



Agendanr.: 13
Voorstelnr.: RB2017092
Onderwerp: Oplossing en kredietvoting 'Zuidtangent met spooronderdoorgang'
Programma: Stedelijke ontwikkeling en bereikbaarheid

Reden van agendering: ter besluitvorming

Aan de Raad,

Heerhugowaard, 7 november 2017

Voorstel / besluit

1. Voteren van het krediet in complex P.655, Nota Bovenwijkse Kosten Deel 1 (NBK-1) onder 'Zuidtangent met spooronderdoorgang' ad € 23.983.000,- inclusief voorbereidingskrediet (VTA).
2. In geval GS (en mogelijk PS) geen besluit nemen over samenwerking in knooppuntontwikkeling die tot volledige dekking leidt, het besluit onder '1' te laten vervallen.

Probleemstelling

Met de Ontwikkelingsstrategie Stationsgebied van september vorig jaar heeft u het college opdracht gegeven een achttal activiteiten in ons Stationsgebied te ontplooiën. Een van de activiteiten van deze knooppuntontwikkeling is:

- de verdere voorbereiding van de Zuidtangent in het Stationsgebied met de primaire stakeholders vorm te geven, opgeknipt in 'de wateropgave', 'de N242-zijde', 'de spooronderdoorgang' en 'het kruispunt Stationsplein-Zuidtangent'.

U heeft gesteld dat dat vanuit een participatieve aanpak moet gebeuren. En van daaruit is consensus ontstaan over een toekomstbestendige oplossingsrichting voor de Zuidtangent en de hoofdwegenstructuur van het Stationsgebied. Het college heeft deze oplossingsrichting onder andere verkeerskundig laten toetsen; het is een haalbare en toekomstbestendige oplossing voor de Zuidtangent gebleken. Het college heeft daarom de oplossingsrichting van de klankbordgroepen over genomen en legt deze nu aan u ter besluitvorming voor.

Een duurzame oplossing voor de Zuidtangent is voor ons het absolute vliegwiel om de komende jaren tot ontwikkeling van ons knooppunt te komen. Dat geluid komt bovendien naar ons toe vanuit Heerhugowaard, de Heerhugowaardse ondernemers en van bewoners uit het Stationsgebied. U kunt er onder andere de verslagen van de klankbordgroepen op na slaan. Het college stelt u voor te starten met de voorbereidingen voor de aanpak van een nieuwe Zuidtangent.

De oplossingsrichting die nu voorligt overstijgt bovendien niet de raming van € 24,6 miljoen voor de 'praatplaat' die aan de start van het participatieproces door het college werd geïntroduceerd. In de Reserve NBK-1 is afgerond € 18,6 miljoen beschikbaar voor de Zuidtangent met spooronderdoorgang, inclusief een rijksbijdrage van € 3,6 miljoen.

U heeft het college ook opdracht gegeven om op zoek te gaan naar co-financiers om tot een volledige dekking voor de aanpak van de aanpak van de Zuidtangent met spooronderdoorgang te komen.

Inleiding / bestuurlijke achtergrond

In een vervolg op de structuurvisie uit 2013 heeft u september vorig jaar het college opdracht gegeven om de ontwikkeling van het Stationsgebied verder ter hand te nemen. Een ontwikkeling die wat u betreft stap voor stap zal plaatsvinden. De bestuurlijk-procedurele stappen die door u sinds 2013 zijn gezet:

- 1/2013: Structuurvisie: *“een groen Stationspark Heerhugowaard”*.
- 5/2013: Votering voorbereidingskrediet Zuidtangent en spooronderdoorgang.
- 6/2016: Notitie Strategie Boulevard: *“het Stationsgebied als motor”, “de Zuidtangent als welkom in de stad”*.
- 6/2016: Voorjaarsnota: *“gemaximeerde bijdrage gemeente aan Zuidtangent”*.
- 6/2016: Aanvullend voorbereidingskrediet Zuidtangent en spooronderdoorgang.
- 9/2016: Ontwikkelingsstrategie Stationsgebied.
- 11/2016: Value Engineeringstudie en rapportage GoudappelCoffeng ter kennisname. *“Praatplaat als basis voor de start van de participatie.”*

- 6/2017: Ter kennisname, geïnformeerd door projectwethouder: *“de klankbordgroepen hebben een tussentijdse mijlpaal ten aanzien van de Zuidtangent bereikt. Er is consensus over een oplossing.”*

- 9/2017: Raadsinformatiebrief participatie Stationsgebied, stand van zaken.
- 10/2017: Raadsinformatiebrief participatie Stationsgebied, addendum.

- 25 oktober: BOT-overleg Stationsgebied en Zuidtangent.

- 11/2017: Cie. SO, over de oplossing en kredietvotering Zuidtangent met spooronderdoorgang.

De participatieve voorbereiding van onze knooppuntontwikkeling heeft uiteindelijk geleid tot een advies van de twee klankbordgroepen over een eerstvolgende belangrijke stap: de aanpak van de Zuidtangent. Daar is het u nu voorliggende voorstel op van toepassing.

