

16 oktober 2020

STATIONSGEBIED DIJK & WAARD

de stationstuinen



Ibert Heijn



Heerhugowaard
Stad van kansen



Gemeente Langedijk en gemeente Heerhugowaard gaan nu samen verder en het stationsgebied is de plek waar veel van de gezamenlijke opgaven voor de toekomst een antwoord zullen moeten krijgen.



Voorwoord

‘In het hart van Dijk & Waard’



Voor u ligt het Masterplan Stationsgebied Dijk en Waard, die beschrijft hoe ons stationsgebied de komende jaren gaat veranderen. Al jaren richten de gemeenteraden en colleges zich consistent en met overtuiging op deze volgende stap voor onze

gemeente. En sinds kort trekken we bij die herontwikkeling samen op met gemeente Langedijk. Logisch, want het stationsgebied ligt in 2022 midden in de nieuwe gemeente Dijk en Waard. Onze nieuwe gemeente krijgt zo een modern OV-knooppunt, dat hoort bij de omvang van onze nieuwe gemeenten. En het hoort bij de belangrijke positie die Dijk en Waard in neemt in Noord-Holland.

We maken een centrumgebied waar wonen, werken en recreëren gecombineerd worden met gezondheid- en onderwijsvoorzieningen. En dat in een prettige en veilige omgeving. En we beginnen niet op nul. In het gebied wordt nu ook al gewoond en gewerkt. Er zijn al onderwijsinstellingen zoals het Horizoncollege en praktijkschool FOCUS. Bouw- en Techniekcampus ESPEQ ligt in de buurt. En de vele (boven)regionale zorgvoorzieningen hebben zich niet voor niets hier, midden in Noord-Holland-Noord, gevestigd. We willen dit alles nog eens gaan uitbreiden. Hoogwaardige architectuur, innovatieve zorg en bedrijvigheid, een koploper in energietransitie en klimaatadaptief ontwerp op gebiedsniveau en voortdurend inspelen op nieuwe kansen. Dat is wat we willen en wat we al een tijdlang succesvol doen. Het unieke van ons OV-knooppunt is dat die stedelijkheid hand in hand gaat met een uniek ommeland. De vele verhuisbewegingen laten zien dat Noord-Holland Noord in trek is. Want waar vindt je nu nog mooie betaalbare woningen, bij een NS-station met goede verbindingen, met voorzieningen, stad en dorp én natuur en recreatie nabij?

De nieuwe woningbouw die we voor ogen hebben past ook prima in de ambitie van gemeenten in de regio Noord-Holland Noord om op termijn 40 duizend nieuwe woningen te bouwen. En ook de markt heeft dat opgepikt: ontwikkelaars hebben door dat er in de Regio Alkmaar versneld tot ontwikkeling gekomen kan worden. De binnenstedelijke projecten die nu in aanbouw zijn en de vele nieuwe posities die in Heerhugowaard zijn ingenomen laten dat zien. Het is een logische versnelling, want

naast het marktpotentieel van onze mooie omgeving en een stad vol voorzieningen zijn er nauwelijks milieutechnische belemmeringen om te ontwikkelen. Met de ontwikkelingen in het stationsgebied wordt de woningnood verlicht en de lokale én regionale economie versterkt.

We zetten hoog in op de (electrische) fiets en het openbaar vervoer. Wat ons betreft is met de keten van fiets en trein Amsterdam vanuit bijna iedere plek in onze nieuwe gemeente binnen een uur te bereiken. En het ontwikkelen van ons OV-knooppunt betekent ook een verbeterde aansluiting van het stationsgebied in de regionale wegenstructuur. We gaan snel starten met de ongelijkvloerse kruising met het spoor en we willen autoparkeren beter en duurzamer gaan oplossen. Die verbetering van onze bereikbaarheid met een intensiever gebruik van (wat ons betreft) straks een nieuw NS-station, biedt kansen voor zowel Heerhugowaard als Langedijk. Voor Langedijk zal er door een betere bereikbaarheid en de groei van reizigers een economische spin-off kunnen zijn voor horeca en het Museum Broekerveiling. Investerings voor behoud en beheer van het naastgelegen iconische, maar bedreigde, landschapsservaat Oosterdel kunnen ook best wel eens voort komen uit meer aandacht voor ons stationgebied.

Tenslotte, het masterplan is een uitnodiging aan anderen om met ons tot allerlei nieuwe ontwikkelingen te komen. Dat zijn anderen gewend van Heerhugowaard en zullen we ook in de nieuwe gemeente Dijk en Waard tot een handelsmerk maken. Samenwerking in het gebied zal vanuit de participatiemaatschappij en de nieuwe omgevingswet nog eens intensiever gaan worden. Complexer. Een nog slimmere gebiedsontwikkeling is nodig. Wij zullen als gemeente voortdurend marktgericht en vooruit moeten denken, en tegelijkertijd natuurlijk het publiek belang dienend. We zullen daarom altijd proberen initiatieven te ontwarren van elkaar, waar mogelijk autonoom tot ontwikkeling te laten komen. Versnellen. En op de thema's klimaatadaptatie, collectieve energie-oplossingen, parkeren, woningbouw programma en gebiedsbranding willen we samen met de markt onze ontwikkelingsstrategie verder uitbouwen.

Monique Stam, wethouder



NOC + NSF
partners in sport

1

BRUNO

GSR

TOUS LES CHEMINS
OLYMPIQUES

Inhoudsopgave

VOORWOORD	3	4.8 Groen	99
1. INLEIDING	7	4.9 Water	103
1.1 De aanleiding	7	4.10 Energie	105
1.2 Het voortraject en parallelle processen	9	4.11 Biodiversiteit en natuur-inclusief bouwen	107
1.3 Het doel	10	4.12 Geluid, veiligheid, schaduw en wind	109
1.4 Geleidelijke stedenbouw en uitnodigingsplanologie	10	4.13 Spelregels openbare ruimte	111
1.5 Participatie en betrokkenheid	11	4.14 Spelregels bebouwing	113
1.6 Gebiedsontwikkeling en beleidsontwikkeling	13	4.15 Spelregels daktuinen	115
2. HET GROTE VERHAAL VAN HET STATIONSGBIED	15	5. AANPAK	117
2.1 Liveable en loveable places	15	5.1 Consistentie en langjarige focus	117
2.2 Stedelijke regio Alkmaar, Heerhugowaard en Langedijk	16	5.2 De aanpak van het Heerhugowaardse stationsgebied: 6 principes	119
2.3 Zaancorridor haltermodel	16	5.3 Een eerste fase van ontwikkeling	123
2.4 Twee plekken voor stedelijke ambities en een Kanaalzone	17	5.4 Planologische uitwerking	126
2.5 Van dorpslint naar complete stad en eigentijds dorp	19	5.5 Wat gaan we nog meer doen de komende 5 jaar	127
2.6 Volgende stap: stationsgebied als verbindende schakel	21	BIJLAGEN	131
3. HET PLAN	23		
3.1 De opgaven	23		
3.2 Strategische doelstellingen	29		
3.3 De stedenbouwkundige principes	30		
3.4 Streefbeeld	39		
4. HET PLAN NADER UITGEDIPT	79		
4.1 Bebouwingsstructuur	79		
4.2 Programma	81		
4.3 Wonen	83		
4.4 Openbaar vervoer knoop	85		
4.5 Verkeersstructuur	87		
4.6 Parkeerstrategie	93		
4.7 Cultuurhistorie	97		






INFRASTRUCTUUR

-  SPOORLIJN
-  STATION
-  N242
-  HOOFDONTSLUITING AUTO
-  ONTSLUITING STATIONSGBIED
-  KNIP AUTO
-  KNIP AUTO MET OV DOORGANG
-  FIETSNETWERK
-  WANDELNETWERK
-  FIETS- WANDELBRUG
-  KRALENKETTING [ROUTE STATION - STADSHART]
-  BOULEVARD VAN LICHAAM EN GEEST

PARKEREN

-  GEBOUWD P+R
-  GEBOUWD PARKEREN LOKAAL
-  PARKEERCLUSTERS MAAVELD

WATERSTRUCTUUR

-  WATER
-  WATERLINT
-  WATER RECREATIE

STATIONSPARK

-  STATIONSCAMPUS
-  WATERRIJK
-  STATIONSLAAN
-  WEST TANGENT
-  ZUIDTANGENT [PARKWAY]
-  ONDERWIJSPLEIN
-  DAKLANDSCHAP STATIONSDOMEIN
-  LAAN
-  BESTAANDE BEBOUWING
-  INDICATIEVE NIEUWE BEBOUWING

STATION

-  STATIONSENTREE
-  BUSSTATION
-  GEBOUWDE FIETSENSTALLING
-  PASSARELLE
-  PERRONS [VERLENGD EN OVERKAPT]
-  GROENE STATIONSPLEINEN
-  PLINT MET COMMERCIELE STATIONSFUNCTIES

ACCENTEN

-  PLEIN/PARK/PLEK [BIJZONDER ACCENT]
-  PLEIN/PARK/PLEK [ACCENT]
-  ACCENT

CONTEXT

-  STADSHART
-  ONTWIKKELINGSPOTENTIE ZANDHORST
-  BEBOUWING OMGEVING
-  BROEKHORNPOOLDER

PROGRAMMA- EN FUNCTIECLUSTER

- 1 STATIONSDOMEIN
STATIONSVOORZIENINGEN, WONEN, WERKEN, KANTOREN, ZORG
- 2 VRIJHEIDSPARK
WONEN, ZORG, WELZIJN
- 3 WATERLINT
ZORG, KANTOREN, EDUCATIE, HOTEL, WONEN
- 4 LANDSCHAPS Bastion
WONEN, KANTOREN
- 5 BEBOUWINGSLINT STATIONSWEG
WONEN EN KLEINSCHALIG WERKEN
- 6 ONDERWIJSCluster
ONDERWIJS, EDUCATIE EN ZORG

STRUCTUURVISIE
STATIONSPARK HEERHUGOWAARD

///CONCEPT///

KuiperCompagnons - Movares

Kaartdatum: mei 2012
Peildatum: 2012



206.110.01

1. INLEIDING

1.1 De aanleiding

Heerhugowaard is in de afgelopen decennia sterk gegroeid, van een landelijk lint in een grootschalige droogmakerij, tot een complete stad, met groene woonwijken, stedelijke voorzieningen, florerende bedrijven en aantrekkelijke recreatiegebieden. En ook Langedijk heeft zich sterk ontwikkeld, maar juist op een meer dorpse manier, rondom het historische lint en verweven met het historische waterrijke landschap er omheen.

Dorp en stad, Dijk en Waard, zijn ondertussen stevig verankerd in het metropolitane netwerk van de Randstad, de economische en sociaal-maatschappelijke verbondenheid met zowel de MRA als de rest van Noord-Holland-Noord is groot. Het goed aanhaken bij het grotere netwerk wordt steeds belangrijker, de mobiliteit van mensen neemt toe en de dagelijkse actieradius wordt steeds groter.

Heerhugowaard en Langedijk blijven zich verder ontwikkelen, maar de nadruk verschuift daarbij van uitbreiding aan de randen, naar ook ontwikkeling en verbetering binnen de bestaande stad.

Zo wordt er in het Stadshart Heerhugowaard hard gewerkt om het stadscentrum te verlevendigen, met een mix van voorzieningen, horeca, cultuur, werken en wonen. En is in de afgelopen jaren ook flink geïnvesteerd in het dorpshart van Langedijk, met het winkelcentrum en de Broekerveiling.

Het stationsgebied is de volgende logische stap. Hier is bij uitstek de kans om op een duurzame manier aan te haken bij het grotere netwerk van de Randstad en Noord-Holland-Noord. En het biedt bovenop het station en nabij het Stadshart Heerhugowaard en centrum Langedijk nog veel mogelijkheden voor intensivering en binnenstedelijke ontwikkeling. Er lopen bovendien al diverse (her)ontwikkelingen.



Op deze centrale en multimodaal ontsloten plek kunnen belangrijke stedelijke opgaven de komende jaren handen en voeten krijgen.

Op deze centrale en multimodaal ontsloten plek kunnen belangrijke stedelijke opgaven de komende jaren handen en voeten gaan krijgen, zoals:

- vraag naar betaalbaar wonen, stedelijke woonmilieus en stedelijke dynamiek.
- bereikbaar houden van de regio en het inspelen op de veranderende mobiliteit;
- vergroten en verbreden van economie en werkgelegenheid;
- verbeteren van het voorzieningenniveau;
- energietransitie;
- klimaatadaptatie;

Het stationsgebied is dé plek om verder te bouwen aan een veilige, gezonde, levendige en eigentijdse leefomgeving. Dit vraagt om een integrale aanpak, waarbij verschillende opgaven niet naast elkaar, maar in samenhang met elkaar worden opgepakt. En waar we heel goed gaan kijken waar er interessante 'koppelkansen' liggen.

1.2 Het voortraject en parallelle processen

Er wordt al langer gewerkt aan de ontwikkeling van het stationsgebied. Dit Masterplan bouwt voort op de eerder vastgestelde structuurvisie 'Stationspark Heerhugowaard' van januari 2013. Hierin zijn in samenspraak met betrokkenen in en om het gebied de belangrijke ambities en lange lijnen voor de ontwikkeling van dit gebied vastgelegd. In het verlengde daarvan hebben ook al verschillende ontwikkelingen plaatsgevonden, zoals de herinrichting van de Stationsweg tot fietsstraat, de herinrichting/vergroening van de Industriestraat en de transformatie van de Umbriellaan 10 naar wonen.

