuurhistorie een inspiratiebron voor ruimtelijke ontwikkelingen. Met het nieuwe hoofdkantoor van het Hoogheemraadschap liggen er kansen om vanuit een historisch perspectief tot nieuwe plannen te komen.

Het gebied loopt over in een bedrijventerrein dat zich uitstrekt tussen de Westtangent en het spoor en loopt door tot aan de locatie van het nieuwe RTIC. Aan de zijde van de Westtangent bevinden zich vooral kantoren (onder andere het nieuwe kantoorpand van internetserviceprovider Ziggo en zorg- en wellness gerelateerde voorzieningen zoals het Oogcentrum Noord-Holland, fysiotherapie en fitness). Het opleidingscentrum ESPEQ neemt ook een voorname plaats in tussen de bedrijvigheid. Naar het spoor toe zijn meer bedrijfshallen en onder andere een opleidingsbedrijf voor bouw- en Installatiewerk te vinden. Verder naar het zuidwesten, in de overgang naar de toekomstige locatie voor het nieuwe RTIC bevindt zich ook de nodige perifere detailhandel, de Heerhugowaardse Woonstrip.

### *Aan de landschapszijde van het station:*

Het noordwesten van het spoor, aan de zijde van de Broekhornpolder, is gevoelsmatig nu de achterkant van het station. Gezien de beperkte fysieke relatie met de Broekhornpolder en Langedijk en de extensieve invulling met voor een deel kleinschalige bedrijfspanden is dit niet verwonderlijk. Het gebied ligt een beetje geïsoleerd en heeft op het moment niet overal een zeer hoogwaardige uitstraling. Het gebied richt zich voornamelijk op de goede autobereikbaarheid via de N242 en heeft weinig relatie met het station en het Stadshart. Hier zijn vooral kleinschalige, ambachtelijke bedrijven gevestigd, met rond de Gildestraat nog Hotel en Event Center Jules en enkele kantoren. Verder naar het zuidwesten ligt de nog te ontwikkelen 'bedrijvenscheg'; dit gebied is onderdeel van de gebiedsontwikkeling Broekhornpolder en zal transformeren naar een bedrijventerrein met mogelijkheden voor een onderwijscampus. Aan de noordoostzijde wordt het gebied begrensd door de Stationsweg en loopt dan over in het bedrijventerrein Zandhorst. Aan de Stationsweg bevinden zich nog drie horecagelegenheden bij de huidige entree van het station. Daarnaast ligt het voormalige gebouw van de Nettomarkt, waar in het verleden tijdelijk het Sociaal Cultureel Centrum was gehuisvest, totdat het naar Cool is gegaan. Nu staat het leeg.

Met name aan de landschapszijde van het spoor, tussen Zuidtangent en Stationsweg (bedrijventerrein Zandhorst) liggen interessante mogelijkheden voor verdere intensivering en een functionele transformatie. De wens is om dit gebied in samenwerking met de betrokkenen en markt stap voor stap te transformeren en zowel ruimtelijk als functioneel vanuit de Complete Stad-gedachte meer relatie te geven met het station, het Stationsgebied en de rest van de stad. Het moet veranderen van een extensieve achterzijde, naar een tweede voorzijde en representatief gezicht van de stad met nieuwe stedelijke functies.





Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier



Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier



Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier



GGD



GGD



Plan fietsbrug Stationsweg over N242



Vernieuwing kantoor Voertuiginformatie en -documentatie



Plan fietsbrug Stationsweg over N242

## 2.4 Lopende plannen

Het Stationsgebied is geen leeg gebied, maar een relatief intensief gebruikte en dynamische plek, waar wordt gewoond, gewerkt en gereisd. Het gebied is niet in één ontwikkeling ontstaan, maar geleidelijk gegroeid aan de hand van allerlei losse initiatieven en ontwikkelingen. Het recent gerealiseerde hoofdkantoor van het Hoogheemraadschap is daar het meest recente voorbeeld van. Het gebied staat 'in the picture' en is constant in ontwikkeling. In en om het Stationsgebied zijn de afgelopen periode verschillende kleinere en grotere initiatieven geweest, plannen gemaakt, of ontwikkelingen opgestart. Sommige zijn heel concreet, anderen liggen stil, of worden heroverwogen.

Belangrijkste doel van de structuurvisie is om richting te geven aan de toekomstige transformatie van het gebied om samenhang en meerwaarde te bewerkstelligen. Waar mogelijk en wenselijk hebben bestaande initiatieven en plannen daarin een plek gekregen en zijn deze afgestemd.

### *Nieuwbouw hoofdkantoren regionale GGZ en Hoogheemraadschap*

De gebouwen zijn in 2010 respectievelijk zomer 2011 in gebruik genomen.

### *Fietsbrug Stationsweg over N242*

Om de fietsroute over de Stationsweg door te trekken over de N242 richting Langedijk is een ontwerp gemaakt van een fietsbrug. Er is een provinciale subsidietoekenning voor de fietsbrug Stationsweg over de N242 naar de Westdijk. Na aanbesteding medio 2012 wordt nu gewerkt aan de civiel-technische uitwerking.

### *Spoortunnel Zuidtangent*

De verkeersproblematiek en veiligheid op de Zuidtangent is de meest acute opgave in het Stationsgebied en vormt ook voor de bereikbaarheid

***Belangrijkste doel van de structuurvisie is om richting te geven aan de toekomstige transformatie van het gebied om samenhang en meerwaarde te bewerkstelligen. Waar mogelijk en wenselijk hebben bestaande initiatieven en plannen daarin een plek gekregen en zijn deze afgestemd.***

van bijvoorbeeld het Stadshart een probleem. In het door de raad vastgestelde Gemeentelijke Verkeers en Vervoers Plan (integraal opgenomen in de gemeentelijke Structuurvisie Heerhugowaard, Stad van Kansen), is een ongelijkvloerse spoorse doorsnijding van de Zuidtangent genoemd als belangrijke ingreep om de bereikbaarheid van Heerhugowaard te vergroten en de veiligheid in het Stationsgebied te verbeteren. De gemeente Heerhugowaard heeft in het kader van de subsidieregeling 'Spoorse doorsnijding 2e tranche' (SPODO II) een subsidie toegekend gekregen. Op basis van deze structuurvisie worden de plannen voor deze ondertunneling voorbereid. Daarbij zal naast de daadwerkelijke ondertunneling van de Zuidtangent natuurlijk ook gekeken worden naar de aansluitingen van de Industriestraat/ Gildestraat en van de Bevelandseweg/Stationsplein. Uitgangspunt is dat de (auto)bereikbaarheid gegarandeerd blijft en tegelijkertijd de veiligheid en oversteekbaarheid voor langzaamverkeer worden verbeterd en de doorstroming wordt gestimuleerd. Onderdeel van de opgave is tenslotte het 'overbruggen' van het hoogteverschil dat ontstaat door de aanleg van de tunnel.

Een andere belangrijke opgave in het verlengde van de ondertunneling is het omleiden van de waterlopen langs het spoor. Deze vormen nu gezamenlijk met de Westertocht, een belangrijke waterafvoer binnen de gemeente. Met de komst van de spoortunnel kan deze afvoer niet meer zonder meer gevolgd worden. Binnen de uitwerking zal gekeken moeten worden wat de beste oplossing is om de waterafvoer toch te kunnen garanderen. Gedacht wordt aan technische oplossingen onder de tunnel door, of een omleiding buiten het Stationsgebied. Er liggen echter ook recreatieve



*nieuwbouw RTIC*



*Forum gezondheidscluster*



*nieuwbouw RTIC*



en stedenbouwkundige opgaven: de bevaarbaarheid van de Westertocht, de beleving van het water en de kansen die deze het Stationsgebied bieden zijn ook belangrijke aspecten die in de keuze voor een functionele oplossing mede bepalend kunnen zijn.

Samenvattend kan gesteld worden dat de spoortunnel een van de belangrijkste ingrepen in het gebied is die een grote impact heeft op de verkeersstructuur, het watersysteem, de openbare ruimte en de oriëntatie van reizigers. De komst van de Zuidtangenttunnel is daarmee een randvoorwaarde om de ambities in het Stationsgebied te kunnen realiseren.

#### *Diverse infrastructurele ingrepen buiten het plangebied*

Er wordt buiten het plangebied tevens gewerkt aan de herinrichting van de Zuidtangent langs het Stadshart, tussen de Westtangent en de Middenweg. Een zorgvuldige afstemming met de uitwerking van de spoorse doorsnijding is daarbij van groot belang. Als basis voor de herinrichtingsplannen voor de Zuidtangent langs het Stadshart geldt dan ook een verkeerskundige visie op de gehele Zuidtangent, van de N242 tot de Oosttangent.

Tevens wordt nagedacht over het opwaarderen van de kruising van de Zuidtangent met de N242, in het kader van de geplande reconstructie van de N242 langs Heerhugowaard.

Aan de noordoostzijde van Heerhugowaard zal de Westfrisiaweg ontwikkeld worden, waarmee het doorgaande verkeer van en naar Obdam en verder oostelijk direct naar de N242 kan rijden en niet meer via de Westtangent door Heerhugowaard wordt geleid.

Aan de zuidwestzijde tenslotte zal ook de kruising van de N242 en Westtangent worden verbeterd, in het verlengde van de komst van het nieuwe RTIC naar deze locatie op Westpoort.

#### *Nieuwbouw Regionaal Topklinisch Interventiecentrum*

In maart 2011 is door de MCA-Gemini Groep besloten op een goed bereikbare locatie in de regio een nieuw Regionaal Topklinisch Interventiecentrum te bouwen. Het nieuwe ziekenhuis wordt gebouwd in Heerhugowaard op het zuidelijkste deel van bedrijventerrein Beveland, Westpoort. Op die plek zal voor 2015 een complex met operatiekamers en bijbehorende afdelingen worden gerealiseerd. Tot 2025 zal dit ziekenhuis gefaseerd uitgebreid worden. De oksel van de N242 met de Westtangent is als nieuwbouwlocatie gekozen en ligt op circa anderhalve kilometer van het station en is zowel met auto als met de fiets goed te bereiken.

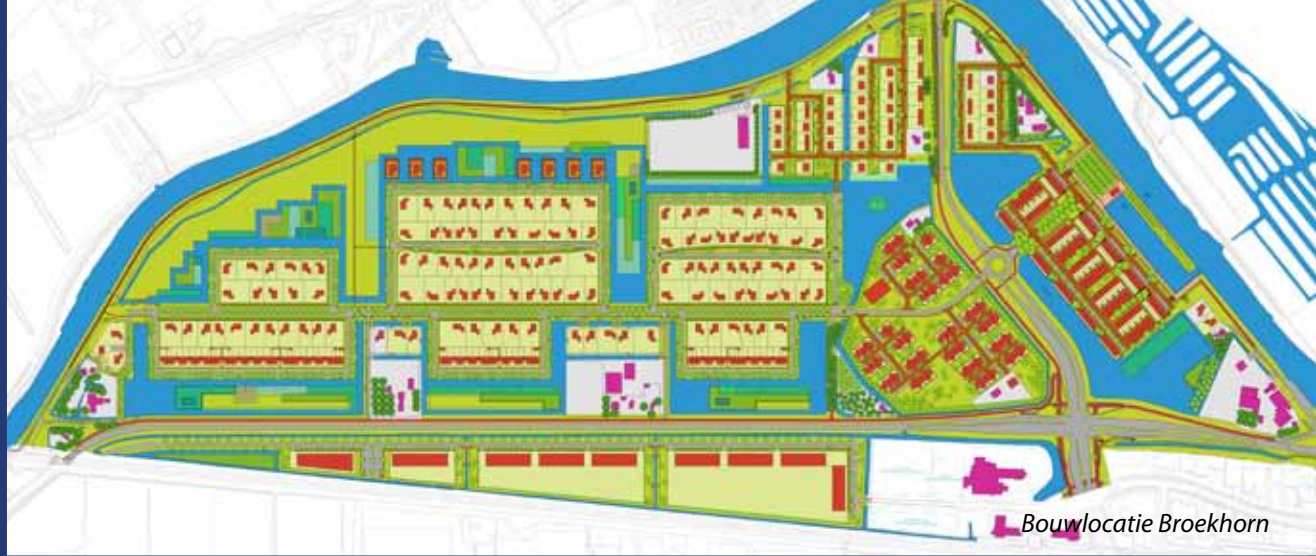
Een goede OV-verbinding tussen station en het RTIC is noodzakelijk, het station zal hierin een belangrijk knooppunt vormen. De verplaatsing van het station richting het nieuwe ziekenhuis lijkt niet voor de hand te liggen gezien de gunstige ligging ten opzichte van het Stadshart, de omliggende werkgelegenheid en onderwijsfuncties en de centrale plek ten opzichte van de wijken. De komst van het ziekenhuis zal andere bedrijvigheid aantrekken en heeft een intensivering van het aantal reizigers tot gevolg.

#### *Forum, gezondheidscluster*

In de gebouwen van Forum I en II zijn ontwikkelingen gaande waarmee het gezondheidscluster op deze locatie in het Stationsgebied uitgebreid wordt. De komst van het Diagnostisch Centrum van het Medisch Centrum Alkmaar is daarin enkele jaren terug de eerste stap geweest. Nieuwe kansen dienen zich aan en kunnen passen binnen de behoefte aan het completeren van de medische voorzieningen in de gemeente, zoals de recente aankondiging van de ViVa! Zorggroep om Forum II deels te verbouwen tot een somatische verpleeghuisafdeling. In het kielzog van deze laatste ontwikkeling is versterking van het gezondheidscluster een voor de hand liggende ontwikkeling. Daarbij liggen er ook kansen om met de juiste keuze voor aanvullende voorzieningen bij te dragen aan de ontwikkeling van een levendig Stationsgebied.



Nieuwbouw Huygenscollege en De Polsstok: Praktijkschool Focus



Bouwlocatie Broekhorn

Bouwlocatie De Draai



Stadshart



Impressie De Vaandel (Hoofdstraat)

**Direct naast het Stationsgebied en centraal in de gemeente ligt het Stadshart, het nieuwe bruisende centrum met winkels, horeca, een bibliotheek, een centrum voor kunst en cultuur en een bioscoop. Enige jaren geleden is met de opwaardering gestart en verwacht wordt dat het gehele Stadshart in de komende jaren wordt opgeleverd.**

#### *Nieuwbouw Huygenscollege en De Polsstok: Praktijkschool Focus*

Op 25 juni 2009 heeft de gemeenteraad ingestemd met de nieuwbouw voor praktijkschool De Polsstok en het beroepsgericht vmbo van het Huygens College. De nieuwe school, Focus geheten, is op dit moment in aanbouw en zal eind 2012 worden opgeleverd.

#### *Transformatie Stadshart*

Direct naast het Stationsgebied en centraal in de gemeente ligt het Stadshart, het nieuwe bruisende centrum met winkels, horeca, een bibliotheek, een centrum voor kunst en cultuur en een bioscoop. Enige jaren geleden is met de opwaardering gestart en verwacht wordt dat het gehele Stadshart in de komende jaren wordt opgeleverd.

Het winkelcentrum is opgewaardeerd en uitgebreid, maar ook wonen, eerstelijnsgezondheidszorg, cultuur en een volwassen horecaceleijn zijn aan het Stadshart toegevoegd. Daarnaast is er meer parkeerruimte gerealiseerd. Het nieuwe Stadshart is het grootste overdekte winkelcentrum boven Amsterdam en heeft een grote aantrekkingskracht binnen de gemeente, maar ook van daarbuiten. Veel bezoekers komen met de auto en zullen een grote druk op de Zuidtangente blijven leggen. De Zuidtangente, als levensader van het Stadshart, zal de komende jaren aangepast worden om de doorstroming, bereikbaarheid en veiligheid te verbeteren. Een aanvullend doel is om met een opwaardering van het Stationsgebied en de routing naar het Stadshart het aandeel bezoekers met het openbaar vervoer te vergroten.

#### *Bouwlocatie Broekhorn*

Broekhorn is gelegen aan de westkant van Heerhugowaard, ingeklemd tussen de spoorlijnen Alkmaar-Den Helder en Alkmaar-Hoorn aan de oostzijde en het kanaal Alkmaar-Kolhorn aan de westzijde.

Om te komen tot een vlotte oplossing voor de gewenste reconstructie van de N242 hebben de provincie Noord-Holland en de gemeente Heerhugowaard met de ontwikkelaar RABO Bouwfonds gezamenlijk gezocht naar oplossingen waarbij afwegingen zijn gemaakt tussen een optimale verkeerskundige oplossing en de verschillende ruimteclaims op het gebied. Een initiatief dat heeft geleid tot de voorgestane planontwikkeling voor de Broekhorn, waarvan de reconstructie van het traject van de N242 langs de Broekhorn en het kruispunt N242 – Zuidtangente/Broekerweg integraal onderdeel uitmaken.

Er wordt uitgegaan van de bouw van circa 520 woningen, waarvan een substantieel deel vrije kavels, die worden gebouwd tussen het kanaal Alkmaar-Kolhorn en de provinciale weg N242. Daarnaast worden in de strook ten zuidoosten van de N242 kantoren gerealiseerd, waarbij aanvullend ook ruimte is voor een onderwijscampus. In het noorden zal een jachthaven aangelegd worden die bedoeld is voor passanten en bewoners, maar vooral ook voor Heerhugowaard. Met deze ontwikkeling wordt de sprong over de spoorzone gemaakt. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland hebben bij besluit van 9 december 2008, goedkeuring gegeven aan het bestemmingsplan "Broekhorn", zoals dat bij besluit van de gemeenteraad d.d. 24 juni 2008 is vastgesteld.

#### *De Vaandel en De Draai*

Tenslotte wordt in Heerhugowaard uitwerking gegeven aan twee uitbreidingsopaven. Op De Vaandel is een bedrijventerrein met een duurzaam en ecologisch karakter. De Draai wordt een nieuwe woonwijk met zo'n 2700 woningen. Deze ontwikkelingen liggen niet direct naast het Stationsgebied maar zullen zeker de nodige reizigers genereren. Dit legt extra druk op de voorzieningen van voor- en natransport.







## 3. De Visie

### 3.1 Ambities

Vanuit de inventarisatie en analyse, de schetsverkenningen en met name uit de gedachteswisselingen met een breed scala aan betrokkenen en belanghebbenden komt een aantal inspirerende en kansrijke ambities naar voren voor het Stationsgebied in Heerhugowaard. Deze vormen het vertrekpunt voor de structuurvisie en stapsgewijze opwaardering en transformatie van het gebied.

De opgave voor de toekomstige opwaardering en transformatie van het Stationsgebied is drieledig:

1. het duurzaam oplossen van de verkeersknoop;
2. het verbeteren van de uitstraling en samenhang van de openbare ruimte;
3. het toevoegen en intensiveren van stedelijke functies.

#### *Het duurzaam oplossen van de verkeersknoop*

- Het Stationsgebied wordt een soepel lopende verkeersknoop en multimodaal overstappunt, waar op een duurzame en logische manier de verschillende vervoersstromen op elkaar aansluiten, zowel lokaal als regionaal.
- Het Stationsgebied is op een vanzelfsprekende manier verbonden met de omgeving, niet alleen verkeerskundig, maar ook voor wat betreft de landschappelijke en stedenbouwkundige structuur. Het vormt geen 'enclave', omsloten door drukke verkeerswegen, maar is door middel van robuuste groen- en waterstructuren 'verknoopt' met de stad, het Stadshart, de te ontwikkelen locatie Broekhorn en het kanaal Alkmaar-Kolhorn.
- De transformatie van het Stationsgebied levert een bijdrage aan het

***Het Stationsgebied wordt een aantrekkelijk verblijfsgebied en een plek voor mensen uit Heerhugowaard, Langedijk en de verdere regio om te bezoeken, te verblijven en elkaar te ontmoeten.***

stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets in de gemeente en omliggende gebieden. Dit betekent voldoende, veilige en aantrekkelijke stallingsmogelijkheden en parkeerplaatsen, aantrekkelijke wandel- en fietsroutes naar de stad en omgeving, comfortabele in- en uitstap mogelijkheden voor bus en trein en een prettige en levendige omgeving.

- Het Stationsgebied en de openbaar vervoersknoop hebben een logische relatie met de nieuwe locatie van het ziekenhuis (RTIC), voor zowel de auto, de voetganger en fietser en het openbaar vervoer.
- De autobereikbaarheid van Stationsgebied blijft belangrijk, maar de auto zal minder dominant het beeld in het Stationsgebied bepalen. Er komt letterlijk en figuurlijk meer ruimte voor voetganger, fietser en bus. Niet alleen 'reizen' maar ook 'thuis komen'.

#### *Het verbeteren van de uitstraling en samenhang van de openbare ruimte*

- Het Stationsgebied vormt een aantrekkelijke en voor de hand liggende entree van de stad, het Stadshart en het noordoostelijke deel van de Regio Alkmaar. In die rol heeft het nadrukkelijk ook een functie voor Langedijk, de Broekhornpolder en het Oosterdel-gebied.
- In het Stationsgebied presenteert de stad zich aan de reiziger en verleidt deze tot een bezoek. Dit betekent dat het gebied zich in ieder geval niet 'verstopt' achter geluidsschermen, maar zich zelfbewust en ontspannen toont aan de passant op het spoor en de N242.
- Alle reizigers beginnen en eindigen hun reis als voetganger. Voetgangers krijgen dan ook prioriteit en de auto is te gast.
- Het Stationsgebied wordt een aantrekkelijk verblijfsgebied en een plek voor mensen uit Heerhugowaard, Langedijk en de verdere regio om te





bezoeken, te verblijven en elkaar te ontmoeten. De openbare ruimte nodigt uit om langer te blijven. Er wordt bovendien gewoond, gewerkt en gerecreëerd en het is een logisch vertrekpunt voor diverse aantrekkelijke routes (fietsen, wandelen, kanoën) naar omliggende groen- en watergebieden en het Stadshart.

- Het Stationsgebied en het Stadshart vormen gevoelsmatig een samenhangend verblijfsgebied, waarbij men in de toekomst 'achteloos' vanuit het Stadshart naar het station kan wandelen en verder, over het spoor en de N242 naar de nieuwe haven in de Broekhornpolder.
- 'Kwaliteit' is daarbij het sleutelwoord; een hoogwaardige woon-, werk- en verblijfsomgeving is cruciaal om het Stationsgebied als focuspunt in de Regio Alkmaar in bredere context op de kaart te zetten. Een eigentijdse en in het oog springende architectuur en duurzaam en hoogwaardig ingerichte openbare ruimte spelen daarbij een belangrijke rol.

#### *Het toevoegen en intensiveren van stedelijke functies*

- Stationsgebied Heerhugowaard is een aantrekkelijke vestigingsplaats voor hoogwaardige, kennisintensieve bedrijvigheid, (hoofd)kantoren van provinciaal en regionaal georiënteerde organisaties en stedelijke voorzieningen. Daarmee is het Stationsgebied binnen de Regio Alkmaar een unieke plek die programmatisch de centrumfunctie versterkt die de stedelijke agglomeratie van de Regio Alkmaar in toenemende mate vervult op het Noord-Hollands schiereiland. Tevens biedt het Stationsgebied Heerhugowaard een kans om een onderscheidend stedelijk-dynamisch woonmilieu toe te voegen in de gemeente en regio. Juist op deze plek, in de nabijheid van het Stadshart en direct rondom de openbaar vervoersknoop liggen kansen voor een uniek groen stedelijk woonmilieu, met ruimte voor appartementen en eventueel stedelijke grondgebonden woningen voor bijvoorbeeld jonge twee-verdieners, starters, senioren en mogelijk op termijn ook studenten. Een woonmilieu dat een goede aanvulling vormt op de groene, suburbane woonwijken van Heerhugowaard



***Rode draad in de transformatie van het Stationsgebied Heerhugowaard is duurzaamheid in al haar facetten. Het Stationsgebied is bij uitstek een plek om de duurzaamheidsambitie van de gemeente verder te verwezenlijken: Heerhugowaard als duurzaamste stad van Nederland, waarbij het Stationsgebied als entree en spil in de regio aan dit imago en deze ambitie een belangrijke bijdrage levert.***

en Langedijk. Bijkomende kwaliteit is dat dit levendige, stedelijke woonmilieu niet alleen centraal ligt ten opzichte van Stadshart en station, maar ook direct naast de Groene Contramal. Het waterrijke en recreatieve landschap ligt derhalve direct naast de deur.

- Het Stationsgebied is niet concurrerend, maar complementair aan het Stadshart en vormt samen met dat Stadshart en de overige voorzieningen binnen de spoorzone (RTIC, onderwijs, verpleeghuis, GGZ, hoogheemraadschap, hotel en Event Center, et cetera) een centrumzone voor de noordoostelijke lob van de Regio Alkmaar.
- In het verlengde van de transformatie van het Stationsgebied en de komst van het RTIC wordt gezocht naar synergie en samenwerking tussen de verschillende bestaande en nieuwe zorg- en onderwijsvoorzieningen in de bedrijvenzone tussen Westtangent en spoor.

Rode draad in de transformatie van het Stationsgebied Heerhugowaard is duurzaamheid in al haar facetten. Het Stationsgebied is bij uitstek een plek om de duurzaamheidsambitie van de gemeente verder te verwezenlijken: Heerhugowaard als duurzaamste stad van Nederland, waarbij het Stationsgebied als entree en spil in de regio aan dit imago en deze ambitie een belangrijke bijdrage levert. Dit gaat nadrukkelijk over meer dan alleen schone energie, maar ook over bijvoorbeeld het creëren van sociaal-maatschappelijke kansen, over ecologie en over het efficiënt en zorgvuldig omgaan met schaarse ruimte. Daarnaast liggen er juist hier uitgesproken mogelijkheden om niet alleen het gebruik van openbaar vervoer en fietsen te stimuleren, maar bijvoorbeeld ook elektrisch vervoer. Duurzaamheid in het Stationsgebied gaat over een houding, waarbij alles wat er wordt gedaan nadrukkelijk de kwaliteit van leven en de leefomgeving op de lange termijn voorstaat.