Participatie: raadsinformatiebriefen

In raadsinformatiebriefen van september en oktober is door het college uitgebreid ingegaan op het verloop van het participatieproces. In de bijlage (Bij17-550) is nog eens kort samengevat waar de klankbordgroepen het wat betreft 'verkeersoplossingen' over hebben gehad en wordt met hyperlinks overzichtelijk doorverwezen naar de raadsinformatiebriefen, de online nieuwsbrieven, website en gemeentelijk YouTube-kanaal.

De klankbordgroepen hebben aangegeven dat er een verkeerskundige en ruimtelijke oplossing nodig is voor de Zuidtangent. Een spooronderdoorgang móet er komen; daar zijn de klankbordgroepen eensluidend in. Het college neemt die boodschap over. Bovendien, bovenop de investering in een spooronderdoorgang, moeten de kruispunten van de Zuidtangent en de

openbare ruimte in het Stationsgebied aangepakt worden stellen de klankbordgroepen; dáár staat de doorstroming, verblijfskwaliteit en veiligheid van ons knooppunt onder druk. Daar ontbreekt het aan de gewenste identiteit van een 'Stationspark op de Zaancorridor'. De klankbordgroepleden stellen dat keuzen voor de Zuidtangent duidelijkheid zullen geven en kansen zullen bieden voor nieuwe ontwikkelingen in ons knooppunt. Het college is het daar mee eens. Het college heeft daarom de oplossingsrichting die de klankbordgroepen hebben aangedragen integraal overgenomen en stellen u voor dat ook te doen. Voor de Zuidtangent is nu niet enkel een gedragen toekomstgerichte oplossing voorhanden, maar het is ook het vliegwiel voor de ontwikkeling van ons knooppunt, zo is het college van mening.

De oplossingsrichting voor de Zuidtangent

De 3D-weergave van de Zuidtangent die op de inloopbijeenkomst van 19 september door het projectteam en klankbordgroepleden is getoond heeft het college omarmd als de toekomstbestendige oplossing voor de Zuidtangent en de hoofdwegenstructuur van het Stationsgebied. Deze 3D-weergave is te vinden op het gemeentelijk YouTube-kanaal ([klik hier](#)). Een drietal 3D-beelden zijn als bijlagen (Bij17-525) bij de toelichting op uw besluit gevoegd.

Puntsgewijze toelichting

Het college heeft de oplossingsrichting die de klankbordgroepen hebben aangedragen integraal overgenomen. Met de u nu voorliggende kredietvotering wordt de oplossing voor de Zuidtangent als volgt voorbereid en uitgevoerd:

- *De toekomstige Zuidtangent is onze belangrijke toegangsweg, heeft 2 × 2 rijstroken met bij de kruispunten voldoende voorsorteervakken, zoals aangegeven op de 3D-beelden.*
- *Er komt een ongelijkvloerse spooronderdoorgang voor auto, voetganger en fiets, zonder perronopgangen.*
- *De fly-over aan de N242-zijde (feitelijk een verkeersdek op de spooronderdoorgang) is geschikt voor vrachtverkeer en blijft zo lang mogelijk op maaiveld. Fiets- en wandelroutes van en naar het NS-station kunnen bovendien van de fly-over gebruik maken.*
- *Afslaan vanuit de Industriestraat richting Alkmaar wordt veiliger dan nu omdat links-afslaand autoverkeer er niet meer is.*
- *Bij de kruising Zuidtangent-Stationsplein komt een verkeersregelinstallatie. Het wordt een volwaardige kruising met verkeerslichten i.v.m. de bereikbaarheid van dit deel van het Stationsgebied. De verkeersregelinstallatie is nodig om fietsers, voetgangers en het autoverkeer goed en veilig te regelen. De verkeerslichten kunnen slim ingezet worden om uitrijdend gemotoriseerd verkeer bij de Industriestraat ruimte en tijd te geven om de Zuidtangent op te rijden.*
- *Door een nog nader uit te werken 'knip' bij de kruising Stationsplein-Umbriëlaan en een nog nader uit te werken 'knip' bij de aansluiting van het Stationsplein met de W.M. Dudokweg is er straks in principe geen doorgaand en sluipverkeer in het Stationsgebied meer.*
- *Het kruispunt Zuidtangent-Stationsplein kan vervolgens compact vormgegeven worden, omdat er nauwelijks meer autoverkeer de Zuidtangent kruist van de ene kant van het Stationsplein naar de andere kant van het Stationsplein. De baan voor rechtdoor en rechtsaf kunnen gecombineerd worden zodat een compact kruispunt ontstaat en meer ruimte voor het gewenste groene beeld van de openbare ruimte.*

- *Doordat het doorgaand en sluipverkeer van het Stationsplein verdwijnt wordt de Umbriëllaan rustiger en kan deze veiliger ingericht worden. Uit analyse van fietsstromen en tellingen blijkt dat er heel veel (doorgaand) fietsverkeer is. Er ontstaan kansen om de Scholenboulevard en het Stationsplein met meer verblijfskwaliteit in te richten, waar de auto bij iedere bestemming kan komen, maar meer te gast is en waar langzaam verkeer meer ruimte krijgt.*