Daarnaast is over de N242 fietsbrug De Krul aangelegd, waarmee de historische verbinding tussen de Middenweg en het dorpslint van Langedijk wordt hersteld en de bereikbaarheid vanuit Langedijk en de Broekhorn naar het station is verbeterd.

In aanvulling op de concrete ontwikkelingen wordt ook onderzoek gedaan en worden plannen uitgewerkt, waaronder de volgende:

- samen met Prorail wordt een plan uitgewerkt voor een ongelijkvloerse overgang van de Zuidtangente met het spoor en de nieuwe kruisingen aan weerszijden, ten behoeve van de doorstroming en de veiligheid op en rond de Zuidtangente. In het

verlengde daarvan is uitgebreid onderzoek gedaan naar de hoofdverkeersstructuur in deze omgeving, met heldere conclusies. De verkeersstructuur die daaruit is voortgekomen vormt de basis voor dit Masterplan;

- met de spoorpartijen wordt onderzocht hoe de bereikbaarheid en de veiligheid op het spoor kunnen worden verbeterd. Daarbij wordt gekeken naar opstelplaatsen voor intercity's op bedrijventerrein de Vaandel en hoe het station Heerhugowaard kan worden verbeterd. Op grotere schaal worden de ontwikkelmogelijkheden en kansen van de Zaan-corridor onderzocht;
- Gemeente Langedijk en Heerhugowaard onderzoeken samen op welke manier recreatie en toerisme op een duurzame manier kunnen worden gestimuleerd (Langedijk ontwikkelt met water) en de toekomst van het naastgelegen Oosterdelgebied kan worden geborgd en verbeterd;
- er wordt met stakeholders onderzocht hoe de energietransitie handen en voeten kan krijgen (RES en LES). Concrete projecten die al lopen zijn onder andere het Waerds energiecircuit op Zandhorst en het warmtenet;
- er is een strategie vastgesteld voor de ontwikkeling van 'de Boulevard' van Heerhugowaard, het werkgebied tussen spoor en Westtangente. Onderdeel daarvan is onder andere het doorontwikkelen van het praktijkonderwijs (plannen van Espeq en het ROC Horizon), het versterken van de relaties met de bedrijven en het versterken van de woonfunctie en de functiemenging;
- er wordt onderzocht hoe er een slimmere parkeerstrategie kan worden ingezet in het stationsgebied, zodat parkeerplaatsen efficiënter gebruikt worden (delen) en er minder overlast is;
- er is onderzoek gedaan naar de programmering van het Stationsplein en de ontwikkelmogelijkheden.

Daarnaast vinden er in de omgeving grotere gebiedsontwikkelingen plaats die natuurlijk ook belangrijk zijn voor het stationsgebied zelf:

- in de Broekhorn wordt gebouwd aan een nieuwe woonwijk;
- in het Stadshart wordt gebouwd aan een levendig centrum, met voorzieningen en wonen;
- in de Scheg worden er plannen gemaakt voor woningbouw.

In het Stationsgebied zelf lopen diverse kleine en grote ontwikkelinitiatieven.

1.3 Het doel

Het stationsgebied is volop in beweging en vormt een belangrijke schakel tussen stad, dorp en regio. De ambities zijn hoog en de wens is om met het stationsgebied Dijk & Waard een nieuwe, duurzame blikvanger te realiseren.

Het stationsgebied is een intensief gebruikt gebied, de ontwikkeling tot een veilig, gezond, aantrekkelijk en levendig stadskwartier zal daarom stapje voor stapje plaatsvinden, in samenwerking met betrokkenen.

Het doel is een hoogwaardig stedelijk kerngebied voor Langedijk (Dijk) en Heerhugowaard (Waard) tot ontwikkeling te brengen, waarin vastgoedontwikkelingen en opwaardering van de infrastructuur en de openbare ruimte elkaar zo optimaal mogelijk gaan versterken. Dit Masterplan beschrijft de ambities en kaders voor die ontwikkeling, zorgt voor de samenhang en schetst kansen en mogelijkheden. Het geeft richting aan de ontwikkeling en geeft spelregels voor de geleidelijke verdere transformatie van het stationsgebied.



1.4 Geleidelijke stedenbouw en uitnodigingsplanologie

Het stationsgebied is een gebied met veel verschillende eigenaren, ondernemers en bewoners en er liggen grote opgaven in de openbare ruimte. Het gebied is niet in één keer volgens een in beton gegoten plan te ontwikkelen, zoals dat bij een uitbreidingswijk soms wel kan.

In plaats daarvan komt een vorm van 'geleidelijke stedenbouw', waarbij een dynamisch samenspel ontstaat tussen verschillende grote en kleine partijen en de overheid. De meeste vastgoedontwikkelingen in het gebied zullen stapje voor stapje door de markt worden opgepakt, afhankelijk van vraag en aanbod. De gemeente is daarbij regisseur en stemt de private - publieke ruimte op elkaar af. De gemeente investeert in de stapsgewijze opwaardering van de openbare ruimte en de infrastructuur, in samenwerking met andere overheden en spoorpartijen.

Dit Masterplan is daarom geen blauwdruk, maar een inspirerend en richtinggevend kader. Het heeft bij uitnodigingsplanologie geen zin alles aan de voorkant helemaal dicht te plannen, we moeten ruimte laten voor onverwachte kansen en ideeën. Het Masterplan is daarom een kapstok voor de organische ontwikkeling van het gebied, met een robuuste hoofdstructuur en heldere spelregels. Het Masterplan geeft houvast aan ontwikkelende partijen en aan bestaande ondernemers, bewoners en eigenaren. Het beschrijft waar we naar toe willen en geeft een inspirerend streefbeeld met de mogelijkheden van het gebied. Dit streefbeeld geeft de richting aan, maar is dus niet in beton gegoten. Sommige ontwikkelingen zijn immers al redelijk concreet (er loopt al veel) terwijl andere aspecten uit het streefbeeld nog nadere uitwerking behoeven of voorlopig niet haalbaar zullen blijken. Iedere stap die kan worden genomen is een stap in de goede richting en maakt een veiliger, aantrekkelijker en levendiger stationsgebied. Daarbij wegen we de bestaande belangen van bewoners en ondernemers zorgvuldig af tegen de opgaven en ambities voor onze volgende generaties.

Het Masterplan geeft kansen en ambities weer voor nieuwe ontwikkelingen en voor verbetering van de openbare ruimte. Het is aan bewoners, eigenaren, ondernemers, maatschappelijke organisaties en creatieven wanneer en hoe zij deze kansen willen oppakken en verder willen brengen.



1.5 Participatie en betrokkenheid

Het opstellen van dit Masterplan is gebeurd in participatie met de eigenaren, de ondernemers, de bewoners, de bezoekers, de ambtenaren en de politiek, in de vorm van:

- diverse gedachtesessies met de klankbordgroepen stads- en landschapszijde. Daarin zit een brede selectie van de bewoners en de ondernemers in en om het stationsgebied en vertegenwoordigers van de belangenclubs;
- openbare inloopavonden;
- diverse gedachtesessies met de gemeentelijke projectgroep en relevante vakdisciplines, vanuit zowel de gemeente Heerhugowaard als gemeente Lange-dijk;
- gedachtesessies met de spoorpartijen, de provincie, het waterschap en de belangenverenigingen, zoals de Oogvereniging en het expertisecentra, en de Koninklijke Visio;
- afstemming met de commissie Ruimtelijke kwaliteit;
- diverse overleggen en ontwerpessies met initiatiefnemers in het gebied.

Het doel van deze participatie is:

- de plannen beter en realistischer te maken. Zo hebben de klankbordgroepen

actief mee vormgegeven aan de voorstellen zoals deze er nu liggen;

- breed draagvlak bereiken;
- partijen enthousiasmeren tot investeren en initiatieven nemen;
- het bouwen aan een duurzame gemeenschap van betrokken mensen die zich willen inzetten voor het verder ontwikkelen van het stationsgebied.

1.6 Gebiedsontwikkeling en beleidsontwikkeling

Het Masterplan voor het stationsgebied schetst een ambitieus toekomstbeeld, dat realistisch is, maar waarbij nog niet alles tot in de details is uitgezocht. Dat kan ook niet, daarvoor is de tijdsspanne van ontwikkeling te groot en te divers. Niemand kan de toekomst precies voorspellen. Het Masterplan is daarom een inspirerende aanzet voor nadere uitwerking op deelplanniveau en verdiepend onderzoek. En ook een aanzet voor verdere beleidsontwikkeling.

Het Masterplan bouwt voor een deel natuurlijk op bestaand beleid, maar is op een aantal punten ook agendastellend voor nieuw beleid. Het is een uniek gebied, dat vraagt om nieuwe manieren van samenwerken en bouwen.

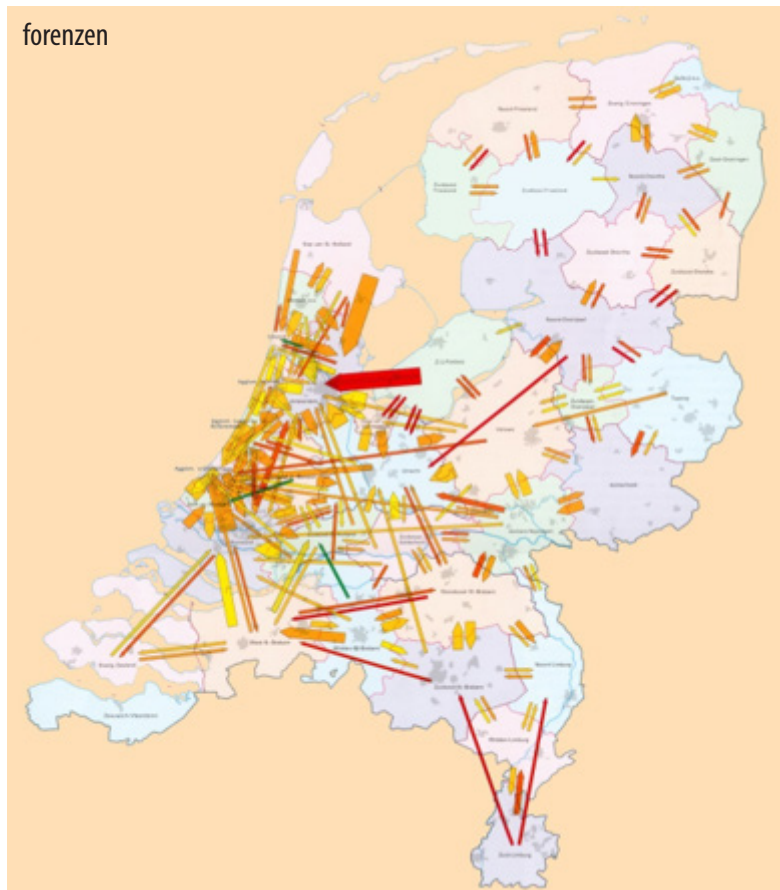
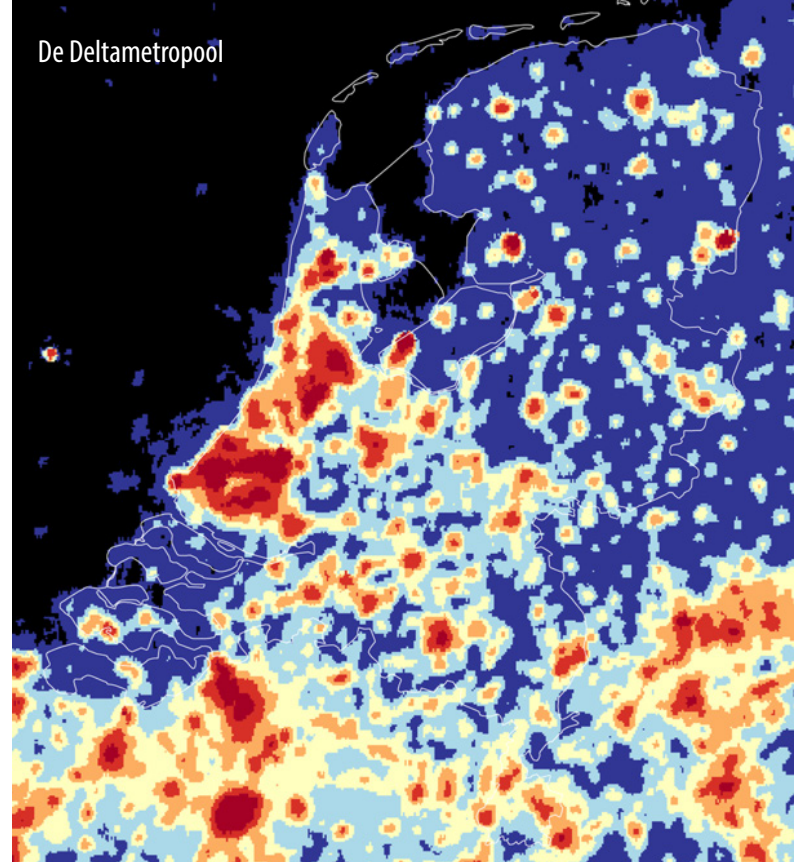
Het opstellen van dit masterplan is in participatie met eigenaren, ondernemers, bewoners, bezoekers, ambtenaren en politiek gedaan.



