



Aan: Raad Heerhugowaard
Van: V.C.M. Stam-de Nijs, wethouder gemeente Heerhugowaard
Datum: 9 november 2021
Onderwerp: Technische vragen 'voorbereidingskrediet nieuw station' Cie. S&R d.d. 2 november

Samenvatting raadsvoorstel

Dinsdag 2 november heeft de raadscommissie vergaderd over het beschikbaar stellen van voorbereidingskrediet dat in de NBK-1 is gereserveerd voor de verkenning en het onderzoek naar een nieuw NS-station. 'Duurzame ketenmobiliteit', maakt daar onderdeel van uit. Daar wordt de koppeling van vervoerswijzen mee bedoeld: een soepele en comfortabele overstap van fiets, auto, voetganger en bus met de trein in een (vernieuw(d)) stationsgebied. Met het beschikbaar stellen van dit voorbereidingskrediet kan er de komende jaren gewerkt worden met ProRail, NS, provincie en anderen (o.a. Connexion, omgeving, regio en ministerie) aan een plan voor een OV-knoop NS-station Dijk en Waard.

Achtergrond

De ontwikkeling van het Stationsgebied Dijk en Waard is een zorgvuldige strategie van stapsgewijs ontwikkelen. Voor iedere stap geldt dat deze met draagvlak van alle betrokkenen tot stand moet komen. De dynamiek is groot en er lopen al diverse (her)ontwikkelingen en infrastructurele ingrepen, zoals bijvoorbeeld de voorbereidingen van de spooronderdoorgang van de Zuidtangent, de openbare ruimte en vastgoedontwikkelingen.

Het project waar de spooronderdoorgang van de Zuidtangent deel van uit maakt is mede ingericht op het herkennen en benutten van zogenaamde koppelkansen. Met de grote ingreep aan de spoorinfrastructuur rijst bij alle betrokken partijen de vraag wat het toekomstbeeld is van de perrons, de spoorinfra, de stationsvoorzieningen en de voorzieningen rondom ketenmobiliteit (fietsparkeren, P+R, busstation).

Koppelkansen en samenwerking

Met spoorpartijen en provincie werken we naast de spooronderdoorgang ook samen aan De Zaancorridor. Ze hebben allen aangegeven een samenwerking rondom 'verkenning naar een nieuw station en een betere ketenreis' te willen starten. Dat begint met een bestuurlijke intentieovereenkomst en een voorbereidingskrediet. Vanzelfsprekend is iedere partij verantwoordelijk voor hun deel in deze opgave. De provincie gaat over de concessie van busvervoer in NHN, de spoorpartijen over de exploitatie van het spoor, het station en het treinprodukt. Alle partijen gaan over P+R en fietsparkeren. Door samen te werken worden uitgangspunten voor een mogelijk toekomstig nieuw station nu al samen vastgelegd.

De samenwerking is ook in beeld voor provinciale subsidie in het kader van de 'flexibele schil versnelling woningbouw'. Een goede bereikbaarheid en ontwikkelen bij OV-knooppunten zijn immers versnellers in de woningbouwopgave. De gemeente is daar over in overleg met de provincie.

Technische vragen uit Cie. S&R.

“Waar bestaat dit voorbereidingskrediet van € 489.000,- uit? Hoe is het opgebouwd?”

Met dit voorbereidingskrediet wordt er werk namens de gemeente gedaan dat niet door de Werkorganisatie Langedijk en Heerhugowaard gedaan kan worden. Omdat onze ambtenaren het momenteel druk hebben met andere lopende zaken en vooral omdat hiervoor expertise nodig is die onze medewerkers niet in huis hebben. De verkenning gaat over een zeer specifiek onderdeel van gebiedsontwikkeling in onze gemeente: ‘een nieuw station met duurzame ketenmobiliteit’.