Aanvullend op deze verkeerskundige ingreep in het Stationsgebied zijn relevant:

- *De Zuidtangent kan pas aangepakt worden wanneer de N23 Westfrisiaweg is gerealiseerd. De route vanaf de N23 zal een belangrijke route voor vrachtverkeer langs Heerhugowaard en naar de bedrijventerreinen worden. De toegang naar Zandhorst I en II via de Edisonstraat kan verbeterd worden door het éénrichtingsverkeer op het Nijverheidsplein anders in te richten.*
- *De kruispunten Westtangent-Umbriëllaan, Westtangent-Zuidtangent en Westtangent-G. Rietveldweg moeten gemonitord worden en wellicht op termijn geoptimaliseerd worden.*

De verkeerskundige rapportage van GoudappelCoffeng (Bij17-526) is een complex rapport, dat bij voorkeur toegelicht wordt met ondersteuning van experts. Mede daarom is ook de bijbehorende microsimulatie relevant: deze toont beeldend hoe op basis van het regionaal verkeersmodel (met robuustheidsmarge) de voorgestelde oplossing in 2030 zal functioneren. De microsimulatie is gemaakt voor de ochtendspits en avondspits, op de drukste momenten van de dag in 2030. Ze zijn te vinden op het gemeentelijk YouTube kanaal ([klik hier](#)).

Resumerend: de aanpassing van de 'praatplaat' van het college

Op basis van de inbreng uit de klankbordgroepen ontstaan enkele wezenlijke verschillen in de verkeersafwikkeling ten opzichte van de 'praatplaat' die het college u november 2016 heeft gepresenteerd. Een fundamentele aanpassing betreft nu de inrichting van het kruispunt Zuidtangent-Stationsplein. In de 'praatplaat' was door het college een situatie voorzien waarbij geen links afslaand verkeer vanaf en geen kruisend verkeer over de Zuidtangent mogelijk zou zijn. In de nu ontstane opzet van de klankbordgroepen (die het college heeft overgenomen en u wordt voorgelegd) zijn op het Stationsplein wel weer alle afslaande bewegingen mogelijk van en naar de Zuidtangent, maar alleen voor bestemmingsverkeer dat in dit specifieke gebied moet zijn. Dit wordt dus bereikt door de nog in detail uit te werken 'knippen' die aan weerszijden op enige afstand van de Zuidtangent worden aangebracht.

Wat onveranderd is gebleven - conform de 'praatplaat' - zijn de spooronderdoorgang en het principe van een fly-over parallel aan het spoor, zo lang mogelijk op maaiveld, aan de N242-zijde. Die zorgt voor een snelle en veilige bereikbaarheid van de Industriestraat en omgeving, voor voetgangers, fietsers, auto's en vrachtwagens. Ook die oplossing heeft de verkeerskundige toets van GoudappelCoffeng doorstaan. Het idee van ondernemers om op het Nijverheidsplein wijzigingen in de rijrichting door te voeren of het gedeeltelijke éénrichtingsverkeer volledig op te heffen neemt het college ook over en kan met een verkeersbesluit geregeld worden.

Verkeerskundige toetsing Goudappel Coffeng

GoudappelCoffeng concludeerde in de rapportage die het college november 2016 met u gedeeld heeft, dat “een ongelijkvloerse oplossing de enige solide en toekomstvaste oplossing voor de problemen op de Zuidtangent biedt”. Die ongelijkvloerse oplossing is vanzelfsprekend ook onderdeel van de oplossingsrichting van de klankbordgroepen geworden. Het college ziet deze spooronderdoorgang als een gemeentelijke opgave. En ook de aanpak van de kruispunten van de Zuidtangent, de verdere wegenstructuur in het Stationsgebied en de openbare ruimte, zijn randvoorwaarden om onze knooppuntontwikkeling op gang te brengen.

Die toekomstbestendige oplossing van de klankbordgroepen voor heel ons knooppunt is door GoudappelCoffeng opnieuw met het regionaal verkeersmodel getoetst voor het jaar 2030. In de microsimulatie die op de inloopavond van 19 september is getoond, is die verkeerskundige toets visueel toegankelijk gemaakt. Bovenop de in het regionaal verkeersmodel al ingevoerde harde plannen in de regio, is bovendien als robuustheidstoets ook rekening gehouden met nieuwe vastgoedontwikkelingen in het Stationsgebied. Daarmee is door GoudappelCoffeng aantoonbaar gemaakt dat de door de klankbordgroepen bedachte oplossingsrichting in 2030 zal functioneren en de meest robuuste oplossing is. Het verkeerskundig onderzoek toont ook aan dat de hoeveelheid verkeer op het Stationsplein en op de Umbriëllaan als gevolg van de voorgestelde ‘knippen’ zal afnemen. De microsimulatie, de robuustheidsmarge en de rustigere Umbriëllaan tonen wederom aan dat zo de Zuidtangent een randvoorwaarde voor de verdere ontwikkeling van ons knooppunt vormt. Ook wordt zichtbaar hoe belangrijk een toekomstgerichte aanpak van de Zuidtangent is voor de doorstroming op de N242. De doorstroming op de N242 en ook de bereikbaarheid van ons knooppunt (de voorzieningen, bedrijven, maar ook de P+R) zijn ook afhankelijk van de aanpak van de Zuidtangent. Dat is nog een reden voor ons om u voor te stellen er voor te kiezen nu door te pakken op de aanpak van de Zuidtangent.