- INFRASTRUCTUUR**
- SPOORLIJN
  - STATION
  - HOOFDONTSLUITING AUTO
  - ONTSLUITING STATIONSGEBIED
  - RIMP ALLEE
  - RIMP AUTO MET OPDOORGANG
  - FIESSNETWERK
  - WANDELNIEUWKE
  - FIESS - WANDELBRUG
  - KRIJLLEN TING (ROUTE STATION - STADSHART)
  - DOULVARD VAN LICHAAM EN GEEST
  - BRUW
  - BRUWING NADEUR LIE TE WERKEN (AANSLUITING JURDTANGENTIE BEVELANDSWEG - STATIONSPLEIN NOG TE BEVALEN)
- PARKEREN**
- GEBOUW P+R
  - GEBOUW PARKEREN LOKAAL
  - PARKERCLUSTERS MAALVELD
- WATERSTRUCTUUR**
- WATER
  - WATERLIJN
  - WATER RECREATIE
- STATIONSPARK**
- STATIONSCAMPUS
  - WATERRIJK
  - STATIONSLAAN
  - WESTTANGENT
  - ZUIDTANGENT (PARKWAY)
  - ONDERWISPLEIN
  - DAKLANDSCHAP STATIONSDOMEIN
  - LAAN
  - BESTAANDE BEBOUWING
  - INDICATIEVE NIEUWE BEBOUWING
- STATION**
- STATIONSERIEE
  - BUSSTATION
  - GEBOUWDE FIESSINSTALLING
  - PASSARELLE
  - PERRONS (VERLENGE EN OVERKAPT)
  - GRONE STATIONSPLEINEN
  - PLEIN WET COMMERCELE STATIONSFUNCTIES
- ACCENTEN**
- PLEIN/PARK/PLEK (BUZONDER ACCENT)
  - PLEIN/PARK/PLEK (ACCENT)
  - ACCENT
- CONTEXT**
- STADSHART
  - ONTWIKKELINGSPOTENTIE ZANDHORST
  - BEBOUWING OMGEVING
  - BRICKHORNOLDER
- PROGRAMMA- EN FUNCTIECLUSTER**
- STATIONSDOMEIN (STATIONSCAMPUS, WATERLIJN, WANDELNIEUWKE, FIESSNETWERK)
  - YUJHEIDSPARK (WATER, ZON, WIND)
  - WATERLIJN (WATER, WANDELNIEUWKE, FIESSNETWERK)
  - LANDSCHAPSBASTION (WATER, WANDELNIEUWKE, FIESSNETWERK)
  - BEBOUWINGSLIJK STATIONSWEG (WATER, WANDELNIEUWKE, FIESSNETWERK)
  - ONDERWISCLUSTER (WATER, WANDELNIEUWKE, FIESSNETWERK)

STRUCTUURVISIE STATIONSPARK HEERHUGOWAARD

de visie

## **Stationspark**

*Er wordt voortgeborduurd op de bestaande groene en waterrijke identiteit van Heerhugowaard en Langedijk en op de reeds aanwezige groene identiteit van sommige delen van het Stationsgebied. Het Stationsgebied Heerhugowaard transformeert geleidelijk tot een hoogwaardig stedelijk stationspark; een samenhangende woon-, zorg-, werk- en onderwijscampus met een verleidelijke groene openbare ruimte, waar de auto te gast is en waar naast het groen en het water compacte, alzijdige gebouwen het beeld bepalen. Met deze groene identiteit ontstaat een herkenbare nieuwe entree voor de regio en presenteert de gemeente zich en passant met haar sterke punten aan de bezoeker. In Heerhugowaard kom je thuis in het park.*

### **3.2 Eén verleidelijk toekomstperspectief; vijf kernkwaliteiten**

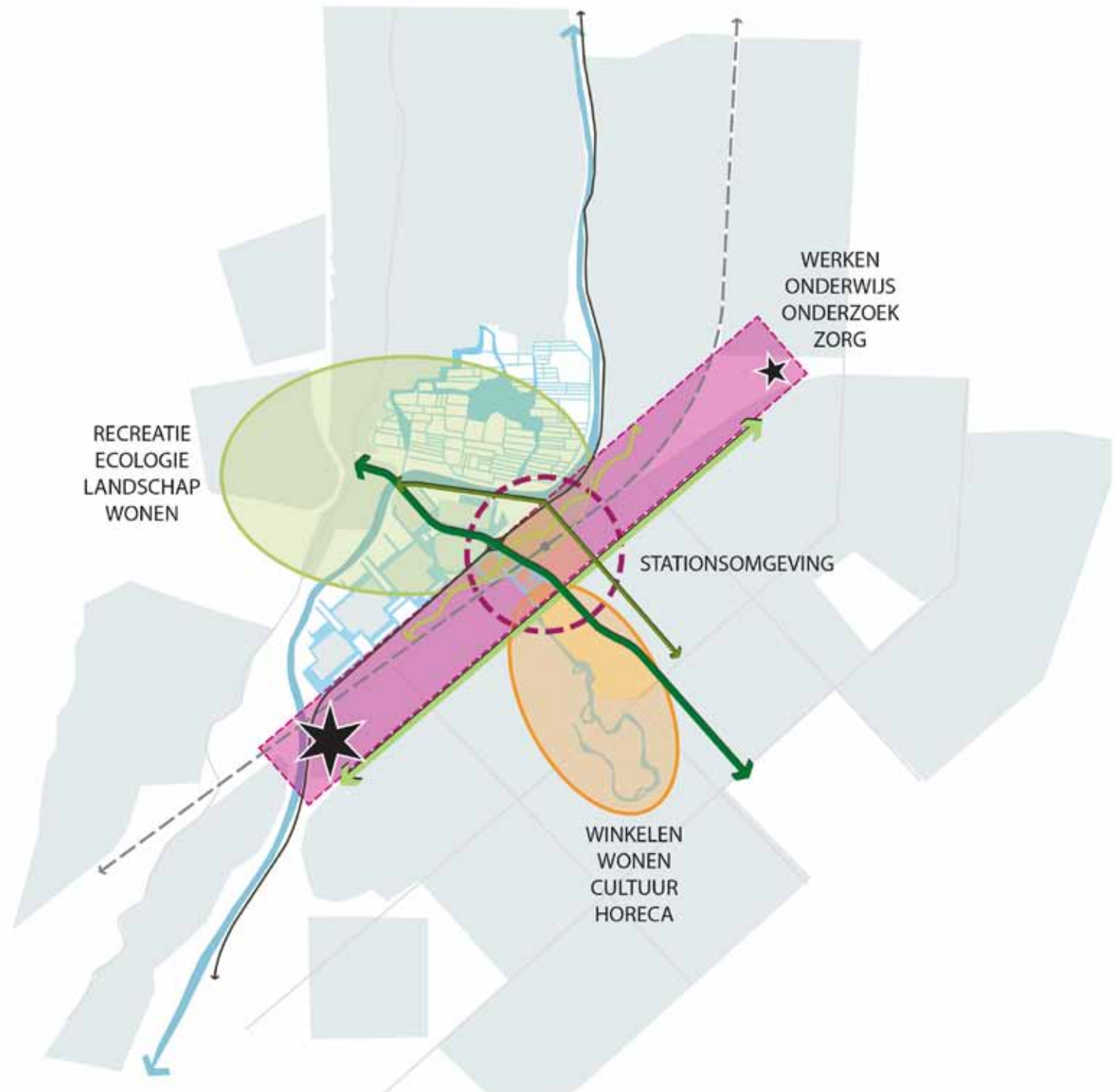
De transformatie en opwaardering van Stationsgebied Heerhugowaard zal in de komende jaren stap voor stap gestalte krijgen. Binnen de koers die is uitgezet in deze structuurvisie zullen verschillende projecten tezamen toewerken naar een aantrekkelijk eindbeeld.

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

Het Stationsgebied Heerhugowaard zal zich in de komende jaren ontwikkelen tot:

1. een vanzelfsprekende spil in de stad en regio;
2. een soepel verkeersknooppunt;
3. een hoogwaardig stationspark als aangename verblijfsruimte en nieuwe entree;
4. een belangrijk sluitstuk in de transformatie naar een completere stad;
5. een nieuwe stap in het verduurzamen van de gemeente Heerhugowaard.





RECREATIE  
ECOLOGIE  
LANDSCHAP  
WONEN

WERKEN  
ONDERWIJS  
ONDERZOEK  
ZORG

STATIONSOMGEVING

WINKELN  
WONEN  
CULTUUR  
HORECA

### *Kernkwaliteit 1: Een vanzelfsprekende spil in de stad en regio.*

Stationsgebied Heerhugowaard vormt een onmisbare schakel en een belangrijk knooppunt tussen Stadshart, RTIC, Broekhornpolder, Langedijk en de Groene Contramal. Het Stationsgebied verbindt stad en regio met de wijde omgeving en de rest van Nederland. Het Stationsgebied is bovendien een logisch en herkenbaar oriëntatiepunt in de stadsstructuur van Heerhugowaard en Langedijk, samen met het Stadshart het 'onmisbare' middelpunt van een levendig stedelijk gebied.

*Al deze verschillende 'gezichten' komen samen het stationsgebied, dat derhalve meer is dan alleen een verkeersknoop; het is vooral ook een functionele knoop in de Regio Alkmaar*

### **Functionele schakel**

Het Stationsgebied vormt de verbinding tussen verschillende samenhangende functionele zones in de stad en regio:

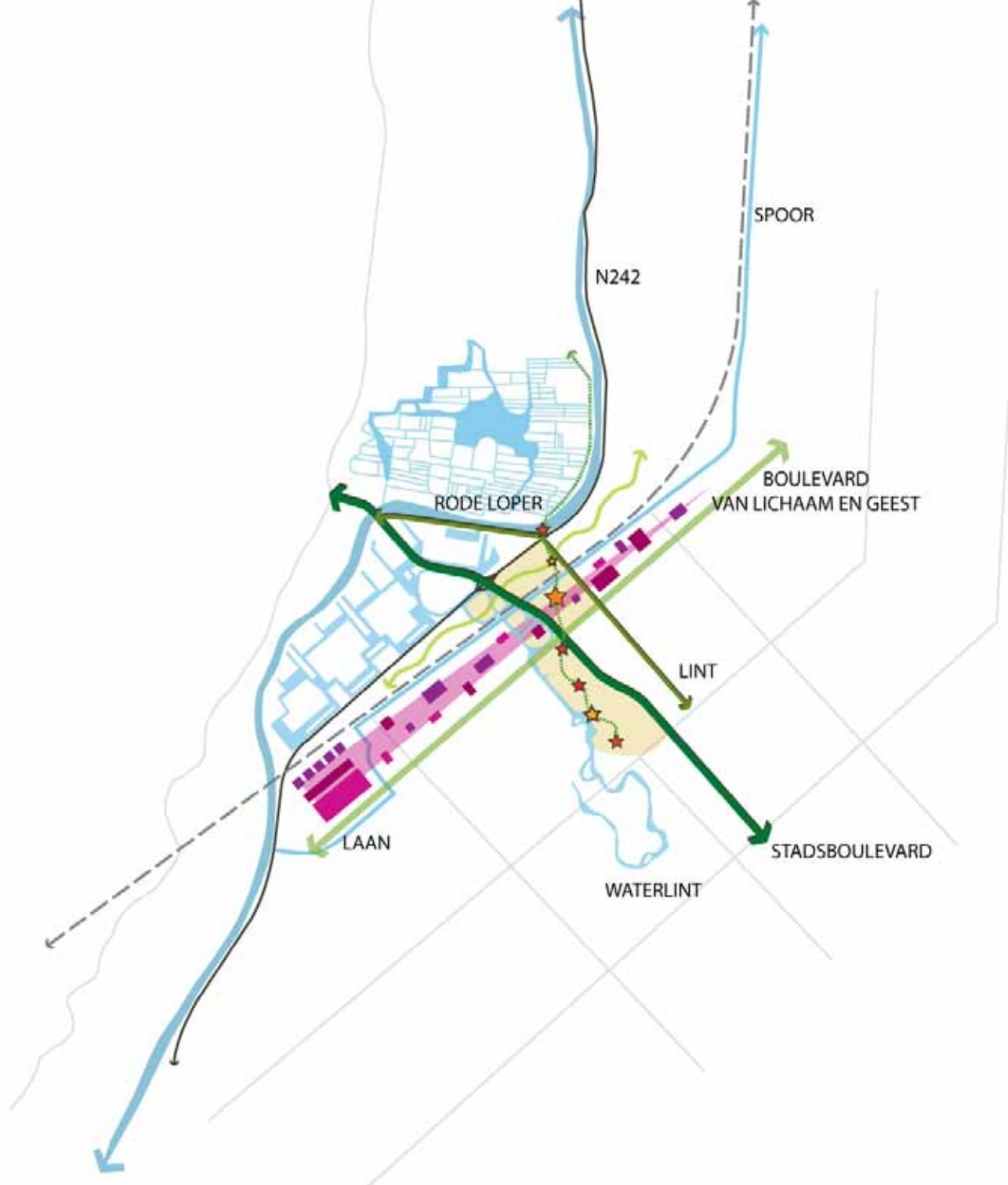
- Het Stadshart, functies: winkelen, cultuur, horeca, stedelijk wonen.
- De Groene Contramal; het landschappelijke en waterrijke gebied rondom het kanaal van Alkmaar-Kolhorn, met Noorderplas en Geestmerambacht, Oosterdel, Broekhornpolder, RTIC en Park van Luna richting de Schermer. Functies: recreatie, ecologie, landschap en landelijk wonen. Het RTIC in een 'healing environment'.
- De Werkstad; de zone met bedrijvigheid tussen de N242 en het spoor. Functies: dienstverlening, logistiek, productie.

- De boulevard van 'Lichaam en Geest'; de zone tussen het spoor en de N242, opgespannen tussen het nieuwe RTIC tot en voorbij verpleeghuis Zuyder Waert, met daarin onder andere de scholen rondom de Umbriëllaan, de clustering van zorg rondom het Stationsplein, de GGZ, het Oogcentrum Noord-Holland en andere zorg- en wellnessvoorzieningen. Er is hier ook bedrijvigheid, kantoren en perifere detailhandel. Functies: zorg, onderwijs, sport en wellness, maatschappelijke voorzieningen, samen met kantoren en perifere detailhandel.

Het Stationsgebied vormt tenslotte ook een belangrijke schakel in de reeks Broekhornpolder-Stationsgebied-Stadshart. Via deze reeks wordt contact gemaakt met het water van het Kanaal Alkmaar-Kolhorn.

Al deze verschillende 'gezichten' komen samen bij het Stationsgebied, dat derhalve meer is dan alleen een verkeersknoop; het is vooral ook een functionele knoop in de Regio Alkmaar.





### **Knooppunt van belangrijke lange lijnen**

In het Stationsgebied komen vanzelfsprekend de belangrijke lange lijnen uit de gemeente en regio samen. Ieder van deze lange lijnen heeft een herkenbaar eigen groen/blauw karakter. De afwisselende uitstraling van deze lange lijnen waarborgt de oriëntatie en 'leesbaarheid' in het gebied en vormt een aanleiding voor de nieuwe identiteit van het Stationsgebied zelf.

- De Zuidtangent/Broekerweg is een slingerende groene 'stadsboulevard', met brede groenstroken en een losse bomenstructuur, die de belangrijke verbinding vormt tussen Langedijk, Broekhornpolder, Stationsgebied en Stadshart Heerhugowaard. Een strakke rooilijn ontbreekt, de bebouwingsstructuur is los, maar wel op afwisselende manier reagerend op deze route. In het Stationsgebied duikt de stadsboulevard naar beneden onder het spoor door.

*In het stationsgebied komen vanzelfsprekend de belangrijke lange lijnen uit de gemeente en regio samen. Ieder van deze lange lijnen heeft een herkenbaar eigen groen/blauw karakter. De afwisselende uitstraling van deze lange lijnen waarborgt de oriëntatie en 'leesbaarheid' in het gebied en vormt een aanleiding voor de nieuwe identiteit van het stationsgebied zelf.*

- De Westtangent is een echte stadslaan, begeleid door strakke rijen bomen en aan de noordzijde een continue waterloop. Deze stadslaan vormt een belangrijke auto-ontsluiting voor de aanliggende woonwijken, de boulevard van 'Lichaam en Geest' en voor het Stadshart.
- De N242 is de belangrijkste doorgaande route en fungeert vooral als regionale ontsluiting. Deze lange lijn verankert met het spoor het Stationsgebied aan de rest van de wereld. De route kent twee gezichten; aan de noordzijde domineert de groene dijk langs het kanaal Alkmaar-Kolhorn

het beeld, aan de zuidzijde, waar ook het Stationsgebied ligt domineert het open zicht in de Broekhornpolder. Aan de stadszijde wordt de route begeleid door bebouwing, die daarmee een helder onderscheid markeert tussen de Groene Contramal en de stad.

- De Stationsweg is het historische bebouwingslint dat een groene fiets- en wandeloper gaat vormen vanaf de Middenweg, langs het station naar Langedijk. De nieuwe fietsbrug over de N242 fungeert daarin als functionele verbinding, maar ook als een landmark en uitzichtpunt over de stad, Broekhornpolder en Oosterdel.
- Het waterlint volgt de historische waterverbinding tussen de tuinderijen van Heerhugowaard en de Broekerveiling en slingert nu vanuit de woonwijken van Heerhugowaard, langs het Stadshart door het Stationsgebied naar de waterrijke Broekhornpolder. Het waterlint wordt onderdeel van de kanoroute en haakt daarmee de stad aan op de Groene Contramal.
- De boulevard van 'Lichaam en Geest' is een samenhangende en continue fiets-, wandel- en busroute (met ruimte voor bestemmingsverkeer) die een directe en veilige relatie legt tussen het nieuwe ziekenhuis, het station en alle zorg- en onderwijsvoorzieningen die zich daaromheen bevinden.

Het station en Stationsplein Heerhugowaard liggen als een spin in het web van de lange lijnen en verknopen deze met elkaar en met de spoorlijn naar Amsterdam, Den Helder en Hoorn. Een aantrekkelijke wandelroute loopt vanuit het station direct naar het Stadshart en legt als het ware een 'rode loper' uit voor de bezoekers. Aan de landschapszijde van het station loopt deze 'rode loper' door naar de nieuwe fietsbrug en langs het water naar de nieuwe jachthaven. Het Stationsgebied is geen geïsoleerde plek op een perifeer gelegen bedrijventerrein, maar de knoop waar vandaan de belangrijke structuren van de stad uitwaaiëren. Binnen het groen-blauwe raamwerk van lange lijnen krijgen de verschillende verkeersstromen, de bestaande en nieuwe functies en de nieuwe identiteit van het Stationsgebied een plek.





*Variant 1: het Forum-gebouw als stationsentree en verbindt deze via een passerelle over het spoor met de perrons en de landschapszijde van het station.*



*Variant 2: de passerelle bevindt zich naast het Forumgebouw en loopt aan de landschapszijde schuin richting de Stationsweg*

### *Kernkwaliteit 2: Een soepel verkeersknooppunt*

In het Stationsgebied komen verschillende vervoerstromen samen en het functioneert daarbij als een aangename en efficiënte op- en overstapplaats voor mensen uit de gemeente en regio. De bereikbaarheid van het gebied is optimaal, zowel met de trein, bus, fiets als auto.

#### **Een geoliede 'overstapmachine'**

Treinreizigers, busreizigers, fietsers, voetgangers en automobilisten mengen zich hier, stappen over en/of zoeken een bestemming in het gebied of de directe omgeving. Het station Heerhugowaard vormt een compacte 'overstapmachine'. De perrons zijn verbonden via een verhoogde loopbrug of 'passerelle', en in tegenstelling tot de huidige opzet wordt ingezet op twee duidelijke stationsentrees, dus zowel aan de stadskant als aan de landschapskant; de bestaande toegangen op de koppen van de perrons verdwijnen. Reizigers concentreren zich op één plek, en voorzieningen zoals de kaartverkoop en informatie zijn hierop gericht. Voor- en natransport is vanaf hier direct bereikbaar. Het P+R concentreert zich in een parkeergarage aan de landschapszijde van het spoor, zodat de stadzijde het domein is geworden van de wandelaar, fietser en het bestemmingsverkeer. Vanuit de hoofdentree ligt zowel aan de stads- als aan de landschapszijde een groen stationsplein voor de deur. Deze stationspleinen zijn levendige plekken, ingericht voor de voetganger, met voorzieningen als een kleine supermarkt, een VVV en andere winkeltjes voor de reiziger.

#### **Twee varianten voor de stationsopzet**

Er zijn in deze fase twee varianten gedefinieerd voor de organisatie van het station. De eerste gebruikt het Forum-gebouw als stationsentree en verbindt deze via een passerelle over het spoor met de perrons en de landschapszijde van het station. Op die manier ligt de perronontsluiting min of meer halverwege de perrons.

In een tweede variant bevindt de passerelle zich naast het Forumgebouw en

loopt deze aan de landschapszijde schuin richting de Stationsweg. Deze variant is onafhankelijk van de ontwikkeling van het Forum-gebouw en koppelt de landschapsentree direct aan de Stationsweg, waarmee deze wat minder centraal ligt.

*Reizigers concentreren zich op één plek, en voorzieningen zoals de kaartverkoop en informatie zijn hierop gericht. Voor- en natransport is vanaf hier direct bereikbaar. Het P+R concentreert zich in een parkeergarage aan de landschapszijde van het spoor, zodat de stadzijde het domein is geworden van de wandelaar, fietser en het bestemmingsverkeer.*

#### **Een goede externe autobereikbaarheid, en auto te gast in het stationsgebied**

Het Stationsgebied heeft een functie voor het doorgaande autoverkeer van vooral Langedijk en de N242 naar het Stadshart. Om deze grote hoeveelheid aan autobewegingen goed te kunnen stroomlijnen wordt ingezet op een helder onderscheid tussen de verschillende verkeersstromen. Doorgaand regionaal autoverkeer concentreert zich grotendeels op de N242, stadsverkeer op de Zuidtangent en Westtangent. Het Stadshart en Stationsgebied zijn beiden goed bereikbaar via de Zuidtangent, maar door de verdiepte ligging onder het spoor is de overlast en onveiligheid in het Stationsgebied grotendeels verdwenen. Er zijn kansen de barrièrewerking van de verdiepte liggende Zuidtangent aanzienlijk te verminderen door een maaiveldverbinding van het station richting Beveland. Daarmee is het wellicht mogelijk een goede, directe busverbinding en / of een veilige en aangename fietsverbinding te maken tussen de scholen en zorginstellingen aan de zuidoostzijde van het station en het RTIC op de hoek van de Westtangent en N242.



Inspiratie: 'Rode Loper' tussen Stadshart en station





Naast het faciliteren van het doorgaande verkeer over de Zuidtangent is het Stationsgebied zelf vooral een bestemming. De auto is hier welkom, maar gevoelsmatig overal te gast, voetgangers en fietsers hebben prioriteit, wat doorgevoerd is in de inrichting van de openbare ruimte. Voor het parkeren in het gebied wordt ingezet op de juiste parkeerder op de juiste plek, waarbij mogelijk dubbelgebruik van parkeerplaatsen wordt bevorderd. Dit betekent dat voor zowel bewoners als bezoekers van de functies in het gebied voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd. De parkeernormen dienen daarbij te zijn afgestemd op de gunstige ligging ten opzichte van het openbaar vervoer.

#### **Concentratie van parkeren en stallen rond het station**

Aan beide zijden van het station komen voldoende parkeerplaatsen voor de aanwezige en nieuwe functies in het Stationsgebied, terwijl de P+R plaatsen zijn geconcentreerd aan de landschapszijde. De hoofdzakelijk regionale reiziger die gebruik maakt van de P+R voorzieningen krijgt een logische aanrijroute naar de P+R voorziening die aan de westzijde van het station is ingepast. Voor de stedelijke P+R gebruiker is de afstand tot de parkeerplaatsen bewust wat groter dan de afstand tot de overige voorzieningen als de bus en het fietsparkeren om de aantrekkelijkheid van schonere vervoerwijzen te stimuleren. Het parkeren zal in het Stationsgebied veelal aan het zicht worden onttrokken. Met name rondom het station zal worden ingezet op het realiseren van gebouwde parkeervoorzieningen en gebouwde stallingsmogelijkheden. Naast het efficiënte meervoudig ruimtegebruik is dit ten behoeve van het comfort, de gewenste korte looplijnen en de uitstraling en verblijfskwaliteit van de openbare ruimte op deze prominente plek.

#### **Ruim baan voor langzaam verkeer**

Elke reiziger die overstapt of een bestemming heeft in het Stationsgebied is op een gegeven moment voetganger. Daarom krijgt de voetganger alle

ruimte om aangenaam en veilig over te stappen of te wandelen naar de verschillende (stedelijke) voorzieningen op loopafstand van het station, zoals het Stadshart, de scholen en zorginstellingen. Het Stationsgebied wordt een samenhangend verblijfs- en flaneergebied met logische en veilige verbindingen met de omgeving. Met name de wandelroute naar het Stadshart wordt helder vormgegeven en ingepast tussen de bestaande woongebouwen. Daarnaast wordt ingezet op een veilige en heldere wandelroute tussen station en scholen.

*Het stationsgebied wordt een samenhangend verblijfs- en flaneergebied met logische en veilige verbindingen met de omgeving. Met name de wandelroute naar het Stadshart wordt helder vormgegeven en ingepast tussen de bestaande woongebouwen*

Ook de fiets vormt in deze omgeving een aantrekkelijke en duurzame vorm van voor- en natransport, zeker met de opkomst van de elektrische fiets. Nu al komt meer dan 50% van de mensen uit Heerhugowaard met de fiets naar het station. Alle belangrijke bestemmingen en woonwijken in de gemeentes Heerhugowaard en Langedijk liggen binnen fietsafstand, inclusief het nieuwe RTIC. Het station en Stationsgebied vormen een logische knoop in dit lokale en regionale fietsnetwerk.

Belangrijk aspect daarin is het verminderen/ opheffen van de barrièrewerking voor het langzaam verkeer van de drukke wegen, zoals Zuidtangent, Westtangent en N242. De verdiepte Zuidtangent vervult daar een prominente rol in met vrij liggende fietspaden en ongelijkvloerse kruisingen van het spoor en de N242. Er is bovendien een mogelijkheid om het Stationsplein





HEERHUGOWAARD  
STATION - CENTRUM  
VIA RTIC

BOMBARDIER

***Een belangrijke nieuwe buslijn is de directe route tussen de scholencluster/het verpleegtehuis, via het station, de Bevelandseweg en de bedrijven en voorzieningen rondom W .M. Dudokweg/J.J.P. Oudweg en J. Duikerweg naar het nieuwe ziekenhuis en verder naar Alkmaar.***

ongelijkvloers, over de Zuidtangent, te verbinden met de Bevelandseweg. Daarnaast zal er in de stapsgewijze transformatie van het gebied aandacht zijn voor het verbeteren van de kruisingen met de Westtangent, met name om de oversteekbaarheid van de kruising Westtangent/Zuidtangent te verbeteren. Een andere belangrijke route is de Stationsweg die via de nieuwe fietsbrug aansluit op de route naar Langedijk. Deze vervult tevens een belangrijke rol voor de fiets-bereikbaarheid van de scholen rond de Umbriëlaan. Een duidelijke doorgaande fietsroute in het kader van de boulevard van 'Lichaam en Geest', die een verbinding creëert tussen de scholen, zorginstellingen, station en het nieuwe ziekenhuis.

#### **De bus als belangrijk vervoermiddel**

In het Stationsgebied komt een aantal belangrijke busroutes samen op het Stationsplein aan de stadszijde, hiervoor wordt een nieuw en comfortabel busstation ingepast. Vanaf dit punt kan men met de bus direct naar het Stadshart, Langedijk en het nieuwe ziekenhuis. Een belangrijke nieuwe buslijn is de directe route tussen de scholencluster/het verpleegtehuis, via het station, de Bevelandseweg en de bedrijven en voorzieningen rondom W .M. Dudokweg/J.J.P. Oudweg en J. Duikerweg naar het nieuwe ziekenhuis en verder naar Alkmaar. Deze buslijn vormt de ruggengraat van de 'Boulevard van Lichaam en Geest'.

Aanvullend krijgen lijnen die het busstation niet aan kunnen doen, zoals de Q-liner die halteert bij de nieuwe fietsbrug vanaf de halte een directe voetgangersverbinding met het station.







### *Kernkwaliteit 3: Het stationspark als aangename verblijfsruimte en nieuwe entree*

Het Stationsgebied is meer dan een halte voor bus en trein, het is tevens een aangename plek om te verblijven, te wonen, te werken, te recreëren en te leren. Reizigers moeten willen uitstappen op deze plek en men moet willen investeren in deze plek. Het Stationsgebied transformeert dan ook van een vertrekplaats in een verblijfsplaats; een plek van reizen, maar ook van thuishomen. De openbare ruimte wordt meer dan een 'toevallige restruimte tussen de gebouwen', maar gaat voor een belangrijk deel de samenhang en uitstraling van het gebied bepalen ('placemaking').

#### **Een groene, levendige ontmoetingsplek**

Dicht bij het station is behoefte aan (betaalbare) ruimte voor gebouwde parkeervoorzieningen, gebouwde fietsstallingen en voorzieningen voor het station. Als dit facilitair programma op maaiveld een plek zou moeten krijgen blijft er weinig ruimte over voor verblijfsruimte, levendigheid en



### *De openbare ruimte wordt meer dan een 'toevallige rest-ruimte tussen de gebouwen', maar gaat voor een belangrijk deel de samenhang en uitstraling van het gebied bepalen.*

park. Al deze faciliteiten volledig verdiept uitvoeren is echter kostbaar. Een inspirerende, potentiële oplossing kan zijn om parkeren, fietsstallingen en andere faciliteiten een plek te geven in twee langgerekte bouwvolumes parallel aan het spoor.

Aan de landschapszijde kan dat een nieuw volume zijn, aan de stadszijde gedeeltelijk nieuw en gedeeltelijk geïntegreerd met de verder uit te breiden begane grond-verdieping van de Forum-gebouwen. In principe kan op die manier in de zone tussen Stationsplein, Stationsweg, Zuidtangent en Industriestraat een grote hoeveelheid gebouwde ruimte op maaiveld gerealiseerd worden. Deze volumes zouden met deze oplossingsrichting zorgvuldig kunnen worden ingepast binnen het stationspark Heerhugowaard.





In die gedachte loopt het park met flauwe groene taluds geleidelijk omhoog naar een aantrekkelijk dakpark. Rondom het station ontstaat op die manier aan weerszijde van het spoor een brede groene wal, waarin op korte afstand van de stationsentree het P+R en andere faciliteiten een plek krijgen en ook het station zelf is geïntegreerd. Het stationspark 'vouwt' zich in die gedachte om het spoor en station heen en creëert een dubbel maaiveld. De stationspleinen aan weerszijden van het spoor liggen op het bestaande maaiveld en zijn als het ware uitgesneden in deze groene wal. Bestaande en nieuwe gebouwen rondom het station krijgen binnen dit geleidelijk oplopende dakpark een adres.

Door de inpassing in en onder een dakpark hoeven deze noodzakelijke, ruimtevretende faciliteiten niet ten koste te gaan van de verblijfskwaliteit en uitstraling van de openbare ruimte. Het beeld voor de treinreiziger en bezoeker van Heerhugowaard wordt gedomineerd door het groen van de taluds en de dakparken, terwijl de noodzakelijke faciliteiten direct binnen handbereik van de reiziger liggen in een groene wal, die daarnaast dienst doet als geluidswering. De toegankelijkheid, ook voor mensen die minder mobiel zijn, is uiteraard een belangrijke randvoorwaarde bij de uitwerking.

*Het beeld voor de treinreiziger en bezoeker van Heerhugowaard wordt gedomineerd door het groen van de taluds en de dakparken, terwijl de noodzakelijke faciliteiten direct onder handbereik van de reiziger liggen in een groene wal, die daarnaast dienst doet als geluidswering.*

### **Verschillende deelgebieden**

Binnen stationspark Heerhugowaard worden de Industriestraat, Bevelandseweg en Gildestraat als route gehandhaafd en zullen daar omheen geleidelijk verschillende deelgebieden ontstaan met een herkenbaar eigen gezicht. Op de volgende pagina's zijn deze deelgebieden verder uitgewerkt.