Sommige aspecten van deze gebiedsontwikkeling zullen we moeten gaan uitzoeken en nader vormgeven. Het Masterplan moet daarbij het vliegwiel worden en tot waardevol, nieuw en vernieuwd beleid en samenwerking gaan leiden.

Dit is een cyclisch proces, waarbij gebiedsontwikkeling en beleidsontwikkeling elkaar aanjagen en inspireren om zo elkaar op een steeds hoger plan te brengen.

In het laatste hoofdstuk over aanpak en uitvoering is een actielijst opgenomen met daarin ook de op te starten onderzoeken en beleidsontwikkelingen.



2. HET GROTE VERHAAL VAN HET STATIONSGBIED

2.1 Liveable en loveable places

In de afgelopen eeuw is Nederland hard gegroeid, zowel economisch als qua bevolking. Dit is goed te zien in het dorp Langedijk en in de voormalige groeistad Heerhugowaard. Het westen en zuiden van Nederland zijn daarbij uitgegroeid tot een samenhangend stedelijk systeem van grote en kleine steden, dorpen en landschappen. Deze 'Deltametropool' wordt bij elkaar gehouden door een fijnmazig netwerk van spoor-, metro- en lightraillijnen, auto- en waterwegen, fietspaden en omvat één van de meest geavanceerde digitale netwerken van de wereld.

Mondiaal staat onze Deltametropool bekend als een van de veiligste, slimste, gezondste en meest efficiënte metropolitaanse regio's van de wereld. Binnen de Deltametropool bevinden zich belangrijke mainports als Schiphol en Europoort, meerdere hoog-aangeschreven universiteiten en mondiaal opererende bedrijven in onder andere techniek, ICT, logistiek, agro-food en chemie. Stad en landschap lopen economisch en soms ook ruimtelijk in elkaar over in de vorm van hightech productielandschappen, intensieve en extensieve recreatiegebieden en natuur. De inwoners zijn zeer mobiel en bewegen zich kriskras door de Deltametropool en daarbuiten. Meer dan 60% van de mensen werkt in een andere gemeente dan waar ze wonen en ook voor winkelen, uitgaan, cultuur, recreëren/sporten en zorg en onderwijs kijken veel mensen veel breder dan alleen in hun eigen woonplaats. Ook de regio Heerhugowaard-Alkmaar-Langedijk is innig verweven in deze Deltametropool en de verbin-

dingen via spoor en weg met de metropoolregio Amsterdam en ook Noord-Holland-Noord zijn van groot belang voor de leefbaarheid en de economie.

De Deltametropool is dynamisch en nooit af. Verschillende belangrijke opgaven komen op haar af, die vragen om stappen naar voren: energietransitie, klimaatverandering, woningbouwopgave, veranderende mobiliteit, digitalisering, etc.

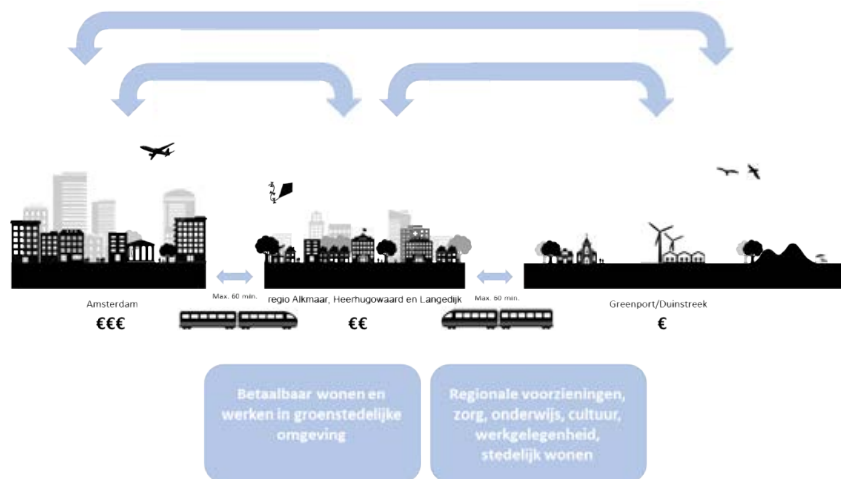
Met de steeds maar toenemende mobiliteit en digitalisering zie je op dit moment een duidelijke concentratie van voorzieningen, talent en werk op de goed bereikbare, levendige en aantrekkelijke plekken in deze Deltametropool. Dit heeft ook te maken met de groei van een- en tweepersoonshuishoudens. Mensen zijn mobieler en minder gebonden aan één plek. Binnen het fijnmazige netwerk van de Deltametropool is alleen bereikbaarheid niet doorslaggevend. Ook de kwaliteit van de plek is een belangrijke waarde. In het stedelijk netwerk van de Deltametropool maken 'liveable' en 'loveable places' het verschil.

Deze plekken kenmerken zich door dynamiek en kwaliteit en combineren vaak wonen, werken, recreëren, cultuur, winkelen, uitgaan, onderwijs en zorg. Stedelijke centra zijn weer een magneet geworden en overal wordt gewerkt aan deze 'renaissance van stedelijkheid'.

Het Stadshart en het stationsgebied zijn de plekken in Heerhugowaard en Langedijk waar veel van deze trends samenkomen en waar grote kansen liggen.

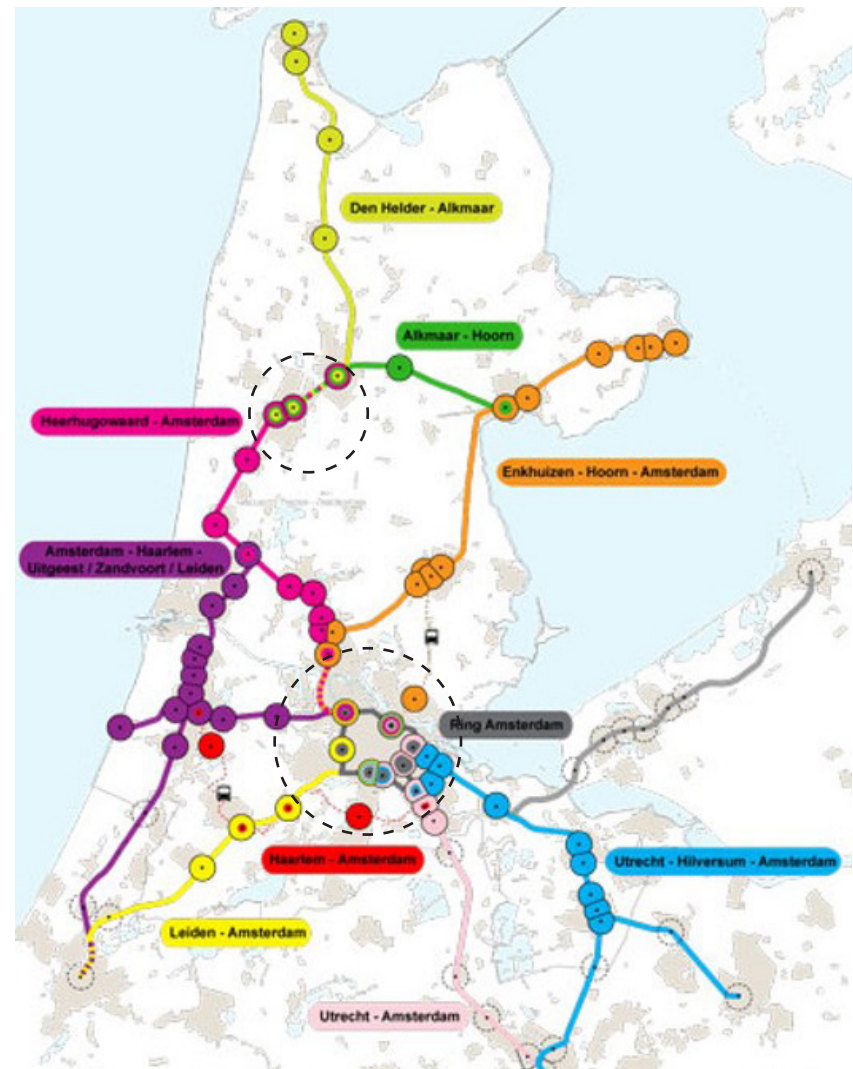
Met de steeds maar toenemende mobiliteit en digitalisering zie je op dit moment een duidelijke concentratie van voorzieningen, talent en werk op de goed bereikbare, levendige en aantrekkelijke plekken.

2.2 Stedelijke regio Alkmaar, Heerhugowaard en Langedijk



Op de schaal van Nederland is Amsterdam een belangrijke trekker. Maar niet alles kan in Amsterdam een plek krijgen en niet iedereen wil er leven, werken, recreëren en ondernemen. Van de circa 7 miljoen inwoners van de Randstad woont meer dan de helft buiten de 4 grote steden. Een belangrijk deel van de economie, werkgelegenheid, onderwijs, cultuur, energievoorziening en recreatie vindt buiten de grote steden plaats. Op wereldschaal maakt onze Deltametropool alleen het verschil als samenhangend stedelijk netwerk.

Noord-Holland kent verschillende interessante trekkers, met ieder een eigen rol in het stedelijk netwerk. De stedelijke regio Alkmaar, Heerhugowaard en Langedijk is zo'n stedelijke trekker. Het is dé plek waar regionale voorzieningen, bedrijven/instellingen en stedelijk wonen zich concentreren in Noord-Holland Noord (o.a. greenport en recreatie) en een belangrijke poort naar de MRA-regio (betaalbaar wonen en ondernemen, recreatie, energie en voedselproductie). Het vervult in die zin een belangrijke functie voor de leefbaarheid van zowel Noord-Holland noord als de MRA.



2.3 Zaancorridor haltermodel

De stedelijke regio Alkmaar, Heerhugowaard en Langedijk is met meer dan 300.000 inwoners de grootste stedelijke agglomeratie boven Amsterdam. De regio kent een belangrijke concentratie van voorzieningen en werkgelegenheid en is een spil in de ontsluiting van Noord-Holland over weg, spoor en water.

De regio kent een belangrijke concentratie van voorzieningen en werkgelegenheid en is een spil in de ontsluiting van Noord-Holland over weg, spoor en water.

De stedelijke regio Alkmaar, Heerhugowaard en Langedijk vormt de ene zijde van de halter van de Zaancorridor, met aan de andere zijde Amsterdam. Rondom de Zaancorridor wordt vanuit de provincie onderzocht op welke manier nieuwe verstedelijking gekoppeld kan worden aan openbaar vervoer en hoe daarmee de stedelijke renaissance van aangelegen plaatsen (plaatswaarde) en het gebruik van openbaar vervoer en fiets (knooppuntwaarde) gestimuleerd kan worden. Zo kunnen nieuwe verstedelijking, economische ontwikkeling en het verbeteren van openbaar vervoer hand in hand gaan en elkaar versterken. Om de groeiende Deltametropool bereikbaar te houden is openbaar vervoer bovendien onmisbaar en op de Zaancorridor zit nog groeipotentie, zonder dat daarvoor ingrijpend en grootschalige nieuwe infrastructuur hoeft te worden aangelegd.



2.4 Twee plekken voor stedelijke ambities en een Kanaalzone

In de stedelijke regio Alkmaar, Heerhugowaard en Langedijk zijn er twee complementaire locaties voor het samenbrengen van stedelijke functies (stedelijke voorzieningen, kennisintensieve bedrijven, stedelijk wonen, cultuur en uitgaan):

1. de historische stad: de binnenstad en het stationsgebied van Alkmaar, met uitlopers rondom de Kanaalzone;
2. de moderne stad: het Stadshart Heerhugowaard en het Stationsgebied Dijk & Waard, als schakel tussen het historische dorp Langedijk en de groene stad Heerhugowaard.

Beide locaties zijn goed bereikbaar met het openbaar vervoer, centraal gelegen in de stedelijke agglomeratie en de infrastructuur is al grotendeels aanwezig.

Deze twee stedelijke kerngebieden vullen elkaar aan en zijn deels complementair; het historisch stedelijke karakter van Alkmaar en het groen-stedelijke karakter van Heerhugowaard/Langedijk.

Het stationsgebied Heerhugowaard/Langedijk is zich pas recenter gaan ontpoppen als stedelijk knooppunt in de regio en nog volop in ontwikkeling. Recent hebben zich hier bijvoorbeeld de regionale kantoren van het Hoogheemraadschap en de GGZ gevestigd en belangrijke voorzieningen voor Noord-Holland-Noord, zoals ROC Horizon, praktijk-school Focus en het Diagnostisch centrum.