Het verkeerskundig rapport van GoudappelCoffeng is met een korte toelichting als bijlagen (Bij17-526 resp. Bij17-549) gekoppeld aan deze toelichting op uw besluit.

Toetsing vanuit Value Engineering

In november 2016 heeft het college de Value Engineering-studie van Procap met u gedeeld. Daar waar het verkeerskundig onderzoek van Goudappel Coffeng zich voornamelijk op verkeerskundige aspecten richt, is een VE-studie een zoektocht naar waarden van de prestatie-indicatoren die u eerder (in de Ontwikkelingsstrategie Stationsgebied) al omarmde:

- ‘bereikbaarheid van Heerhugowaard’;
- ‘veiligheid’;
- ‘leefbaarheid’;
- ‘economische vitaliteit;
- ‘beleving (welkom in Heerhugowaard)’;
- ‘duurzaamheid en toekomstwaarde door koppelkansen’;

Deze waarden zijn in principe ook door de klankbordgroepen ingebracht als belangrijke elementen in de ontwikkeling van ons Stationsgebied. Die zoektocht naar waarden antwoordt overigens ook aan de aanbeveling van enkele fracties in uw raad die in hun contra-expertise het college eerder voorstelde dat de aanpak van de Zuidtangent kansen kan bieden op meer dan alleen verkeersdoorstroming. Het college onderschrijft die kansen en ziet die verzilverd worden in de oplossing van de twee klankbordgroepen.

Wanneer de oplossingsrichting van de klankbordgroepen in gedachten nog eens langs de meetlat van Value Engineering gelegd wordt, kan gesteld worden dat wat betreft het college deze aanpak van de Zuidtangent beter zal scoren dan de initiële praatplaat. De bereikbaarheid van het Stationsgebied en Heerhugowaard is in de oplossing van de klankbordgroepen voor alle modaliteiten straks goed geregeld. Door de twee ‘knippen’ wordt er met behoud van volledige

auto- en fietsbereikbaarheid bovendien ruimte gecreëerd voor meer (groene) belevings- en gebruikswaarden van niet alleen de Zuidtangent maar van het hele Stationsgebied, inclusief de Umbriëllaan. Dat draagt bij aan de ontwikkeling van een uiteindelijk 'Stationspark Heerhugowaard', zoals het Stationsgebied zich als stedelijk knooppunt in het groen op de Zaancorridor zal onderscheiden.

Volgens het college ontbreekt er echter een belangrijke prestatie-indicator in het Value Engineering-rapport: 'draagvlak in het gebied' en 'anderen verleiden en overtuigen tot investeren'. De oplossing die het college u nu voorlegt is immers door ondernemers, bewoners en belangenbehartigers in het gebied gemaakt. En de eerste planontwikkelingen van derden worden nu zichtbaar.

Samenwerking Zaan-corridor, PHS en co-financiering

Het college heeft op basis van de verkeerskundige toets en vanuit de gedachte van Value Engineering deze oplossingsrichting voor de Zuidtangent en de hoofdwegenstructuur in het Stationsgebied van de klankbordgroepen over genomen. Deze aanpak van de Zuidtangent, inclusief 'knippen', blijft conform de kostenramingen binnen de aanvankelijke raming van € 24,6 mio. voor de 'praatplaat'. Er is bovendien daarbinnen ruimte voor een stelpost van € 900.000 om de kruispunten Westtangent-Umbriëllaan, Westtangent-Zuidtangent en Westtangent-G. Rietveldweg op basis van monitoring te optimaliseren indien (later in tijd) nodig.

In de Reserve NBK-1 is afgerond € 18,6 miljoen beschikbaar voor de Zuidtangent met spooronderdoorgang, inclusief een rijksbijdrage van € 3,6 miljoen. U heeft het college ook opdracht gegeven om op zoek te gaan naar co-financiers om tot een volledige dekking voor de aanpak van de Zuidtangent met spooronderdoorgang te komen.

De opgave voor de Zuidtangent kan in onze knooppuntontwikkeling niet los gezien worden van een uiteindelijke stapsgewijs uit te voeren herinrichting van de openbare ruimte en het bieden van ruimte aan nieuwe vastgoedontwikkelingen. De spooronderdoorgang is een gemeentelijke aangelegenheid, maar de gehele Zuidtangent moet wel ook ingepast worden in die openbare ruimte en vastgoedontwikkelingen worden mede ontworpen op basis van de omliggende openbare ruimte en hoofdwegenstructuur. Op basis van uw besluitvorming, vertrouwt het college op het effectueren van onze samenwerking op de Zaancorridor, met o.a. de provincie Noord-Holland. Dat zal een concrete samenwerking met co-financiering in ons knooppunt worden. Het college is op basis van die samenwerking op De Zaancorridor met GS en de gedeputeerde in gesprek om na de kaderstellende besluitvorming van Provinciale Staten van 13 november j.l. tot die samenwerking en mogelijke co-financiering te komen.