Inspiratie: Station Heerhugowaard



- **Stationsdomein;** Het stationsdomein betreft het gebied direct rondom het station met het oplopende dakpark en de twee groene stationspleinen. Aan deze levendige pleinen met verblijfskwaliteit bevindt zich de entree naar het station en liggen bestaande en nieuwe voorzieningen, zoals winkels voor forenzen, kleinschalige horeca, dienstverlening en voorzieningen voor voor- en natransport. Een niveau hoger in het dakpark staan aan weerszijden van het station compacte gebouwen in het groen die zich presenteren aan de treinreiziger en aan de stad. De gebouwen variëren van slank en hoog tot breed en laag. Zij hebben de entree waar mogelijk aan één van de stationspleinen. De bestaande Forum-gebouwen worden geïntegreerd in deze opzet. Op maaiveld worden de winkels en voorzieningen in Forum II naar voren geplaatst, zodat daarachter op maaiveld ruimte ontstaat voor bijvoorbeeld extra parkeren. Een groen dak boven deze winkels en het parkeren creëert een aantrekkelijke en rustige parkomgeving voor de bovenliggende verdiepingen. Vanaf Forum kan dit dakpark geleidelijk aflopen richting de Stationsweg, zodat het dakpark een vanzelfsprekend onderdeel wordt van de rest van het Stationsgebied.









- **Vrijheidspark;** de bestaande woonbuurt wordt gehandhaafd. Onderzocht zal worden hoe de openbare ruimte een meer parkachtige en groene uitstraling krijgt. Alternatieve oplossingen voor een deel van de parkeergelegenheid passen in dit beeld. Doel is bij herinrichting van de openbare ruimte de hoeveelheid verharding terug te brengen en meer groen te creëren. Tussen het station en Stadshart loopt door het gebied een directe en prominente wandelroute (de 'rode loper'), zorgvuldig ingepast in het groen.
- **Stationsweg;** ; het bestaande dorps bebouwingslint, de cultuurhistorische as, met de royale (voor)tuinen en karakteristieke bomenlaan aan de stadszijde van het spoor wordt waar mogelijk gehandhaafd. Aan de landschapszijde van het spoor wordt deze opzet met bomenlaan, tuinen en losse bebouwing doorgezet tot aan de nieuwe fietsbrug, maar dan in opgeschaalde vorm. Hier is bijvoorbeeld ruimte voor een aantal compacte urban villa's. Naast de 6 meter hoge fietsbrug over de N242 is een subtiel hoogteaccent denkbaar.

*Het bestaande dorps bebouwingslint, de cultuurhistorische as, met de royale (voor)tuinen en karakteristieke bomenlaan aan de stadszijde van het spoor wordt waar mogelijk gehandhaafd.*



*Indicatief streefbeeld*



Inspiratie: Landschapszijde station



- **Landschapsbalkon;** De N242 genereert de nodige geluidsoverlast voor het stationspark. Met de reconstructie zal gezocht worden naar maatregelen aan de bron, bijvoorbeeld stiller asfalt, maar de verkeersintensiteit zal naar verwachting ook toenemen. Om rondom de Industriestaat toch een aangenaam verblijfsklimaat voor bijvoorbeeld werken en wonen te kunnen maken wordt de bestaande waterloop langs de N242 verbreed en een groene geluidswal voorgesteld, van de Stationsweg tot aan de Zuidtangent. Deze groene wal heeft een strak en stijl talud aan de N242 en loopt aan de zijde van de Industriestraat geleidelijk af. Binnen de wal is ruimte voor parkeren, op de wal staan compacte gebouwen in het groen. De gebouwen variëren in hoogte en footprint; van slanke en hoge gebouwen tot lage en brede. De afwisseling aan gebouwen in het groen vormt samen met de groene wal een zelfbewust gezicht naar de passanten en markeren de entree van stad en stationspark. In dit deel van de Zandhorst is ooit de eerste aanzet gegeven voor de verdere ontwikkeling van het grootschalige bedrijventerrein langs Heerhugowaard. Er zijn geen architectonisch waardevolle gebouwen ontstaan, maar bij de uiteindelijke transformatie van dit gebied kan er nadrukkelijk aandacht besteedt worden aan de toenmalige start van de economische ontwikkeling van Heerhugowaard op deze plek.
- **Waterlint;** rondom de historische waterroute tussen Heerhugowaard en de Broekhornpolder krijgt het stationspark een meer waterrijk karakter, geïnspireerd op de invulling en sfeer die nu al rondom het nieuwe hoofdkantoor van het Hoogheemraadschap zichtbaar is. In de zone rondom de Zuidtangent, Bevelandseweg en Gildestraat zal stap voor stap een afwisselend gebied ontstaan met water, groene oevers en eilanden en rietkragen. Daarbinnen krijgen bestaande en bijzondere nieuwe gebouwen een plek. Een vaarroute voor kano's verknoopt het stationspark met Broekhornpolder en Stadshart.

*Rondom de historische waterroute tussen Heerhugowaard en de Broekhornpolder krijgt het stationspark een meer waterrijk karakter, geïnspireerd op de invulling en sfeer die nu al rondom het nieuwe hoofdkantoor van het Hoogheemraadschap zichtbaar is.*



*Indicatief streefbeeld*







- **Onderwijsplein;** Het onderwijsplein onderscheidt zich van de rest van het stationspark. Dit is geen continue parkruimte met alzijdige gebouwen, hier liggen verschillende grotere en kleinere gebouwen gegroepeerd rondom het plein dat voor een deel gevormd wordt door het bestaande voorplein van het Horizoncollege en doorzet tot aan de bocht van de Umbriëllaan. Hier krijgt het een directe verbinding met de Westtangent en Jupiterlaan en daarmee met de rest van Heerhugowaard. Daarnaast heeft het uiteraard een heldere en veilige verbinding met het station.

Het onderwijsplein vormt een centrale ontmoetingsplek voor de omliggende scholen en bedrijven. De aankleding is in het verlengde van de uitstraling van het Stationsgebied natuurlijk uitgesproken groen, met onder een stevig bladerdak ruimte voor parkeren en fietsen, maar ook voor bijvoorbeeld een skatebaan, zitgelegenheid en evenementen. Een inspirerende gedachte is om de inrichting ervan samen met de leerlingen uit te werken en te onderzoeken of er bijvoorbeeld door het Clusiuscollege een rol gespeeld kan worden in de uitvoering en het onderhoud. Het plein vormt het hart van een onderwijscluster waarbij in de toekomst met de transformatie van enkele bestaande bedrijven nog mogelijkheden liggen voor het toevoegen van nieuwe onderwijsvoorzieningen. Het plein krijgt via de fietsroute en buslijn een goede verbinding met verpleegtehuis Zuyder Waert en met de verderop gelegen scholen en voorzieningen.

*Het Onderwijsplein vormt een centrale ontmoetingsplek voor de omliggende scholen en bedrijven. De aankleding is in het verlengde van de uitstraling van het stationsgebied natuurlijk uitgesproken groen, met onder een stevig bladerdak ruimte voor parkeren en fietsen, maar ook voor bijvoorbeeld een skatebaan, zitgelegenheid en evenementen.*



*Indicatief streefbeeld*



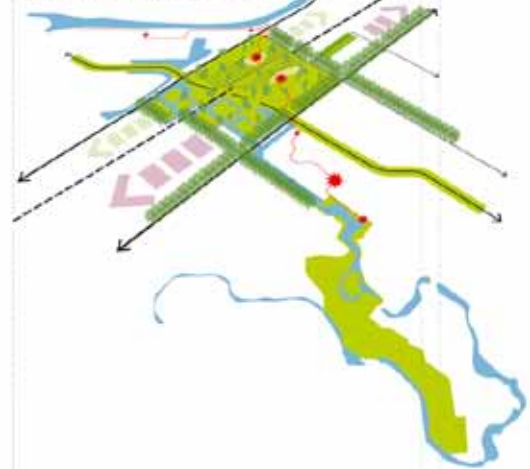
NAAR EEN INTENSIEF EN STEDELIJK  
PROGRAMMA



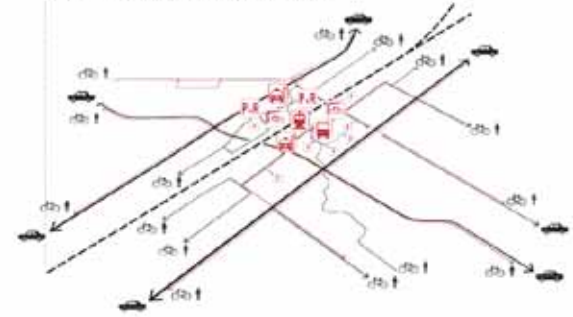
EEN HOOGWAARDIGE EN INTENSIEVE  
BEBOUWINGSSTRUCTUUR



EEN ROBUUST RAAMWERK VOOR EEN FLEXIBELE  
EN STAPSGEWIJZE OPWAARDERING



OPTIMALISEREN VERVOERSKNOOPPUNT



#### *Kernkwaliteit 4: Een belangrijk sluitstuk in de transformatie naar een completere stad.*

Het Stationsgebied is een tevens belangrijke nieuwe stap in de ontwikkeling van Heerhugowaard tot een 'complete stad'. Deze goed bereikbare plek, naast het Stadshart is een van de centrumlocaties in de Regio Alkmaar voor het concentreren van hoogwaardige stedelijke functies, zoals kantoren, stedelijke voorzieningen, stedelijk wonen, et cetera. Het Stationsgebied Heerhugowaard biedt bovendien nog de nodige ruimte voor verdere intensivering.

Belangrijk daarbij is dat er geen concurrentie ontstaat met het Stadshart, maar dat het Stationsgebied Heerhugowaard aanvullend en versterkend is. Waar het Stadshart de plek is voor winkelen, horeca, leisure en cultuur wordt in het Stationsgebied ingezet op kennisintensieve werkgelegenheid, onderwijs, zorg, recreatie en stedelijk wonen. Rond de stationspleinen bevinden zich winkelvoorzieningen en horeca, vooral gericht op reizigers en kleinschalige dienstverlening. Het Stadshart en het Stationsgebied samen vormen het kloppend hart van een ambitieuze stad en met het centrum van Alkmaar één van de twee belangrijke stedelijke centra in de Regio Alkmaar.

Monofunctionaliteit is in dit stedelijke centrum niet gewenst, er zal steeds nadrukkelijk worden ingezet op een fijnkorrelige functiemenging, afwisseling en diversiteit. Dit past bij het gewenste groen-stedelijke en levendige karakter van het gebied en waarborgt de gehele dag beweging en sociale controle.

Het Stationsgebied zoekt nadrukkelijk de aansluiting bij de aanwezige zorg- en onderwijsvoorzieningen en het nieuwe ziekenhuis. De komst van het RTIC naar Heerhugowaard en de geleidelijke opwaardering en transformatie van het Stationsgebied zijn een belangrijke aanjager voor het verder ontwikkelen van de zone tussen ziekenhuis, Stationsgebied, scholencluster

#### *Waar het Stadshart de plek is voor winkelen, horeca, leisure en cultuur wordt in het Stationsgebied ingezet op kennisintensieve werkgelegenheid, onderwijs, zorg, recreatie en stedelijk wonen.*

Umbriëllaan en tot Zuyder Waert en verder. Binnen deze 'Boulevard van Lichaam en Geest' werken zorginstellingen, ziekenhuis en onderwijsvoorzieningen samen, zoeken naar synergie en profiteren van elkaars kennis, kunde en faciliteiten. Ook bestaande en nieuwe bedrijven vervullen hier een rol in. Op die manier ontstaan kansen voor bijvoorbeeld stages, maatschappelijke ondersteuning, kennisoverdracht en nieuwe werkgelegenheid en liggen er mogelijkheden voor het vergroten van de efficiëntie bij de verschillende instellingen. De gemeente zal in het verlengde van deze structuurvisie actief een bijdrage gaan leveren aan het verbinden van verschillende belangen en ontwikkelingen, aan het verknopen van bestaande en nieuwe netwerken en het tot stand brengen van kruisverbanden. Doel is de gewenste samenwerking en synergie ook daadwerkelijk handen en voeten te geven in de komende jaren.

De recente plannen voor een zorgcluster en de komst van een verpleeghuis in Forum II passen naadloos in deze gedachte.

Het station en stationspark Heerhugowaard vervullen bovendien een belangrijke rol als recreatief knooppunt voor de regio. Het station vormt voor het Stadshart en de Groene Contramal met Broekhornpolder en Oosterdel een belangrijke entree. Vanaf het station liggen aantrekkelijke en groene wandel- en fietsroutes naar deze recreatieve bestemmingen en rond het station zijn voorzieningen als een informatiepunt en fietsenverhuur.





### *Kernkwaliteit 5: Een nieuwe stap in het verduurzamen van de gemeente Heerhugowaard.*

In het centrale en prominente Stationsgebied zet de gemeente Heerhugowaard altijd in op een hoge kwaliteit, en een duurzame rol als aanjager voor ontwikkeling van de gemeente en regio in de komende decennia. Het Stationsgebied speelt belangrijke rol in het zichtbaar maken van de duurzaamheidsambitie van de gemeente Heerhugowaard. Juist op deze plek liggen uitgelezen kansen om bijvoorbeeld het energiegebruik en de CO2 uitstoot te verminderen en om de duurzaamheidsambitie tot het visitekaartje voor de gemeente te maken.

Bij de stapsgewijze transformatie van het Stationsgebied zal het verbeteren van de 'duurzaamheid' in al haar facetten een belangrijke leidraad vormen. Dat gaat niet alleen over energie, maar ook over ecologie, economie, materiaalgebruik en sociaal-maatschappelijke duurzaamheid.

Binnen het concept van het stationspark Heerhugowaard liggen drie specifieke kansen:

- Stimuleren gebruik openbaar vervoer, wandelen en gebruik fiets; Heerhugowaard en Langedijk zijn voor een belangrijk deel gericht op de (milieuvriendelijkere) auto. Met de verbeterde bereikbaarheid en veiligheid, de gemakkelijke overstap, het aantrekkelijk Stationsgebied en concentratie van belangrijke publiekstrekkende functies in het Stationsgebied kan het aandeel OV en langzaam verkeer vergroten. Het wordt aantrekkelijk om de fiets te pakken naar het Stationsgebied en vanaf daar de trein of bus. Het OV wordt gestimuleerd door scholen, zorg en kantoren te concentreren in de nabijheid van het OV-knooppunt, en ook kunnen er afspraken gemaakt worden met de bedrijven over mobiliteit.

Een modal shift ofwel een verschuiving in de modal-split van auto naar openbaar vervoer en fiets kan een significante bijdrage leveren aan de

### *Het stationsgebied speelt belangrijke rol in het zichtbaar maken van de duurzaamheidsambitie van de gemeente Heerhugowaard. Juist op deze plek liggen uitgelezen kansen om bijvoorbeeld het energiegebruik en de CO2 uitstoot te verminderen en om de duurzaamheidsambitie tot het visitekaartje voor de gemeente te maken.*

vermindering van de milieubelasting en CO2 uitstoot van de gemeente. In het verlengde daarvan is het Stationsgebied de uitgelezen plek voor het stimuleren van het gebruik van elektrisch vervoer, zoals elektrische auto's, bussen, taxi's en fietsen. Het voor- en natransport van en naar het station betreft vaak relatief overzichtelijke afstanden. Parkeren, stallen of wachten bij het station biedt veel gelegenheid om elektrische voertuigen op te laden. Het station en de omliggende parkeer- en stallingfaciliteiten liggen centraal in de stedelijke regio en gaan als een duurzaam oplaadpunt dienen voor bezoekers die met de elektrische auto, fiets, scooter, bus of taxi komen: Plug-in-station Heerhugowaard. Een interessante gedachte is om de grote hoeveelheid ongebruikt dakvlak van vooral de bedrijven in de directe omgeving te gebruiken voor een zonne-energiecentrale. De schone energie die overdag overblijft kan rond het station worden opgeslagen in de accu's van auto's, bussen, fietsen en taxi's en op die manier efficiënt worden ingezet en te gelde gemaakt.

- Het concept van het 'stationspark' biedt een bijzondere mogelijkheid om in een stedelijke omgeving als het Stationsgebied de ecologische waarden te vergroten en met het Stationsgebied een ecologische schakel te ontwikkelen tussen Broekhornpolder/Oosterdel en de water- en groengebieden in Heerhugowaard. De groene inrichting van het stationspark biedt extra waterretentie en verbetering van het leefklimaat. Een boeiende gedachte is dat het stationspark met de Zuidtangent en het Waterlint een fijnmazige ecologische verbinding gaat vormen tussen het





Ajuntament de Barcelona

APROPA  
AQUÍ LA  
TENA  
TARJETA  
ACÍFOR  
AQUÍ TU  
TARJETA

**NOTIFICACIÓ**  
El servei de bicings està disponible a partir de les 6h del matí i fins a les 24h del dia. Per més informació, visita [www.bicing.com](http://www.bicing.com) o trucada al 902 31 35 71.



15953

7961

**bicing**

902 31 35 71 [www.bicing.com](http://www.bicing.com)

landschap ten zuidoosten van de stad, met onder andere 't Waarderhout en de Groene Contramal aan de andere kant.

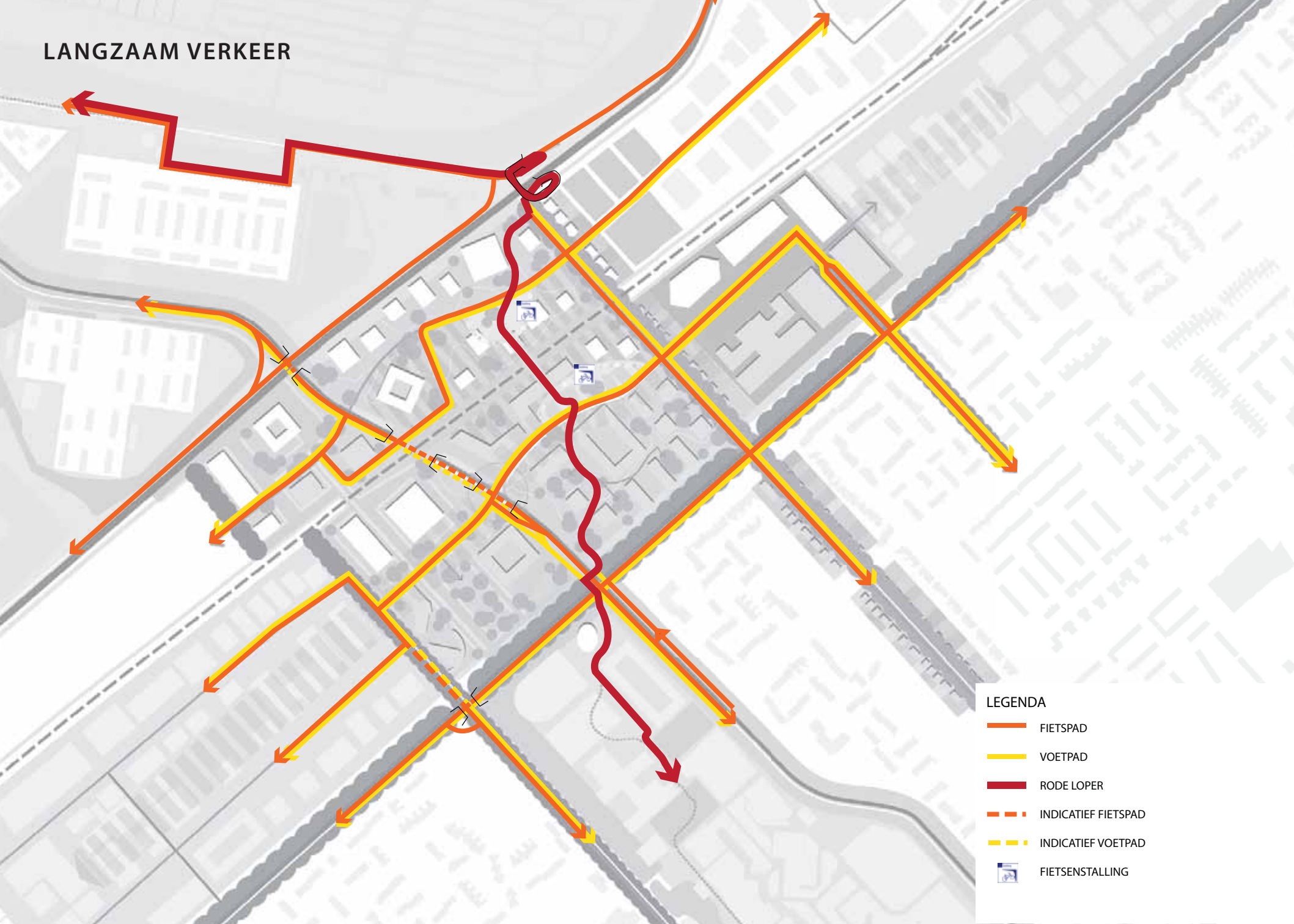
Bij de herinrichting van de openbare ruimte en verschillende kavels in het Stationsgebied zal nadrukkelijk oog zijn voor de ecologische waarden en het verbeteren van de flora- en fauna. Daarbij kan bijvoorbeeld worden ingezet op natuurlijke oevers, streekeigen soorten, ecologisch maaibeheer, natuurlijke waterzuivering, et cetera. Ook liggen er interessante mogelijkheden voor begroeide gevels en groene daken.

- Tenslotte zal met name binnen het concept van de 'Boulevard van Lichaam en Geest' gezocht worden naar het vergroten van de sociaal-maatschappelijke duurzaamheid. Specifieke kansen liggen in het duurzaam versterken van de relatie tussen onderwijs, zorg en werken. Voorbeelden zijn het stimuleren van (praktijk)onderwijs, de relaties tussen scholen en bedrijfsleven, het vergroten van de interactie tussen onderwijs en zorg, het (blijven) betrekken van mensen bij hun leef-omgeving en het maatschappelijk leven, het vergroten van de zelfredzaamheid, het bevorderen van de sociale veiligheid en het faciliteren van kennisoverdracht.



***Een modal shift ofwel een verschuiving in de modal-split van auto naar openbaar vervoer en fiets kan een significante bijdrage leveren aan de vermindering van de milieubelasting en CO2 uitstoot van de gemeente. In het verlengde daarvan is het Stationsgebied de uitgelezen plek voor het stimuleren van het gebruik van elektrisch vervoer, zoals elektrische auto's, bussen, taxi's en fietsen.***



# LANGZAAM VERKEER



## LEGENDA

-  FIETSPAD
-  VOETPAD
-  RODE LOPER
-  INDICATIEF FIETSPAD
-  INDICATIEF VOETPAD
-  FIETSENSTALLING

## 4. Visie op onderdelen nader toegelicht

### 4.1 De soepele verkeersknoop

Het optimaliseren van de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en het ontwarren van de verkeersknoop zijn belangrijke randvoorwaarden voor het functioneren en behouden van de leefbaarheid van het gebied. Tevens is de aantrekkelijkheid als vestigingsplek en het functioneren van de stad als geheel en Stadshart in het bijzonder gebaat bij een goede bereikbaarheid. Bovendien wordt de verkeersdruk door de komst van het ziekenhuis en allerlei nieuwe ontwikkelingen in de regio verder opgevoerd, waardoor de bestaande knelpunten zullen verslechteren. Dit is geen houdbare situatie: niets doen is dus geen optie.

***De bereikbaarheid van het stationsgebied dient sterk te worden verbeterd. Dit geldt voor alle vormen van verkeer, waarbij de bewoners, bezoekers en reizigers voorop staan.***

#### Doelstellingen Verkeersroutes

Als het gaat om verkeer heeft Heerhugowaard de ambitie om de individuele mobiliteitsvrijheid te behouden en waar mogelijk te vergroten, waarbij een goede balans wordt gevonden tussen leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Langzaam verkeer krijgt prioriteit in het stationsgebied. Ook duurzaamheid en duurzame mobiliteit speelt een belangrijke rol. De fiets en het OV zijn geschikte vervoermiddelen om deze doelstelling te bereiken. Daarentegen zal de auto het verkeersbeeld blijven domineren en wordt gezocht naar een optimale inpassing van de verkeersstructuur in het stedelijk weefsel. Daarnaast wordt met innovatieve parkeeroplossingen de auto uit het zicht onttrokken. De bereikbaarheid van het stationsgebied dient sterk te worden verbeterd. Dit geldt voor alle vormen van verkeer, waarbij de bewoners, bezoekers en reizigers voorop staan.

#### Voetgangers

Voor voetgangers wordt het stationsgebied aantrekkelijker gemaakt. Niet alleen door meerdere routes in het gebied aan te brengen die de verbinding vormen met de omliggende gebieden en voorzieningen, maar tevens door het stationsgebied meer als verblijfsgebied in te richten en minder aantrekkelijk te maken voor gemotoriseerd verkeer. De oriëntatie op de voorzieningen in de directe omgeving en het Stadshart wordt sterk verbeterd door duidelijk herkenbare routes aan te leggen en bewegwijzering te verbeteren. Bij het inpassen van de looproutes wordt bij de vormgeving, herkenbaarheid en maatvoering rekening gehouden met de belangrijkste hoofdverbindingen. Dit betreft onder meer de routes tussen het station en het Stadshart, het scholencluster aan de noordzijde, de haltes aan de N242 en de route naar het bedrijventerrein Beveland.

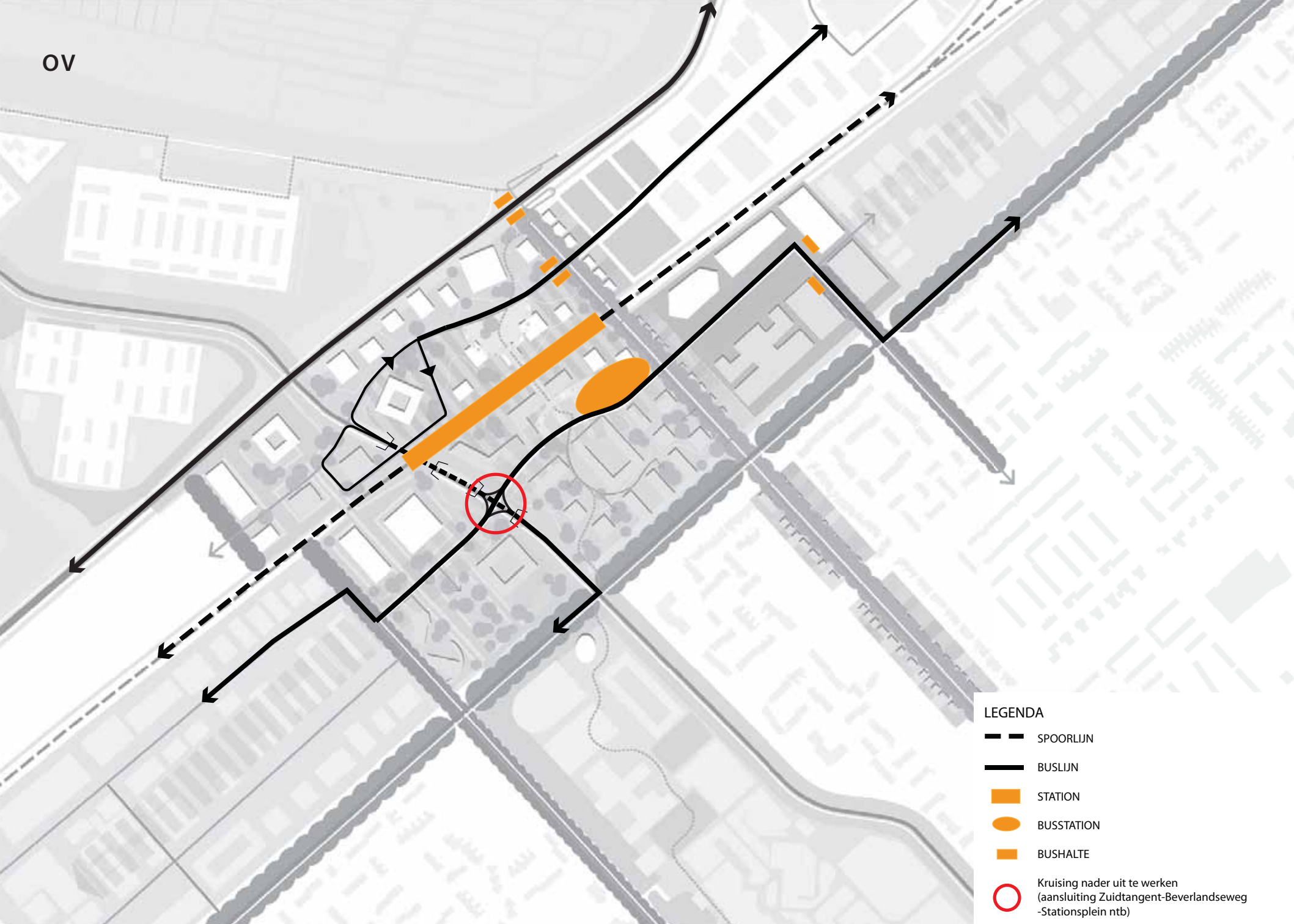
Door meer dynamiek dichtbij het station te organiseren en één hoofdentree van het station vorm te geven wordt de sociale veiligheid verbeterd. Bij de inrichting is aandacht nodig voor de leefbaarheid en sociale veiligheid; geen donkere hoeken, wel zitgelegenheid, beschutting en menselijke maat.