Voordelen van deze plek zijn dat er nog relatief veel ontwikkelruimte is en de goede bereikbaarheid via het spoor wordt gecombineerd met een goede ontsluiting via de weg (N242). Maar ook de unieke positie tussen grootschalig Stadshart en historisch en kleinschalig dorps hart direct gelegen aan het kanaal en het waardevolle Oosterdalgebied. Om de economische en stedelijke potenties van deze plek goed te kunnen benutten is het belangrijk te investeren in de kwaliteit van:

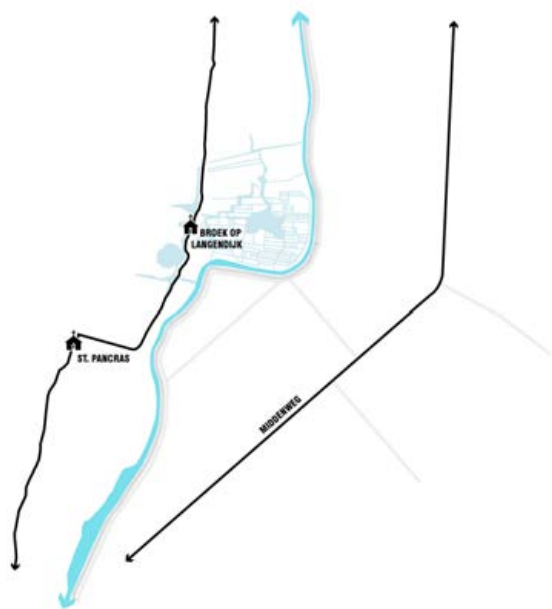
- infrastructuur (OV, fiets, wandelen, auto);
- het station;
- de openbare ruimte (verblijven en groen);
- de bebouwing en functiemenging, met o.a. het toevoegen van wonen;
- het landschap van de Kanaalzone Heerhugowaard-Langedijk.

Daarmee kunnen de plaatswaarde en knooppuntwaarde worden verbeterd.

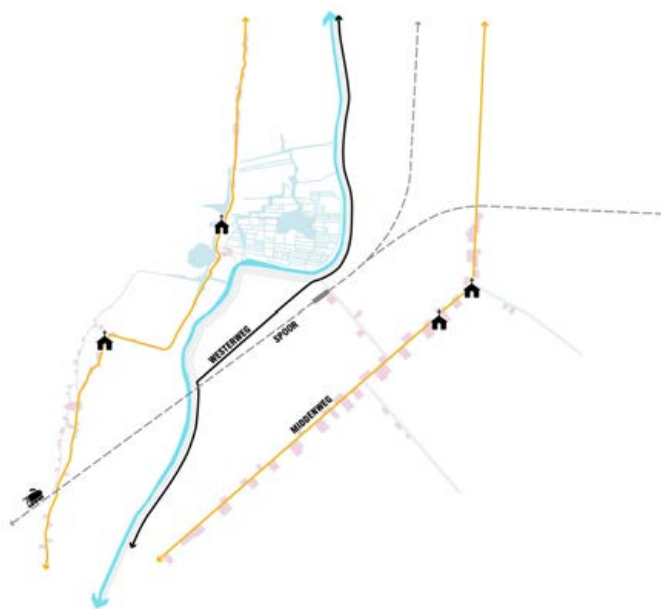
Kanaalzone Heerhugowaard-Langedijk

Net als Alkmaar hebben ook Heerhugowaard en Langedijk een Kanaalzone. Rondom het Kanaal Alkmaar Omval-Kolhorn ligt een landelijke zone met natuur- en recreatiegebieden, water- en cultuurlandschappen en landelijk wonen. Deze Kanaalzone voelt nu nog een beetje als de grens tussen Langedijk en Heerhugowaard, maar is in potentie een waardevolle, gemeenschappelijke uitloopzone, waar waterberging, recreatie, spelen, cultuurhistorie en biodiversiteit een impuls krijgen. Met sport- en recreatiemogelijkheden rond bijvoorbeeld Ossa en Kanowaard. Een groen- en watergebied dat bijdraagt aan een aantrekkelijke en gezonde leefomgeving en vanuit beide kernen omarmd wordt. Een gebied ook waar de historie van deze omgeving herkenbaar is, in de vorm van 1000 eilanden met tuinbouw en de Broekerveilig.

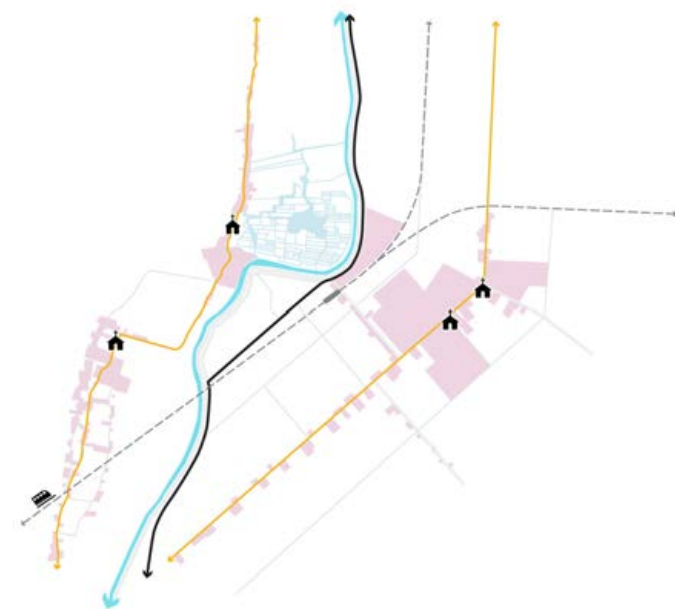
Op dit moment vraagt met name de infrastructuur in en rondom het Stadshart Heerhugowaard en stationsgebied om investeringen om de snelle groei te kunnen volgen.



De polder



Groei langs de linten
Doorgaand verkeer tussen de linten



Uitbreiding vanuit de linten



Stadshart en stationsgebied
Groeikern voor de auto



Rode en groene ontwikkeling vanuit het hart



Levendig en leefbaar stedelijk kerngebied
Focus op OV, fietsen en wandelen

2.5 Van dorpslint naar complete stad en eigentijds dorp

Langedijk en Heerhugowaard hebben een verschillende geschiedenis en een eigen identiteit, maar zijn altijd onlosmakelijk met elkaar verbonden geweest. Langedijk is de kleinschalige, historische vaarpolder en Heerhugowaard de grootschalige, moderne rijpolder. Het stationsgebied is de verbindende schakel tussen beiden. Aanpakken en ondernemen zit in het DNA.

Heerhugowaard is gegroeid naar 56.000 inwoners nu en er is een verdere groei voorzien naar circa 60.000 inwoners. Langedijk is gegroeid naar 28.000, waarmee in een aantal decennia een soort dubbelstad is ontstaan met Alkmaar.

Voorzieningen, werk en infrastructuur groeiden mee. Eerst vanuit de historische dorpslinten, later ook vanuit het dorpscentrum Langedijk en het Stadshart Heerhugowaard en het stationsgebied. Op de landschappelijke overgang tussen Oosterdelgebied en droogmakerij hebben zich in de buurt van het station de grotere, gezamenlijke stedelijke voorzieningen geconcentreerd, zoals zorg, winkels, cultuur, horeca, scholen en gemeentehuis.

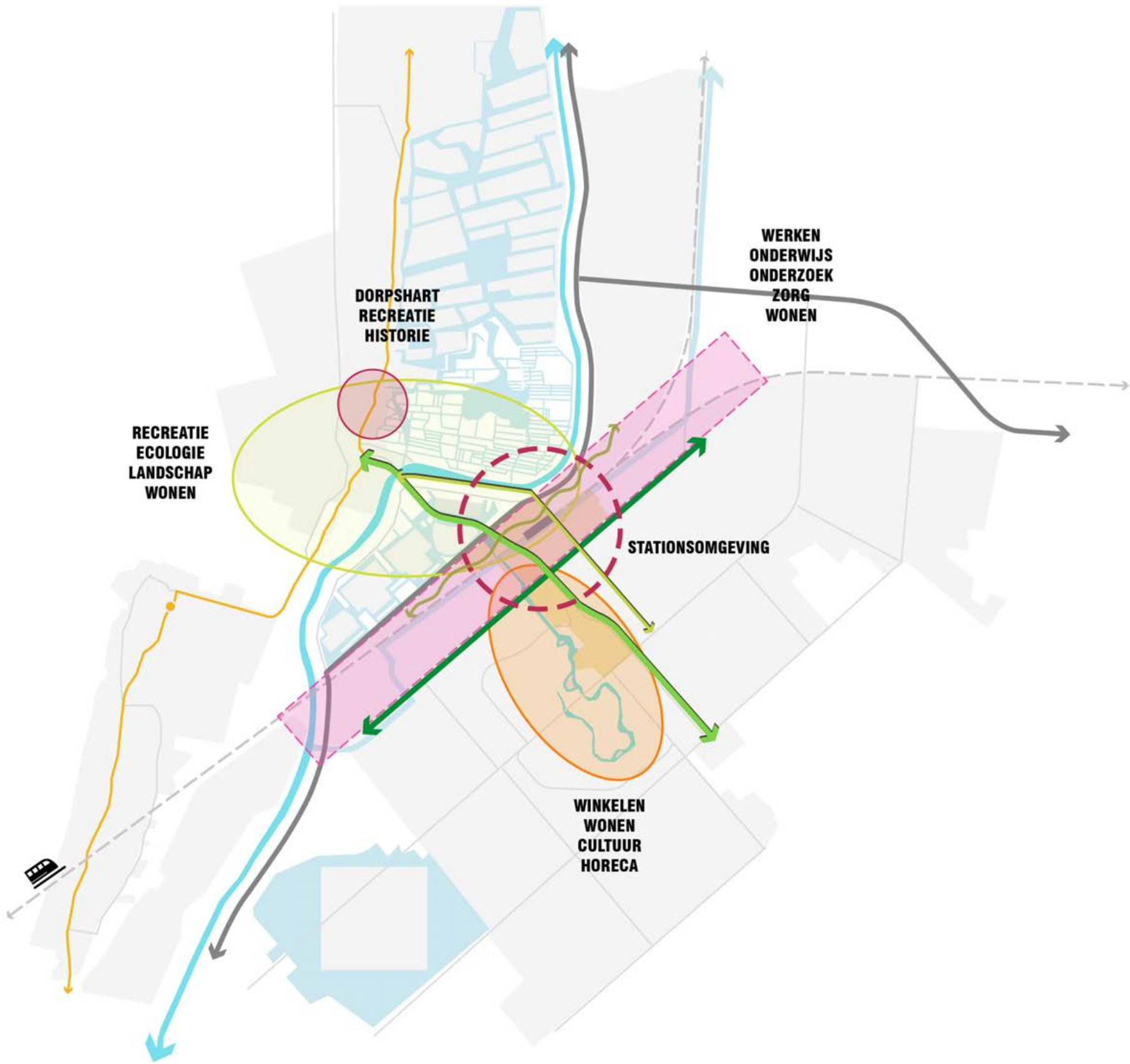
Op dit moment vraagt met name de infrastructuur in en rondom het Stadshart Heerhugowaard en stationsgebied om investeringen om de snelle groei te kunnen volgen. Lange tijd kreeg de groei een plek in uitbreidingen aan de randen van de stad en het dorp en is de auto een belangrijke focus in de stadsontwikkeling geweest. Dit heeft geresulteerd in grote ontsluitingswegen door het gebied. Een belangrijk deel van het doorgaande verkeer heeft in de loop van de jaren een plek gekregen in het gebied tussen Heerhugowaard en Langedijk (N242, spoor en Westtangent). Rondom deze infrastructuur is de bedrijvigheid gepland, lange tijd gevoelsmatig 'aan de rand van de stad'. Daarmee is feitelijk een barrière ontstaan tussen Langedijk en Heerhugowaard en is het stationsgebied gevoelsmatig aan de rand komen te liggen.

Nu Heerhugowaard en Langedijk samengaan ligt de focus steeds meer op het bestaand stedelijk gebied. Er is een toenemende vraag naar stedelijke woon- en werkmilieus, dicht bij voorzieningen en openbaar vervoer. Het Stadshart Heerhugowaard wordt ontwikkeld van monofunctioneel winkelcentrum tot levendig hart van de stad, met naast winkels ook cultuur, uitgaan, onderwijs, evenementen, stedelijk wonen, etc.

Belangrijk is om de synergie tussen deze stedelijke voorzieningen te vergroten en zo de levendigheid, de leefbaarheid en de aantrekkelijkheid van de stad en de regio te kunnen garanderen in de toekomst. Het intensiveren en opwaarderen van de stad vraagt echter ook om een andere visie op (duurzame) mobiliteit en verdere ontwikkeling van de infrastructuur van de stad. Het doorgaande autoverkeer gaat naar de randen van de stad om overlast te beperken en om barrières te voorkomen. Binnen de stad wordt ingezet op aantrekkelijke fiets- en wandelroutes, verblijfskwaliteit en vergroening.

Dit proces is gestart met de transformatie van de historische Middenweg van hoofd-ontsluiting tot groene fiets-as. De recent gereedgekomen Westfrisiaweg is daarin de laatste gemaakte stap. Doorgaand verkeer van en naar Obdam hoeft met deze ingreep in principe niet meer via de Westtangent door de stad te rijden, maar kan via de N242 worden geleid. Dit biedt de kans om de Westtangent om te vormen tot een groene stadsboulevard, waarbij de focus minder komt te liggen op doorgaand verkeer, maar meer op stadsontsluiting. Zo kan de oversteekbaarheid voor wandelaars en fietsers worden verbeterd en de relatie tussen Stadshart/woongebieden en stationsgebied/werkgebieden worden vergroot en een gezondere leefomgeving worden gecreëerd.