13 juni 2017 (Bij17-527) hebben GS op statenvragen aangegeven:

“Aan de ondertunneling van de Zuidtangent in Heerhugowaard betaalt de provincie, in lijn met het coalitieakkoord, inderdaad niet mee. Maar in dit geval gaat het om een bredere gebieds- en knooppuntontwikkeling. Hierbij wordt het hele stationsgebied aangepakt, door het realiseren van woonfuncties en voorzieningen, een herinrichting van de openbare ruimte, de aanpak van verkeersonveilige kruisingen en het verbeteren van het station/knooppunt zelf. Momenteel kijken wij daarom of een bijdrage uit het programma OV-knooppunten mogelijk en wenselijk is. De verkeersonveilige kruispunten zouden in aanmerking kunnen komen voor een bijdrage uit de Brede Doel Uitkering (BDU).”

Om tot de door u gewenste co-financiering van provinciale zijde te kunnen komen is het vooraleerst van belang dat u het collegestandpunt over de Zuidtangent als vliegwiel voor onze knooppuntontwikkeling deelt en de gemeentelijke bijdrage voor de aanpak van de Zuidtangent voteert. De spooronderdoorgang is zo afgedekt als gemeentelijk project; een lokale aangelegenheid. Daarmee is een randvoorwaarde voor Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland aanwezig om in het kader van het provinciaal knooppuntenbeleid tot

samenwerking en een mogelijke co-financiering in ons knooppunt te kunnen komen. Het relatief nieuwe provinciaal knooppuntenbudget zal conform besluitvorming in PS van 13 november 2017 onder voorwaarden ingezet kunnen worden om aan de voorkant complexe gebiedsontwikkelingen als deze vanuit volledige dekking een kickstart te geven.

Tegelijkertijd werken we ook met provincie, ProRail, NS en I&M samen aan het OV Toekomstbeeld 2040 en participeren we in rijksprogramma's als PHS en bereikbaarheidsprojecten in onze regio. Er komen veel belangen samen in en bij ons knooppunt.

Juridische gevolgen

Voor aanvang van een formele aanbesteding zal er volledige dekking van de projectkosten moeten zijn. Zonder bijdragen van co-financiers in onze knooppuntontwikkeling zal het college voordat de aanbesteding kan starten met een aanvullend dekkingsvoorstel komen.

Financiële gevolgen en risico

De raming voor de Zuidtangent met spooronderdoorgang is vanuit een recente raming gesteld op (afgerond) € 24.604.000,-, inclusief een stelpost van € 900.000,- voor mogelijke optimalisaties in de genoemde drie kruispunten aan de Westtangent. In de Reserve NBK-1 is afgerond € 18,6 miljoen beschikbaar voor de Zuidtangent met spooronderdoorgang, inclusief een rijksbijdrage van € 3,6 miljoen. Er resteert nog een bedrag van € 6.000.000,- qua dekking en dat is op dit moment een onzekerheid in de totale dekking van het project. Die resterende € 6.000.000,- zal vanuit al die samenkomende belangen door middel van co-financiering in onze knooppuntontwikkeling gedekt moeten worden. Daar is het college op basis van de samenwerking in De Zaancorridor met de gedeputeerde met knooppuntontwikkeling in haar portefeuille over in gesprek. In de reguliere momenten van de Planning & Control cyclus wordt u door het college op de hoogte gehouden van de voortgang van die gesprekken.

Gelet op bovenstaande wordt u voorgesteld nu een krediet te voteren van € 23.983.000,-. Eerder is namelijk al € 621.000,- voorbereidingskrediet door u gevoteerd.

De door de raad gevraagde duurzame oplossing voor het hoofdwatersysteem in het Stationsgebied maakt onderdeel uit van het op te stellen masterplan. De lasten die uit die investering voortkomen zullen (conform de strategische beleidsuitgangspunten van de herijking van het gemeentelijk rioleringsplan) onderdeel gaan uitmaken van het kostendekkingsplan van het gemeentelijk rioleringsplan. De verwerking daarvan zal plaatsvinden wanneer u besloten heeft tot verdere voorbereiding en uitvoering van de aanpak van de Zuidtangent in het Stationsgebied. De wateropgave zal ook onderdeel van bijvoorbeeld grondtransacties met derden zijn. De voorbereidingskosten voor de oplossing voor het watersysteem maken nu al wel onderdeel uit van de kredietvotering voor de Zuidtangent.