#### Wandelroute tussen het Stadshart en de Broekhorn

Het Stationsplein vormt een belangrijke schakel in een aantrekkelijke wandelroute tussen het Stadshart en de toekomstige haven in de Broekhorn. De 'rode loper', een soort 'yellow-brick-road', die het mogelijk maakt dat men achteloos vanuit het station naar het Stadshart wandelt en verder. Loopt men vanuit het station naar het Stadshart dan passeert men een aaneenrijging van pleintjes en plekken, beginnend bij het Stationsplein en eindigend op het Stadsplein en nieuwe horecaplein in het Stadshart. Een cruciale schakel is de oversteek bij de Westtangent, waar een veilige en aangename oversteek gerealiseerd zal worden. In de huidige situatie is het voor voetgangers mogelijk om aan drie zijden van de kruising over te steken. Uitsluitend op de Zuidtangent aan de zijde van het station is geen voetgangersoversteekplaats aanwezig. In de toekomstige situatie is het wenselijk om deze



OV



LEGENDA

-  SPOORLIJN
-  BUSLIJN
-  STATION
-  BUSSTATION
-  BUSHALTE
-  Krusing nader uit te werken  
(aansluiting Zuidtangent-Beverlandseweg  
-Stationsplein ntb)

situatie te handhaven. De 'rode loper' wordt vanuit het gebied op de noordelijke oversteek van de Westtangent aangesloten en via de oostelijke oversteek op de Zuidtangent met het stadshart verbonden. Deze oversteek heeft de voorkeur vanwege de lagere verkeersintensiteiten op het noordelijke deel van de Westtangent en de kortere oversteekafstand op de kruising. Een andere looproute loopt parallel aan de fietsroute vanaf het Stationsplein, via de ongelijkvloerse oversteek met de Zuidtangent naar de kruising met de Westtangent. Deze route sluit via de zuidelijke oversteek van de Westtangent aan op de 'rode loper' naar het stadshart. Belangrijke uitgangspunten bij het uitwerken van de 'rode loper' zijn de herkenbaarheid, overzichtelijkheid, verbetering van de oversteekbaarheid en sociale veiligheid op de route.

***De doelstelling is om de reizigers een goede koppeling te bieden tussen het station en het busstation met overzichtelijke looproutes en een prettige omgeving om te wachten.***

#### ***Fietsverkeer***

De fietsroutes zijn fijnmazig en zijn zowel voor het recreatief verkeer als voor het woon-werk verkeer aantrekkelijk. De belangrijkste voorzieningen in de omgeving worden met bebording verwezen. Er worden diverse ongelijkvloerse verbindingen ingepast om het oponthoud voor de fietsers te minimaliseren. Het betreft onder meer de tunnel in de Zuidtangent onder het spoor, de tunnels onder de N242 en de brug over de N242. Met de komst van de tunnel zijn er mogelijkheden voor een ongelijkvloerse kruising van het Stationsplein/ Bevelandseweg met de Zuidtangent. De hoofdroute tussen het station en het Stadshart wordt gevormd door de fietsroute vanaf de entree van het station via het Stationsplein - de eventuele ongelijkvloerse kruising met de Zuidtangent - parallel aan de Zuidtangent richting de kruising met de Westtangent – aansluitend op de fietsroute langs de Zuid-

tangent ten oosten van de Westtangent. Voorwaarde is dat dit laatste deel van de route in twee richtingen wordt gefaciliteerd.

De belangrijkste fietsverbindingen naar en door het gebied worden gevormd door de Stationsweg (fietsers op de rijbaan), de Zuidtangent (fietspad in twee richtingen aan de zuidzijde), de Bevelandseweg (aanliggende fietsstroken)- Stationsplein (fietsers op de rijbaan) – Umbriëllaan (fietsers op de rijbaan) en de Westtangent (fietspad in twee richtingen aan de oostzijde). De ambitie is om een route vanaf de Robijn richting de Bevelandseweg met een (ongelijkvloerse) kruising van de Westtangent aan dit netwerk toe te voegen.

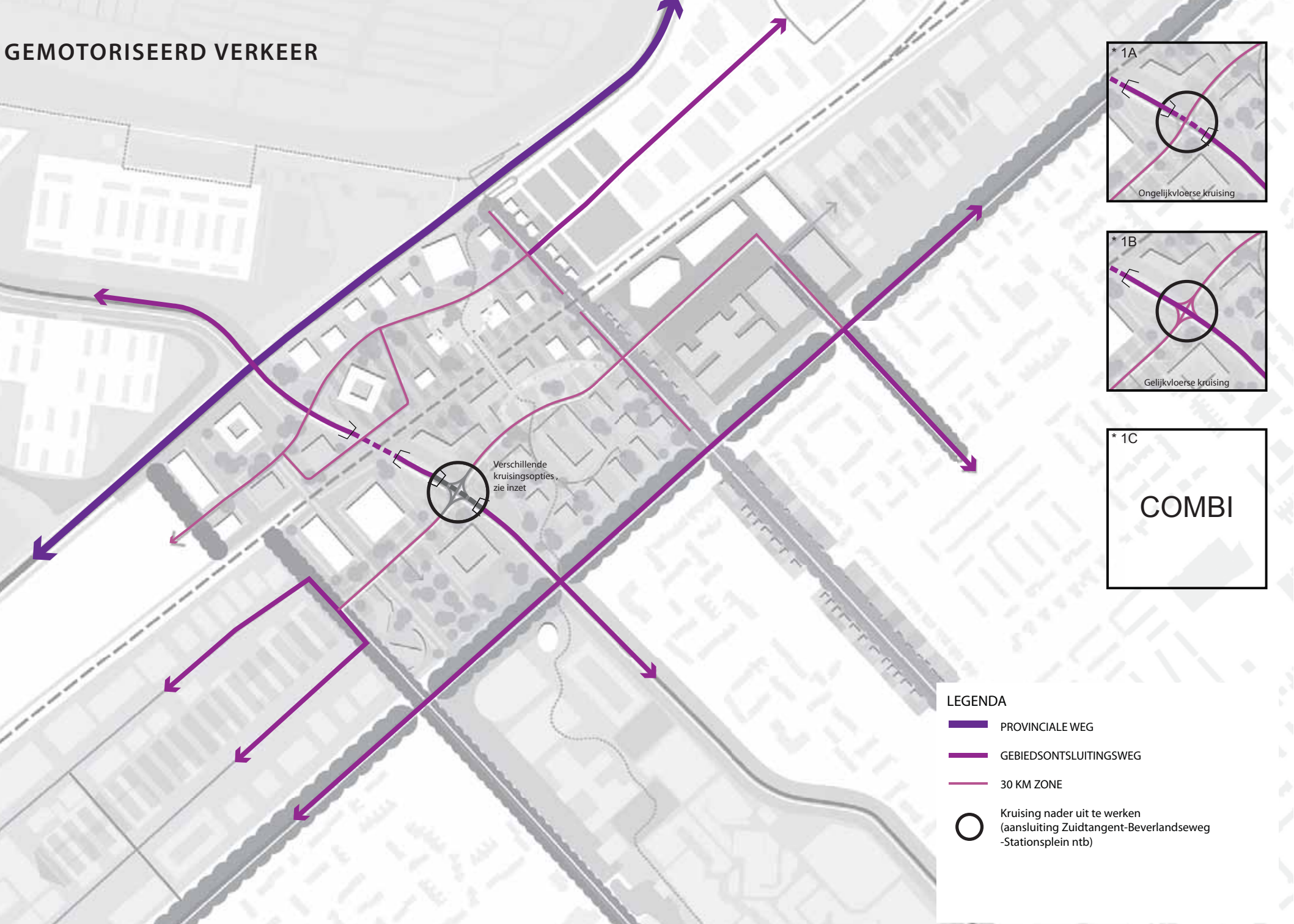
Een route die aandacht behoeft voor verdere uitwerking is de fietsroute tussen het station en het nieuwe RTIC.

#### ***Openbaar Vervoer***





De ambitie voor het busstation is om hiervan een nieuw integraal ontwerp te maken, waarbij het busstation in een parkachtige setting wordt geïntegreerd in het stationsplein. De doelstelling is om de reizigers een goede koppeling te bieden tussen het station en het busstation met overzichtelijke looproutes en een prettige omgeving om te wachten. Om het station te ontsluiten voor het busverkeer worden hoogwaardige busroutes ingepast. Om de route naar het ziekenhuis te optimaliseren moet worden onderzocht of een ongelijkvloerse kruising van de route Stationsplein – RTIC (ziekenhuis) met de Zuidtangent mogelijk is. Daarnaast dient de inpassing van de busroute over de Umbriëllaan in combinatie met de gewenste route voor het langzaam verkeer nader te worden uitgewerkt. Bussen met een regionale bestemming stoppen in de toekomst aan de westzijde van het station. Voor de Q-liner worden haltes aan beide zijden van de nieuwe brugverbinding over de N242 in het verlengde van de Stationsweg aangelegd.



# GEMOTORISEERD VERKEER



## LEGENDA

-  PROVINCIALE WEG
-  GEBIEDSONTSLUITINGSWEG
-  30 KM ZONE
-  Kruising nader uit te werken (aansluiting Zuidtangente-Beverlandseweg -Stationsplein ntb)

### **Gemotoriseerd verkeer**

In combinatie met grootschalige wegenprojecten die op de regionale agenda staan, zoals het opwaarderen van de kruisingen van de N242 met de Westtangent en de Zuidtangent en de aanleg van de Westfrisiaweg, is het oplossen van de verkeersknelpunten en wijziging in de verkeersstructuur van het Stationsgebied mogelijk. Een deel van de oplossing voor het verbeteren van de bereikbaarheid van het stationsgebied wordt gevonden door het verkeer dat geen relatie of bestemming heeft met het stationsgebied beter af te wikkelen. De belangrijkste opgave voor het stationsgebied is dan ook het op korte termijn realiseren van de geplande onderdoorgang van het spoor in de Zuidtangent. Aandachtspunt bij het uitwerken van de projecten is het afstemmen van de planning en uitvoering. Dit gebeurt op regionaal niveau en biedt zowel kansen als bedreigingen. Met deze ingreep wordt een deel van de verkeersproblemen opgelost en behoud de Zuidtangent zijn functie als belangrijke verbinding tussen het centrumgebied van Heerhugowaard met omliggende wijken en de noordelijke regio en Broek op Langedijk. Ook de verkeersveiligheid verbetert met deze ingreep, door een afname van de conflictpunten tussen het langzaam en gemotoriseerd verkeer. Om de onderdoorgang in te passen en de conflictpunten tussen het langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer optimaal op te lossen, is aan beide zijden van het spoor een ongelijkvloerse kruising wenselijk. Onderzocht dient te worden of en hoe gemotoriseerd verkeer in die situatie nog direct van de Zuidtangent het Stationsgebied kan bereiken, om onder andere de autobereikbaarheid van het Stationsplein te garanderen. De kruising met de Industriestraat blijft gehandhaafd, waarbij de Industriestraat en Gildestraat met een rechts-in-rechts-uit aansluiting zijn aangesloten. Om de verbinding tussen de Industriestraat en de Gildestraat compleet te maken is een parallelle route langs het spoor ingepast. De route van het stationsplein richting de Bevelandseweg is voor het lokale verkeer toegankelijk. De ingreep hangt samen met de opwaardering van het kruispunt van de Zuidtangent

### **Een deel van de oplossing voor het verbeteren van de bereikbaarheid van het stationsgebied wordt gevonden door het verkeer dat geen relatie of bestemming heeft met het stationsgebied beter af te wikkelen.**

met de N242. De capaciteit van deze kruising wordt uitgebreid door meer opstelstroken aan te leggen en de fietsroutes ongelijkvloers in te passen. Op termijn heeft de provincie de ambitie om de N242 verder op te waarderen naar een stroomweg door deze te verbreden naar 2x2 rijstroken tussen de kruising Westtangent en de Westfrisiaweg die in aanbouw is.

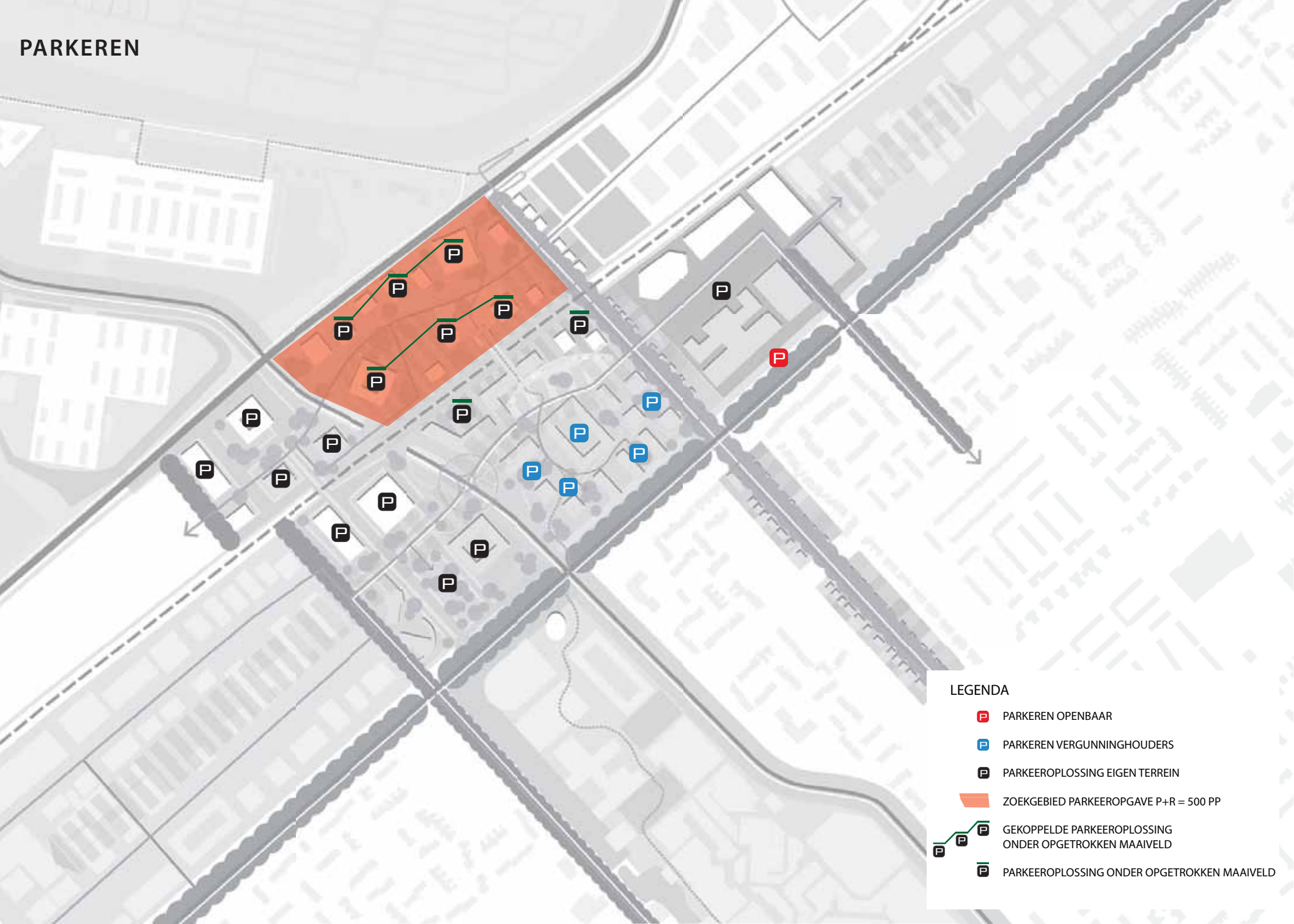
Op basis van een globale analyse van de verkeersstromen in en rond het stationsgebied is een voorstel gedaan voor wijzigingen in de verkeersstructuur. Deze wijzigingen hebben gevolgen voor de afwikkeling van het verkeer in en rond het Stationsgebied die nader onderzocht dienen te worden. Het betreft in de eerste plaats de ingreep voor het ongelijkvloers uitvoeren van de spookruising in de Zuidtangent in combinatie met de ongelijkvloerse kruising van het Stationsplein/Bevelandstraat met de Zuidtangent. Het verdient aanbeveling om nader onderzoek te doen naar de verkeersafwikkeling in relatie tot de voorgestelde herinrichting van de Zuidtangent tussen het Stadshart en de Westtangent en de voorgestelde capaciteitsuitbreiding van het kruispunt N242 – Zuidtangent.

De kruising van de Umbriëllaan met de Westtangent staat onder druk, waardoor een grotere verkeersstroom tot problemen met de verkeersafwikkeling kan leiden, met name tijdens de spitsperiodes. Mogelijk is hier een herinrichting van de kruising noodzakelijk.

In het gebied is op plaatsen veel overgedimensioneerd asfalt aanwezig. Met name op de aansluitingen van de Zuidtangent en rond het stationsplein is veel extra verharding aangebracht wat de uitstraling van het gebied ver-



# PARKEREN



## LEGENDA

- PARKEREN OPENBAAR
- PARKEREN VERGUNNINGHOUDERS
- PARKEEROPLOSSING EIGEN TERREIN
- ZOEKGBIED PARKEEROPGAVE P+R = 500 PP
- GEKOPPELDE PARKEEROPLOSSING ONDER OPGETROKKEN MAAVELD
- PARKEEROPLOSSING ONDER OPGETROKKEN MAAVELD

slechterd. Ook de kruising van de West- en de Zuidtangent lijkt onder meer door de brede middenbermen groter uitgevoerd dan noodzakelijk. Dit kan de wachttijden negatief beïnvloeden. Een onderzoek naar een alternatieve inrichting van de kruising Zuidtangent – Westtangent (i.c.m. herinrichting Zuidtangent bij het Stadshart) is daarom gewenst. Andere projecten die in de omgeving van het Stationsgebied op stapel staan zijn onder meer het opwaarderen van de kruisingen N242 – Zuidtangent, de N242 – Westtangent en de aanleg van de Westfrisiaweg en de Oosttangent.

### ***Inrichting wegenstructuur***

De opgave om het Stationsplein meer als verblijfsgebied in te richten uit zich straks in de toepassing van de verharding en de ruimte die het gemotoriseerd verkeer inneemt. Er zal minder asfalt in het gebied worden toegepast en er zal meer ruimte worden gegeven aan de fietsers en de voetgangers. Dit zal zich met name uiten in de profilering van de Stationsplein en de Umbriëllaan.

Bij het transformeren van de Zandhorst aan de westzijde van het station zal ook de inrichting van de Industriestraat worden aangepast. Ook deze weg krijgt een minder doorgaand karakter door deze in te richten als 30 km zone, die past bij de nieuwe structuur en beleving van het gebied. De doorgaande recreatieve fietsroute van de Stationsweg dient daarbij op een verkeersveilige manier te worden ingepast. Voorwaarde bij de herinrichting van deze route is dat alle bedrijven en voorzieningen niet worden beperkt in hun functioneren.

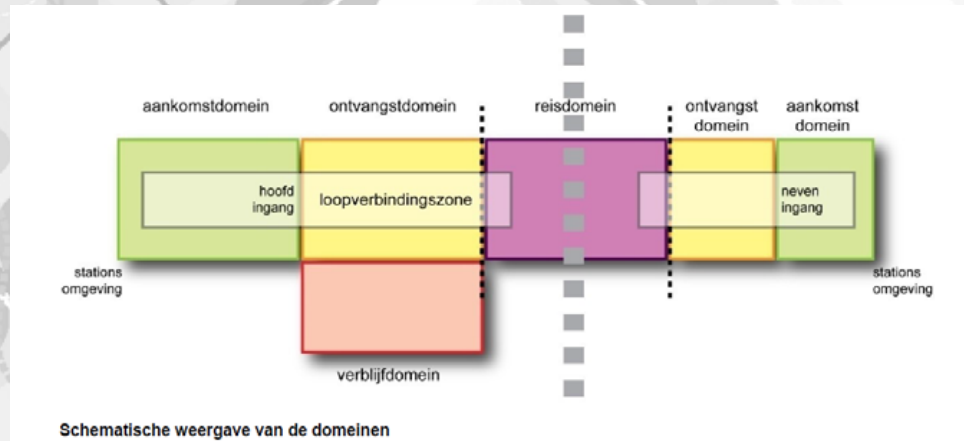
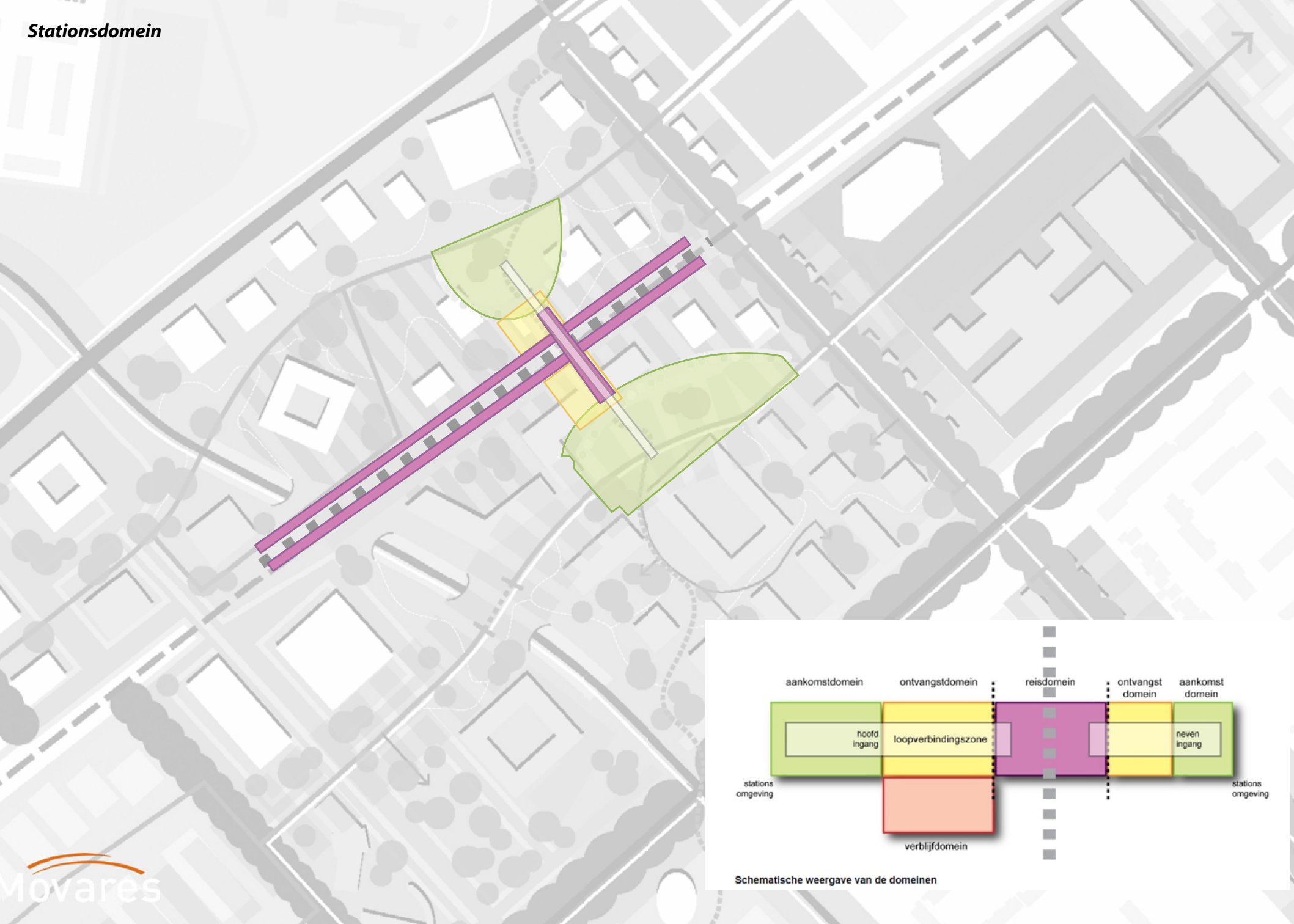
***Bij het transformeren van de Zandhorst aan de westzijde van het station zal ook de inrichting van de Industriestraat worden aangepast. Ook deze weg krijgt een minder doorgaand karakter door deze in te richten als 30 km zone, die past bij de nieuwe structuur en beleving van het gebied.***

### ***Parkeren***

Uitgangspunt is dat in alle gebieden het parkeren voor alle nieuwe voorzieningen en functies op eigen terrein plaats vindt. Dubbel gebruik van parkeerplaatsen door meerdere functies wordt daarbij gestimuleerd. Voor elk deelgebied is het advies om bij nieuwe ontwikkelingen een aparte parkeerbalans op te stellen, waarbij de benodigde parkeercapaciteit wordt berekend en onderbouwd. Bij nieuwbouwontwikkelingen kan met innovatieve parkeeroplossingen op een centrale locatie de auto meer uit het zicht worden onttrokken. Daarvoor is in het plan een aantal geschikte locaties aangewezen. De parkeervoorzieningen van bestaande functies worden bij voorkeur in deze voorzieningen opgenomen, waarbij de capaciteit minimaal gelijk blijft ten opzichte van de huidige situatie.

De parkeercapaciteit op maaiveld is bedoeld voor de gebruikers van het gebied, niet voor de (trein)reizigers. Voor deze doelgroep wordt een aparte centrale P+R voorziening aan de landschapszijde van het spoor voorzien, zie paragraaf 4.2 het Stationsdomein.





Schematische weergave van de domeinen

## 4.2 Het stationsdomein

Station Heerhugowaard zal een soepel lopende verkeersknoop en multimodaal overstappunt in de regio en in de stad zijn, waar op een duurzame en logische manier de verschillende vervoersstromen op elkaar aansluiten, zowel lokaal als regionaal. Het stationsgebied wordt zo ingericht dat het gebruik van openbaar vervoer en fietsen en wandelen wordt gestimuleerd. Dit betekent bijvoorbeeld veilige en aantrekkelijke stallingsmogelijkheden, voldoende, veilige en aantrekkelijke parkeerplaatsen, aantrekkelijke wandel- en fietsroutes naar de stad en omgeving, comfortabele in- en uitstap mogelijkheden voor bus en trein en een levendige omgeving om te wachten. Daarnaast zal gezocht worden naar een logische organisatie rondom het station en een goede aansluiting van verschillende vervoersstromen.

Juist omdat het station de spil is van het stationspark, dat tevens bijzondere eisen stelt aan het functionele karakter en het gebruik wordt in dit hoofdstuk dieper ingegaan op het station zelf, met bijbehorende functies zoals de pleinen en de voorzieningen.

In 2010 is door de spoorpartijen gezamenlijk het stationsconcept vervaardigd en vastgesteld als beleid voor alle stationsgebieden. Het stationsconcept is generiek beleid, denkend vanuit het functioneren van het station én de beleving vanuit de klant. Het omschrijft de ambities voor de gewenste ervaringen in een stationsgebied. Een stationsgebied is ingedeeld in vier domeinen, onderling verbonden met een loopverbindingzone. De vier domeinen die worden onderscheiden zijn: het reis-, ontvangst-, aankomst- en verblijfsdomein. De verschillende ervaringen en functies krijgen een plek in deze stationsdomeinen. Afhankelijk van de grootte van het station zijn deze domeinen begrensd en afzonderlijk leesbaar.

In Heerhugowaard heeft het station twee zijden, de stadzijde en de landschapszijde, die allebei stationsfuncties krijgen, dit betekent dat de loopverbindingzone van de ene naar de andere zijde achtereenvolgens het aankomstdomein, ontvangstdomein, reisdomein, ontvangstdomein en weer

*In Heerhugowaard heeft het station twee zijden, de stadzijde en de landschapszijde, die allebei stationsfuncties krijgen, dit betekent dat de loopverbindingzone van de ene naar de andere zijde achtereenvolgens het aankomstdomein, ontvangstdomein, reisdomein, ontvangstdomein en weer het aankomstdomein verbindt.*

het aankomstdomein verbindt. Er is hier geen sprake van een apart verblijfsdomein (deze is alleen van toepassing op de grootste stations).

### De domeinen in Stationspark Heerhugowaard

De stationsdomeinen ordenen functies en voorzieningen naar de behoefte van de gebruikers op hun route naar en door het station. Elk domein heeft een eigen rol in het bereiken van de gewenste ervaring. In de stationsdomeinen komen ruimte, functionaliteit en beleving samen. Ieder domein heeft een eigen functie en ruimtelijke karakteristieken.

