

Bestuursdienst / advies aan Burgemeester en Wethouders

| | | |
|--|--|--|
| Reg.nr: BW18-0545 Casenr.: Cbb180493 Steller: P.J.M. Rentinck Regie & Ontwikkeling / Regie & Ontwikkeling 2 | Portefeuillehouder: M. Stam-de Nijs Agenda: Openbaar B&W d.d. 30-10-2018 | Advies van commissie: Ter inzage voor cie: Raadsbehandeling d.d. Begrotingswijziging: Nee |
|--|--|--|

Onderwerp:

Subsidie aanvraag provinciaal OV Knooppuntenprogramma

Conceptbesluit

Het college besluit:

1. Bij gedeputeerde staten een subsidie aan te vragen in het kader van het provinciaal OV-knooppuntenbeleid ad. € 5,7 mio. (bijlage 1);
2. De raad te informeren over deze subsidieaanvraag met een raadsinformatiebrief (bijlage 2).

Definitief besluit B&W

Het college besluit:

1. Bij gedeputeerde staten een subsidie aan te vragen in het kader van het provinciaal OV-knooppuntenbeleid ad. € 5,7 mio. (bijlage 1);
2. De raad te informeren over deze subsidieaanvraag met een raadsinformatiebrief (bijlage 2).

| Bijlagenr. | Titel/Onderwerp | Naar Cie. | Naar Raad | Naar website burgers |
|------------|----------------------|-----------|-----------|----------------------|
| Bij18-693 | Subsidie-aanvraag | Nee | Ja | Ja |
| Bij18-692 | Raadsinformatiebrief | Nee | JA | Ja |

| |
|---|
| BESTUURSDIENST / ADVIES AAN BURGEMEESTER EN WETHOUDERS |
| Onderwerp: Subsidie aanvraag provinciaal OV Knooppuntenprogramma |
| Bevat het advies alle elementen? (Raadpleeg hiervoor de checklist voor B&W-adviezen op Hugo, bestuurlijke besluitvorming) |

1. Inleiding

September 2017 is tijdens een inloopbijeenkomst de eerste doorkijk van de klankbordgroepen op de ontwikkeling van het Heerhugowaardse stationsgebied gegeven. Het masterplan waarin die ontwikkeling wordt vastgelegd wordt de komende maanden samen met de klankbordgroepen afgerond. November 2017 heeft de gemeenteraad bovendien besloten over de oplossingsrichting en kredietvoting voor de Zuidtangent in het Stationsgebied. In dat besluit heeft de gemeenteraad aangegeven dat uw college de provincie om co-financiering kan vragen in het kader van het provinciale OV-knooppuntenbeleid.

De aanpak van de hoofdwegenstructuur met de Zuidtangent is vanuit het participatieproces rondom het masterplan voor de gemeente als een belangrijke eerstvolgende stap genoemd om tot verdere ontwikkeling van ons knooppunt te kunnen komen. De Zuidtangent is onderdeel van onze knooppuntontwikkeling, omdat deze weg de primaire routes van en naar het NS-station doorkruist. De Zuidtangent is daarmee een flinke barrière in de deur tot deur reis. Bovendien blijft de openbare ruimte met de Zuidtangent in het Stationsgebied op dit moment ver achter op de ambities die de raad heeft voor het Stationsgebied. Daarbij zijn veel particuliere initiatieven in verschillende stadia van ontwikkeling: er is veel dynamiek in het Stationsgebied. Het PHS-opstel terrein is bovendien in voorbereiding en we hebben de afgelopen jaren stapsgewijs delen van het Stationsgebied al opgeknapt.

Het provinciebestuur heeft van de staten budget beschikbaar gekregen om bij te dragen aan OV-knooppuntenontwikkeling in gemeenten. Stationslocaties langs De Zaancorridor zijn door Provinciale Staten concreet genoemd. Ook het Heerhugowaardse Stationsgebied.

2. Beoogd effect

Met een subsidie-aanvraag in het kader van het provinciaal OV-knooppuntenbeleid wordt verder invulling gegeven aan onze Heerhugowaardse OV-knooppuntenontwikkeling. Tezamen met de eigen gemeentelijke dekking en rijksbijdrage voor de aan te leggen spooronderdoorgang van de Zuidtangent kunnen deelprojecten in de openbare ruimte en infrastructuur in het Stationsgebied door u verder voorbereid worden.