Sociaal/Economisch/Fysiek Domein:

U heeft met de vaststelling van de Structuurvisie Stationspark Heerhugowaard de importantie van de ontwikkeling van ons Stationsgebied onderschreven en daarmee de kansen op (en ook behoud van) goede verbindingen met o.a. de Randstad. Meer recentelijk heeft u zich in uw Kadernota Economisch Domein uitgesproken over de waarde van de positie van de gemeente in het Noord-Hollandse netwerk. Het optimaliseren van de treinverbindingen met de Randstad is ook onderwerp van een unaniem aangenomen raadsnotie geweest. De gemeente en regio participeren in dat kader in het (door de provincie) getrokken project 'OV Streefbeeld Noord-Holland, Flevoland en MRA 2040'. Centraal in de toekomst van de regio en van Heerhugowaard als netwerkstad, staat de (her)ontwikkeling van ons Stationsgebied. Dat is enerzijds een lokale aangelegenheid waar u over besluit. Anderzijds zijn wij als knooppuntgemeente mede afhankelijk

van keuzen van NS, ProRail, rijk, provincie en metropoolregio; daar komt de samenwerking op de Zaancorridor om de hoek kijken. Bovenregionaal en lokaal hangen in ons Stationsgebied samen.

Belangrijke context van de voorgestane stapsgewijze gebiedsontwikkeling en de plek van de Zuidtangent daarin, is de samenwerking op de Zaancorridor. De gemeente Heerhugowaard kan simpelweg niet alleen, autonoom, de ontwikkeling van het Stationsgebied oppakken.

Vanuit uw kadernota's is knooppuntontwikkeling een randvoorwaarde voor Heerhugowaard om aangehaakt te blijven. De Kadernota Economisch Domein stelt dat een goede infrastructuur en een aantrekkelijke openbare ruimte leiden tot een aantrekkelijker vestigingsklimaat. En daarbij, een vernieuwd Stationsgebied leent zich altijd goed voor stedelijke verdichtingsprojecten waar u uw sociale agenda's onderdeel van uit kan laten maken. Een betrouwbare lokale overheid met visie en consistent beleid, is een aantrekkelijke partner voor markt, spoorpartijen en andere overheden om mee samen te werken. De aanpak van de Zuidtangent en de spooronderdoorgang vormen het vliegwiel van de Heerhugowaardse knooppuntontwikkeling. Het zetten van de 'piketpaal' voor de Zuidtangent is wat betreft het college een randvoorwaarde voor knooppuntontwikkeling. Dat heeft het college bevestigd gekregen in het participatieproces. We richten als gemeente de randvoorwaarden goed in door te starten met de aanpak van de Zuidtangent.

Onze knooppuntontwikkeling is bovendien een instrument om dossiers in andere domeinen van de stad ook creatief ruimte te geven. Een goed recent voorbeeld daarvan is de transformatie van het kantoorpand aan de Umbriëllaan; het risico dat de ontwikkelaar neemt wordt mede verkleind door de ambities die u in 2013 heeft uitgedragen. Plannen van ontwikkelaars in het Stationsgebied richten zich op dit moment allereerst op kleinere huishoudens. Daar is veel vraag naar. Duidelijkheid over keuzen voor de infrastructuur zal, verwacht het college, uitnodigen tot nog meer (markt)initiatieven. Keuzen voor de Umbriëllaan zijn bijvoorbeeld relevant voor de toekomst van het roc Horizon College, bleek uit gesprekken met hun medewerkers en adviseurs. Verdere clustering van hoogwaardige (zorg)voorzieningen is ook afhankelijk van een goede multimodale bereikbaarheid en verouderde panden lenen zich uitstekend voor transformatie. Het HAL Trade Center, bijvoorbeeld, heeft vanuit de knooppuntfilosofie het creatieve ondernemersbolwerk 'Het Zakenstation' geïntroduceerd en startende ondernemers vinden daar een nieuwe werk- en ontmoetingsplek. Een opgave in ons economisch domein.

Functioneel geldt dat ons Stationsgebied niet alleen een opstapplaats is, maar ook een plek met veel gemengde functies waar een grote diversiteit aan mensen gebruik van maakt en waar ontmoeting de hele dag door plaats vindt. Een belangrijke plek in de stad, die veel beter zou moeten kunnen functioneren. In de Kadernota Sociaal Domein wordt bijvoorbeeld gesteld dat een goede inrichting van de openbare buitenruimte, waar het sociale leven zich afspeelt, effect heeft op de mate van ontmoeting en gevoelens van veiligheid en bekendheid. En het is nu juist die onafhankelijke openbare ruimte, de congestie in het autoverkeer en de onveilige Zuidtangent als onderdeel van de openbare ruimte waar we nu al mee kunnen beginnen. Die openbare ruimte leent zich uitstekend om tot een versnelling in de vernieuwing van ons Stationsgebied te komen. Het zal dan moeten gaan om de ontwikkeling van een publieke ruimte, waar openbaar en privaat bij elkaar komen. Plannen daarvoor zullen vanuit een dialoog met elkaar tot stand gaan komen. Daarbij dient wat betreft het college uitgegaan te worden van een gedeelde ruimte voor iedereen (Inclusief Beleid) en het werken aan een herkenbare groene identiteit.