APPM is het projectbureau dat de werkorganisatie zal kunnen gaan begeleiden. Zij zijn ook succesvol betrokken bij onder andere de stationsontwikkeling in Eindhoven en de stationsgebieden in Hoofddorp en Haarlem. Zij vertegenwoordigen de gemeente Heerhugowaard en Langedijk als gemeentelijk projectmanagement in het kernteam dat samen met de provincie en NS in kaart brengt wat de wensen zijn van de gemeente over hoe het station en voorzieningen eruit kunnen gaan zien. Zij adviseren ook bij de aanbesteding van de ontwerpers, planeconomen, adviseurs mobiliteit en ingenieurs die tot de inhoudelijke onderbouwing van de verkenning komen. Het is een proces waar komende jaren werk voor nodig zal zijn. Ontwikkelingen rondom Corona zijn van invloed op hoe het proces qua doorlooptijd verloopt. Het projectbureau (APPM) werkt dus namens de gemeente, samen met spoorpartijen en de provincie die hier ook aan meewerken en personeel beschikbaar stellen. De gemeente is voornemens APPM in te huren.

De personeelskosten van ingehuurd projectmanagement zijn geraamd op **€ 225.000,-**

Er wordt in zes stappen gewerkt aan diverse produkten die tot een ‘Ontwikkelplan OV-knoop Dijk en Waard’ leidt:

1. Een **startnotitie** o.b.v. ‘Sturing grote Projecten’ en de aanbesteding voor de volgende stappen (valt qua kosten onder projectmanagement).
2. Een **handelingsperspectief**. Dit is een standaard methodiek, ontwikkeld door ministerie in het kader van het OV toekomstbeeld. Hierin wordt door alle partijen besloten wat de huidige situatie is en wat de opgaven voor de komende jaren zijn. Hier zijn mobiliteitsadviseurs voor nodig. **(€ 40.000,-)**
3. Uitwerken van **ambities en programma van eisen**. Het verschil tussen de situatie nu en wat de opgaven zijn, behoeft veel onderzoek. Van fietsenstalling tot en met busstation en een nieuw station. Spoorpartijen en gemeenten zullen opdrachtgever zijn van dat ontwerp-, onderzoeks- en ingenieurswerk. Hier zijn met name extern in te huren mobiliteitsadviseurs en ontwerpers voor nodig. **(€ 30.000,-)**
4. Het maken van **ontwikkelmodellen**. Alleen een advies wat gedeelde ambities zijn, vinden we niet voldoende. Het gemeentebestuur wil ook advies hoe die ambities uitgewerkt kunnen worden naar mogelijke modellen voor toekomstige ontwikkeling waar uit gekozen kan worden. Alle partijen kunnen immers grondposities inbrengen. Onze kracht is ambities uit te dragen, uit te nodigen tot samenwerking in het stationsgebied en dit alles ook concreet te maken. Dat geldt nu ook. Hier zijn met name extern in te huren mobiliteitsadviseurs, ingenieurs, architect/spoorbouwmeester en stedenbouwkundige voor nodig. **(€ 100.000,-)**
5. **Beoordelen** varianten ontwikkelmodellen. **(€ 15.000,-)**
6. **Definitieve ontwikkelplan** uitwerken en aanbieden aan college en raad **(€ 35.000,-)**

Post onvoorzien á 10% **€ 44.500,-**

Het college benadrukt dat personeelskosten van ingehuurd projectmanagement in aanmerking komt voor provinciale subsidie in het kader van de 'flexibele schil versnelling woningbouw'. Door met onze Reserve Nota Bovenwijkse Kosten deze uren als voorbereidingskrediet te voteren, is een subsidieaanvraag mogelijk. De gesprekken met de provinciaal ambassadeur versnelling woning Lëx Brans richten zich o.a. op het subsidiabel stellen van deze opgave rondom ons NS-station en duurzame ketenmobiliteit.

Ook het provinciaal OV Fonds is in beeld als mogelijke co-financiering.

De spoorpartijen en provincie dragen op dit moment bij door hun commitment en personele inzet. ProRail heeft 'een ontwikkelmanager' ingehuurd om hun organisatie voor deze opgave tijdelijk uit te breiden. NS reserveren ook personele capaciteit en de provincie adviseert. We willen deze wederkerigheid in samenwerking in een bestuurlijke intentieovereenkomst vast leggen.