1. Het **reisdomein** staat in het teken van het gemakkelijk en efficiënt verplaatsen van en naar de trein. Het bedient zowel aankomende als vertrekkende reizigers. In dit domein stapt de reiziger uit, of wacht hij op een aansluitende trein. Hier bevinden zich de voorzieningen op het vlak van tijd- en reisinformatie, service en assistentie en voor een laatste aankoop voor onderweg. Daarnaast biedt het faciliteiten om kort te wachten. In Heerhugowaard worden grofweg de toekomstige traverse en de perrons tot het reisdomein gerekend.
2. In het **ontvangstdomein** kan de reiziger zich oriënteren op de reis, informatie vragen en een kaartje kopen. De ruimte is overzichtelijk en helder en biedt ruimte om te wachten, te zitten en te ontmoeten. Het ontvangstdomein vormt de schakel tussen aankomst- en reisdomein. Bij grotere stations is het ontvangstdomein soms omkaderd door een stationshal. In Heerhugowaard zal dit de ruimte zijn vanwaar het voorplein overgaat naar de perrons en de passerelle, waarbij herkenbare entree van groot belang is.



**variant 1 (indicatief streefbeeld)**



**variant 2 (indicatief streefbeeld)**



**variant 1 (indicatief streefbeeld)**



**variant 2 (indicatief streefbeeld)**



## *De layout van het station, met de stationsdomeinen wordt geordend door de passerelle, die de as vormt van de loopverbindingszone.*

3. Het **aankomstdomein** is de plek waar de reiziger bij aankomst de stad ervaart en bij vertrek het station. In dit domein bevinden zich de ketenvoorzieningen ofwel het voor- en natransport en de commerciële functies. Door de toekomstige layout van station Heerhugowaard wordt het aankomstdomein gevormd door de pleinen, met de aanliggende ketenvoorzieningen.

### **Stationslayout**

De layout van het station, met de stationsdomeinen wordt geordend door de passerelle, die de as vormt van de loopverbindingszone.

### *Passerelle*

Een ongelijkvloerse kruising in de vorm van een passerelle, die ook als interwijkverbinding dienst doet voor de mensen uit het stationsgebied of wandelaars over de 'rode loper', aanvullend op de verbinding van de Stationsweg. Deze passerelle gaat bovenlangs, zodat goed zicht op het station en op de omgeving geboden wordt. Daarnaast is het met een hooggelegen passerelle mogelijk een goed herkenbare entree te realiseren aan beide zijden. De huidige entrees via het overpad en overweg aan weerszijden komen te vervallen. Hiermee wordt de onveilige situatie met oversteekbewegingen over het spoor opgeheven en met de plaatsing van liften zal aan de toegankelijkheidseisen worden voldaan. Een aandachtspunt bij het uitwerken van de passerelle is de sociale veiligheid bij de entreepartijen en op de passerelle zelf. Bij het ontwerp dienen transparantie en overzichtelijkheid als uitgangspunt te gelden.

### *Twee mogelijkheden*

Voor deze passerelle is in het kader van de structuurvisie een tweetal liggingen geschetst.

In de eerste optie kruist de passerelle het spoor haaks (in het grid van Heerhugowaard) en is daarmee zo kort mogelijk. Op beide perrons kent de toegang een min of meer centrale ligging, waarmee de loopafstanden op de perrons nooit onnodig lang zijn.

De zuidelijke entree sluit via een ruime trappartij aan op een logische plek van het stationsplein, ongeveer op de huidige locatie van het Stationsplein. Bijzonder is de integratie van de passerelle in het Forumgebouw, de passerelle prikt er als het ware doorheen. Het ensemble van de trappartij en het Forumgebouw vormt de herkenbare stationsentree.

Hierbij wordt ruimte vrijgemaakt op maaiveld voor een rechtstreekse en prettige route vanaf het plein over maaiveld naar het zuidelijke perron, zodat het aankomstdomein en het ontvangstdomein naadloos op elkaar aansluiten.

Aan de landschapszijde landt de passerelle via een vergelijkbare ruime trap met lift aan op het plein aan noordzijde, in principe zonder gebouw. Vanaf dit punt wordt via een asverdraaiing in de route aangesloten op de toekomstige brug over de N242 en de stationsweg.

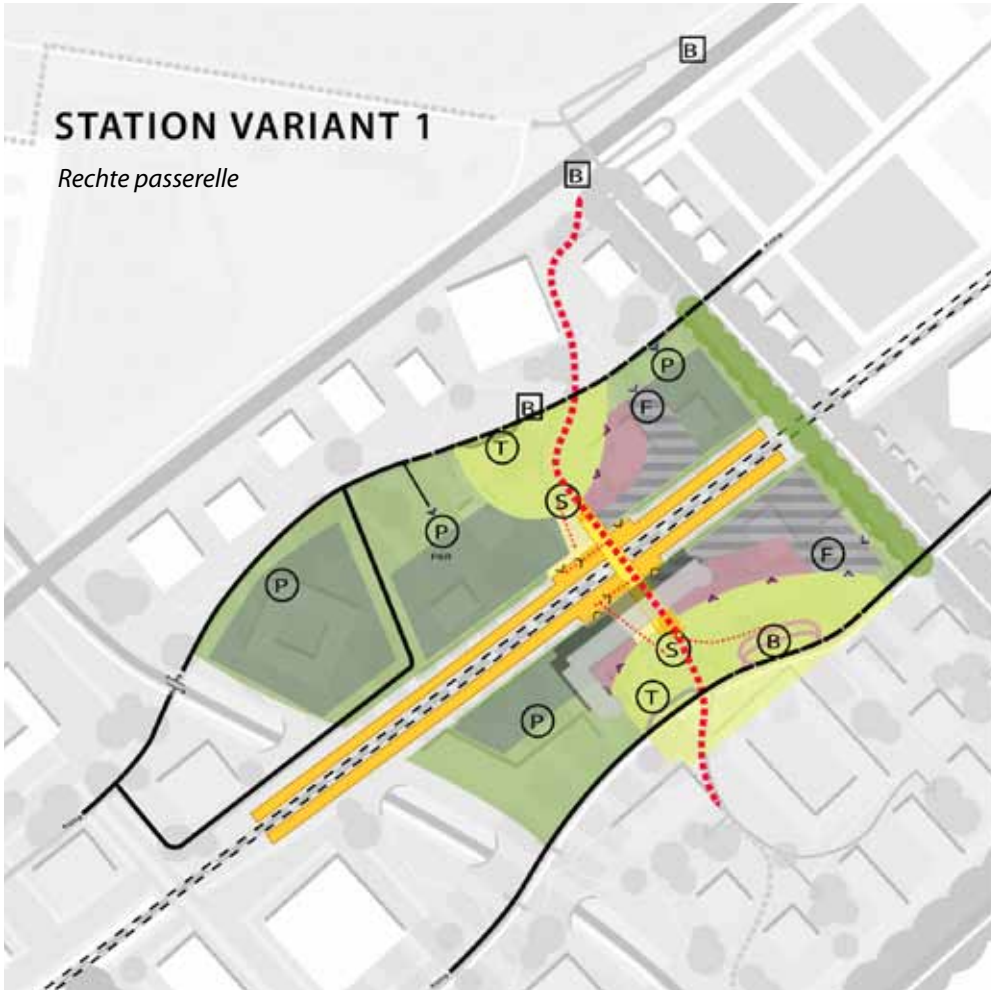
Een schuin gelegen passerelle ligt aan de stadskant naast het Forumgebouw, waardoor de mogelijk lastige integratieslag niet nodig is. Naast het gebouw ligt nu de looproute over maaiveld naar het perron en het stijgpunt naar de passerelle. Het plein heeft ongeveer dezelfde opzet. Aan de landschappelijke zijde is de passerelle georiënteerd op het oude lint van de Stationsweg. Een stationsplein ontstaat zo op een plek waar niet alleen de aanvoerroutes voor het station aansluiten, maar ook de oude structuur die het gebied een deel van haar identiteit kan geven, de doorgaande structuur van de Stationsweg. Hierdoor ligt de stationsentree minder centraal ten opzichte van de perrons. De asverdraaiing van de route van de fietsbrug over N242, over het station naar het Stadshart is zichtbaar in de ligging van de passerelle, die afwijkt van de richting van het grid. Deze passerelle is hiermee wat langer dan de haakse variant.

Beide varianten vormen een goede oplossing. Bij het ontwerp van het



## STATION VARIANT 1











Rechte passerelle








## STATION VARIANT 2

Alternatieve passerelle



-  HOOFDENTREE
-  TOEGANG
-  PASSERELLE MET STIJGPUNTEN
-  LOOPVERBINDING(-SZONE)
-  PERRONS
-  GROENE STATIONSPLEINEN
-  BUSSTATION
-  BUSHALTE
-  KISS& RIDE/ TAXI
-  CONTOUREN GEBOUWDE VOORZIENING IN GRONDLICHAAM

-  GEBOUWDE FIETSENSTALLING (+ PARKEREN)
-  PARKEREN
-  COMMERCIELE FUNCTIE
-  VERKEERSWEG
-  VERKEERSWEG IN VERBLIJFSGEBIED

station zal verder onderzocht worden welke de beste keuze vormt, rekening houdend met de aansluiting aan beide zijden, de wandelroute waar de passerelle onderdeel van uitmaakt, functionaliteit van het station, aansluiting op de ketenvoorzieningen en kosten. Dit kan een van de getekende oplossingen zijn, of een die een combinatie van beiden vormt.

### *Sporen en perrons*

Uitgangspunt is dat de huidige dienstregeling van treinen minimaal behouden blijft en dat de capaciteit voor op de perrons en het spoor toekomstvast is. Dit betekent dat rekening moet worden gehouden met een (beperkte) groei van het aantal reizigers. Er dient verder onderzoek plaats te vinden naar de mogelijkheden om de perron- en spoorconfiguratie te optimaliseren, zodat een betere bereikbaarheid van de perrons kan worden gerealiseerd. Daarbij kan worden gedacht aan het verbreden en verlengen van de perrons, maar ook het verwijderen van een spoor en het realiseren van twee kantperrons biedt mogelijkheden.

Met de twee kantperrons sluit een centraal gelegen verbreding, onderdeel van het ontvangstdomein, aan op de omgeving: enerzijds via trap en lift op de passerelle, anderzijds rechtstreek via maaiveld. De vormgeving, net als de mate van beschutting, bijvoorbeeld met een transparant gebouwtje, al dan niet in samenhang met de overkappingen van perrons en/of passerelle dient bij het stationsontwerp uitgewerkt te worden.

De perrons liggen in een groene omgeving. De eerder beschreven mogelijke oplossing (met groene taluds en een dakpark met daaronder parkeer- stallings- en commerciële functies) vormen een prettige omkadering. Speels kan worden omgegaan met zichtlijnen naar de functies en naar het maaiveld van de omgeving. Een goede sociale veiligheid dient hierbij gewaarborgd te worden.

### **Stationsplein**

Het ensemble van het station met de pleinen waar alles samenkomt wordt

***Beide varianten vormen een goede oplossing. Bij het ontwerp van het station zal verder onderzocht worden welke de beste keuze vormt, rekening houdend met de aansluiting aan beide zijden, de wandelroute waar de passerelle onderdeel van uitmaakt, functionaliteit van het station, aansluiting op de ketenvoorzieningen en kosten.***

hiermee op logische wijze ingebed in de stad, aansluitend op de stedelijke structuren. In beide varianten van de passerelle worden bestaande kwaliteiten en structuren benut en ontstaan nieuwe levendige pleinen met voldoende ruimte om alle stromen af te wikkelen en voldoende intimiteit om een prettige verblijfsruimte te creëren. De rode loper rijgt het geheel op vanzelfsprekende wijze aaneen.

In de beschreven oplossing ontstaan de stationspleinen als vanzelf door uitsnede van het groene dakpark, zodat de onderliggende laag bloot komt te liggen. Hiermee worden de pleinen omkaderd, door groene taluds en faciliteiten/functies. Op de pleinen arriveert men in de toekomst gevoelsmatig midden in de stad, in plaats van aan de rand van de stad, op een transferium/overstappunt. Er komt ruimte voor wandelen, spelen, flaneren, evenementen, zelfs een terras en een winkelvoorzieningen voor de forensen en bezoekers. De pleinen krijgen een groene karakteristiek. Een royaal bladerdek en groene gevels bepalen het beeld.

Het verblijven of afspreken, dat op de grote stations in het verblijfsdomein of het ontvangstdomein gesitueerd kan worden, zal hier een plek krijgen. Hiermee lopen de functies van de domeinen in de pleinen aan weerszijden naadloos in elkaar over en verlevendigen en versterken elkaar. Bij de pleinen ontstaat een zonering, van stationsfuncties aan de weg (bussen en taxi / personenauto), een luwe zone daarbuiten en een zone aan de gevels van het grondlichaam, waar uitstallingsruimte/ etalageruimte en entrees een plek krijgen.



# ZONERING



***Kenmerkend in het Stationspark is het gesuggereerde opgetilde, groene dakpark, waaronder diverse functies worden ingepast. De voorzieningen van voor- en natransport krijgen een plek aan beide zijden, waarbij de landschapszijde aan de noordkant een wat ander accent heeft dan de stadszijde aan de zuidzijde van het spoor.***

De Stationspleinen aan weerszijden zijn binnen het Stationspark de schakelpunten, en deze verdienen het om op korte termijn een impuls te krijgen.

#### *Voorzieningen voor- en natransport*

Kenmerkend in het Stationspark is het opgetilde groene dakpark, waaronder diverse functies worden ingepast. De voorzieningen van voor- en natransport krijgen een plek aan beide zijden, waarbij de landschapszijde aan de noordkant een wat ander accent heeft dan de stadszijde aan de zuidzijde van het spoor. De landschapszijde richt zich wat meer op de regio, zo is ook het gehele P+R programma van ca. 500 parkeerplaatsen gebundeld aan deze kant, halteert de Q-liner en buslijn 130 en is er een fietsenstalling met een stallingscapaciteit van circa 500 fietsen die door mensen uit Langedijk en verder gebruikt zal worden. De stadszijde richt zich op Heerhugowaard, met een grote fietsenstalling onder het dakpark voor circa 2.500 fietsen en een busstation waar de bussen richting de stad en het nieuwe ziekenhuis halteren. Mogelijk zal een deel van de fietsenstalling op maaiveld, in de open lucht een plek krijgen, streven is echter alles in de gebouwde voorziening op te nemen. De aanrijroutes naar de fietsenstallingen dienen veilig te worden ingericht. Met name de oversteek van de Stationsweg met de Industriestraat en de Westtangent vormen daarbij uitwerkingsopgaven. Aan beide zijden is er ruimte voor kiss + ride gecombineerd met een taxi-voorziening, aan de weg bij het Stationsplein en de Industriestraat.

De buslijnen en haltering zijn opnieuw gedefinieerd. Er zijn kansen om bij een eventuele ongelijkvloerse kruising van de Zuidtangent met het Stationsplein de lijnvoering van de bussen te wijzigen. De huidige lijn 6 zou een directe busroute vanaf de Westtangent via de Umbriëlaan naar het Stationsplein kunnen krijgen. Deze busroute kan vervolgens de Zuidtangent ongelijkvloers kruisen om via de Bevelandseweg richting het nieuwe RTIC te rijden.

Busroute 130 is ingepast op de Industriestraat en halteert aan de landschapszijde van het station. Deze route sluit vanaf de lus in de Industriestraat aan op onderdoorgang in de Zuidtangent om vervolgens de route via de Westtangent richting Alkmaar te vervolgen.

De route voor de Q-liner loopt nog altijd over de Westerweg, maar halteert nu bij de nieuwe langzaam verkeersbrug over de Westerweg in het verlengde van de Stationsstraat, in plaats van de halte op de kruising van de Zuidtangent – Westerweg.

#### *Landschapszijde*

Aan de landschapszijde komt een volwaardige entree, met een aantrekkelijk plein als vanzelfsprekend onderdeel van het stationspark.

Het plein vormt als het ware een meer stenige uitsnede in het groene park, omgrenst door gebouwde voorzieningen, met daarboven het eerder gesuggereerde dakpark en bestaande en nieuwe woon- en werkfuncties. Hierdoor ontstaat een prettig omkaderd stationsplein, met een levendig karakter door de reizigersstromen en de aanliggende functies. Het plein wordt ingericht met groene accenten zoals bomen en vaste zitelementen. Hierbij sluit het bladerdak van de bomen qua karakteristiek geheel aan op het stationspark, en is het plein specifiek onderdeel van het park als geheel.



## **De Stationsweg is ook hier zodanig ingericht dat de prioriteit ligt bij het langzaam verkeer en de stationsfunctie en niet bij het doorgaande verkeer.**

Op het plein is goed overzicht naar de verschillende functies en verblijfsplekken en er zijn geen hoekjes of obstakels, zodat zwerfvuil beperkt wordt. Daarbij wordt gebruik gemaakt van robuuste materialen en een zorgvuldige detaillering, zoals bij de boomspiegels.

Het plein kent een zonering, bij de oversteek van de Industrieweg komen diverse stromen bij elkaar en is een functionele zone, terwijl aan de andere zijde, richting het spoor de gevelzone van de voorzieningen ligt, waarachter van alles gebeurt en te zien is. Hiertussen ligt een luwere zone, waar men kan verblijven tussen elementen voor groen en zitgelegenheid. Aan de landschapzijde kan het fietsverkeer komend uit onder andere Langedijk via de nieuwe fietsbrug het station bereiken en van de fietsparkeervoorzieningen gebruik maken. Om van de bewaakte stalling aan de stadzijde van het station gebruik te maken kan de bestaande overweg in de Stationsweg worden gebruikt.

Het stationsparkeren ofwel P+R wordt gebundeld aan de noordzijde, waarmee ook het de regionale functie goed tot uitdrukking komt. Deze P+R-plaatsen worden immers hoofdzakelijk gebruikt door bezoekers van buiten de stad, die met de auto naar station Heerhugowaard komen en hier op de trein overstappen. Deze bezoekers komen voor het station en kunnen aan de landschapzijde parkeren, zodat ze het spoor niet meer hoeven te kruisen. Op die manier vormen zij minder een belasting voor de verblijfskwaliteit van het stationsgebied en leggen zij minder druk op het parkeren voor bewoners, werknemers en bezoekers van het gebied zelf, dat aan beide zijden een plek heeft.

De auto's, komend vanaf de Zuidtangent worden zo snel mogelijk de P+R voorziening ingestuurd, waarmee de hinder in het gebied tot een minimum beperkt blijft. Na het parkeren kan de automobilist als voetganger verder naar het station.

Aan de Industriestraat is ruimte gemarkeerd voor taxi's, automobilisten en bussen om te halteren. De weg is zodanig ingericht dat de automobilist te gast is, bijvoorbeeld door de bestrating van de weg ter hoogte van het plein dezelfde is als van het plein. Doorgaand verkeer is mogelijk, maar de weggebruiker is zich bewust van de functie van het stationsplein en wordt geattendeerd op voetgangers, de hoofdfietsroute van de Stationsweg richting de Broekhorn en andere kwetsbare weggebruikers. De voetganger zal op haar beurt op ontspannen wijze gebruik kunnen maken van het Stationsplein en de 'rode loper'.

Bijzondere aandacht verdient de verbinding met de Q-liner, die halteert aan de N242. Vanaf de halte aan de N242-zijde van het stationspark -en via de voet-fietsbrug over de N242 voor de halte aan de overzijde, waar de Q-liner richting Alkmaar halteert- maakt de reiziger gebruik van de ontspannen, maar heldere en veilige voetgangersroute naar het plein.

### *Stadszijde*

Aan de zuidkant ontstaat volgens dezelfde principes een stationsplein: ook hier vormt het plein een meer stenige uitsnede in het stationsprak, omkaderd door functies. Zo wordt het fietsverkeer naar de fietsenstalling geleid die onder het dakpark wordt gecreëerd. Vanaf deze stalling kan een rechtstreekse entree op het ontvangstdomein gemaakt worden. De opbouw van het plein is dezelfde als bij het plein aan de landschapzijde, waarbij de

interessante gevelzone overgaat in een luwer verblijfsgebied met groene accenten, met een hier wat grotere functionele zone van het plein waar ook het busstation ligt. De bussen uit beide richtingen gebruiken de haltes, die gericht zijn op het ontvangstdomein zodat de buschauffeur zicht heeft op de aankomende reizigers en vice versa. Voetgangers krijgen alle ruime om vanuit de omgeving op het plein de Stationsweg over te steken. Ook hier is met een markering een taxiplaats/voorrijgelegenheid gecreëerd. De Stationsweg is ook hier zodanig ingericht dat de prioriteit ligt bij het langzaam verkeer en de stationsfunctie en niet bij het doorgaande gemotoriseerd verkeer.

#### *Commerciële voorzieningen*

Waar het gesuggereerde dakpark aan weerszijden van het station langzaam omhoog loopt vormen beide pleinen een uitsnede in deze groene wal. Rond die uitsnede toont de onderliggende laag zich aan het plein. Een afscheiding tussen binnen en buiten wordt gevormd door een transparante gevel. Hierachter liggen aan de pleinen ruimtes die vrij indeelbaar zijn, zodat naast de fietsenstallingen en parkeerplaatsen ook commerciële functies een plek krijgen. Deze bieden levendigheid aan het plein, en voorzien in de station commercie, die flexibel ingevuld kan worden met functies voor reizigers en mensen die in het gebied wonen en werken of naar school gaan. Hierbij wordt gedacht aan bijvoorbeeld een Albert Heijn to go, een VVV of een bloemenstal. De oriëntatie van het plein aan de stadszijde leent zich bovendien goed voor een horecafunctie met een terras.

***Een afscheiding tussen binnen en buiten wordt gevormd door een transparante gevel. Hierachter liggen aan de pleinen ruimtes die vrij indeelbaar zijn, zodat naast de fietsenstallingen en parkeerplaatsen ook commerciële functies een plek krijgen. Deze bieden levendigheid aan het plein, en voorzien in de station commercie, die flexibel ingevuld kan worden met functies voor reizigers en mensen die in het gebied wonen en werken of naar school gaan. Hierbij wordt gedacht aan bijvoorbeeld een Albert Heijn to go, een VVV of een bloemenstal. De oriëntatie van het plein aan de stadszijde leent zich bovendien goed voor een horecafunctie met een terras.***





### 4.3 De diversiteit aan functies

Het stationspark Heerhugowaard is een levendig en stedelijk gebied met een grote diversiteit aan hoogwaardige functies als wonen, kantoren, onderwijs, zorg, commerciële voorzieningen, et cetera. Samen met het Stadshart vormt het gebied het bruisende stedelijke hart van de gemeente en noordelijke HAL-regio. Daarbij richt het Stadshart zich meer op het winkelen en uitgaan en legt het stationspark de nadruk op onderwijs, zorg en werken. Nadrukkelijk uitgangspunt is een grote mate van functiemenging, waarbij de begane grond, of plint van het gebouw een open en directe relatie aangaat met het openbaar gebied. Voldoende levendigheid op maaiveld is van groot belang van de leefbaarheid en sociale veiligheid.

Waar mogelijk wordt overal de combinatie gezocht met wonen, waarbij gedacht kan worden aan meer stedelijke woonvormen zoals bijvoorbeeld appartementen. Het breed inpassen van woningen in het stationspark biedt de kans om in gemeente en regio een onderscheidend en stedelijk-dynamisch woonmilieu aan te bieden en is met name voor de sociale controle en levendigheid verspreid over de dag van cruciaal belang. Ook 's avonds wordt het gebied immers gebruikt als vervoersknoop en de aanwezigheid van wonen in het gebied komt de leefbaarheid en veiligheid van de openbare ruimte ten goede. Het maakt bovendien een efficiënt dubbelgebruik van bijvoorbeeld parkeervoorzieningen mogelijk. Bezoekers die buiten kantooruren naar Heerhugowaard reizen komen niet in een uitgestorven werkgebied aan, maar midden in de groene, levendige stad.

Een fijnkorrelige functiemenging van wonen, werken, recreatie, zorg en onderwijs is derhalve het uitgangspunt. Er zijn echter wel accentverschillen tussen de verschillende deelgebieden te herkennen:

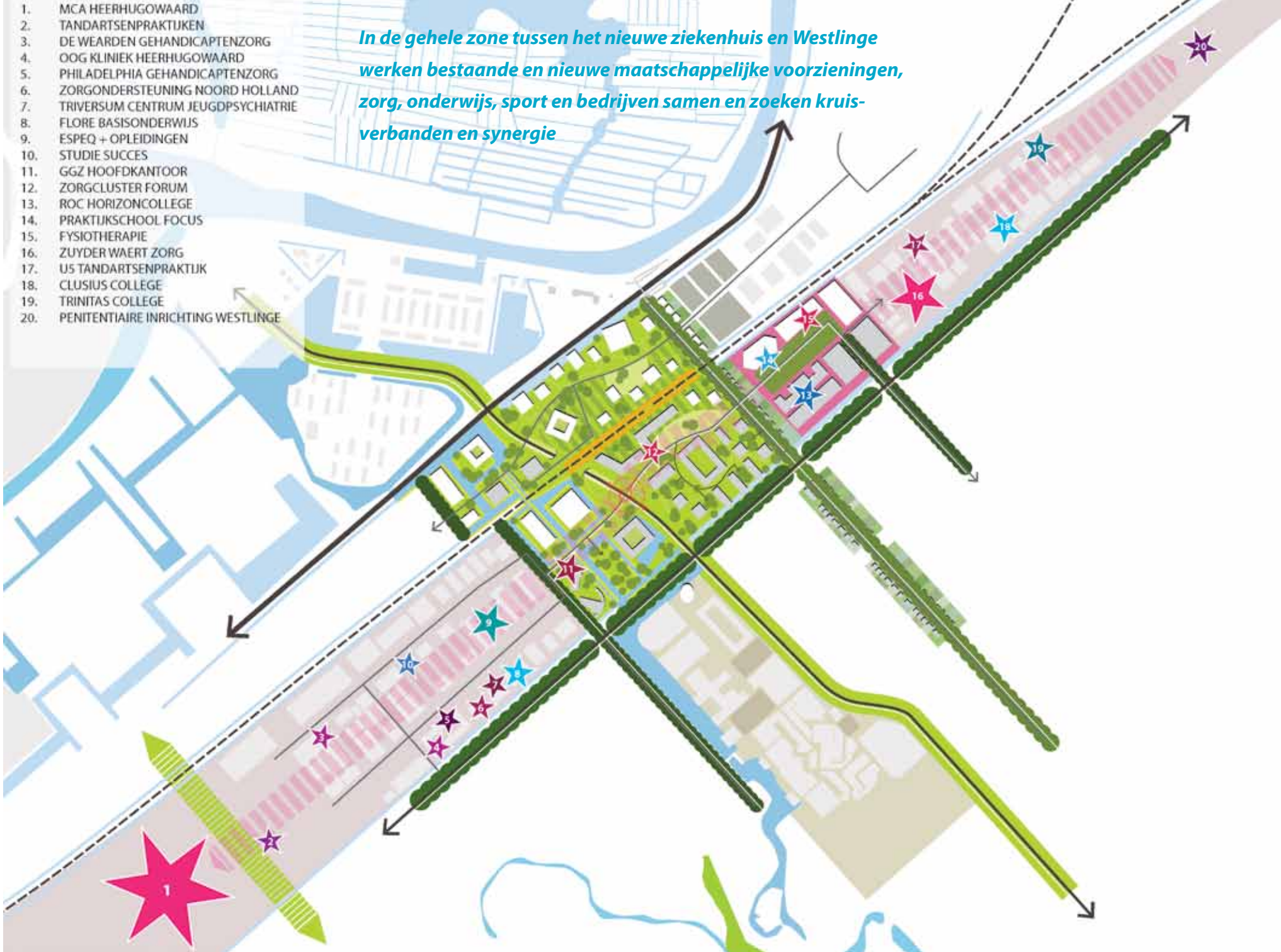
***Nadrukkelijk uitgangspunt is een grote mate van functiemenging, waarbij de begane grond, of plint van het gebouw een open en directe relatie aangaat met het openbaar gebied. Voldoende levendigheid op maaiveld is van groot belang van de leefbaarheid en sociale veiligheid.***

- **Stationsdomein;** Het stationsdomein is de meest intensief gebruikte plek, waar reizen, parkeren, fietsen stallen, commerciële voorzieningen, wonen, werken, zorg en onderwijs samenkomen. Parkeren, fietsen stallen, commerciële functies en station worden rondom de stationspleinen zorgvuldig ingepast in de groene wal en onder het dakpark aan weerszijden van het spoor. Binnen het dakpark bevindt zich een diversiteit aan grotere en kleinere, hogere en lagere gebouwen in het groen, met een afwisseling aan stedelijke functies zoals zorg, hotel, wonen, kantoren, opleidingen, vergaderfaciliteiten, etc.
- **Vrijheidspark;** de bestaande appartementenblokken in deze groene woonbuurt worden opgenomen binnen het stationspark en krijgen een meer groene setting. Onderzocht zal worden of rondom de 'rode loper' naar het Stadshart in de plint van de bestaande gebouwen nog mogelijkheden liggen voor kleinschalige commerciële en culturele functies, als begeleiding van de wandelroute tussen station en Stadshart.
- **Stationsweg;** aan de stadszijde worden de bestaande kleinschalige woningen waar mogelijk opgenomen binnen het stationspark en zal derhalve wonen en werken aan huis het beeld bepalen. Aan de landschapszijde is ruimte voor (her)ontwikkeling, bijvoorbeeld in de vorm van een serie urban villa's met wonen, kantoren, zorg en eventueel kleinschalige commerciële functies en horeca in de plint. De zone langs de Stationsweg markeert op een heldere manier de overgang naar het bedrijventerrein Zandhorst, waar de bestaande bedrijvigheid gecontinueerd wordt.