'Stationspark Heerhugowaard' (met de ingepaste nieuwe Zuidtangent) wordt zo samen met het Stadshart onderdeel van een groene agenda en kan na Stad van de Zon het nieuwe duurzame visitekaartje van Heerhugowaard worden.

Duurzaamheidsbeleid

Energieneutraal in 2030. Dit was de hoofddoelstelling van de gemeente Heerhugowaard. Tegenwoordig gaan we uit van de verbreding van en verbinding met alle domeinen; sociaal, fysiek en economie. Vrij vertaalt: People, Planet, Purpose. Dat is de visie die we sinds het voorjaar van 2016 vanuit de Strategie Duurzame Ontwikkeling Heerhugowaard uitdragen en die nadrukkelijk onderdeel is geworden van de door u vastgestelde Ontwikkelingsstrategie Stationsgebied. Daarom, in plaats van het statische Toetsingskader Duurzaamheid dat doorgaans bij raadsstukken wordt gevoegd, neemt het college u in deze paragraaf kort mee in hoe duurzaamheidsambities voor het Stationsgebied momenteel worden voorbereid. Ook dat gebeurt participatief.

In navolging van de Stad van de Zon - waarbij de gemeente zich voornamelijk op het energetische vraagstuk heeft gericht -, heeft u in uw Ontwikkelingsstrategie Stationsgebied gesteld met de herontwikkeling van het Stationsgebied een sprong op het gebied van duurzame mobiliteit, klimaatadaptatie en water te willen maken. Goede verbindingen zijn in een netwerksamenleving onmisbaar en voor ons van economisch levensbelang om een vitale stad te blijven. Als dat ook met openbaar vervoersverbindingen wordt gerealiseerd geven we concreet invulling aan onze duurzaamheidsambities. Binnenstedelijke ontwikkeling van een openbaar vervoersknooppunt is vanuit zuinig ruimtegebruik en duurzame mobiliteit een investering in de toekomst van onze stad.

Om tot duurzaamheidsambities te kunnen komen heeft het projectteam in opdracht van het college met stakeholders, duurzaamheids-experts, ontwikkelende partijen, provincie en spoorpartijen een eerste aantal participatiesessies gehouden. 'Ruimtelijke kwaliteit', 'bereikbaarheid' en 'water' bleken dé thema's waarop gedeelde hoge ambitie bestaat en bereidheid bij een ieder om zich daaraan te committeren in ons Stationsgebied. 'Ruimtegebruik' is daarbij als kaderstellend thema genoemd. Dat energie, naast water en klimaatadaptatie, weer een belangrijk thema voor onze gemeente wordt is nu al evident. Het lokale ondernemersinitiatief Waerdse Energie Circuit (WEC) dat zich al op onze bedrijventerreinen manifesteert en de komst van de Duurzame Ring Heerhugowaard, leiden al tot een logische vliegende start in duurzame verstedelijking. De aanpak van de Zuidtangent biedt kansen om de benodigde ondergrondse infrastructuur direct goed aan te leggen.

Communicatie

Vanaf januari dit jaar zijn klankbordgroepen gestart met hun (bijna) maandelijkse vergaderingen. Na uw besluitvorming over de Zuidtangent en de hoofdwegenstructuur kunnen zij de draad weer oppakken om tot afronding van het schetsontwerp-masterplan te komen. De verdere uitwerking van de Zuidtangent zal weer met een klankbordgroep van direct belanghebbenden plaatsvinden. Het college zal daar ook actief een extra vertegenwoordiger vanuit Beveland voor werven.

Het ambtelijk projectteam is nog altijd op woensdagochtenden beschikbaar in lunchroom Plein 8, aan het Stationsplein en na verzoeken van ondernemers en forensen nu ook 's avonds in Restaurant Aangenaam. Iedereen met vragen, ideeën en opmerkingen is daar altijd welkom voor een kop koffie en een goed gesprek. Ook is er een digitale nieuwsbrief gelanceerd met een flink aantal abonnees en is de nieuwe website in september online gegaan.

Parallel aan het participatieproces zijn ook GGZ, Koninklijke VISIO, het Hoogheemraadschap, buurgemeente Langedijk en de Veiligheidsdiensten inhoudelijk betrokken. De uiteindelijke uitwerking van de oplossing voor de Zuidtangent en de openbare ruimte zal conform uw raadsopdracht bekeken moeten worden vanuit Inclusief Beleid. Met Koninklijke VISIO - zij adviseren ook ProRail - heeft de gemeente Heerhugowaard een raamovereenkomst. Hun experts worden door het projectteam en het college geconsulteerd bij planuitwerkingen. Daar zullen ook de Oogvereniging Noord-Holland-Noord en onze Cliënten Adviesraad bij betrokken worden.

Monitoring/Evaluatie

Ten aanzien van de mogelijke uitvoering van de werkzaamheden aan de Zuidtangent, heeft het college besloten direct te monitoren hoe de effecten daarvan op de drie genoemde kruisingen in de Westtangent zullen uitpakken. Conform het advies van GoudappelCoffeng zijn directe ingrepen wellicht niet direct noodzakelijk, maar zouden ze de daaropvolgende jaren wel in beeld kunnen komen.