Met de groei van Langedijk en Heerhugowaard en de focus op intensivering neemt het belang van duurzame mobiliteit toe (openbaar vervoer, fietsen en wandelen). Het is gezonder, minder belastend en neemt minder ruimte in. Dit komt de leefbaarheid in Heerhugowaard ten goede, maar ook in Langedijk. Het stationsgebied Dijk & Waard vormt de entree van zowel stad als dorp, maar ook een verstandige plek voor het concentreren van nieuwe woningen, werkgelegenheid en voorzieningen. Zo kan in Langedijk het landelijke, dorpse karakter behouden blijven en de leefbaarheid op peil blijven.



2.6 Volgende stap: stationsgebied als verbindende schakel

Een vanzelfsprekende volgende stap is het verder ontwikkelen van stationsgebied tot levendig schakelgebied tussen Heerhugowaard en Langedijk:

- het stationsgebied is nu al een belangrijke plek voor regionale voorzieningen zoals onderwijs, zorg, stedelijk wonen en kennisintensieve bedrijven en instellingen. Door hier ruimte te maken voor verdere intensivering en nieuwe ondernemingen, voorzieningen en woningen kan de leefbaarheid van de regio worden geborgd en wordt mensen een betaalbaar alternatief geboden voor de overvolle en dure MRA. Binnen bestaand stedelijk gebied en bovenop openbaar vervoer en bestaande voorzieningen;
- in de omgeving lopen al veel ontwikkelingen of staan in de planning (Broekhorn + de Scheg, Stadshart, de Boulevard, Zandhorst, Langedijk ontwikkelt met water). Er is behoefte aan betere en meer vanzelfsprekende verbindingen (met name voor langzaam verkeer) tussen deze ontwikkelingen en het slechten van de barrières die hier nu liggen door de grootschalige infrastructuur. Zoals in de structuurvisie beschreven is de ambitie om een netwerk van lange lijnen te maken met ieder een eigen karakter. Deze lange lijnen leggen niet alleen veilige, snelle en comfortabele fysieke verbindingen, maar vormen ook mentale verbindingen tussen stad, dorp en landschap;
- Langedijk en Heerhugowaard liggen door de infrastructuur en bedrijventerreinen ertussen gevoelsmatig een beetje met de rug naar elkaar toe, maar kunnen natuurlijk niet zonder elkaar. Het station en stationsgebied zijn voor Langedijk een belangrijke voorziening en het historische dorp en waterrijke landschap rondom Langedijk vormen een belangrijke kwaliteit voor Heerhugowaard. Door

het stationsgebied als schakel te zien kunnen de relaties tussen stad, dorp en landschap worden versterkt en het station optimaal functioneren voor zowel de inwoners van Heerhugowaard als Langedijk. Het station kan bovendien een belangrijke rol spelen in de ontwikkeling van recreatie- en toerisme, zoals beoogd in Langedijk ontwikkelt met water. Historische structuren zoals de Stationsweg en de historische Tuindersroute (vaarroute) krijgen daarbij een nieuwe betekenis;

- investeringen in het verbeteren van het openbaar vervoer zijn mede afhankelijk van de intensiteit van het gebruik ervan. Door de verbindingen met Heerhugowaard en Langedijk te verbeteren, het gebied te intensiveren met stedelijke functies en recreanten en toeristen te verleiden met het openbaar vervoer te komen wordt de aanzet gegeven voor intensivering van de dienstregeling en verbetering van het station. Dit kan vervolgens weer meer mensen verleiden gebruik te gaan maken van het openbaar vervoer.

Het duurzaam borgen van de verkeersdoorstroming op de Zuidtangent en Broekerweg en het verbeteren van de veiligheid is daarbij de eerste belangrijke stap. Dit is met name in het stationsgebied een zeer urgente opgave en de gemeente heeft budget vrijgemaakt om deze bottleneck voor auto's, fietsers, voetgangers en openbaar vervoer aan te pakken.

Deze belangrijke infrastructurele ontwikkeling vormt een vanzelfsprekende aanzet tot het verbeteren van de totale verkeersstructuur in en om het stationsgebied en het omvormen van een wat verouderd bedrijventerrein en anonieme opstaplekk tot een levendig stationskwartier en soepele OV-knoop voor stad en dorp.

Een vanzelfsprekende volgende stap is het verder ontwikkelen van stationsgebied tot levendig schakelgebied tussen Heerhugowaard en Langedijk



3. HET PLAN

3.1 De opgaven

Er liggen de volgende concrete opgaven in het stationsgebied Heerhugowaard-Langedijk:

Samenhang en uitstraling



De kwaliteit en samenhang van de (openbare) ruimte is van cruciaal belang voor de ontwikkeling van het stationsgebied.



In het stationsgebied is van oudsher een sterke gerichtheid op de auto en dit is goed terug te zien in de dominantie van parkeren en asfalt in het straatbeeld. De auto vraagt veel ruimte en daardoor komt op meerdere plekken de ruimte voor voetganger, fietser en groen in de knel. Kwaliteit en beleving zijn daardoor ver te zoeken in het ontvangstdomein van de stad.



Het stationsgebied Heerhugowaard is geen aantrekkelijke entree voor Heerhugowaard en Langedijk.



Het gebied nodigt niet uit om stad, dorp en landschappen te gaan verkennen, in het gebied te blijven hangen, of even een gesprek aan te knopen. Terwijl dat belangrijke voorwaarden zijn voor een aantrekkelijke, levendige en moderne leefomgeving.

Het stationsgebied heeft door haar regionale positie de potentie om nieuwe bewoners, ondernemers, bezoekers en investeerders naar Heerhugowaard en Langedijk te trekken. De sleetse uitstraling remt in die zin ook de economische ontwikkeling van het gebied en daarmee de aantrekkingskracht van Heerhugowaard en Langedijk als geheel.

Het stationsgebied mist daarnaast samenhang. Dat komt door een zeer diverse bebouwingsstructuur, maar ook doordat daar geen aantrekkelijke, samenhangende openbare ruimte tegenover staat. De barrière-werking van infrastructuur en de aanwezigheid van veel parkeerplaatsen en de versnipperde opzet daarvan versterken dit verder. Het stationsgebied voelt als een reeks enclaves in de stad, in plaats van het levendige kerngebied dat stad, dorp en landschap samenbrengt en verbindt met de rest van de wereld.

Het stationsgebied Heerhugowaard is door de rommelige en soms wat verouderde openbare ruimte en bebouwing geen aantrekkelijke entree voor Heerhugowaard en Langedijk.

Bereikbaarheid en veiligheid



De Zuidtangent/Broekerweg is een belangrijke dwarsverbinding tussen 'Dijk en Waard' en slingert vanaf 't Waarderhout langs het Stadshart en door het stationgebied naar Langedijk. Een belangrijke ontsluitingsweg voor de auto, maar ook voor de fietser en voetganger. De capaciteit van de Zuidtangent loopt tegen de grenzen aan en met de groei van de mobiliteit in de toekomst dreigt deze vast te lopen. De spoorwegovergang is een knelpunt. Dit betekent een dreigende terugslag op de N242, waarmee ook de regionale bereikbaarheid in het geding komt. De huidige opzet van de Zuidtangent, met een spoorwegovergang en twee drukke en onveilige kruispunten aan weerszijden daarvan, functioneert niet meer. Er wordt om die reden ingezet op een ongelijkvloerse spoorkruising en het verbeteren van de kruispunten. Daarbij moet ook het sluipverkeer via de Umbriellaan (langs de scholen) en het Stationsplein (langs station, voorzieningen en woningen) worden tegengegaan.



In het stationsgebied is nu een sterke dominantie van en gerichtheid op de auto. De auto neemt veel ruimte in binnen de openbare ruimte en op de kavels en binnen de gebouwen. De voetganger en fietser

zijn vooral 'functioneel aanwezig' en komen soms in de knel. Ook kwaliteit en beleving zijn ver te zoeken in het ontvangstdomein van de Heerhugowaard en Langedijk. De fiets- en wandelverbindingen in het gebied zijn niet optimaal. Doorgaande wegen als de N242 en het spoor vormen forse barrières, dat geldt ook voor de stadswegen zoals de Westtangent en de Zuidtangent. De oversteekbaarheid is daarbij soms een probleem. Met de fietstunnels bij de Zuidtangent en de fietsbrug bij de Stationsweg is de oversteekbaarheid van de N242 ondertussen flink verbeterd. Er zijn echter nog enkele grote en zelfs onveilige kruispunten in het gebied, zoals de kruising Zuidtangent-Stationsplein en de kruising Zuidtangent-Industriestraat-Gildestraat. Voor alle mensen, maar zeker voor de mensen met een beperking, zijn dit grote barrières.



De kruising Zuidtangent-Westtangent is niet onveilig, maar zorgt wel voor relatief lang opthoud voor het langzaam verkeer en wordt daardoor ervaren als mentale barrière.

Ook de fraaie fiets- en wandelroute vanuit Heerhugowaard, via Stationsweg en Westdijk naar Langedijk kent nog twee belangrijke barrières; de overweg bij het station is onoverzichtelijk en gevaarlijk en de route sluit bij de Broekerbrug nog niet goed aan op de omgeving van het Havenplein in Langedijk.



Het huidige station zelf is oncomfortabel en onveilig en niet geschikt voor een stedelijke omgeving met 80.000 inwoners, regionale werkgelegenheid en regionale voorzieningen. De perrons zijn smal en

te kort voor sommige lange treinen die er nu al stoppen. De perronopgangen aan de Zuidtangent en Stationsweg zijn onveilig, onoverzichtelijk en slecht vindbaar. Het station ligt feitelijk een beetje verborgen in de stad. Op de perrons is voor de wachtende reizigers weinig beschutting en ook in de omgeving is het niet aangenaam wachten.



Het stallen van fietsen rond het station is rommelig en er is te weinig ruimte. Ook het parkeren in het stationsgebied geeft veel overlast en doordat veel op maaiveld plaatsvindt ontstaat een onoverzichtelijk en onaantrekkelijk beeld. Er zijn meerdere park

& ride parkeerplaatsen voor het station, aan zowel de stads- als de landschapszijde. Deze parkeerplaatsen worden echter ook gebruikt door werknemers, bezoekers en bewoners van het stationsgebied. Dit terwijl parkeergarages op andere plekken juist grotendeels leegstaan. Er is een betere regulering nodig en meervoudig ruimtegebruik.

Levendigheid en verdichting



Aanzienlijke delen van het stationsgebied zijn s 'avonds en in het weekend uitgestorven, omdat er alleen bedrijven, en/of onderwijsvoorzieningen zijn te vinden. Dit maakt het stationsgebied ook voor bezoekers van het station op die momenten niet prettig. Met name aan de landschapszijde (omgeving Industriestraat) bevinden zich veel bedrijven die weinig relatie hebben met het station. Het gebied wordt nog niet heel intensief gebruikt, er is ruimte voor intensivering en verdichting en behoefte aan een aantrekkelijke openbare ruimte, waarmee de sociale duurzaamheid en ontmoeting een impuls kunnen krijgen. Inzet is het ontwikkelen van een nieuwe stedelijkheid voor Heerhugowaard en Langedijk, gericht op doelgroepen die zich qua wonen en werken richten op de nabijheid van openbaar vervoer en voorzieningen. Compact, intensief, aantrekkelijk en met veel aandacht voor de kwaliteit van gebouwen en

(groene) inrichting van de buitenruimte. Daarbij is vooral behoefte aan functies die gebruik maken van het openbaar vervoer, zoals stedelijk wonen, onderwijs, zorg en kennisintensieve bedrijvigheid.

Tevens is het streven om (lokale) bedrijvigheid toekomstgerichte kansen te bieden en duurzame werkgelegenheid te ontwikkelen. Faciliterend daaraan zou bijvoorbeeld ook leisure, horeca, of ondersteunende winkeltjes een plek kunnen krijgen op de begane grond, om de levendigheid en aantrekkingskracht van het gebied te vergroten.

In Spanje wordt onder de noemer 'Superblokken' op verschillende plekken de leefbaarheid in delen van de stad verbeterd. Binnen de Superblokken krijgt de voetganger en het verblijven alle ruimte. Dit is een inspiratie voor het stationsgebied. Inzet is daarbij om de begane grond zo in te richten dat flexibel kan inspelen op allerlei behoeften in het gebied. Zo worden gebouwen toekomstvaster en ontstaat een soort circulariteit in gebruik dat weer bijdraagt aan de duurzaamheidsdoelstelling circulaire economie.

Er is vooral behoefte aan functies die gebruik maken van het station en openbaar vervoer, zoals stedelijk wonen, onderwijs, zorg en kennisintensieve bedrijvigheid.



Water opvangen, vasthouden en afvoeren



Meer groen; tegen wateroverlast, hittestress en omdat het mooi en gezond is

Klimaatadaptatie

De klimaatverandering voltrekt zich sneller dan tot voor kort werd gedacht. De stijging van de gemiddelde temperatuur brengt extremer weer met zich mee: natter, droger en heter. We willen uiteindelijk van Heerhugowaard een klimaatadaptieve stad maken, zodat we problemen met wateroverlast, hittestress en droogte kunnen aanpakken. Dat we deze stad in een polder hebben gebouwd, betekent bovendien dat waterveiligheid een belangrijke, gebiedsoverstijgende opgave is. We zullen voor de komende generaties onze polder veerkracht moeten meegeven om met de klimaatopgaven om te kunnen gaan. Het stationsgebied speelt als groot binnenstedelijk ontwikkelingsgebied een belangrijke rol in de doorvoer van water vanuit onze polder. Met het realiseren van een ongelijkvloerse spoor kruising voor de Zuidtangente moet gelijk een robuuste nieuwe polderwaterstructuur gecreëerd worden. De samenwerking in de waterketen is daar een solide start voor.