1. MCA HEERHUGOWAARD
2. TANDARTSENPRAKTIJEN
3. DE WEARDEN GEHANDICAPTENZORG
4. OOG KLINIEK HEERHUGOWAARD
5. PHILADELPHIA GEHANDICAPTENZORG
6. ZORGONDERSTEUNING NOORD HOLLAND
7. TRIVERSUM CENTRUM JEUGDPSYCHIATRIE
8. FLORE BASISONDERWIJS
9. ESPEQ + OPLEIDINGEN
10. STUDIE SUCCES
11. GGZ HOOFDKANTOOR
12. ZORGCLUSTER FORUM
13. ROC HORIZONCOLLEGE
14. PRAKTIJSCHOOL FOCUS
15. FYSIOTHERAPIE
16. ZUYDER WAERT ZORG
17. US TANDARTSENPRAKTIJK
18. CLUSIUS COLLEGE
19. TRINITAS COLLEGE
20. PENITENTIAIRE INRICHTING WESTLINGE

*In de gehele zone tussen het nieuwe ziekenhuis en Westlinge werken bestaande en nieuwe maatschappelijke voorzieningen, zorg, onderwijs, sport en bedrijven samen en zoeken kruisverbanden en synergie*

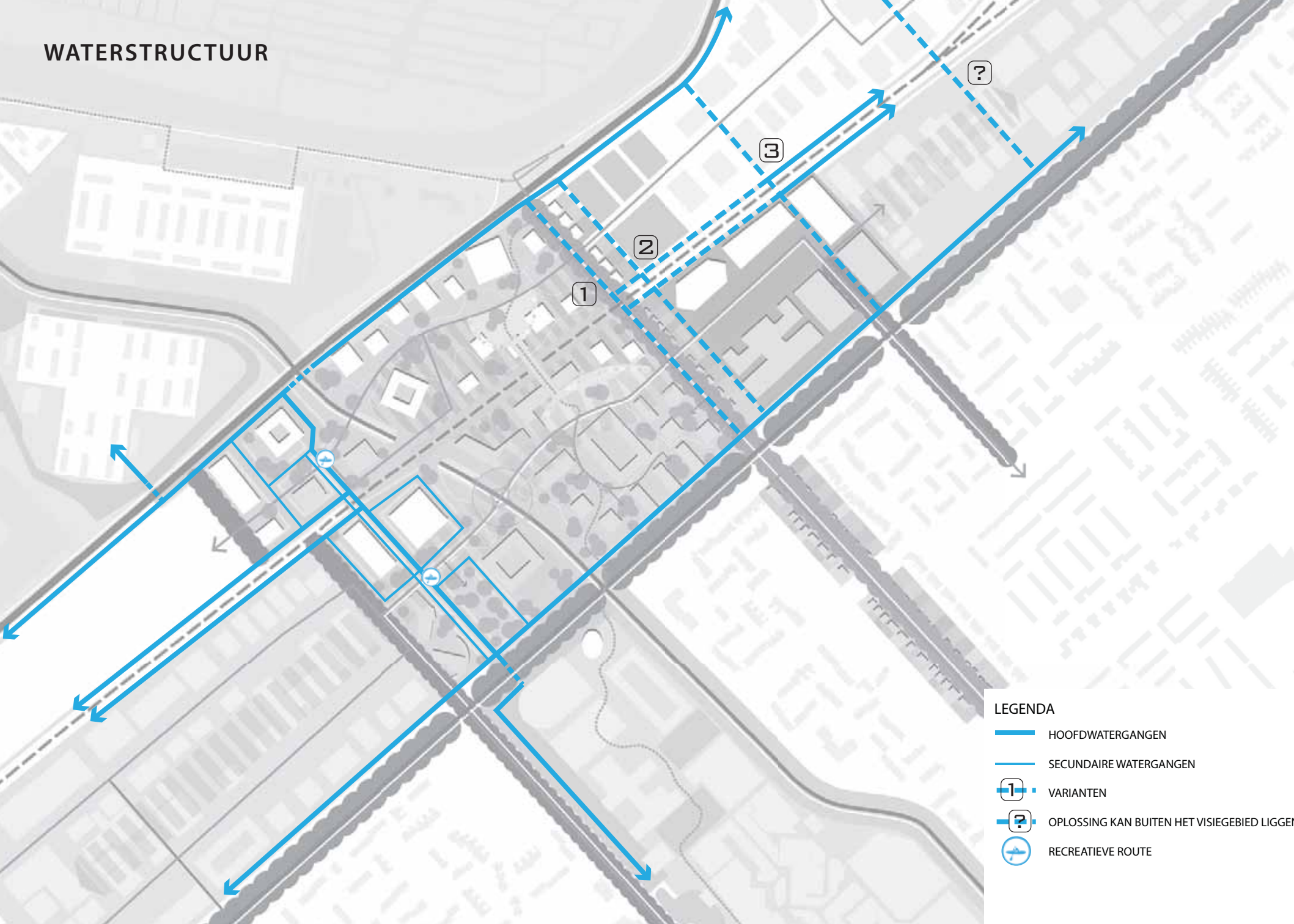











- **Landschapsbalkon;** In de groene zone tussen de Industriestraat en N242 staan grotere en kleinere gebouwen in een geleidelijk oplopend park-landschap. De gebouwen verheffen zich aan de noordwestzijde boven de N242 en Broekhornpolder en hebben op die manier een spectaculair uitzicht over de polder, het kanaal en Oosterdel. Hier liggen interessante mogelijkheden voor een afwisseling van wonen, kantoren en zorg.
- **Waterlint;** in de waterrijke zone tussen Stadshart en Broekhornpolder zal qua functies aangesloten worden bij de huidige opzet, met kantoren, dienstverlening en een hotel/leisure. Het bestaande HAL-trade Center kan wat betreft uitstraling wel een impuls gebruiken, met name als het om de inrichting van de buitenruimte gaat, maar de functie met startende bedrijven en kleinschalige kantoor- en werkruimtes past goed binnen het Stationsgebied.
- **Onderwijsplein;** Zoals de naam natuurlijk al meegeeft concentreren zich hier bestaande en eventueel nieuwe (middelbare) onderwijsvoorzieningen, aangevuld met kleinschalige bedrijvigheid, opleidingen en praktijkonderwijs. Onderzocht zal nog worden of een zorgvuldige combinatie met wonen en/of zorg hier mogelijk is, om de sociale controle en levendigheid buiten schooltijden te waarborgen. Mogelijk dat hier kansen liggen voor studentenhuisvesting. Kansen om de onderwijsvoorzieningen in de toekomst uit te breiden liggen binnen de ontwikkeling van de 'Boulevard van Lichaam en Geest'.
- **Boulevard van 'Lichaam en Geest';** In de gehele zone tussen het nieuwe ziekenhuis en zelfs tot voorbij Zuyder Waert werken bestaande en nieuwe maatschappelijke voorzieningen, zorg, onderwijs, sport en bedrijven samen en zoeken kruisverbanden en synergie. Daarbij kan gedacht worden aan bijvoorbeeld stages voor de aanwezige praktijkopleidingen, samenwerking tussen zorg-, sport- en revalidatievoorzieningen en zorg aan huis. Daarnaast is er ruimte voor uitbreiding en nieuwe ontwikkelingen die dit thema meer handen en voeten geven.

# WATERSTRUCTUUR



## LEGENDA

-  HOOFDWATERGANGEN
-  SECUNDAIRE WATERGANGEN
-  VARIANTEN
-  OPLOSSING KAN BUITEN HET VISIEGEBIED LIGGEN
-  RECREATIEVE ROUTE



#### 4.4 Water en groen

Groen en water vormen een belangrijke identiteit die de samenhang in het gebied zelf, maar ook de samenhang met omliggende gebieden bewerkstelligt.

Het water in en rondom het stationsgebied geeft randvoorwaarden en biedt kansen. De randvoorwaarde ontstaat doordat de waterafvoer van de spoorsloten dient te worden gewaarborgd. In het plan is rekening gehouden met het wegvallen van de spoorsloten vanwege de aanleg van de onderdoorgang in de Zuidtangent. Een alternatief voor de waterafvoer van deze sloten is gevonden door verlegging en koppeling met bestaande bermsloten langs de N242 en de Westtangent. In bijgaande tekening is e.e.a. weergegeven. Indien de spoorsloten niet via de opgenomen opties kunnen worden aangesloten op bestaande watergangen bestaat de mogelijkheid om de spoorsloten te handhaven en ter plaatse van de nieuwe spoorse onderdoorgang een 'sifon' op te nemen. Een nadere afweging van de mogelijkheden voor deze oplossingen dient in de verdere uitwerking van de onderdoorgang te worden uitgewerkt.

Waterkansen ontstaan met name aan de zuidzijde van het stationsgebied. De structuurvisie streeft naar een toename en het zichtbaar maken van het water in de vorm van kreken en waterpartijen. De aanwezigheid van het kantoor van het Hoogheemraadschap en de bestaande ecologische en recreatieve verbindingen tussen het Stadshart en de Broekhornpolder zijn hier mede aanleiding toe.

Een belangrijk aspect is het bevaarbaar maken van de Westertocht voor kano's, als recreatieve schakel tussen stad en buitengebied.

De kansen voor natuurlijke waterzuivering van het water via bijvoorbeeld een helofytenfilter en het toepassen van natuurvriendelijke oevers dienen

***Groen en water vormen een belangrijke identiteit die de samenhang in het gebied zelf, maar ook de samenhang met omliggende gebieden bewerkstelligt.***

nader te worden uitgewerkt. Bij een natuurvriendelijke oever is sprake van gradiënten (geleidelijke overgang van water naar land) waarbij diverse ecologische condities en daardoor een grote biodiversiteit en aantrekkelijke stedelijke woonomgevingen voor mensen worden gecreëerd. Er dient te worden gestreefd naar een geschikte natuurtechnische beheersvorm, die een soortenrijke, streekeigen spontane begroeiing garandeert, ook van tuinen, parken en plantsoenen.

Water zal met name aan de zuidzijde van de Zuidtangent in het gebied de ruimte worden gegeven, gekoppeld aan de bestaande waterstructuur. Daarbij dienen de mogelijkheden om het opvangen van hemelwater op groene daken en de directe koppeling van de afvoer via wadi's nader te worden onderzocht. Een wadi is een licht verzonken deel in een groene zone, waar het hemelwater zich verzamelt en door infiltratie in de bodem wordt opgenomen. Door het hemelwater op groene daken langer vast te houden kan de buffercapaciteit van het rioolstelsel beperkt worden gehouden. Daarnaast kunnen steeds heviger regens buien makkelijker worden 'opgevangen' en mogelijk worden benut in een grijs watersysteem of geleidelijk worden afgevoerd.



Oosterdel

Broekhornpolder

Bedrijvenpark  
Zandhorst

Onderwijs-  
boulevard

Stationspark

Schrijversbuurt

Bedrijvenpark  
Beveland

Stadshart

Edelstenenbuurt



## 4.5 Invloed in de omgeving

De vernieuwing en transformatie van het stationsgebied is van invloed op de gebieden die buiten het visiegebied liggen. Dit betreft onder meer het bedrijventerrein Beveland, het Stadshart, bedrijventerrein Zandhorst en straks ook de Broekhornpolder. Door verbetering van de bereikbaarheid van het stationsgebied, het opwaarderen van de openbare ruimte en het toevoegen van verschillende functies in het gebied profiteren ook deze gebieden. In de eerste plaats zorgt verbetering van de bereikbaarheid van het stationsgebied voor alle modaliteiten in alle omliggende gebieden voor een snellere verbinding met de regio. De geplande ingrepen in de infrastructuur zoals genoemd in hoofdstuk 3 zorgen voor verbetering van de doorstroming voor het langzaam verkeer, het openbaar vervoer en het gemotoriseerd verkeer. Verbeteringen in de openbare ruimte zorgen voor een aantrekkelijk verblijfsgebied, waardoor meer mensen van het gebied gebruik gaan maken. Dit heeft ook zijn uitstraling op het gebruik van omliggende gebieden. De openbare ruimte wordt optimaal op zijn omgeving aangesloten, waardoor zowel fysiek als mentaal verbindingen worden versterkt tussen de omliggende gebieden met hun eigen identiteit. Tenslotte zorgt het toevoegen van functies voor mogelijke interactie tussen de gebieden. Dit betreft onder meer werkgerelateerde koppelingen van bijvoorbeeld verschillende zorg- en onderwijsfuncties. Ook zijn stage- en afstudeerplaatsen bij omliggende bedrijven een goed voorbeeld van mogelijke relatie tussen de verschillende functies in de gebieden.

De invloed van de ontwikkeling van het stationsgebied in de omgeving is met onderstaande mogelijkheden geconcretiseerd. De vernieuwing en transformatie van het stationsgebied kan leiden tot:

*De openbare ruimte wordt optimaal op zijn omgeving aangesloten, waardoor zowel fysiek als mentaal verbindingen worden versterkt tussen de omliggende gebieden met hun eigen identiteit*

- Kansen voor bedrijventerrein Beveland tussen het stationsgebied en het nieuwe RTIC voor verdere groei en interactie van praktijkonderwijs, zorginstellingen, privéklinieken, sportfaciliteiten, revalidatie en herstelfaciliteiten en ondersteunende bedrijvigheid voor ziekenhuis en zorgfuncties.
- Kansen voor het Stadshart door de betere bereikbaarheid en de aantrekkelijke entree met de auto, maar ook met openbaar vervoer en de fiets. Intensivering van de stationslocatie met wonen en werken leidt bovendien tot meer mensen in de buurt die van de voorzieningen gebruik zullen gaan maken. Randvoorwaarden zijn onder meer het inpassen van een prettige wandelroute ('rode loper') en het zoeken naar aantrekkelijke en herkenbare entree van deze loper ter plaatse van de kruising Westtangent-Zuidtangent. Bijvoorbeeld met een bijzonder gebouw en/of pleintje.
- Kansen voor verpleegtehuis Zuyder Waert, het Clusiuscollege en het Don Boscollege door directe en veilige fiets- en busverbinding met onderwijsplein en stationspark en zelfs verder met het nieuwe RTIC. Deze koppeling kan nog meer onder de aandacht worden gebracht door het verder uitwerken, vormgeven en publicitair maken van de 'boulevard van Lichaam en Geest', waar deze instellingen onderdeel van zijn.
- Waardevermeerdering van bedrijven in de nabijheid van het stationsgebied. Daarbij wordt de ontsluiting van bedrijven in Zandhorst gewaarborgd en kunnen de positieve effecten van de transformatie ook de aantrekkelijkheid van de Zandhorst als vestigingslocatie vergroten.



Even bijtanken?



oplaadpunt op zonne-energie

#CUTESPHERADANTAL





- Meer en beter gebruik van de recreatieve mogelijkheden in de omgeving. Het station vormt een aantrekkelijke entree voor extensieve recreatie in de Groene Contramal, met onder meer goede voorzieningen voor fietsen, wandelen en kanovaren. Ideeën voor nadere uitwerking zijn onder meer uitbreiden van het (elektrisch)fietsverhuur op het station, kanoverhuur in de nieuwe haven in Broekhornpolder en een informatiepunt voor wandelroutes vanuit het station.
- Verdere verbinding met Heerhugowaard en de Regio Alkmaar als geheel. Dit uit zich onder meer in hoogwaardige werkgelegenheid, goed bereikbare onderwijsvoorzieningen en zorg. Bovendien is er diversiteit in aantrekkelijke (ook stedelijke) woonmilieus en een prachtige groene entree. Daarnaast het verminderen van verkeersoverlast rondom het station en wordt de veiligheid en de bereikbaarheid van de gemeente vergroot. Dit alles leidt tot waardevermeerdering voor wonen, werken en ondernemen in de gehele gemeente Heerhugowaard en gemeente Langedijk.

## 4.6 Duurzaamheid

Duurzaamheid uit zich op vele manieren in het Stationspark. Een belangrijke is de continuïteit van structuur en materiaal. Dat wil zeggen dat vele stucturen worden gehandhaafd, gebouwen worden niet onnodig gesloopt en materialen worden hergebruikt. Bij nieuwe elementen wordt nagedacht over de flexibiliteit en afbreekbaarheid, zodat we de volgende generatie niet met ons afval opzadelen. De 'cradle to cradle' denkwijze kan hierbij een inspiratiebron zijn.

### *Het groen van het Stationspark*

De meest kenmerkende en herkenbare manier is de groene invulling. Het groen is direct voelbaar bij de entree van het gebied, of men nu per trein arriveert in het hart van het gebied of per auto of fiets het gebied binnenrijdt. De groene glooiende grondlichamen bepalen hiermee de karakteristiek van

***Duurzaamheid uit zich op vele manieren in het Stationspark. Een belangrijke is de continuïteit van structuur en materiaal. Dat wil zeggen dat vele stucturen worden gehandhaafd, gebouwen worden niet onnodig gesloopt en materialen worden hergebruikt. Bij nieuwe elementen wordt nagedacht over de flexibiliteit en afbreekbaarheid, zodat we de volgende generatie niet met ons afval opzadelen. De 'cradle to cradle' denkwijze kan hierbij een inspiratiebron zijn.***

het gebied, maar kennen naast deze ruimtelijke kwaliteit een aantal duurzame aspecten.

- Met de gronddekking op het dak wordt extra isolatiewaarde verkregen. Hierbij gaan we uit van een gesloten grondbalans. Grond voor het dakpark wordt verkregen uit de uitgravingen bij halfverdiepte parkeerfuncties onder het dakpark, grond wordt als het ware opgetild. Mogelijkheden hiervoor dienen in samenhang met de bodemkwaliteit en eventuele lokale sanering nog onderzocht te worden.
- De groene inrichting vormt een belangrijke extra waterretentie in het gebied: regenval wordt opgevangen en vastgehouden in de groene gebieden.
- De groene inrichting draagt ook bij aan het leefklimaat; de luchtzuiverende en verkoelende werking van groen is bekend.
- Het dakpark kan voor een bijzondere biotoop zorgen, denk bijvoorbeeld aan een vlindertuin of (kleinschalige) voedselproductie.
- Met het vergroenen wordt het aandeel verhard, oppervlak teruggedrongen, wat naast de genoemde voordelen voor retentie en leefklimaat een positief effect heeft op het reduceren van kosten en onderhoud van de openbare ruimte. Wel dient het groen onderhouden te worden. Door toepassing van de juiste verhoudingen aan kruiden en gras kan bijvoorbeeld het mairegime beperkt blijven.
- Het betrekken van omwonenden, zoals de ouderen, in het onderhoud van het groen zou bekeken kunnen worden.

## **De gemeente Heerhugowaard heeft voor de langere termijn de ambitie uitgesproken om een van de eerste energie-neutrale steden te worden.**

### *Duurzame mobiliteit*

Op het gebied van duurzame mobiliteit is de doelstelling om mogelijkheden aan te bieden voor het opladen van elektrische auto's, waaronder taxi's, en fietsen op het station. Door het verbeteren van de voorzieningen van het voor- en natransport en de overstaprelatie met de treinen wordt de ketenmobiliteit geoptimaliseerd, waardoor het aantrekkelijker wordt om de trein te gebruiken. Daarnaast worden elektrische fietsen verhuurd in de bewaakte stalling. De actieradius van deze fietsen is voldoende om heel Heerhugowaard te bereiken, waaronder het centrum en het toekomstige RTIC. Om duurzame mobiliteit verder te bevorderen kan worden ingezet op mobiliteitsmanagement. Toekomstige bedrijven in het gebied dienen aan nader te bepalen voorwaarden te voldoen als het gaat om bijvoorbeeld het gebruik van vervoerwijzen door het personeel, het slimme werken en thuiswerken.

Het nieuwe busstation kan worden voorzien van een groene overkapping, waarbij zonnepanelen zijn ingepast die (een deel van) de stroom voor de laadvoorzieningen van elektrische voertuigen opwekken. Ook de P+R locatie kan worden voorzien van overkappingen met zonnepanelen die de elektrische auto's voorziet van stroom.

### *Energie*

De gemeente Heerhugowaard heeft voor de langere termijn de ambitie uitgesproken om een van de eerste energieneutrale steden te worden. Hoe dit gerealiseerd kan worden en welke termijn hiervoor realistisch is, wordt momenteel onderzocht. Voor het Stationspark Heerhugowaard gebruiken we het begrip energieneutraal: De som van energie die opgewekt wordt in de gebouwen en de openbare ruimte is nul of positief. Het grote aandeel van (doorgaande) mobiliteit in het gebied blijft in deze definitie buiten

beschouwing, zoals bijvoorbeeld ook het rijden van het openbaar vervoer. Wel biedt het stationsgebied de uitgelezen kans om hier elektrisch vervoer te stimuleren. Het is de doelstelling om bijvoorbeeld de energie voor elektrisch vervoer in het gebied op te wekken en dit zichtbaar te maken, zodat hier een nieuwe stimulans ontstaat voor de omschakeling van fossiele brandstoffen naar groene energie. In het gebied kunnen elektrische fietsen, scooters en auto's opgeladen worden en gehuurd worden om de regio te verkennen. In welke mate het mogelijk is alle hiervoor benodigde energie daadwerkelijk in het stationsgebied zelf op te wekken zou verder onderzocht moeten worden alvorens hier uitspraken over te kunnen doen. De ambitie om zoveel mogelijk in het gebied op te wekken is echter evident.

Ondanks de overwegend groene uitstraling van het Stationspark zijn er nog veel vlakken die benut kunnen worden voor bijvoorbeeld zonnepanelen zoals de transparante overkappingen en de nu onbenutte daken van de bebouwing. Het natuurlijke park kan een interessant contrast vormen met de meer technische delen zoals het station en de zonnecellen. Mogelijkheden voor bijvoorbeeld kleinschalige windenergie kunnen op termijn ook voldoende rendabel zijn in dit gebied. Ook onzichtbare vormen van energie opwekking zoals warmte koude opslag (wko) horen in het gebied thuis. Wko is een duurzame techniek waarmee energie uit de bodem kan worden gewonnen. Bij wko wordt gebruik gemaakt van de warmte die van nature aanwezig is in de bodem en het grondwater. De mogelijkheden voor het toepassen van wko dienen in een vervolgfase nader onderzocht te worden.

Een interessante gedachte is om de grote hoeveelheid ongebruikt dakvlak van vooral de bedrijven in de directe omgeving en de perronoverkappingen te gebruiken voor een 'zonne-energiecentrale'. Het overschot aan energie kan mogelijk zelfs rond het station worden opgeslagen in de accu's van auto's, bussen, fietsen en taxi's en op die manier efficiënt worden ingezet en te gelde gemaakt.



Bij nieuwe ontwikkelingen dient optimaal gebruik te worden gemaakt van de zon in het kader van daglichttoetreding en warmte. Daarbij moet worden gedacht aan het slim vormgeven, inrichten en isoleren van gebouwen.

### *Sociale duurzaamheid*

Met de boulevard voor 'Lichaam en Geest' wordt niet alleen een profiel meegegeven aan het gebied, maar wordt de sociale samenhang vergroot en synergie-effecten gecreëerd. Educatie, wonen en zorg, allen van essentieel belang in een duurzaam Heerhugowaard ontmoeten en versterken elkaar in dit gebied. Zowel voor de nieuwe gebruikers van het gebied, als voor de huidige bewoners. Diverse uitwerkingen zijn hierbij denkbaar, zoals betrokkenheid van de ouderen in het educatietraject, stages in de zorghulpverlening, samen werken aan of in de openbare ruimte en de ontwikkeling van een woonservicezone. Bij de verdere uitwerking van het Stationspark geldt dat deze synergetische effecten benoemd worden. Daarnaast zal met de transformatie van het Stationsgebied ook worden ingespeeld op de behoefte aan ontmoeting, veiligheid en zorg (aan huis).

Met deze voorstellen worden diverse aspecten van duurzaamheid ondervangen. Bij de verdere uitwerking van onderdelen dient telkens aandacht te zijn voor diverse duurzaamheidsaspecten. Denk hierbij aan de triple-P benadering van People- Planet- Prosperity, met ook sociale aspecten, participatie en economische haalbaarheid.

Hierbij worden de volgende thema's<sup>1</sup> benoemd:

- Synergie
- Ruimtelijk Ordening
- Klimaat
- Bronnen
- Welzijn en Welvaart
- Management

<sup>1</sup> Deze thema's zijn overgenomen uit de methodiek BREAAAM-NL Gebiedsontwikkeling, en geven het brede kader van duurzame gebiedsontwikkeling weer.

Bij de uitwerking onderdelen kan op het juiste schaalniveau een bijdrage geleverd worden aan het duurzame Stationspark Heerhugowaard. Er zijn diverse methodieken en certificaten beschikbaar om het duurzaamheidsgehalte hiervan aan te tonen.

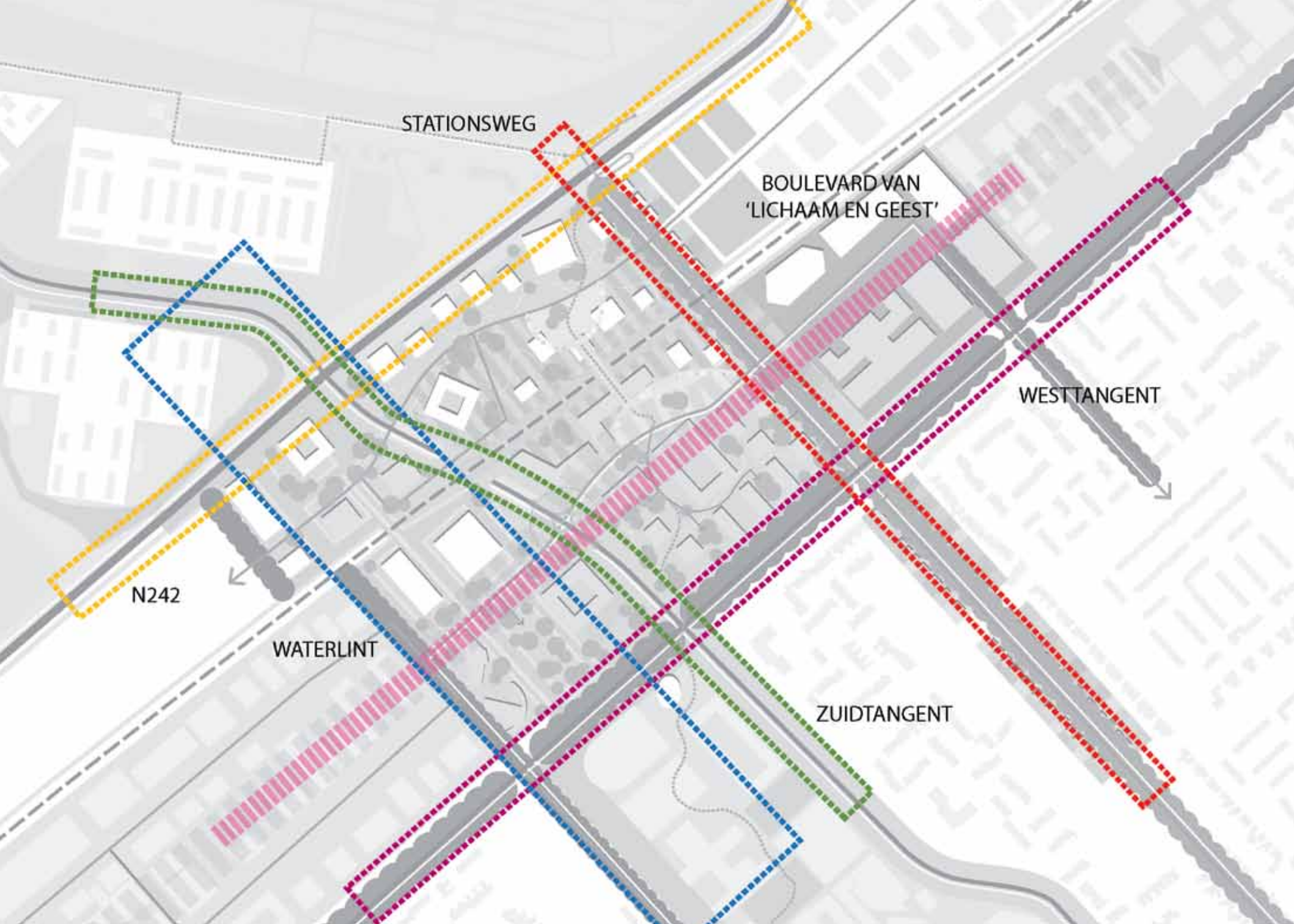
### *Flexibiliteit en adaptief vermogen*

Gebiedsontwikkeling is een proces van meerdere jaren, waarbij flexibiliteit voor aanpassing aan demografische en sociaaleconomische ontwikkelingen noodzakelijk is. Dit betekent dat er ruimte moet zijn om groei en krimp, wijzigingen van functies en veranderingen in het gebruik van verschillende vervoerswijzen op te vangen. Deze flexibiliteit kan worden georganiseerd door bij de uitwerking van de verschillende opgaven vooruit te denken en voldoende aandacht te besteden aan mogelijke veranderingen.