Samenvatting

U heeft het college de opdracht gegeven de verdere voorbereiding van de Zuidtangent in het Stationsgebied vorm te geven. Er zijn daarom begin dit jaar twee klankbordgroepen gestart met het nadenken over de toekomst van het Stationsgebied en de Zuidtangent. In de klankbordgroepen is consensus ontstaan over een toekomstbestendige oplossingsrichting voor de Zuidtangent en de hoofdwegenstructuur van het Stationsgebied. Het college heeft de oplossingsrichting van de klankbordgroepen overgenomen en legt deze nu aan u ter besluitvorming voor. De Zuidtangent is het vliegwiel om tot knooppuntontwikkeling te komen en u bent nu aan zet om die randvoorwaarde in te vullen. Om tot de door u gewenste co-financiering te kunnen komen is het vooraleerst van belang dat u het krediet benodigd voor de aanpak van de Zuidtangent voteert. De spooronderdoorgang is met uw kredietvoting afgedekt als gemeentelijk project. 13 november j.l. zijn bovendien Provinciale Staten al tot kaderstellende besluitvorming gekomen. Met uw besluit en dit recente provinciale besluit zijn randvoorwaarden voor samenwerking met o.a. provincie, I&M, ProRail en NS aanwezig om samen tot mogelijke co-financieringen in ons knooppunt te kunnen komen.

Bijlagenr.	Titel/Onderwerp
Bij17-525	3D panelen Oplossing Zuidtangent
Bij17-526	Verkeerskundig rapport van GoudappelCoffeng (september 2017)
Bij17-527	Brief GS aan PS d.d. 13 juni 2016
Bij17-550	Toelichting verloop participatie

Burgemeester en wethouders van Heerhugowaard,

de secretaris,



de burgemeester,



Advies commissie Stadsontwikkeling d.d. 7 november 2017

RB2017092 Start voorbereiding en uitvoering werkzaamheden 'Zuidtangent met spooronderdoorgang' :



Voor	HOP, CDA, VVD, CU, D66, SH, PvdA, ND
Tegen	BB, SP, LMJ, TD

Nr.: RB2017092

de Raad van de gemeente Heerhugowaard;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 3 oktober 2017;

gelet op artikel 189 van de Gemeentewet (budgetrecht);

gelet op het advies van de commissie Stadsontwikkeling d.d. 7 november 2017;

in aanmerking nemende de Structuurvisie Stationspark Heerhugowaard uit 2013 en de Ontwikkelingsstrategie Stationsgebied uit 2016,

de twee raadsinformatiebrieven met bijbehorende bijlagen over het participatieproces van de ontwikkeling van het Stationsgebied, van september en oktober 2017,

en,

de inloopavond van 19 september 2017;

b e s l u i t :

met in achtneming van Amendementen: D, E en J

1. te voteren van het krediet in complex P.655, Nota Bovenwijkse Kosten Deel 1 (NBK-1) onder 'Zuidtangent met spooronderdoorgang' ad € 23.983.000,- inclusief een stelpost van € 900.000,- voor mogelijke optimalisaties in de genoemde drie kruispunten aan de Westtangent, inclusief voorbereidingskrediet (VTA) en inclusief een te verwachten bijdrage van € 6.000.000,- van de provincie Noord-Holland;
2. in geval GS (en mogelijk PS) geen besluit nemen over samenwerking in knooppuntontwikkeling die tot volledige dekking leidt, het besluit onder '1' te laten vervallen;
3. de te verwachten bijdrage van € 6.000.000,- toe te voegen aan de Nota Bovenwijkse Kosten 1;
4. dat er geen verplichtingen met derden worden aangegaan die er toe leiden dat er met daadwerkelijke uitvoering van werkzaamheden aan de Zuidtangent wordt aangevangen zolang er geen dekking is van het tekort ter hoogte van € 6,000.000,-;
5. in de planning & controll-cyclus een voortgangs- en financiële rapportage inzake 'Zuidtangent met spooronderdoorgang' op te laten nemen en de gemeenteraad twee keer per jaar hierover te informeren;
6. in navolging van de kredietvoting met de beoogde partners zo spoedig mogelijk tot (intentie)overeenkomsten te komen om de ontwikkeling van het stationsgebied in het kader van de ontwikkelingsstrategie stationsgebied en OV-knooppuntenbeleid in de publieke ruimte te waarborgen;
7. zo spoedig mogelijk tot overeenstemming te komen om ervoor te zorgen dat het Slim Energie Net (Waerdse Energie Circuit) gelijktijdig met de eerste werkzaamheden aan het project ook uitgerold kan worden;

8. de raad op de hoogte te brengen van het afsluiten van de overeenkomsten op het moment dat zij worden afgesloten, of anders halfjaarlijks een update te verzorgen van de ontwikkelingen rondom het masterplan.

Heerhugowaard, 28 november 2017

De Raad voornoemd,

de griffier,



de voorzitter,