Daarnaast is het stationsgebied heel stenig. Dit is niet eens omdat de bebouwing zo intensief is, maar omdat de openbare ruimte en buitenterreinen van veel gebouwen grotendeels verhard zijn. Er wordt veel op straat geparkeerd, de wegen zijn royaal gedimensioneerd en ook de trottoirs zijn op een aantal plekken onnodig breed. In de toekomst is er behoefte aan veel meer groen en water in de stad, om tijdens extreme buien het water zo lang mogelijk vast te houden en tijdens hitte de stad te koelen. Het is noodzakelijk om voorbereid te zijn op de steeds extremere weersomstandigheden - het risico op hitte, droogte, wateroverlast en overstromingen - ten gevolge van de wereldwijde klimaatverandering. Dit biedt gelijk de kans een groene, gezonde leefomgeving te maken en de biodiversiteit te vergroten.

In de toekomst is er behoefte aan veel meer groen en water in de stad, om tijdens extreme buien wateroverlast te vermijden en tijdens hitte en droogte het water zo lang mogelijk vast te houden en de stad te koelen.

Energietransitie



Er ligt in het stationsgebied een grote opgave om de omslag te maken van fossiele brandstoffen naar hernieuwbare energie. In het gebied zijn nog veel gebouwen afhankelijk van aardgas voor de verwarming en wordt nog weinig duurzame energie opgewekt. Er liggen aanzienlijke kansen om met een verdichting- en vernieuwingsslag het gebied te verduurzamen. Veel oppervlaktes zijn nog onbenut voor zonne-energie en in de directe omgeving worden het Waerds Energie circuit (gedeeld warmte- en koudenet) en het warmtenet van de HVC uitgerold. Kortom, er zijn vele mogelijkheden voor energie-opwek in, om, op en onder infrastructuur en gebouwen. Maar ook mogelijkheden om met collectieve (warmte) oplossingen bij de strategische kaders uit de Lokale Energiestrategie (LES) aan te sluiten. Bij het verduurzamen van dit gebied streven wij naar een 'integrale energetische optimalisatie',

om zo min mogelijk energie te verbruiken, zo veel mogelijk energie op te wekken en daarbij knelpunten voor de energievoorzieningen in het stationsgebied maar ook de gemeente voorkomen. Dat betekent o.a. dat energie-opwek en -verbruik in dit gebied goed op elkaar afgestemd moeten worden, waar mogelijk een rol is weggelegd voor de elektrische auto's.

Er liggen aanzienlijke kansen om met een verdichting- en vernieuwingsslag het gebied te verduurzamen.





3.2 De doelstellingen tot 2030

Met dit Masterplan stellen we onszelf de volgende doelstellingen:



Een goede, multimodale bereikbaarheid garanderen voor mensen uit Heerhugowaard en Langedijk en hun bezoekers. Ook bij een verdere groei van mobiliteit, inwoners en economie.



Het stimuleren van fietsen, wandelen en het gebruik van openbaar vervoer en een duurzame mobiliteitsketen. Een mobiliteits-verschuiving in Heerhugowaard en Langedijk van auto naar fietsen, wandelen en openbaar vervoer.



Een gezond, veilig en toekomstgericht stationsgebied, dat uitnodigt om zich actief te verplaatsen, te ontmoeten en waar mensen graag willen wonen.



Het stationsgebied zo optimaal mogelijk en toekomstgericht gebruiken voor OV-gerichte functies met en regionale uitstraling, zoals onderwijs, zorg, stedelijk wonen, ruimte-intensieve bedrijvigheid en ondersteunend daaraan horeca en winkeltjes.



Het meest duurzame station van Nederland. Integrale duurzaamheid, dus duurzaam in alle facetten (energie, klimaat, ecologie, sociaal, economisch, materiaal).



Het natuurinclusief en klimaatrobust maken van het stationsgebied, door het toevoegen van meer blauw en groen.



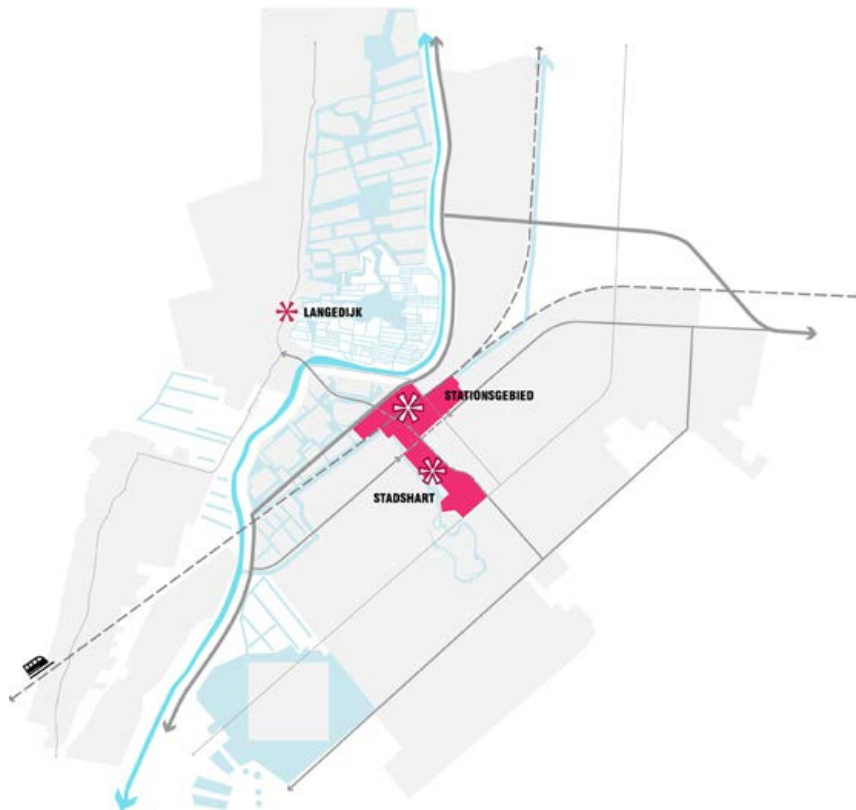
Een levendig en aantrekkelijk gebied om te verblijven voor bewoners, werknemers en bezoekers. Toegankelijk voor iedereen.

3.3 De acht stedenbouwkundige principes

Om deze doelstellingen te kunnen realiseren en de ontwikkeling van het stationsgebied in goede banen te leiden wordt ingezet op acht stedenbouwkundige principes:

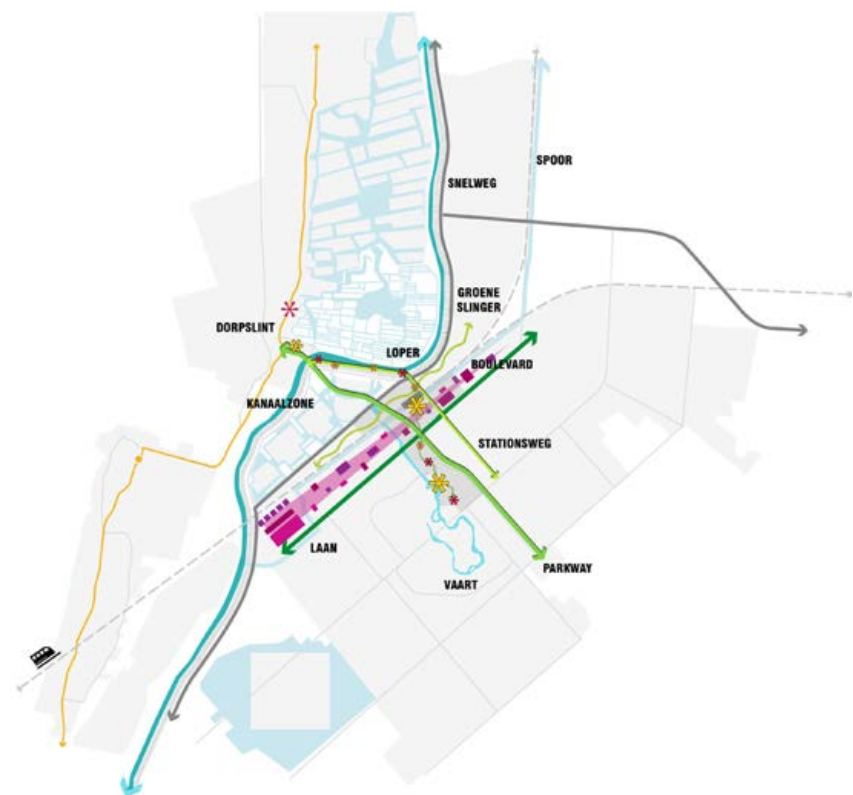
1. Intensieve stad; stationsgebied en Stadshart vormen een samenhangend stedelijk kerngebied voor Heerhugowaard en Langedijk waar kwaliteit centraal staat.

Ontwikkelingen koppelen aan openbaar vervoer; in de buurt van het station concentreren zich in een intensief gebruikte stedelijke omgeving de regionaal-stedelijke voorzieningen, het kennisintensieve werken en het stedelijk wonen. We gaan voor maximale synergie tussen deze functies en voor een levendige openbare ruimte. Insteek is een gebied dat genoeg functie-menging kent met combinaties van werken, (maatschappelijke) voorzieningen en wonen, om een levendig gebied te gaan vormen. Een gebied met het vermogen om flexibel mee te kunnen veranderen met ontwikkelingen. Kwaliteit staat centraal bij de uitwerking van architectuur, openbare ruimte en programma.



2. Schakel; het stationsgebied is een belangrijke schakel tussen stad, dorp en landschap, met name voor langzaam verkeer.

Het stationsgebied wordt met aantrekkelijke fiets- en wandelroutes verknoot met de omgeving en vormt een schakel tussen Stadshart, de woonwijken, de Boulevard, de Scheg, Zandhorst en Langedijk, Broekhorn en Oosterdel. De overstekbaarheid van de Westtangent, Zuidtangent en het spoor worden verbeterd, met name voor fietsers en wandelaars. Spoorkruisingen worden ongelijkvloers om de veiligheid te vergroten, de doorstroming te borgen en de dwarsrelaties tussen Stadshart en Broekhorn/Langedijk te versterken.



3. Inclusieve stad; het stationsgebied vormt samen met het Stadshart, de omgeving van Focus en Horizoncollege en omgeving van de Westdijk één samenhangend en fijnmazig wandel- en verblijfsgebied, dat voor iedereen goed toegankelijk is.

Dit gebied is de 'huiskamer' van de stad en een belangrijke ontmoetingsplek. Het gebied is zeer goed bereikbaar, met de fiets, het openbaar vervoer en met de auto, maar in het kerngebied mag dit niet ten kosten gaan van het wandelen en verblijven. Binnen het kerngebied is een fijnmazig netwerk van aantrekkelijke en voor iedereen logische, veilige en goed toegankelijke wandelroutes.



4. Compacte knoop; rond het station is alles erop gericht om een zo efficiënt en soepel mogelijke openbaar vervoersknoop te maken, optimaal bereikbaar voor fietsers en wandelaars.

Het station krijgt één duidelijke stations-entree, gekoppeld aan een onderdoorgang van de Stationsweg, met daaraan alle faciliteiten en modaliteiten. Het station wordt veiliger, comfortabeler, overzichtelijker, voor iedereen goed toegankelijk; een zelfbewuste entree voor Heerhugowaard en Langedijk, ook voor de recreant. Het is voorbereid op een groei van het aantal reizigers en het intensiveren van de dienstregeling en zet in op duurzame ketenmobiliteit.



5. Groene stad; in het stationsgebied geldt het principe van 'groen, tenzij'.

Klimaat-inclusieve ontwikkeling; we zetten in op een grootschalige vergroening van het openbaar gebied, de buitenruimten en daken. Als het niet verhard hoeft te worden, maken we het groen en biodivers. Het stationsgebied wordt een veelkleurige plek, waarin 1000 bloemen bloeien ('flower-power'). Op die manier zoeken we aansluiting bij het DNA van Heerhugowaard, Langedijk en de green-port-regio, spelen we in op klimaatverandering, stimuleren we de biodiversiteit en brengen we samenhang en verblijfskwaliteit. Rond het station kiezen we voor compacte, gebouwen met levendige plinten. Tussen deze gebouwen liggen levendige openbare ruimtes en groene daktuinen. Zo brengen we licht, lucht en levendigheid en stimuleren we de sociale duurzaamheid.



6. Nieuwe energie; het stationsgebied gaat even veel energie opwekken als dat het gaat gebruiken.

Energie-inclusieve ontwikkeling; we gebruiken de herontwikkeling en verdichting om meer schone energie op te wekken en efficiënter met energie om te gaan. We breiden het Waards energienetwerk uit om warmte en koude uit te wisselen tussen woningen, voorzieningen en bedrijven, we gebruiken daken in en om het gebied om zonne-energie op te wekken en we gebruiken door middel van een smart-grid de batterijen van auto's en in gebouwen om energiepieken op te vangen.