3. Argumenten

3.1. Een subsidie-aanvraag i.h.k.v. het provinciale OV-knooppuntenbeleid past in vigerend raadsbeleid

Alhoewel de Zuidtangent nu een negatieve stempel zet op o.a. de bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en economische vitaliteit van Heerhugowaard en het Stationsgebied is de opgave van Heerhugowaard in het Stationsgebied veel meer dan de aanpak van de Zuidtangent; het is een OV-knooppuntontwikkeling. En daarmee heeft de gemeente dezelfde doelstellingen als het provinciebestuur. Er wordt ook niet voor niets als jaren samen gewerkt aan De Zaancorridor. Uw college werkt met de subsidieaanvraag vanuit kaderstellende opdrachten van de raad: de structuurvisie uit 2013, de ontwikkelingsstrategie uit 2016 en de kredietvoting voor de Zuidtangent uit 2017.

4. Leeswijzer subsidie-aanvraag

De subsidie-aanvraag is door Arcadis opgesteld en de publieksversie is als bijlage 1 bij dit advies gevoegd. De subsidieaanvraag is opgesteld vanuit het OV-knooppuntenbeleid van de provincie en de ambities die gemeenteraad en provincie in knooppuntontwikkeling delen. Provincie Noord-Holland pioniert met deze opzet OV-knooppunt samenwerking. Er was daarom ook geen generieke provinciale methodiek voorhanden voor een subsidie-aanvraag en dat maakt het tot een lijvig document. Het document is omvangrijk om de gebiedsontwikkeling van het Heerhugowaardse knooppunt goed te kunnen duiden. Overigens is ditzelfde document de komende jaren een goede basis voor andere subsidie-aanvragen en co-financiering.

De subsidie-aanvraag is als volgt opgebouwd:

- I. De aanleiding en het doel van de subsidie-aanvraag;
- II. Corridorniveau: Heerhugowaard in De Zaancorridor;
- III. Knooppuntniveau: Stationsgebied Heerhugowaard;
- IV. Subsidieaanvraag.

Ad. III: op knooppuntniveau wordt toegelicht wat de gebiedsontwikkeling van het Heerhugowaardse OV-knooppunt is. Er zijn eigenlijk geen andere OV-knooppuntontwikkelingen van deze omvang die al in deze ontwikkelingsfase zijn aanbeland in Noord-Holland Noord. De gebiedsontwikkeling wordt allereerst toegelicht vanuit de doelstelling 'het toevoegen en intensiveren van stedelijke functies': er gebeurt al heel veel in het Heerhugowaardse Stationsgebied is de boodschap. Vervolgens wordt de gebiedsontwikkeling verder toegelicht vanuit 'het verbeteren van de uitstraling en samenhang van de openbare ruimte' en 'het duurzaam oplossen van de verkeersknoop'. Daaruit blijkt dat we al veel stapsgewijs gedaan hebben, maar er nog altijd grote problemen in de openbare ruimte en hoofdwegenstructuur bestaan. Kortom: de openbare ruimte en hoofdwegenstructuur blijven achter bij de vele vastgoedontwikkelingen en (markt)initiatieven die al plaats vinden. De gebiedsontwikkelingsstrategie van de Heerhugowaardse raad, een stapsgewijze gebiedsontwikkeling, wordt in dit hoofdstuk ook nog eens toegelicht.

Ad. IV: dit vierde hoofdstuk is zelfstandig leesbaar. Vanuit de geconstateerde problemen in de openbare ruimte en hoofdwegenstructuur wordt in dit hoofdstuk een aantal deelprojecten gedefinieerd die de komende vijf jaar kunnen worden uitgevoerd in het Heerhugowaardse stationsgebied. Dit zijn deelprojecten die van toepassing zijn op de openbare ruimte van het Stationsgebied en met de Zuidtangent. Het provinciebestuur draagt niet bij in spooronderdoorgangen. De spooronderdoorgang van de Zuidtangent valt buiten de scope van deze subsidieaanvraag.

De genoemde deelprojecten worden nu door u voor het eerst concreet benoemd, alhoewel de abstractere opgave natuurlijk al door de raad is herkend in de structuurvisie uit 2013 en de ontwikkelingsstrategie uit 2016. De provinciale subsidie-voorwaarden leiden er dus toe dat u de komende vijf jaar diverse deelprojecten in de openbare ruimte kunt gaan realiseren. Uw college handelt daarmee conform de raadsopdracht uit de ontwikkelingsstrategie. De raad is uiteindelijk bevoegd om u opdracht te geven om tot uitvoering van die deelprojecten in het Stationsgebied te komen.