### *Gebruik duurzame materialen*

Het materiaalgebruik in het stationsgebied bepaalt voor een groot deel de sfeer en uitstraling van het gebied. Door het gebruik van duurzame materialen wordt de attractiviteit van het gebied verhoogd en wordt tevens een bijdrage geleverd aan de toekomstvastheid en beperking van de negatieve effecten van projecten op de natuur en de omgeving. Voor het materiaalgebruik in het stationsgebied gelden de volgende principes:

- Kies voor hernieuwde en natuurlijke grondstoffen, zoals hout, steen, katoen, wol enzovoort.
- Kies voor producten met een positief effect op het binnenmilieu en voorkom het gebruik van materialen met negatieve effecten als emissies en schadelijke stoffen.
- Kies voor producten die hun natuurlijke omgeving niet verstoren, dus analyseer vooraf mogelijke effecten op people, planet en prosperity.
- Kies voor producten die geen verontreiniging achterlaten in water, lucht en bodem en die geen hinder veroorzaken op het gebied van geluid en licht tijdens productie, verwerking, gebruik en de sloop van het project.



STATIONSWEG

BOULEVARD VAN  
'LICHAAM EN GEEST'

WESTTANGENT

N242

WATERLINT

ZUIDTANGENT

## 4.7 Beeldkwaliteit openbare ruimte en inrichting kavels

De structuurvisie schetst de kaders en vormt het raamwerk voor een geleidelijke transformatie van het Stationsgebied; het vormt een inspiratie en schetst ook de globale randvoorwaarden voor zowel openbare ruimte, invulling van de kavels als architectuur. Bewust is daarbij de nodige ruimte gelaten voor de latere uitwerking. Flexibiliteit is belangrijk, zeker omdat de ontwikkeling zich over langere periode zal uitspreiden. In deze paragraaf wordt in aanvulling op de eerder beschreven nieuwe uitstraling van het gebied ingegaan op de beeldkwaliteit van de openbare ruimte. Daarbij zijn een aantal herkenbare deelgebieden te onderscheiden, ingepast binnen het beschreven raamwerk van lange lijnen. De uitstraling/beeldkwaliteit van de lange lijnen, zoals Zuidtangent, Westtangent en N242 bepaalt voor een belangrijk deel van de bezoekers en passanten de beleving van het Stationsgebied. Het vervult een belangrijke rol in het 'op de kaart zetten' van het Stationsgebied.

### Verblijfsklimaat

Bij de verdere inrichting van het gebied dient rekening te worden gehouden met windgedrag voor het creëren van aantrekkelijke verblijfsgebieden en het voorkomen van windhinder. Op het Stationsplein en de perrons moet een winderig klimaat worden voorkomen. Ook dient rekening te worden gehouden met de schaduwwerking van de gebouwen. Het doel is aangename en aantrekkelijke openbare verblijfsgebieden te maken ('placemaking').

***De structuurvisie schetst de kaders en vormt het raamwerk voor een geleidelijke transformatie van het stationsgebied; het vormt een inspiratie en schetst ook de globale randvoorwaarden voor zowel openbare ruimte, invulling van de kavels als architectuur.***



### Lange lijnen:

Voor de beeldkwaliteit van deze lijnen wordt aangesloten op de eerder beschreven karakteristiek van de verschillende lijnen:

- **De Zuidtangent** is een ontspannen stadsboulevard, met brede groenstroken en een losse bomenstructuur. Een strakke rooilijn ontbreekt, de bebouwingsstructuur is los. In het Stationsgebied verdiept de Zuidtangent zich en 'schuift' subtiel onder het spoor. Met de inrichting wordt deze route zorgvuldig opgenomen binnen de inrichting van het Stationspark, met flauwe groene taluds. De Zuidtangent vormt dan ook geen harde grens maar is gevoelsmatig ondergeschikt aan de continuïteit van het stationspark; de route valt er als het ware in weg. Ook de overgangen van het spoor en Bevelandseweg krijgen een groene aankleding, waarmee de parksfeer gevoelsmatig wordt doorgetrokken.





- **De Westtangent** is een echte stadslaan, begeleid door strakke rijen bomen en aan de noordzijde een continue waterloop. Deze route wordt aan de zuidzijde begeleid door voornamelijk achterzijden van woningen en een groene afscherming. Alleen ter plaatse van het Stadshart liggen er plannen voor een meer stedelijke en representatieve begeleiding met appartementengebouwen. Aan de noordzijde wordt de Westtangent begeleid door een opeenvolging van voor- en achterzijden van relatief grootschalige gebouwen, met een subtiel springende rooilijn. Deze liggen op 'gepaste afstand', aan de overzijde van het water. De inrichting is groen-stedelijk, met begeleidende groenstroken en drie strakke rijen bomen. Rond het water bevinden zich groene taluds en her en der rietstroken.



- **De N242** heeft meer een afwisselende karakter, soms begeleid door bebouwing of een groen talud, de andere keer met vrij uitzicht op de polder en Groene Contramal. Het profiel wordt aan weerszijden begeleid door water en groenstroken, met soms een bomenrij of houtwal. Ter plaatse van het Stationspark wordt dit water iets verbreed en krijgt het groene oevers en rietkragen. Tussen de Zuidtangent en de Stationsweg markeert bovendien de doorgaande groene wal met daarop afwisselende gebouwen de entree van de stad en het Stationsgebied. .

***Tussen de Zuidtangent en de Stationsweg markeert bovendien de doorgaande groene wal met daarop afwisselende gebouwen de entree van de stad en het stationsgebied .***



- De beeldkwaliteit van **de Stationsweg** zoekt inspiratie in de historische betekenis van deze lijn. Het bestaande profiel aan de stadszijde, met de grote, overhangende laanbomen en blokhagen wordt doorgezet aan de landschapszijde tot aan de nieuwe brug over de N242. De nieuwe fietsbrug markeert op spectaculaire wijze de overgang naar de meer landschappelijke uitstraling van de route naar Langedijk aan de andere zijde van de N242. Hier domineert het brede uitzicht op het kanaal, Oosterdel en de Broekhornpolder.

*Het bestaande profiel aan de stadszijde, met de grote, overhangende laanbomen en blokhagen wordt doorgezet aan de landschapszijde tot aan de nieuwe brug over de N242.*



- Rond de herstelde kanoroute in **het Waterlint** bepalen groene oevers en rietkragen het beeld.
- **De boulevard van 'Lichaam en Geest'** is vooral een maatschappelijke structuur. Om deze ook ruimtelijk handen en voeten te geven wordt ingezet op continue wandel, fiets- en busroute die alle deelgebieden binnen deze zone op een prominente manier verbindt en 'eindigt' bij het nieuwe ziekenhuis. Deze route kent idealiter een samenhangend profiel en materialisering (nader uit te werken) met bijvoorbeeld een groene begeleiding door een enkele bomenrij.





LANDSCHAPSBALKON

STATIONSPLEIN

STATIONSDOMEIN

STATIONSPLEIN

VRIJHEIDSPARK

WATERLINT

ONDERWIJSPLEIN





### Deelgebieden:

Het raamwerk van doorgaande lange lijnen vormt een herkenbaar en robuust raamwerk voor de invulling van de deelgebieden.

- **Het Stationspark (Stationsdomein, Landschapsbalkon en Vrijheidspark);** binnen het concept van het Stationspark wordt ingezet op een continu, groen park, met daarin alzijdige gebouwen, met de 'voeten in het groen'. In die opzet is uiteraard ook een groene en hoogwaardige invulling van de kavels van belang. De insteek is dat de invulling van de kavels en openbare ruimte naadloos in elkaar overloopt en er derhalve geen onderscheid kent. Gebouwen staan in het park en dit park loopt gevoelsmatig tot aan de gevels. De opzet voor de inrichting is open, overzichtelijk en groen. De basis wordt gevormd door een parkinrichting van geschoren gras en een diversiteit aan bomen. Binnen dit park is een heldere en toegankelijke padenstructuur met een hoogwaardige samenhangende materialisering. Op verschillende plekken is gelegenheid tot zitten en uitblazen. Waar mogelijk wordt ingezet op een

maximalisering van het groen en wordt naast de wandelpaden uitgegaan van 'shared space', waarbij zowel auto, fiets als voetganger gezamenlijk gebruik maken van dezelfde openbare ruimte. Binnen een dergelijk concept is de auto gevoelsmatig te gast en is er een minimum aan beboddingen en barrières voor mensen die minder mobiel zijn. De inrichting wordt overzichtelijk en transparant met een heldere oriëntatie en leesbaarheid. Hekwerken en afscheidingen ontbreken, de overgang tussen openbaar en privé ligt op de grens van de gevel. Ingezet wordt op een gemeenschappelijk beheer en uiteindelijk een herkenbaar samenhangende inrichting van het gehele gebied. Het parkeren wordt gebouwd opgelost onder het oplopende dakpark en in de groene wal. In het Vrijheidspark wordt door de bewoners ook op maaiveld geparkeerd, zorgvuldig groen ingepakt tussen hagen en bomen. De inrichting is robuust en geschikt voor intensief gebruik.

***De opzet voor de inrichting is open, overzichtelijk en groen.***



- **De stationspleinen** zijn zorgvuldig ingepast binnen het stationspark en ook deze pleinen hebben een uitgesproken groene uitstraling. De pleinen zijn bij uitstek geschikt voor intensief gebruik en het optimaal faciliteren van de vele reizigersstromen en functioneel voor de voorzieningen die er omheen liggen. Het worden geen stedelijke stadspanen, maar integrale (meer verharde) onderdelen van het park. De uitstraling wordt bepaald door een opvallend patroon van bijzondere plantvakken, grote bomen en hoogwaardige materialen. Er is maximaal overzicht, waarbij alle belangrijke faciliteiten zoals stationsentree, fietsenstalling, busstation, voorzieningen, et cetera goed zichtbaar zijn en de oriëntatie helder is. Het plein heeft door de groene aankleding en inpassing in het (verhoogde) stationspark echter ook een zekere intimiteit. Het is ingericht als een aangename verblijfsplek, waar men even kan uitblazen, winkelen, of wat eten en drinken. De inrichting is met, hoogwaardige en duurzame materialen. Het stationsplein is vooral ingericht voor de voetganger, de auto is te gast. Binnen het ontwerp van het stationsplein wordt ook het busstation, de taxistop en andere faciliteiten geïntegreerd. De inrichting is rustig en samenhangend.

*De uitstraling wordt bepaald door een opvallend patroon van bijzondere plantvakken, grote bomen en hoogwaardige materialen. Er is maximaal overzicht, waarbij alle belangrijke faciliteiten zoals stationsentree, fietsenstalling, busstation, voorzieningen, et cetera goed zichtbaar zijn en de oriëntatie helder is.*





- Het beeld in **het Waterlint** wordt voornamelijk bepaald door de groene oevers en rietkragen. Nieuwe ontwikkelingen in dit gebied leveren een bijdrage aan het vergroten van het waterrijke karakter van deze zone. Binnen het systeem van smallere en bredere waterlopen bevinden zich verschillende compacte gebouwen. Het parkeren wordt hoofdzakelijk gebouwd opgelost, geïntegreerd onder, of binnen de gebouwen. Bestaand parkeren op maaiveld wordt ingepast in het groen. De (schier) eilanden in het Waterlint zijn privé en hebben een uitgesproken groene uitstraling. De overgangen tussen openbaar en privé worden vormgegeven met water en riet.
- **Het Onderwijsplein** is robuust en stoer, een strak bomengrid creëert een aangenaam bladerdak en vormt als het ware een 'groene luifel'. Onder dit bladerdak ligt een praktisch plein met verschillende functies als parkeren, fietsen, spelen en verblijfsplekken. Mogelijk is hier ook ruimte voor tijdelijke evenementen. Bomen en materialisering verzorgen de samenhang. De kavels van de omliggende gebouwen zijn privé en hagen en groene hekwerken markeren duidelijk de overgang tussen privé en openbaar. Het parkeren gebeurt grotendeels op eigen terrein.

***Het Onderwijsplein is robuust en stoer, een strak bomengrid creëert een aangenaam bladerdak en vormt als het ware een 'groene luifel'. Onder dit bladerdak ligt een praktisch plein met verschillende functies als parkeren, fietsen, spelen en verblijfsplekken***





4-10 LAGEN

4-15 LAGEN

3-6 LAGEN

2-4 LAGEN

2-3 LAGEN

3-6 LAGEN

1-2 LAGEN

3-4 LAGEN

★ ★ ★ ACCENT



#### 4.8 Beeldkwaliteit architectuur

De openbare ruimte bepaalt voor een belangrijk deel de uiteindelijke uitstraling en samenhang in het Stationsgebied Heerhugowaard. Maar uiteraard dienen ook de bestaande en nieuwe gebouwen die daar een plek krijgen een hoogwaardige uitwerking te krijgen. De cultuurhistorie van het gebied en de bestaande karakteristiek van de bebouwing vormen een basis en vertrekpunt. In de verdere stapsgewijze ontwikkeling wordt gestreefd naar een stevige opwaardering van de architectonische kwaliteit en uitstraling. Recente ontwikkelingen als het hoofdkantoor van het hoogheemraadschap zetten daarbij de toon.

De randvoorwaarden bij de herontwikkeling van bestaande en de ontwikkeling van nieuwe gebouwen zijn:



#### *Algemeen*

Het stationspark wordt gevormd door de deelgebieden Stationsdomein, Vrijheidspark, Landschapsbalkon en Waterlint. In dit park liggen afwisselende gebouwen in het groen. Deze zijn compact en alzijdig georiënteerd, met 'de voetjes in het gras' en een speels en integraal onderdeel van parkgebied. De architectuur is tijdloos en niet schreeuwerig, met op belangrijke zichtlocaties uitgesproken accenten in de architectuur. Uitgangspunt is een hoogwaardige detaillering, met duurzame materialen die mooi verouderen. De architectonische kwaliteit is hoog, de gebouwen vormen een soort 'juweeltjes' in het park.

In hoogte en massa wordt ingespeeld op de gewenste groen-stedelijke uitstraling, maar tevens zorgvuldig aangesloten op de bestaande bebouwing in het gebied, met name als het gaat om de te handhaven kleinschalige woningen langs de Stationsweg. Abrupte overgangen en overlast met privacy en schaduwwerking worden voorkomen. Binnen deze deelgebieden







zijn geen vaste rooilijnen, maar draaien en verspringen de blokken. Dit geeft een afwisselend beeld en creëert één 'vloeiende' parkruimte. De gebouwen in het park hebben een levendige begane grond of bebouwingsplint. Dit betekent geen blinde gevels, of gesloten functies als bergingen of parkeren, maar een transparante en levendige relatie met de omliggende parkruimte. Wanneer sprake is van een gebouw met meerder functies, komt dit tot uiting in de architectuur van het gebouw en draagt de gevelopbouw bij aan de afleesbaarheid van het gebouw. Op die manier wordt bijgedragen aan de levendigheid en sociale veiligheid in het stationspark.

#### *Stationsdomein*

Het Stationsdomein bestaat uit een groen landschapspark met bebouwing tussen de bomen. De entree van het station wordt gemarkeerd door bebouwing rond twee pleinachtige groene ruimten. Het gebied kent een grote diversiteit aan gebouwen met heldere geometrische vormen. Deze parkgebouwen zijn ofwel laag en breed ofwel hoog en slank. De bouwhoogte sluit aan bij de bestaande bouwhoogte van het deelgebied Vrijheidspark en varieert tussen de vier en tien lagen. Op prominente plekken rondom het station zijn twee of drie slanke hoogteaccenten mogelijk.

#### *Landschapsbalkon*

Ten noordwesten van het station, aan de landschapszijde is een nieuwe overgang naar het landschap voorzien waar de bebouwing een "balkon" naar het landschap vormt. De rand van het stationsgebied, langs de N242, wordt daarmee gevormd door een serie aan objecten die zich enerzijds richten op het stationspark, maar tevens een prominente gevel hebben richting het buitengebied. De wisselende hoogte van de objecten zorgt voor een divers en speels beeld, waardoor geen sprake zal zijn van een te strakke wand.

***Binnen de deelgebieden Stationsdomein, Vrijheidspark, Landschapsbalkon en Waterlint liggen afwisselende gebouwen in het groen. Deze zijn compact en alzijdig georiënteerd, met 'de voetjes in het gras' en een speels en integraal onderdeel van parkgebied.***

#### *Waterlint*

Deelgebied Waterlint vormt de zuidwestelijke rand van het stationsgebied. In het gebied staan veel vrijstaande complexen. Functies in de plint moeten herkenbaar tot uiting komen in de architectuur van de bebouwing. Bij de toekomstige invulling is alzijdigheid van deze complexen van belang, waarbij tevens een relatie wordt gezocht met de (historische) waterverbinding. Langs de Zuidtangent liggen of hangen de objecten gedeeltelijk in of boven het water, waardoor de vormgeving van met name deze zijde van de gebouwen van groot belang is voor de uitstraling van het gebied.

#### *Vrijheidspark*

De bestaande bebouwing in het Vrijheidspark bestaat voornamelijk uit lagere en hogere appartementencomplexen. Het gebied typeert zich als een groene wooncampus waarbij de wooncomplexen vrij in de (groene), openbare ruimte staan. Het gebied behoeft geen grote herontwikkeling. Wanneer zich een herontwikkeling of herinrichting van de openbare ruimte aandient is aandacht voor de groene openbare ruimte van groot belang.

#### *Stationsweg*

De stationsweg is een cultuurhistorisch belangrijke route die het Stationsgebied doorsnijdt en begrenst. Het spoor verdeelt de weg in een deel aan







de landschapszijde en een deel aan de stadszijde. De noordoostzijde van de Stationsweg wordt deze grotendeels begeleid door bestaande woonbebouwing. Hier wordt ingezet op een continu bebouwingslint met een kleinschaligere maat, schaal en korrel. Deze bebouwing is georiënteerd op de Stationsweg, heeft een groene voortuin en een vaste rooilijn.

Aan de stadszijde geldt de maat, schaal en korrel van bestaande lintbebouwing als uitgangspunt en de bestaande architectuur en cultuurhistorie als inspiratie. Aan de landschapszijde, over het spoor richting de fietsbrug, is de ruimtelijke opzet vergelijkbaar, maar is de schaal groter. Hier kan bijvoorbeeld worden ingezet op urban villa's tot vier lagen hoog. Naast de nieuwe fietsbrug is een bescheiden (hoogte)accent denkbaar (tot zes a zeven lagen).

Achter dit lint, rondom de Nijverheidsstraat wordt in functie en uitstraling aangesloten bij de karakteristiek van het bestaande bedrijventerrein. Hier wordt voornamelijk niet ingezet op grootschalige transformatie en intensivering.

Aan de overzijde (zuidwestzijde) van de Stationsstraat ligt het Stationspark, waar voor de deelgebieden Landschapspark, Stationsdomein en Vrijheidspark aparte richtlijnen zijn opgenomen.

### Onderwijsplein

Rond het Onderwijsplein heeft de bebouwing een grotere footprint en is de hoogte maximaal vier lagen, waarbij enige differentiatie in bouwhoogte wenselijk is. In tegenstelling tot de overige deelgebieden richt de bebouwing van het onderwijsplein zich primair op de centrale groene ruimte, teneinde een levendige openbare ruimte te creëren. Deze openbare ruimte wordt op een eenduidige wijze begeleidt door de gevels, waarbij de bebouwing niet alzijdig hoeft te zijn, maar wel een duidelijke voor- en achterzijde dient te krijgen.

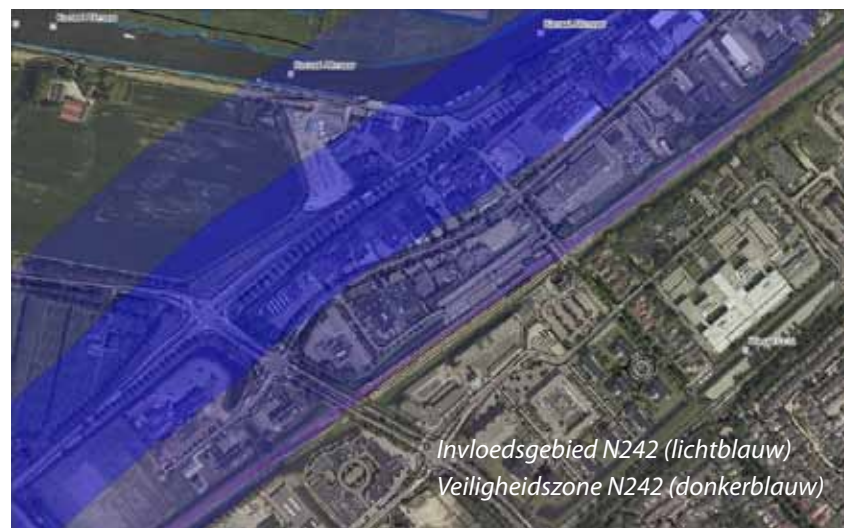
Voor wat betreft architectuur bestaat er een duidelijke samenhang tussen de afzonderlijke bebouwing in materialisering, oriëntatie en opzet. De opbouw van de gevel is horizontaal met een duidelijke geleding en menselijke maat.

**Aan de stadszijde geldt de maat, schaal en korrel van bestaande lintbebouwing als uitgangspunt en de bestaande architectuur en cultuurhistorie als inspiratie.**

## 4.9 Externe veiligheid

Externe veiligheid speelt een rol bij de toekomstige transformatie van het stationsgebied. Bepalende risicobron daarbij is de N242; een provinciale weg waarover het vervoer van gevaarlijke stoffen is vrijgegeven. Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmering.

In de uitwerking van de visie zal het groepsrisico in het invloedgebied worden verantwoord. Het invloedgebied van de N242 bestrijkt een groot deel van het stationsgebied. De Veiligheidsregio Noord-Holland Noord wordt bij de ontwikkelingen betrokken. De Veiligheidsregio heeft een wettelijke adviestaak. Om het groepsrisico zo goed mogelijk te verantwoorden wordt externe veiligheid in een vroeg stadium bij de uitwerking van de visie betrokken. Op deze wijze kunnen conform de Beleidsvisie externe veiligheid van de gemeente Heerhugowaard doordachte keuze worden gemaakt.



Invloedsgebied N242 (lichtblauw)  
Veiligheidszone N242 (donkerblauw)



### OVERZICHTSKAART POTENTIELE ONTWIKKELINGSLOCATIES

- TOEKOMSTIGE EXPLOITATIEGREN'S
- POTENTIËLE HERONTWIKKELINGS-LOKATIES
- NADER TE ONDERZOEKEN
- OPENBARE RUIMTE - PUBLIEK DOMEIN GROENFONDS
- ★ KRUISING ZUIDTANGENT-BEVELANDESEWEG-STATIONSPLEIN (NADER UIT TE WERKEN)



## 5. Uitvoering

Vanuit de concrete ontwikkelingen die in het verschiet liggen - lokaal, regionaal en bovenregionaal- zal het Heerhugowaardse Stationsgebied de komende jaren absoluut meer en meer in beeld raken als unieke herontwikkelingslocatie. De overtuiging is dat hier bijzondere kansen liggen om de ontwikkeling van Heerhugowaard tot 'complete stad' een nieuwe impuls te geven en de stad en de Regio Alkmaar verder op de kaart te zetten als aantrekkelijke plek om te wonen, werken en ondernemen. Het is hét gebied voor de toekomst.

Uitgaande van het heden en met de blik op de toekomst kan de ontwikkeling van het Stationsgebied niet opgepakt worden zoals dat 'gewoon' was met uitbreidingswijken/bedrijventerreinen in de 'goede tijd' voor de crisis; de gemeente actief verwervend/participerend en vervolgens in een relatief snelle bouwstroom ontwikkelend. In de 'goede tijd' was het haalbaar om grote voorinvesteringen te doen en er een voorschot op nemen dat deze zichzelf terug verdienen bij de snelle ontwikkeling en verkoop. Het hoge ontwikkelingstempo en de snelle afzet van wonen en werken hielden de rentelasten en risico's behapbaar. In het verlengde van een weifelende markt (zowel in particuliere als in zakelijke sector is er nu sprake van een grote terughoudendheid om te investeren), dalende prijzen in onroerend goed (terwijl de berekende grondopbrengst eigenlijk hetzelfde moet blijven om een grondexploitatie sluitend te kunnen maken) is sprake van een aanzienlijk groter risico voor de gemeente.

In het verlengde daarvan zal de transformatie en de opwaardering van het Stationsgebied Heerhugowaard zich over een langere periode uitspreiden. Deze ontwikkeling heeft een relatief lange looptijd en zal stap voor stap met verschillende partijen tot stand worden gebracht. Het doel van de gemeente is uiteindelijk een integrale transformatie en intensivering van het Stationsgebied, maar grootschalige verwerving, sloop en herontwikkeling door de gemeente is niet wenselijk en ook niet realistisch.

Bij de opwaardering van een dergelijk gebied, in deze tijden, hoort een realistisch proces waarbij de gemeente overdachte risico's neemt, behapbare investeringen doet, daarbij bewust een multipliereffect nastreeft en waarbij nadrukkelijk en vooral ook de markt verleid wordt tot het participeren, initiëren en investeren. De structuurvisie is daarmee vooral het richtinggevende kader, waarbinnen flexibel kan en zal moeten worden uitgewerkt door meerdere partijen. De structuurvisie vormt bovendien de basis voor het toepassen van 'kostenverhaal' waarbij geborgd kan worden dat opbrengsten uit het gebied gebruikt kunnen worden voor nieuwe investeringen in het gebied. Op die manier kan een 'gesloten waardeketen' worden ontwikkeld en gewaarborgd worden dat winstgevende ontwikkelingen in het gebied een bijdrage leveren en vliegwielen vormen voor toekomstige verdere transformatie en kwaliteitsverbeteringen.

De ontwikkelingsstrategie van de gemeente Heerhugowaard ten aanzien van het Stationsgebied is nader uitgewerkt in voorliggende paragraaf en dient als basis voor de uitvoeringsparagraaf (5.2) en de in een bijlage bij deze structuurvisie opgenomen 'dynamische uitvoeringsmatrix'.

***Bij de opwaardering van een dergelijk gebied, in deze tijden, hoort een realistisch proces waarbij de gemeente overdachte risico's neemt, behapbare investeringen doet, daarbij bewust een multipliereffect nastreeft en waarbij nadrukkelijk en vooral ook de markt verleid wordt tot het participeren, initiëren en investeren.***

**Het doel van deze financieel-economische vingeroefening is vooral om een beeld te krijgen van de ontwikkelingspotenties van de verschillende potentiële ontwikkelingslocaties in het stationsgebied, om op basis daarvan een zorgvuldige strategie te kunnen bepalen.**

### 5.1 Financieel-economische vingeroefening

De ontwikkelingsstrategie van het Stationsgebied Heerhugowaard is gebaseerd op een vingeroefening naar kosten en opbrengsten in het gebied. Per bestaande kavel of overzichtelijke cluster van kavels is indicatief gekeken naar kosten (verwerving op basis factor WOZ-waarde, sloop, bouwrijp maken, planontwikkeling) en opbrengsten (indicatieve gemiddelde opbrengsten per m<sup>2</sup> verhuurbaar vloeroppervlakte). Eén van de aannames daarin is dat eventuele milieuaspecten als grondvervuiling door de vervuiler betaald zullen worden en derhalve geen consequenties heeft voor het eindresultaat. Uiteraard zijn daarbij de nodige aannames gedaan en zit er derhalve de nodige onzekerheid in. In het kader van deze langetermijn-visie is dat onvermijdelijk en in feite ook niet van belang. Het doel van deze financieel-economische vingeroefening is vooral om een beeld te krijgen van de ontwikkelingspotenties van de verschillende potentiële ontwikkelingslocaties in het Stationsgebied, om op basis daarvan een zorgvuldige strategie te kunnen bepalen. In het verlengde daarvan kan helder worden gemaakt welke aspecten geborgd dienen te worden in de structuurvisie, zodat de gemeente klaar is om deze transformatie in de komende periode te gaan begeleiden en aan te moedigen. Een uitgedachte fasering, behapbaar opknippen en herontwikkelen van locaties om van daaruit slim verbindingen te zoeken zijn daarbij de sleutelwoorden.