INITIATIEVEN

ontwikkelingen, plannen en initiatieven in het stationsgebied

IN IEROMLLOU

Lopende ontwikkelingen in het stationsgebied laten goed zien welke kansen er hier liggen, hoe eigenaren, ondernemers en gebruikers hier mee omgaan en hoe het gebied al geleidelijk verkleurt.



1. De realisatie van fietsbrug De Krul, waarmee de historische route van de Stationsweg tussen Heerhugowaard en Lange-dijk wordt hersteld als aantrekkelijke fietsroute. De fietsbrug vormt bovendien een aantrekkelijke schakel tussen het Oosterdelgebied/kanaal en het stationsgebied en biedt een prachtig uitzicht over het 1000 eilandenrijk.



2. De transformatie van Forum II van een verouderd kantoor naar een zorggebouw, gecombineerd met vergaande verduurzaming.



3. De ontwikkeling van het wat anonieme bedrijfsverzamelgebouw op de hoek van Stationsplein en Zuidtangent tot het 'Werkstation', waar lokale startende ondernemingen en kleinere bedrijven voorzieningen delen en elkaar en klanten ontmoeten in de koffiebar.



4. De vergroening en herinrichting van de openbare ruimte van de Industriestraat, met royale, bloeiende groenstroken, een mix van bomen en een warme klinkerverharding.



5. De realisatie van de betaalde fietsenstalling met deelfietsen en de stationshuiskamer, met ruimte voor ontmoeting.



6. Het onderzoek van het Horizoncollege naar de ROC van de toekomst, waarin kennisuitwisseling met het bedrijfsleven en intensieve interactie met de omgeving centraal staan. Daarbij hoort een gebouw en schoolplein die zich veel meer als uitnodigende ontmoetingsplek voor studenten, docenten en bedrijven, instellingen en bewoners uit de omgeving manifesteren.



7. De ontwikkeling van appartementengebouwen en zorgwoningen rondom de Industriestraat, met werken en horeca op de begane grond, een mix van woontypologieën daarboven en gebouwde parkeervoorzieningen en deelauto's.

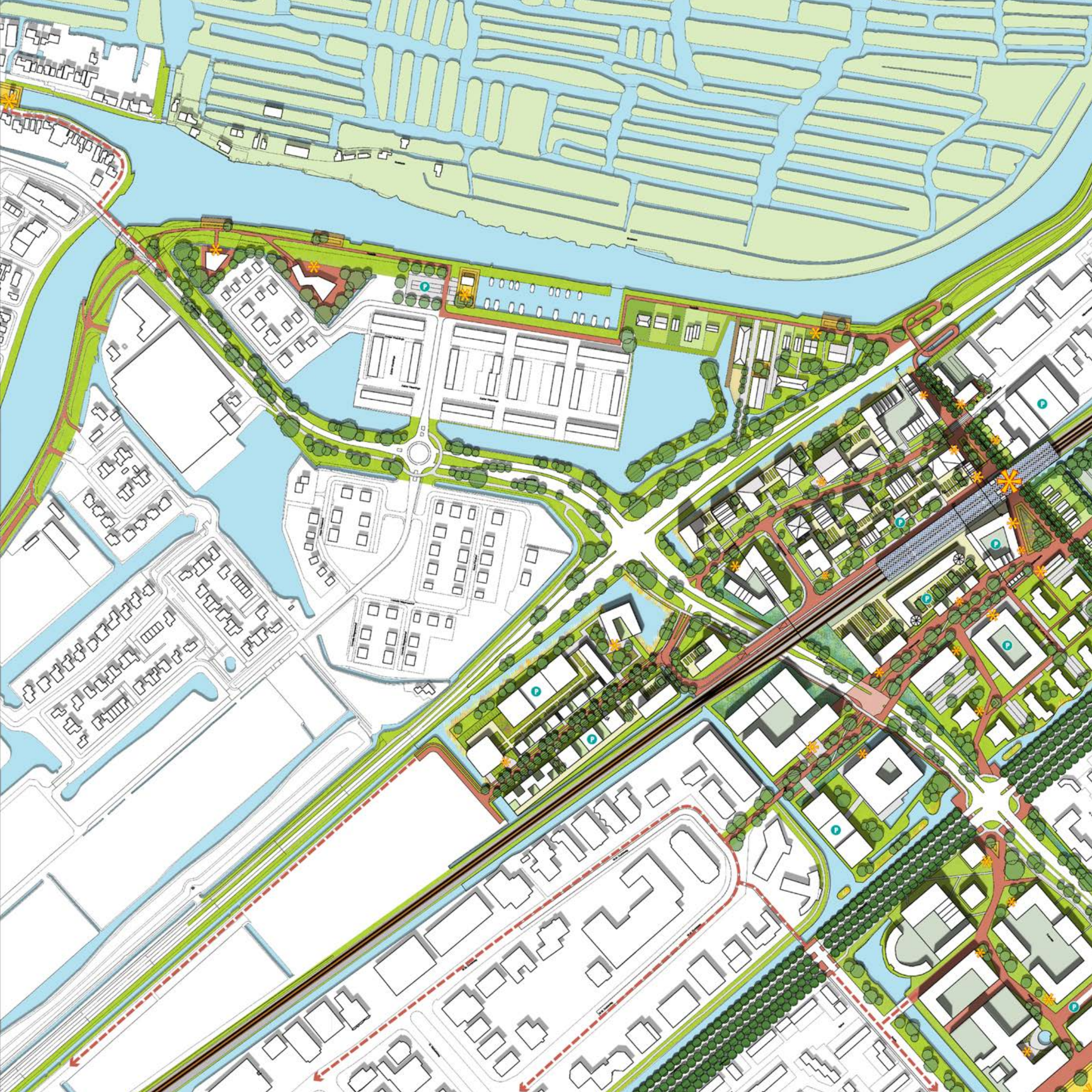


8. De realisatie het nieuwe Oogcentrum Noordholland, in een opvallend paviljoen met gebouwde parkeervoorziening.



9. De geleidelijke ontwikkeling en opwaardering van winkelcentrum Middenwaard tot een volwaardig Stadshart, met een mix van winkelen, uitgaan, culturele en maatschappelijke voorzieningen en stedelijk wonen. Daarbij wordt de openbare ruimte steeds meer vergroend en verlevendigd en ingericht als een aantrekkelijke plek voor verblijven, ontmoeting, activiteiten en evenementen.







3.4 Streefbeeld

We hebben een ambitieus streefbeeld gemaakt, op basis van de beschreven doelstellingen en principes en met inachtneming van al lopende ontwikkelingen. Niet alles zal op deze manier en op korte termijn zo gerealiseerd worden, maar het streefbeeld laat wel de mogelijkheden en kansen zien in het gebied. In de komende jaren zal het stationsgebied zich stapje voor stapje gaan ontwikkelen, afhankelijk van initiatieven door marktpartijen en het beschikbaar komen van budgetten voor onderdelen van de openbare ruimte. Het streefbeeld geeft daarbij inspiratie en richting. En hopelijk zet het partijen aan tot een extra slag naar voren.

De openbare ruimte vormt daarbij het cement van het stationsgebied. Een raamwerk dat plek biedt voor verblijven en ontmoeten, wandelen, fietsen, autorijden, bussen, taxi's en trein. Maar ook een aantrekkelijk adres voor een mix van stedelijk programma. Rondom de stap voor stap verbeterende openbare ruimte is er ruimte voor transformatie en herontwikkeling.

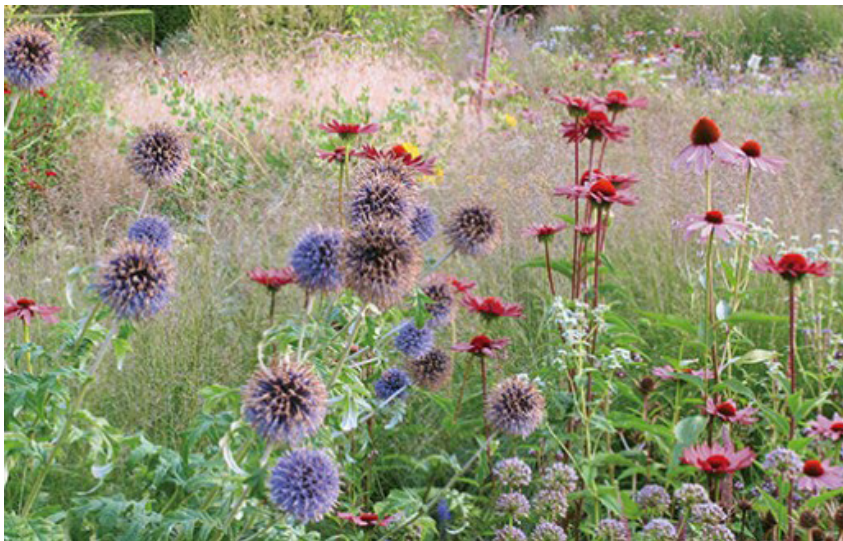
Het streefbeeld laat de mogelijkheden en kansen zien in het gebied.



Zuidtangent: *groene loper tussen stad en dorp*







Zuidtangent: groene loper tussen stad en dorp

De Zuidtangent wordt een aantrekkelijke 'groene loper' tussen Heerhugowaard en Langedijk, groen ingebed en met een ongelijkvloerse spoorkruising. Op dit moment wordt de spoorkruising door Prorail en de gemeente uitgewerkt. Dit project vergroot de veiligheid en doorstroming van het verkeer en garandeert de duurzame bereikbaarheid van het Stadshart, het stationsgebied en Langedijk in de toekomst. Aan weerszijden van de spoorwegonderdoorgang Zuidtangent wordt de veiligheid en oversteekbaarheid verbeterd. Aan de landschapszijde met een fly-over (inclusief fietspad) langs het spoor, om ook de doorstroming en voldoende opstelruimte richting N242 te borgen. Aan de stadszijde met een compacte kruising met verkeerslichten. Het Stationsplein loopt gevoelsmatig over de Zuidtangent door naar de omgeving van het Werkstation en HHNK. Voor de kruising Umbriellaan-Stationsweg en Stationsplein-W.M. Dudokweg zoeken we, samen met de bewoners, bedrijven en instellingen uit de omgeving, naar een geschikte maatregel om sluipverkeer te voorkomen. Hiermee wordt sluipverkeer over het Stationsplein voorkomen en kan de kruising compact en overzichtelijk blijven. Op het Stationsplein ontstaat meer ruimte voor verblijven, activiteiten en groen.

De Zuidtangent wordt geflankeerd door een aaneenschakeling van wadi's (met bloemrijke mengsels), waarmee we de wateroverlast in deze omgeving oplossen.

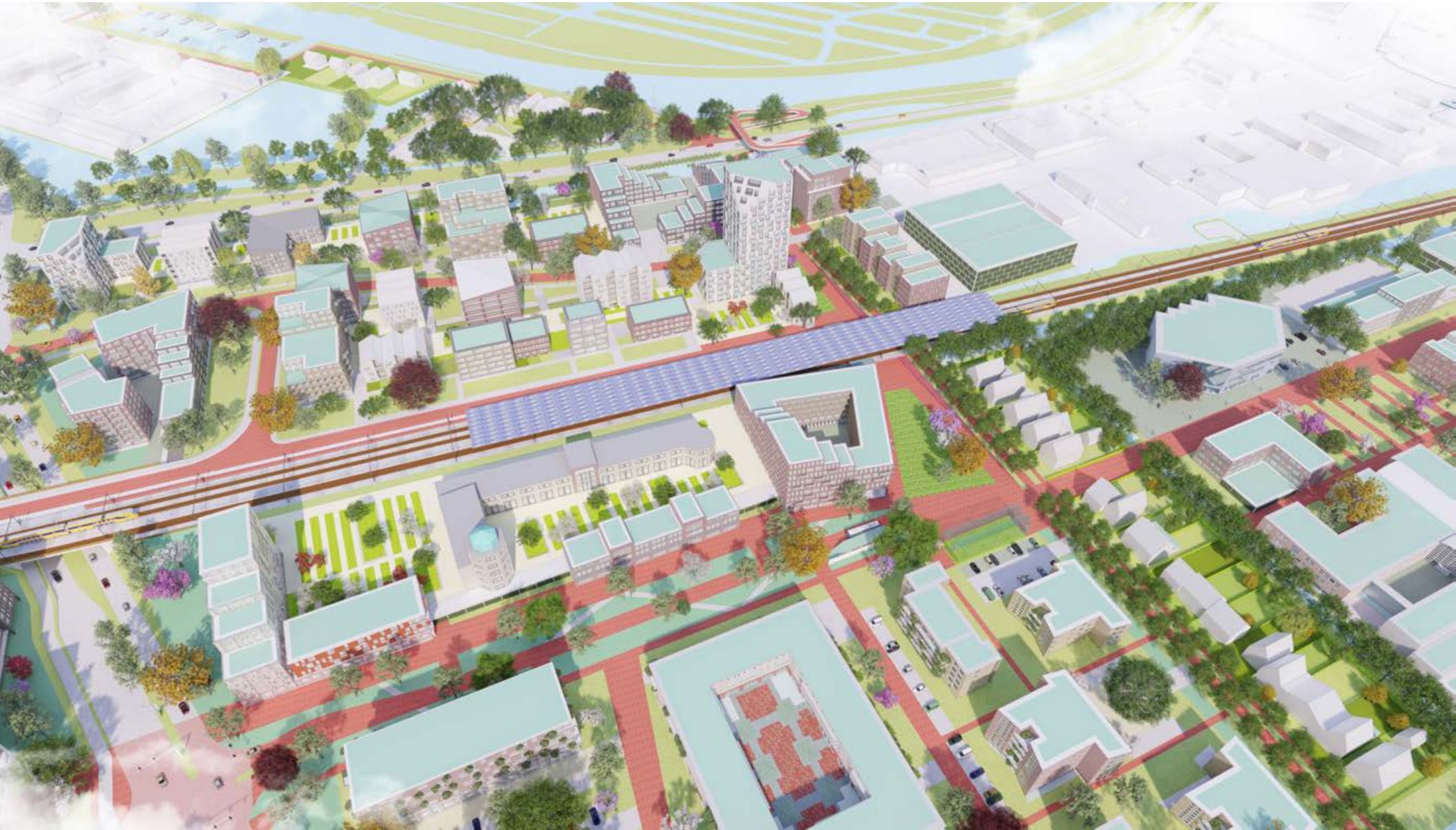
De huidige onoverzichtelijke entrees tot de perrons langs de Zuidtangent verdwijnen. In plaats daarvan wordt alle openbaar vervoer overzichtelijk geconcentreerd rondom de kruising Stationsweg-spoor. Een stationstoegang in de onderdoorgang van de Zuidtangent is onhandig en onveilig.