5. Kanttekeningen

5.1. Andere subsidieregelingen dan het provinciaal OV-knooppuntenbudget zijn praktisch niet toepasbaar

De gemeenteraad heeft het college de opdracht gegeven om de provincie om een bijdrage te vragen in het kader van het OV-knooppuntenbeleid. Het Stationsgebied, zoals zoveel OV-knooppunten, bevat ook een complexe wegenstructuur waarop alle vervoersmodaliteiten bij elkaar komen. Normaliter zou voor verkeerskundige projecten gebruik gemaakt kunnen worden van bijvoorbeeld BDU-uitkeringen. Deze zijn praktisch niet van toepassing omdat de subsidievoorwaarden een te korte termijn tussen aanvraag, toekenning en gunning hebben; de voorbereiding en gunning projecten in het Stationsgebied kennen een veel langere doorlooptijd.

5.2. Het momentum voor een subsidie-aanvraag is daar

Het provinciaal OV-knooppuntenbeleid heeft dit afgelopen boekjaar tot een gloednieuw subsidiebudget van geleid. Er is nog nauwelijks een onttrekking uit geweest, ondanks de samenwerking op De Zaancorridor en andere corridors waar de provincie vanuit een governance-model haar invloed in knooppuntontwikkeling op een positieve wijze wil laten gelden. Maar bovenal: u neemt met de ontwikkeling van het Heerhugowaardse Stationsgebied een belangrijk OV-knooppunt onder handen en de dynamiek is groot. Er zijn niet veel knooppuntontwikkelingen in Noord-Holland Noord zo ver in voorbereiding als in Heerhugowaard. Het is Een voorbeeldproject van samenwerking. Wachten met een subsidie-aanvraag tot in het nieuwe jaar is een mogelijkheid. Andere OV-knooppuntontwikkelingen in Noord-Holland zullen dan ook in een volgende fase van ontwikkeling komen.

5.3. Uw college heeft de intentie al een operationele doorkijk op verdere gebiedsontwikkeling te geven

Met Arcadis is geanalyseerd wat de gemeente Heerhugowaard de komende vijf jaar voor deelprojecten in het stationsgebied zal kunnen gaan ontplooiën. Een flinke reken-klus, die nu eerder dan gepland in het gebiedsontwikkelingsproces plaats vindt. Er zijn deelprojecten benoemd die van toepassing zijn op de Zuidtangent en feitelijk al gevoteerd zijn door de raad, maar ook deelprojecten voor de aanpak van de openbare ruimte in het Stationsgebied, die weliswaar in de structuurvisie zijn genoemd, in de ontwikkelingsstrategie en in het concept-masterplan staan, maar qua planning en uitvoering nieuw zijn.

Uw college zal nu vanuit deze stap in OV-knooppuntontwikkeling die deelprojecten eerder dan gepland kunnen gaan toe lichten aan de raad. Bovendien kunt u zo tot de beoogde subsidie-aanvraag komen. In de Ontwikkelingsstrategie Stationsgebied van de raad uit 2016 staat: *“Op basis van het op te stellen masterplan voor de openbare ruimte, het bijbehorende kostenplaatje en op basis van mogelijke initiatieven uit de markt zal de gemeenteraad de uiteindelijke investeringsbesluiten voor de herinrichting van de openbare ruimte moeten nemen.”* Daar is met de analyse en het advies van Arcadis rekening mee gehouden. De deelprojecten worden nu weliswaar voor het eerst concreet gemaakt, maar zijn direct te relateren aan genoemde raadsaders.

5.4. De raad heeft u gevraagd met nieuwe voorstellen voor financiering van gebiedsontwikkeling te komen

In de Ontwikkelingsstrategie Stationsgebied van de raad staat: *“We zullen dan ook lopende de gebiedsontwikkeling met voorstellen voor financiering van knooppuntontwikkeling komen. Bijvoorbeeld raadsaders voor grondbeleid en strategische verwerving worden daar waar nodig geactualiseerd op basis van het ontwikkelingsproces in het stationsgebied.”*

Nu ontstaat de situatie dat u op onderdelen al een inventarisatie van kosten en een coherente verzameling reële financieringsbronnen voor knooppuntontwikkeling presenteert. Daarmee handelt u binnen de raadsopdracht die de raad in 2016 in de ontwikkelingsstrategie voor u heeft geformuleerd. De raad stelt in de ontwikkelingsstrategie namelijk:

“Binnenstedelijk ontwikkelen gaat per definitie gepaard met complexiteit. We willen de gebiedsontwikkeling op gang houden, dat is een belang. De grootste kostenposten in het stationsgebied zullen gevormd worden door de opgaven in het openbare gebied en de Zuidtangent met de spooronderdoorgang. De bestemmingsreserve ‘Ontwikkeling Stationsgebied’ is dan een goede start, maar om uiteindelijk overwogen te kunnen besluiten hoe we gefaseerd tot uitvoering van het masterplan moeten komen, zullen we in het stationsgebied moeten onderzoeken hoe we de traditionele GREX (grondexploitatie) verrijken met GEX-denken (gemeente-exploitatiedenken). Kortom: we hebben een financiële strategie met financieringsscenario’s nodig die verder gaat dan de inzet van de huidige bestemmingsreserve. (...) Het is relevant uit te zoeken hoe de uiteindelijke uitvoering van het masterplan voor de openbare ruimte ook zal kunnen worden afgestemd op de Beheer- en Onderhoudscycli en het Vervangingsschema voor de openbare ruimte. Uitgezocht moet worden hoe het financieringsvraagstuk niet enkel vanuit onttrekkingen uit de reserve gedekt moet worden, maar ook gekapitaliseerd in de begroting opgenomen kan worden of onderdeel van een grondexploitatie kan zijn. Die op te stellen financiële strategie zal zich ook moeten richten op hoe ons financiële instrumentarium ingericht kan worden op mogelijke co-financieringen, afdrachten en fondsvorming.”

5.5. Pionieren in de samenwerking met de provincie: 'subsidie buiten uitvoeringsregeling'

Een complicerende factor is dat er geen generieke provinciale methodiek voorhanden is voor deze subsidie-aanvraag. Provincie en gemeente pionieren en u zult dat ook de raad moeten toelichten. Iedere OV-knooppuntontwikkeling is anders van omvang, doorlooptijd, complexiteit en / of scope. Een mogelijke co-financiering door de provincie heeft de vorm van een subsidie maar dan 'buiten uitvoeringsregeling' omdat het hier provinciaal maatwerk betreft. Gedeputeerde Staten nemen een principebesluit over uw subsidie-verzoek en sturen de stukken dan naar Provinciale Staten. Indien de statenleden het willen bespreken nemen Gedeputeerde Staten daarna een definitief besluit met inachtneming van het advies en de opmerkingen van de statenleden- en fracties. Daarna wordt een concept-beschikking voorbereid, waarin afspraken tussen de provincie en de gemeente zijn opgenomen. Er zijn geen eerdere gelijkwaardige beschikkingen in Noord-Holland voorhanden die van toepassing zijn op onze samenwerking in OV-knooppuntontwikkeling.

6. Financiële consequenties

6.1. De gemeente vraagt € 5,7 mio subsidie aan

De gemeente Heerhugowaard zal in de analyse van Arcadis de komende vijf jaar tot een aantal deelprojecten kunnen komen die gezamenlijk een omvang van € 11,6 mio. hebben. De gemeente Heerhugowaard kan in deze fase van de gebiedsontwikkeling tot een dekking van (afgerond) € 5,9 mio. komen, in ogenschouw nemend dat kosten, opbrengsten, dekkingsmogelijkheden en besluitvorming in gebiedsontwikkeling in tijd ver uit elkaar kunnen liggen. De genoemde gemeentelijke dekkingsbronnen worden gevonden in al door de raad benoemde financieringsstromen in gebiedsontwikkeling. Derhalve wordt aan de provincie een bijdrage van € 5,7 mio. gevraagd.

Ook de spooronderdoorgang zal de komende vijf jaar gerealiseerd worden maar deze maakt geen onderdeel uit van de scope van de subsidie-aanvraag. De vele particuliere initiatieven als private multipliers bovenop de gezamenlijke publieke investeringen vallen ook buiten de scope van de subsidie-aanvraag. De eerste gepresenteerde particuliere investeringen zullen de publieke investeringen al ruimschoots overstijgen. Dat vliegwieleffect is helaas niet relevant geacht in de provinciale subsidievoorwaarden, terwijl het wel relevant is in OV-knooppuntontwikkeling.