De vingeroefening naar de haalbaarheid heeft zich vooral geconcentreerd op de plekken rondom het station, waar de belangrijkste eerste stappen genomen zullen moeten worden. De locaties die in de structuurvisie (goedeels) gehandhaafd en geïntegreerd worden zijn weliswaar buiten beschouwing gelaten, zoals het Vrijheidspark, het deel van de Stationsweg aan de stadszijde, de recente locaties van het Hoogheemraadschap en de GGZ en het scholencluster, maar maken wel onderdeel uit van de bovenplanse vereveningsstrategie als het gaat om revitalisering van de bestaande openbare ruimte. Deze locaties liggen binnen de grenzen van het beoogde exploitatiegebied; mochten deze in de toekomst alsnog herontwikkeld worden, dan maken ze onderdeel uit van de ontwikkelingsstrategie voor het Stationsgebied, inclusief het 'kostenverhaal'.

De kosten voor het verdiepen van de Zuidtangent en de aanleg van de nieuwe fietsbrug zijn publieke (gemeentelijke) investeringen die als bovenwijkse voorzieningen aangeduid worden en doorlopen derhalve in principe een ander financieel traject. Overigens is de multiplier-gedachte in de ontwikkelingsstrategie op beide infrastructurele werken al van toepassing gebleken: de bouw van de fietsbrug wordt door de provincie gesubsidieerd en de Zuidtangent voor een deel door het Rijk.

#### *Locaties en herontwikkelingen met grote kosten*

In aanvulling daarop komen uit de vingeroefening een aantal locaties binnen het Stationsgebied naar voren die bij een herontwikkeling een aanzienlijk verlies laten zien en die je idealiter weliswaar zou willen herontwikkelen maar wellicht 'nu even niet' (zie de nummering in de afbeelding op bladzijde 116). Een positieve bijkomstigheid daarbij is dat het locaties betreft die ook vanuit stedenbouwkundige invalshoek niet als eerste behoeven te worden aangepakt.

1. De herontwikkeling van de locatie van Designhotel en Event Center Jules is kostbaar, maar gezien de positionering in het plan en de huidige



uitstraling en functie van het gebouw is deze niet cruciaal voor de transformatie van het Stationsgebied. De gemeente gaat er derhalve vanuit dat deze locatie voorlopig wordt gehandhaafd en zal alleen meewerken als er in het verlengde van de structuurvisie initiatieven komen van de eigenaar of een marktpartij, die geen grote investering behoeven van de gemeente.

2. Hetzelfde geldt voor de locatie van De Snackerij met restaurant Aangenaam en eventueel de voormalige Nettomarkt. De horeca ligt direct aan de zijde van de Stationsweg, is nog redelijk recent en in goede staat. Een herontwikkeling van deze plek is kostbaar en zou idealiter vooralsnog gehandhaafd moeten worden. Eventuele kansen zouden er kunnen zijn indien het gefaseerd onderdeel uitmaakt van een grotere ontwikkeling rondom de Stationsweg, specifieke kansen biedt ten aanzien van het beter laten functioneren van de OV-knoop, eventueel in combinatie met de herontwikkeling van de zone tussen Stationsweg, Industriestaat en het spoor en op initiatief van de eigenaar of een marktpartij.
3. Ook een herontwikkeling van de locatie Titanialaan, aan het einde van de scholenboulevard heeft geen directe prioriteit, maar biedt, vanuit een particulier initiatief mogelijkheden om in de toekomst vanuit het concept van de Boulevard van Lichaam en Geest sterkere verbindingen te leggen vanuit het Stationsgebied naar de achtergelegen gebieden.
4. Tenslotte, ook een herontwikkeling van locaties van het HAL-trade Center en de naastgelegen bedrijven aan de Bevelandseweg zullen een grote investering vragen en hebben derhalve voorlopig geen prioriteit voor de gemeente.

Deze vier plekken laten zich, vanuit stedenbouwkundig oogpunt, voorlopig goed handhaven binnen een transformatie van het Stationsgebied. Het uitgangspunt voor de gemeente is dan ook dat zij hier niet zal investeren, tenzij met een kleine investering een grote kans kan worden verzilverd. De gemeente gaat alleen met deze locaties aan de slag als zich een serieuze marktpartij aandient.

#### *Positieve en 'beperkt' negatieve herontwikkelingslocaties*

In de rest van het te transformeren gebied rond het station liggen een aantal locaties met potentiële opbrengsten:

5. Locatie Stationsplein Stadszijde
6. Locatie Industriestraat 14, op de hoek Zuidtangent en Industriestraat
7. Locatie westelijk van Designhotel en Event Center Jules
8. Locatie westelijk van Traduco
9. Locatie Asian Paradise
10. Locatie Ammeraal

Ook zijn er een aantal locaties die een (beperkt) tekort laten zien:

11. De zone tussen Stationsweg, Industriestaat en het spoor (exclusief de locaties Ammeraal en Asian Paradise) kent in deze eerste exploitatieberekeningen een klein tekort. Het is zeker de moeite waard om te onderzoeken bij de verdere uitwerking of deze locatie niet kostenneutraal of zelfs winstgevend te maken is. De locatie laat binnen de contouren van de structuurvisie goede mogelijkheden voor enige intensivering van programma. Daarbij is het uitgangspunt dat de parkeergarage zichzelf terug betaald. Hier is bovendien een financiële bijdrage van de provincie of grotere regio te rechtvaardigen, aangezien het voor een deel P+R plaatsen voor de regio kan betreffen.
12. De locatie nabij de nieuwe fietsbrug, direct ten noorden van de Stationsweg en Nijverheidsstraat.
13. De bedrijvengroep tussen Industriestraat en de Westerweg (exclusief de kavel van Industriestraat).

Voor alle drie deze locaties verdient het de aanbeveling om in de planuitwerking, eventueel in samenhang met elkaar of andere locaties, te zoeken naar verdere optimalisatie. Binnen de opzet van de structuurvisie liggen daar zeker mogelijkheden toe.

**De gemeente stelt prioriteiten; niet alles kan en moet in één keer. Zij maakt heldere keuzes op basis van de structuurvisie waar zij wil starten en wat voorlopig nog even gehandhaafd kan blijven.**

## 5.2 Ontwikkelingsstrategie

Op basis van de financieel-economische vingeroefening kan vooralsnog geconcludeerd worden dat het realistisch is te veronderstellen dat binnen de contouren van de structuurvisie de herontwikkeling van een belangrijk deel van het Stationsgebied gerealiseerd moet kunnen worden zonder (verdere) grootschalige subsidies of bijdrages van overheidswege.

Uiteraard zijn er in deze visie-fase nog de nodige onzekerheden, maar de transformatie lijkt realistisch en een goede basis om op door te pakken en te gaan uitwerken en optimaliseren. Belangrijk daarbij is wel om de genoemde kostbare herontwikkelingslocaties vooralsnog buiten beschouwing te laten. Deze hebben een plek gekregen binnen een ander financieel traject.

### *Gefaseerde uitwerking*

Desondanks is het vooralsnog niet te adviseren deze ontwikkeling volgens de 'oude stramien', de gemeente actief verwervend/participerend en vervolgens in een relatief snelle bouwstroom ontwikkelend, op te pakken. Ondanks onze zekere blik op de toekomst kent de nieuwe werkelijkheid immers aanzienlijke onzekerheden en een trage afzet, met de huidige leegstand bij perifeer gelegen kantoren, de terughoudende woningmarkt, de beperkte investeringsmogelijkheden van ontwikkelaars en huidige eigenaren/bedrijven is het risico aanzienlijk groter om als gemeente zonder meer risicodragend in deze transformatie te stappen.

Het is daarnaast in deze omstandigheden niet realistisch om een dergelijk groot stedelijk programma met kantoren en appartementen in één keer op de markt te willen gaan zetten. De overtuiging is dat dit op de langere termijn zonder meer kansrijk en ook wenselijk is; de Regio Alkmaar blijft ook

in de komende decennia een belangrijke groeiregio en het Stationsgebied een aantrekkelijke plek voor kantoren, appartementen en stedelijke voorzieningen.

Vooralsnog gaat de gemeente echter uit van 'geleidelijke, gefaseerde stedenbouw'. Kleine stapjes nemen als de kansen zich voordoen, trachten een multiplierwerking te bewerkstelligen en derhalve als gemeente vooral voorbereid zijn op initiatieven en kansen die zich aandienen. Investeren in de verdieping van de Zuidtangent en daarmee de verkeersproblematiek grondig verbeteren staat bovenaan de politieke agenda en is opgenomen in de gemeentelijke structuurvisie Heerhugowaard, Stad van Kansen. Daarnaast wordt door de provincie in samenwerking met de gemeente continu gewerkt aan de bereikbaarheid van de regio, door investeringen in de N242 langs Heerhugowaard. Tenslotte, provincie en gemeente investeren in de nieuwe fietsbrug in het verlengde van de Stationsweg. Voor de rest is de ontwikkelingsstrategie om zonder (grote) voorinvesteringen in transformatie en herontwikkeling een maximaal resultaat te behalen en waar mogelijk gebruik makend van bestaande infrastructuur en voorzieningen.

De strategie van de gemeente Heerhugowaard voor de verdere stapsgewijze transformatie van het Stationsgebied Heerhugowaard:

- De gemeente doet niet aan wishful thinking, daar zijn genoeg voorbeelden van in Nederland. De gemeente blijft echter ook niet stilzitten, maar kiest in het verlengde van de structuurvisie voor een voortvarende ontwikkelingsstrategie met beperkte risico's.
- De gemeente stelt prioriteiten; niet alles kan en moet in één keer. Zij maakt heldere keuzes op basis van de structuurvisie waar zij wil starten en wat voorlopig nog even gehandhaafd kan blijven. Er is nu geen markt voor grote ontwikkelingen, de gemeente kiest derhalve een overzichtelijk aantal prominente plekken, waarvan een belangrijke impulswerking uitgaat. Zij start met de locaties die als het ware een voorbeeldfunctie



***De gemeente neemt een zorgvuldige en voorzichtige houding aan; de baten gaan in principe voor de kosten uit. Naast de voorgenomen investeringen voor de Zuidtangent en fietsbrug is het uitgangspunt dat de gemeente geen grote voorinvesteringen doet.***

vervullen (ze laten zien dat er dingen kunnen) en waardoor gevestigde ondernemers/marktpartijen worden gestimuleerd eveneens actief te worden om iets te doen.

- De gemeente stelt tevens prioriteiten op gemeentelijk niveau en draagt dit ook op regionaal en provinciaal niveau uit. In een tijd van terugvallende vraag naar nieuwe woon- en werkeenheden is het Stationsgebied derhalve bij uitstek een locatie waar je vanuit maatschappelijk oogpunt en toekomstwaarde van de stad zou willen doorontwikkelen en waar je als gemeente, provincie én stedelijke regio je hoogwaardig stedelijk woon-, zorg-, onderwijs- en werkprogramma zou willen concentreren. Dit sluit naadloos aan bij het provinciale beleid in Noord-Holland.
- De gemeente neemt een zorgvuldige en voorzichtige houding aan; de baten gaan in principe voor de kosten uit. Naast de voorgenomen investeringen voor de Zuidtangent en fietsbrug is het uitgangspunt dat de gemeente geen grote voorinvesteringen doet. De insteek is om eerst de winstgevende locaties in het Stationsgebied te (laten) ontwikkelen. Dit is vanuit ruimtelijk oogpunt ook logisch, dit zijn immers de prominente plekken in het gebied die in potentie een grote impulswerking hebben. De eventuele opbrengsten die hier kunnen worden gegenereerd zullen door de gemeente in het Stationsgebied gestoken worden, waarbij nog bekeken moet worden of het Stationsgebied als kostendragende bouwlocatie ten behoeve van bovenwijkse voorzieningen moet worden gerekend.
- De gemeente zal daarin overigens niet dogmatisch opereren. Als zich (voor een beperkte investering) een unieke kans voordoet die anders dreigt definitief verloren te gaan dan zal de gemeente serieus over de aanpak van zo'n plek nadenken.
- De gemeente zal geen grootschalige grondaankopen doen, maar zal marktpartijen en eigenaars stimuleren om zelf ontwikkelingen op te pakken. Zij kiest een enthousiasmerende houding, stimuleert, faciliteert en begeleidt. Stilzitten is immers geen optie, dan gebeurt er niets.
- De structuurvisie geeft als randvoorwaarde mee dat iedere ontwikkeling naar rato een financiële bijdrage levert aan de ontwikkeling van het Stationsgebied; bijvoorbeeld ten behoeve van de openbare ruimte, infrastructuur, gewenste bedrijfsverplaatsingen of toepassingen van stedelijke herverkaveling. Op die manier worden opbrengsten in het gebied ook weer geïnvesteerd in het gebied. Na vaststelling van de structuurvisie wordt dit nader uitgewerkt in een 'Nota kostenverhaal Stationspark Heerhugowaard'.
- Komen er initiatieven voor locaties in het Stationsgebied waar de gemeente op voorhand geen prioriteiten heeft gesteld, dan zal zij uiteraard meewerken als de plannen in het verlengde liggen van de structuurvisie. De gemeente doet als principe geen investeringen in deze gebieden (zie eerdere opmerking; tenzij het een eenmalige kans is). Mogelijk in een later stadium zal dit wel overwogen worden, als deze investeringen eerst zijn 'verdiend' in het Stationsgebied en als het de kwaliteit van het Stationsgebied ten goede komt.
- De gemeente gaat actief de provincie, de regio en het Rijk betrekken bij de transformatie van het Stationsgebied. Gezien het bovenregionale belang van deze plek zal zij waar mogelijk een bijdrage vragen. De gemeente profileert zich met het Stationsgebied ook nadrukkelijk 'in Europa'.
- De gemeente zal kritisch zijn als het om kwaliteit gaat, ook in deze lastige tijd. Zij is er van overtuigd dat het beter is om niets te doen, dan om barrières op te werpen voor ontwikkelingen die je in de toekomst graag zou willen. Er is in de Regio Alkmaar maar één Stationsgebied waar dergelijke ontwikkelingen nog in deze vorm mogelijk zijn en de gemeente koestert die plek.

*De bestaande hoofdopzet van de openbare ruimtes in het Stationsgebied is als basis genomen. Deze is helder en maakt het mogelijk om per deelgebied en zelfs per kavel relatief eenvoudig te herontwikkelen en/of te transformeren.*

- De bestuurlijke wens om te starten met de verdieping van de Zuidtangent is opgenomen in de gemeentelijke structuurvisie Heerhugowaard, Stad van Kansen. De voorbereidingen op deze tunnel starten direct in het verlengde van de structuurvisie voor het Stationsgebied. De nieuwe fietsbrug over de N242 is in voorbereiding. Voor deze beide belangrijke infrastructurele projecten zijn subsidies toegekend.
- Parallel zal gekeken worden naar de stadszijde van het station, met de ontwikkeling van de locatie van het Stationsplein grenzend aan de Stationsweg (in eigendom van de gemeente) en in het verlengde daarvan met het begeleiden en faciliteren van de transformatie van de Forum-gebouwen. Dit betreft een relatief overzichtelijke ontwikkeling. De herinrichting van het Stationsplein wordt daarin ook betrokken, in het verlengde van de spoorse doorsnijding van de Zuidtangent. Deze ontwikkelingen gezamenlijk maken het mogelijk om de stadszijde van het station vanuit een overzichtelijke fasering een grote impuls te geven. De gemeente gaat daar actief de spoorpartijen bij betrekken, maar maakt deze ontwikkelingen niet afhankelijk. De planvorming voor de stadszijde is wel voorbereid op de gewenste nieuwe opzet van het station met de passerelle en centrale stationsentree. Uitgangspunt is dat de ontwikkeling van de locatie Stationsplein opbrengsten genereert die een verdere transformatie in gang kunnen zetten.

*Hoe speelt de structuurvisie daar op in?*

De gekozen ruimtelijke opzet van de structuurvisie speelt nadrukkelijk in op de besproken ontwikkelingsstrategie en de gemeentelijke insteek. Bestaande gebouwen, functies en openbare ruimtes gelden als vertrekpunt

voor de transformatie van het Stationsgebied Heerhugowaard. Grootschalige sloop, bedrijfsverplaatsing of herstructurering zijn niet noodzakelijk om deellocaties op te kunnen pakken. De structuurvisie maakt een slimme en onafhankelijke fasering mogelijk en laat derhalve veel ruimte voor parallelle initiatieven van verschillende initiatiefnemers.

De bestaande hoofdopzet van de openbare ruimtes in het Stationsgebied is als basis genomen. Deze is helder en maakt het mogelijk om per deelgebied en zelfs per kavel relatief eenvoudig te herontwikkelen en/of te transformeren. Grootschalige verwerving of bedrijfsverplaatsingen zijn niet op voorhand noodzakelijk, bestaande gebouwen en bedrijven kunnen voorlopig relatief eenvoudig gehandhaafd worden binnen de beschreven opzet van het stationspark en later alsnog mee ontwikkelen als de tijd er rijp voor is. Initiatiefnemers en ontwikkelende partijen in het Stationsgebied hebben natuurlijk de mogelijkheid om onderling samen te werken, maar het is niet strikt noodzakelijk. Men hoeft in principe niet te wachten op elkaar of op de herontwikkeling van de openbare ruimtes in het Stationsgebied. Op die manier kan de gemeente een meer faciliterende en sturende rol aannemen en kunnen meerdere initiatiefnemers over langere tijd aan het gebied werken. Het optuigen van één ontwikkelingsmaatschappij en een zware risicodragende rol van de gemeente is zo binnen de gekozen ruimtelijke opzet niet noodzakelijk.

De gemeente blijft uiteraard wel een belangrijke rol vervullen in het aanjagen en in de afstemming en het afdwingen van kwaliteit. De individuele ontwikkelingen bepalen immers voor een aanzienlijk deel de uitstraling van het toekomstige Stationsgebied. Daarin wil de gemeente geen keurslijf opleggen, maar wordt nadrukkelijk wel gestuurd op het realiseren van een hoogwaardige, tijdloze en toekomstbestendige uitstraling in het verlengde van het beschreven beeld in voorliggende structuurvisie. De structuurvisie

geldt als aanjager, leidraad en beschrijft de globale ruimtelijke randvoorwaarden.

### 5.3 Uitvoeringsparagraaf

#### *Doel*

De uitvoeringsstrategie voor het Stationspark is er op gericht dat de ontwikkeling zich zelf gaat bekostigen. De gemeente zet de eerste stappen door de aanpak van infrastructurele werken, ontwikkeling van maatschappelijk vastgoed zoals praktijkschool Focus en de herinrichting van het Stationsplein. Deze stappen creëren impulsen voor het gebied en zal marktpartijen bewegen tot ontwikkelingen van hun vastgoed. Uit deze private ontwikkeling komen financiële bijdragen vrij die weer op andere locaties in het gebied worden ingezet om andere marktpartijen tot ontwikkeling te bewegen. Aldus wordt beoogd een soort kettingreactie in gang te zetten die uiteindelijk moet leiden tot het nieuwe stationspark volgens de ambities zoals verwoord in deze structuurvisie.

Essentieel onderdeel van deze uitvoeringsstrategie is de aanname dat ontwikkelende partijen, vanuit de gedachte van vastgoedwaardeontwikkeling, bereid zijn bij te dragen aan de ontwikkeling van het gebied. Uit een indicatieve (maar realistische) grondwaardeberekening blijkt dat de strategie van binnenplanse verevening en kostenverhaal haalbaar is. Door ruimte te bieden aan winstgevende locaties in het gebied ontstaat de mogelijkheid 'kostenverhaal' toe te passen, waardoor het gebied als totaal een waarde-sprong zal doormaken die voor elke partij interessant is. Onder kostenverhaal wordt verstaan het verhalen van de kosten van grond-exploitatie van een gebied over de verschillende eigenaren in het gebied.

#### *Wettelijk kader*

De Wet ruimtelijke ordening kent diverse mogelijkheden om kostenverhaal

toe te passen. In de structuurvisie wordt in eerste instantie gekozen voor de optie om alleen kostenverhaal toe te passen door het sluiten van anterieure privaatrechtelijke overeenkomsten. De optie van actieve grondpolitiek valt voorsnog af vanwege de gekozen uitvoeringsstrategie 'nieuwe werkelijkheid'. De optie via het publiekrechtelijke spoor, het exploitatieplan, zal in de praktijk aanvullend kunnen werken, voornamelijk als 'stok achter de deur'.

Bij de optie 'privaatrechtelijke anterieure overeenkomst' hebben partijen veel onderhandelingsruimte en bestaat de mogelijkheid tot maatwerk met betrekking tot afspraken over kostenverhaal die niet gebonden zijn aan de strenge eisen die de Wet ruimtelijke ordening (Wro) stelt indien de gemeente het publiekrechtelijk spoor volgt. Concreet geeft de route van de anterieure overeenkomst twee mogelijkheden:

1. Een omslagmethode voor kostenverhaal.
2. Bovenplanse verevening: de gemeente komt een financiële bijdrage overeen om tekorten op andere locaties binnen het Stationsgebied te verevenen.

Beide mogelijkheden worden hierna onder de noemer 'ruimtelijke ontwikkeling' benoemd. Juridisch gezien is er – in het anterieure spoor – geen scherp onderscheid te maken tussen 'bovenplanse verevening' en 'bijdragen aan ruimtelijke ontwikkelingen'.

De gemeente en ontwikkelaar (grondeigenaar) mogen alleen afspraken maken over bijdragen aan ruimtelijke ontwikkelingen als de structuurvisie daarvoor de basis biedt. De wet stelt daar geen strikte eisen aan. Niettemin zal tenminste gelden dat die bijdrage redelijk moet zijn en gekoppeld moet zijn aan een concrete ruimtelijke ontwikkeling zoals benoemd in de structuurvisie.



### *Kostenverhaal nader uitgewerkt*

In de structuurvisie is een aantal locaties onderscheiden die als pluslocatie kunnen worden aangemerkt en waarvan verwacht wordt dat deze een bijdrage gaan leveren aan ruimtelijke ontwikkelingen elders in het plangebied (zie de afbeelding op bladzijde 116). Om te kunnen bepalen of er sprake is van een redelijk bijdrage is een indicatieve grondwaardeberekening gemaakt en is heel grof een indicatie van de hoogte van de bijdragen bepaald. Daarbij is tevens aangegeven welke fasering de gemeente wenselijk acht.

Voor iedere locatie is heel globaal een opbrengsten indicatie aangegeven en is bepaald dat een bijdrage wordt verwacht in een fonds voor herstructurering van het stationspark.

Tegenover de pluslocatie zijn in de structuurvisie een aantal ruimtelijke ontwikkelingen voorzien die (deels) bekostigd moeten worden uit bijdragen van zo'n fonds herstructurering.

Bovenstaande methodiek van kostenverhaal is, zoals eerder vermeld, gebaseerd op indicatieve berekeningen. Om te komen tot een sluitende methodiek is het noodzakelijk te komen tot een nadere uitwerking in de fase na de vaststelling van de structuurvisie. De gemeente zal daartoe een Nota kostenverhaal stationspark opstellen Heerhugowaard (NKSH). In die nota zullen beide schema's nader uitwerkt worden en zullen per locatie de exacte bijdragen worden bepaald en wordt aangegeven hoe de uitgaven uit het fonds worden besteed.

### *Toepassing van het kostenverhaal in de praktijk / uitvoeringsstrategie*

Marktpartijen en particulieren worden door de structuurvisie geïnspireerd / uitgedaagd om bepaalde locaties te ontwikkelen. Op basis van de vastgestelde structuurvisie zullen zich geïnteresseerden melden die deelgebieden willen ontwikkelen. De gemeente zal intern een procedure hanteren om

dergelijke marktinitiatieven te begeleiden. Deze procedure moet nog nader bepaald worden maar zal er in het kort op neer komen dat een marktpartij uitgenodigd zal worden een initiatiefplan in te dienen. De gemeente zal dit initiatiefplan toetsen aan de structuurvisie en vervolgens aangeven of de bereidheid bestaat medewerking te verlenen.

In die fase zullen ook de afspraken over het kostenverhaal worden gemaakt. Op basis van de dan opgestelde NKS zal bepaald worden hoe de bijdrage wordt berekend. Tevens zal de gemeente – op basis van de NKS – vastleggen in welke bijdrage in het fonds wordt gestort en hoe de besteding daarvan zal zijn. Gelijktijdig met de afspraken over kostenverhaal zal ook de planologische procedure worden opgestart. De gemeente kiest daarbij bewust voor de strategie om per ontwikkeling een planologische procedure te volgen, om zo maximale flexibiliteit te behouden.

### *Ambitie / vliegwiel*

De verwachting is dat – zodra de eerste ontwikkeling lopen – een positief effect zal optreden op de omgeving. De vraag uit de markt om in het Stationsgebied te mogen ontwikkelen zal toenemen. Bovendien kunnen andere bijdragen zoals subsidies of investeringen van ProRail nog een extra impuls geven. De verwachting is dat de mogelijkheden voor kostenverhaal zullen toenemen.

Dit kan aanleiding zijn de NKS te herzien en het instellen van fondsen uit te breiden. Voorwaarden is wel dat geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogen worden toegevoegd. Dat is alleen mogelijk door herziening van de structuurvisie.

### *Dynamisch uitvoeringsprogramma*

Het uitvoeringsprogramma met ontwikkelingsprojecten uit de voorgaande paragraaf zal sterk onderhevig zijn aan veranderingen. Gedurende de looptijd van deze structuurvisie zullen zich nieuwe projecten en kansen voordoen die passen binnen het gewenste toekomstbeeld. Tevens kunnen

projecten een andere invulling krijgen of niet worden opgepakt door de markt. In de NKS zal de gemeente een actuele lijst met ontwikkelingsprojecten bijhouden. In de NKS wordt per project een actueel overzicht van de verplichte afdracht in het fonds herstructurering gegeven en een verantwoording van de bestedingen van het fonds. Indien nodig kan de NKS aanleiding zijn de structuurvisie te herzien. Dat kan heel eenvoudig door alleen de te herziene uitvoeringsparagraaf ter vaststelling aan te bieden aan de gemeenteraad. Het ligt voor de hand deze herziening te koppelen aan de (jaarlijkse) begrotingscyclus en de gemeenteraad op die manier te informeren over de stand van zaken in het Stationsgebied. Door deze jaarlijkse cyclus kan de structuurvisie relatief eenvoudig actueel worden gehouden en vormt het blijvend een krachtig instrument om te komen tot de ontwikkeling van het stationspark.

#### *Dynamische uitvoeringsmatrix met acties*

De (dynamische) uitvoeringsmatrix bevat een overzicht van de belangrijkste acties en ontwikkelingen in het verlengde van de structuurvisie en geeft daarbij een indicatie of deze ontwikkeling investering vraagt, of opbrengsten moet genereren. Ook is een globale fasering en prioritering opgenomen. De uitvoeringsmatrix geeft op die manier concreet handen en voeten aan het ontwikkelingsperspectief van de structuurvisie. Waar de structuurvisie het robuuste kader vormt voor een langere periode, kan de uitvoeringsmatrix periodiek en los van de structuurvisie worden aangepast en daarmee actueel worden gehouden, bijvoorbeeld jaarlijks, of tweejaarlijks gekoppeld aan de gemeentebegrotingen. Op die manier kan effectief worden ingespeeld op actuele ontwikkelingen en kansen die zich voordoen, zonder dat de hoofdlijnen van de structuurvisie zelf steeds hoeven te worden aangepast.

***De verwachting is dat – zodra de eerste ontwikkeling lopen – een positief effect zal optreden op de omgeving. De vraag uit de markt om in het stationsgebied te mogen ontwikkelen zal toenemen. Bovendien kunnen andere bijdragen zoals subsidies of investeringen van ProRail nog een extra impuls geven.***

# Colofon

Mevr. V.C.M. (Monique) Stam  
Functie: Projectwethouder

Drs. S.H. (Simon) Binnendijk  
Functie: Projectwethouder (secundus)

ing. S.A. (Stephan) Suiker  
Functie: Adviseur verkeer en vervoer  
Bedrijfsnaam: Movares

ir. M. (Martijn) Niehof  
Functie: Stedenbouwkundige  
Bedrijfsnaam: KuiperCompagnons

ir. N.M. (Nicole) van der Waart  
Functie: Stedenbouwkundige Movares  
Bedrijfsnaam: Movares

P.G. (Paul) Weststrate  
Functie: Communicatieadviseur / participatiespecialist  
Bedrijfsnaam: Awareness

Drs. P.J.M. (Patrick) Rentinck  
Functie: Projectmanager Stadsontwikkeling

Drs. P. (Patricia) Langman  
Functie: Strategisch planeconoom

J.P. (Hans) Visscher  
Functie: Stedenbouwkundige

M. (Martien) Ippel  
Functie: Beleidsadviseur verkeer & vervoer

G. (Gerlof) Kloosterman  
Functie: Coördinator Voorzieningen

Drs. S. (Stephan) den Nijs  
Functie: Beleidsadviseur Stadsontwikkeling

A. (Annemiek) Adams  
Functie: Projectsecretaris

L. (Linda) Schouten  
Functie: Communicatieadviseur

M. (Marijke) Meelissen  
Functie: Projectassistent



*Dynamische uitvoeringsmatrix*