6.2. Er worden gemeentelijke, directe dekkingsbronnen vanuit raadskaders ingezet

De wateropgave is bij de kredietvotering van de Zuidtangent in november 2017 geactiveerd. Dat betekent dat de lasten die voortkomen uit de wateropgave van € 2,8 mio (conform de strategische beleidsuitgangspunten van de herijking van het gemeentelijk rioleringsplan) onderdeel gaan uitmaken van het kostendekkingsplan van het gemeentelijk rioleringsplan. De Reserve Ontwikkeling Stationsgebied is ook een directe dekking. 'De Industriestraat' die in de subsidie-aanvraag genoemd wordt, is al deels aangelegd terwijl het aan de kostenkant wel geraamd en opgevoerd is, dus dat is feitelijk ook directe dekking.

6.3. Gemeentelijke indirecte dekkingsbronnen

De door de raad vastgestelde structuurvisie kent een afdrachtensystematiek die als dekkingsbron ingerekend kan worden, alhoewel de cashflow vanuit nieuwe particuliere initiatieven in het Stationsgebied op diverse momenten in tijd zullen zijn. In de Structuurvisie Stationspark Heerhugowaard uit 2013 zijn twee soorten afdrachten door de raad benoemd: een bovenwijkse afdracht ten behoeve van de reserve NBK-1 en een bovenplanse afdracht binnen een nog nader te vormen exploitatiegebied, opdat iedere ontwikkelaar in het Stationsgebied ook bijdraagt aan een beter functionerende openbare ruimte. Overigens worden deze bovenplanse afdrachten soms ook simpelweg direct al doorgelegd naar de ontwikkelaar die zelf delen van de openbare ruimte moet aanleggen. De ontwikkeling van Henselmans met bijbehorende anterieure overeenkomst is daar een voorbeeld van.

Er is op dit moment geen enkele bovenwijkse afdracht ten behoeve van de NBK-1 ingerekend voor de toekomstige ontwikkelingen in het Stationsgebied. Het Stationsgebied is ook niet benoemd als een NBK-1 project. Mede daarom zijn bovenwijkse afdrachten geen dekkingsbron. In de Omgevingsvisie kan overigens de afweging gemaakt worden of en hoe (deelprojecten in) de ontwikkeling van het Stationsgebied onderdeel van de NBK-1 kunnen worden.

Het wordt binnen het raadskader Ontwikkelingsstrategie Stationsgebied relevant geacht om bijvoorbeeld door de juiste definitie van exploitatiegrenzen grondopbrengsten in het Stationsgebied ook weer in te zetten in het Stationsgebied. Daartoe kunnen grondexploitaties ingezet worden. De gemeenteraad is uiteindelijk bevoegd om die keuze te maken.

6.4. De spooronderdoorgang (die volledig gedekt is vanuit de reserve NBK-1) wordt door het provinciebestuur in principe niet gezien als gemeentelijke dekking in knooppuntontwikkeling

Bovenstaande directe en indirecte dekkingsbronnen kunnen door u de komende jaren opgevoerd worden als basis voor de gebiedsontwikkeling van ons Stationsgebied. Ook kunt u de raad voorstellen om af te stemmen op de beheer- en onderhoudscycli en het vervangingsschema voor de openbare ruimte. Dat is in het Stationsgebied en Stadshart eerder al gedaan. Gebiedsontwikkeling wordt zo een hybride constructie van slimme investeringen, co-financiering en exploitatiestromen in de stad. De gemeente heeft echter ook een omvangrijke reserve NBK-1 van waaruit de spooronderdoorgang gedekt wordt. U wordt geadviseerd deze reserve toch ook kenbaar te maken aan het provinciebestuur. Het is voor de gebiedsontwikkeling van het Stationsgebied een belangrijke en omvangrijke in te zetten reserve.

7. Communicatie en geheime stukken

De gemeenteraad kan kennis nemen van uw subsidieaanvraag door middel van een raadsinformatiebrief.

8. Uitvoering

De subsidie-aanvraag is een 99% versie. Er wordt aan de inhoud niets meer veranderd. Wel zal er in de opmaak nog enkele verbeteringen ten behoeve van de leesbaarheid worden doorgevoerd, zoals paragraaf-nummering. De subsidie-aanvraag zal kort na uw besluit per brief aan gedeputeerde staten worden aangeboden, ondertekend door burgemeester en gemeentesecretaris namens B&W. De projectwethouder is bevoegd na uw besluit de brief inhoudelijk voor te bereiden.