De Zuidtangent wordt een aantrekkelijke 'groene loper' tussen Heerhugowaard en Langedijk, groen ingebed en met een ongelijkvloerse spoorkruising.



An architectural rendering of a waterfront development project. The scene is viewed from an elevated perspective. A large, winding canal or waterway dominates the upper right portion of the image, with a complex network of smaller, parallel channels branching off it. The water is a light blue color. To the left of the waterway, there is a dense cluster of modern buildings with various roof colors (green, blue, grey) and architectural styles. A prominent feature is a long, low building with a blue roof. A railway line with two tracks runs parallel to the waterway, separating the modern buildings from a more traditional urban grid. The buildings in the lower right are more uniform in style, with grey roofs and rectangular footprints. The overall scene is a mix of modern urban development and traditional water-based infrastructure.

Stationsweg en Westdijk:
historische as tussen Dijk en Waard



Station Heerhugowaard-Langedijk ligt in het streefbeeld weer waar deze altijd heeft gelegen; prominent aan de historische as tussen beide kernen.



Stationsweg en Westdijk: historische as tussen Dijk en Waard

De as tussen de historische linten van Heerhugowaard en Langedijk wordt hersteld en omgevormd tot een aantrekkelijke fiets- en wandelroute. Deze begint idealiter op het Havenplein in Langedijk en slingert via een nieuwe fietsbrug naast de Broekerbrug, over het kanaal naar de Westdijk, langs de haven en de loswal, via de fiets- en voetgangersbrug De Krul over de N242 naar de Stationsweg en zo naar de Middenweg. Vanaf de Krul naar de Middenweg wordt deze begeleid door een stevige bomenlaan en bebouwing. Vanaf de Krul naar het Havenplein loopt deze over de Westdijk, met fraai uitzicht over het Oosterdelgebied. Hier ontstaat een groen, dorps, maar ook levendig waterfront (Buitenpoort), met de jachthaven, een aanlegplaats voor rondvaartboten, Ossa en Kanowaard. De route vormt een aantrekkelijke verbinding langs belangrijke historische en landschappelijke elementen, waar beleving, landschap, recreatie, sport en bewegen samenkomen.

Stationsknoop

Station Heerhugowaard-Langedijk ligt in het streefbeeld weer waar deze altijd heeft gelegen; prominent aan de historische as tussen beide kernen. Met het gereedkomen van de Krul is de oude lijn tussen Middenweg en Langedijk als herkenbare en veilige fiets- en wandelroute hersteld. Idealiter is de volgende slag een ongelijkvloerse

kruising van het spoor. Deze kan het beste een plek krijgen direct naast de historische as, zodat de monumentale bomenlijn en bestaande lintbebouwing aan de stadszijde kunnen worden gehandhaafd waar dat mogelijk is. Ook ontstaat hiermee meer ruimte om van deze onderdoorgang voor fietsers gelijk een veilige en comfortabele entree tot de perrons te maken. Het Stationsplein vloeit in die gedachte onder het spoor door en vanaf dit verdiepte plein leiden trappen en liften naar de verbrede perrons. Deze kunnen aan beide zijden van de Stationsweg verlengd worden.

Aan weerszijden van het station liggen goede ontwikkelmogelijkheden. Nieuwe opvallende gebouwen markeren de entree van het station en leiden met voorzieningen en horeca in de plint de wandelaars vanuit het station de stad in. Onder deze nieuwe gebouwen, in aansluiting op het spoor, is ruimte voor de stationsfaciliteiten en royale fietsenstallingen. De fiets staat dan direct naast de perronentree gestald, in een comfortabele en veilige omgeving, met mogelijkheden voor opladen en fietsverhuur. Aan weerszijden van het spoor liggen op het plein mogelijkheden voor de bussen, taxi's, Hugohopper, etc. Zo ontstaat een compacte en overzichtelijke OV-knoop. Deze kan via de Krul ook nog eenvoudig verbonden worden met een opstapplaats voor rondvaartboten naar het Oosterdelgebied en Langedijk. Op die manier wordt het station gelijk een recreatief transferium voor de groeiende stroom recreanten en toeristen.

Een fraaie stationsoverkapping met zonnedak markeert het station in de stad en maakt het wachten comfortabel. De kap wekt zonne-energie op en werpt een karakteristiek schaduwpatroon van de 1000 eilanden op de perrons. In de zichtas van de Stationsweg stoppen de treinen. Zo staan de treinen als het ware op een voetstuk en krijgt het station een prominente positie in de stad. In tegenstelling tot de Zuidtangent zijn voor de transformatie van het station nog geen budgetten beschikbaar, maar er vindt wel intensief overleg plaats met de spoorpartijen over de opwaardering van het station.



An aerial architectural rendering of a city development project. The scene shows a mix of modern and traditional buildings. A prominent feature is a 'yellow-brick road' highlighted in red, winding through the site. The buildings are rendered in various colors, including red, green, and grey. There are also green spaces with trees and a large body of water in the background. The text 'Wandelroute Stadshart-Station-Oosterdel: yellow-brick road' is overlaid on the image in white and red.

Wandelroute
Stadshart-Station-Oosterdel:
yellow-brick road



Voor de wandelaar tussen station en Stadshart wordt in het streefbeeld de loper uitgelegd, zodat lopen een feestje wordt en de relatie Stadshart en Stationsgebied wordt versterkt.

Wandelroute Stadshart-Station-Oosterdel: yellow-brick road

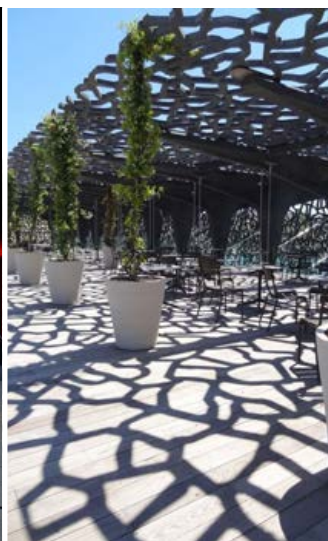
Voor de voetganger tussen station en Stadshart wordt de loper uitgelegd, zodat een wandeling tussen Stadshart en station een feestje wordt en de relatie wordt versterkt. Een 'yellow-brick road' gaat als een kralensnoer allerlei grotere en kleinere leuke plekken met elkaar verbinden. Deze plekken vormen een soort 'stapstenen', met bestaande en nieuwe daghoreca, ateliers, bedrijfsruimten, kunst en/of groene verblijfsplekken. De oversteekbaarheid van de Westtangent wordt verbeterd. De wandelroute loopt in het Stadshart via de Koraal naar het Stadsplein. Aan de landschapszijde loopt de route via de Krul naar de Westdijk en gaat daar over in de levendige kanaaloever. Rond de bestaandekade en historische bebouwing ontstaat een recreatief transferium, met opstappunt voor rondvaartboten, een uitspanning en bijvoorbeeld bootverhuur.



Stationsplein stadszijde: *een levendig ontvangstplein en groen adres*

Iberty Heijn





In het streefbeeld zetten we in op een forse vergroening.

Stationsplein stadszijde: een levendig ontvangstplein en groen adres



Op dit moment is het Stationsplein nog gefragmenteerd en winderig en heeft het geen duidelijke begrenzingen. Het voelt daardoor niet als een aantrekkelijke plek om te verblijven. Door het strategisch toevoegen van nieuwe bebouwing gaan we de ruimte van het Stationsplein meer omarmen en ontstaat voor het nieuwe station een duidelijke pleinruimte, met daaraan de entree van het vernieuwde station, levendige plinten met voorzieningen, woningen en een Heerhugowaardse stadskas. In deze stadskas is ruimte voor daghoreca met terras, expositie- en informatieruimte, etc. Deze kan tevens een rol spelen als busstation. Het nieuwe voorplein van het station loopt af richting de nieuwe spooronderdoorgang naast de Stationsweg. Hier zitten opgangen naar het spoor, de kaartjesautomaten en de fietsenstallingen. Het voorplein vormt een logische schakel tussen allerlei routes en plekken en wordt onderdeel van een reeks groene verblijfsruimtes tussen de W.M. Dudokweg en de Umbriellaan. Hier hebben belangrijke stedelijke functies, zoals het kantoor van Hoogheemraadschap, het Werkstation, Forum I en II en bestaande en nieuwe woningen hun adres. Het huidige Stationsplein heeft naast een flinke overmaat ook heel veel verharding

en voelt daardoor onaangenaam en kil. De vele geparkeerde auto's en fietsen helpen niet mee. In het streefbeeld zetten we in op een forse vergroening. Door een verkeersmaatregel tegen doorgaand autoverkeer bij de Umbriellaan komt hier alleen nog bestemmingsverkeer en de bus. De auto te gast (shared-space) en de plek is vooral ingericht voor wandelen, verblijven, activiteiten, terrassen en fietsen. Drempels en stoepranden zijn er zo min mogelijk, zodat één samenhangende en multifunctioneel te gebruiken ruimte ontstaat en een inclusieve openbare ruimte, voor iedereen toegankelijk. Zo wordt een aantrekkelijk ontvangstdomein gecreëerd voor bezoekers en een adres voor bewoners en bedrijven.

Ook de bus rijdt over dit plein. In overleg met de vervoerder wordt de bushalte slim gepositioneerd tegenover de uitgang van het station, in de rijrichting. Dit scheelt veel ruimte die je anders kwijt bent met draaien en is aanzienlijk veiliger. De vele gestalde fietsen gaan zoveel mogelijk in de fietsenstallingen bij het station, de geparkeerde auto's krijgen zoveel mogelijk een plek in (bestaande en nieuwe) garages. Bezoekers voor het station parkeren bij de P&R aan de landschapschapszijde. Eén centrale plek voor P&R is helder voor bezoekers en zo voorkomen we dat mensen onnodig hier met de auto komen en er veel zoekverkeer ontstaat.

Rondom het plein liggen ondersteunende voorzieningen, werken en daghoreca. Werken en wonen wisselen elkaar af. Af en toe is er hier ruimte voor evenementen, het Stationsplein wordt echt een plek voor de stad.



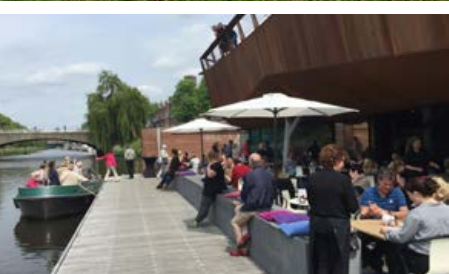






Stationsplein Landschapszijde:
*entree voor Langedijk
en het Oosterdelgebied*





Hier is ruimte voor een recreatief opstappunt en uitspanning.



Stationsplein landschapszijde: entree voor Langedijk en het Oosterdelgebied

Het Stationsplein loopt onder het nieuwe station door tot aan de landschapszijde. Parallel aan de Stationsweg legt het hier de verbinding met het gebied rondom de Industriestraat en via de brug De Krul met de kanaaloever. Hier is ruimte voor een recreatief opstappunt en uitspanning. Op die manier kunnen bezoekers aan de Broekerveiling en het Oosterdelgebied met het openbaar vervoer komen en vanuit het station zo de rondvaartboot opwandelen, of een fiets huren en langs het water naar Langedijk fietsen.

Ook aan de landschapzijde wordt het aflopende entreeplein aan één zijde begeleid door bebouwing met op de begane grond voorzieningen, daghoreca en de entree voor de fietsenstaling. Daarboven wordt gewoond en gewerkt. Een trap leidt naar een wandel- en fietsgebied direct naast het perron. Mensen die slecht ter been zijn kunnen gebruik maken van de lift in de stationsopgang, of de route via de bestaande Stationsweg en een nieuw bruggetje naast het spoor nemen.



Aan de zijde van de Stationsweg en wordt het hoogteverschil opgevangen met een 'cultuur-muur', waar de verhalen van de polder, Langedijk en Heerhugowaard worden verteld.



Industriestraat: *groene slinger*





Aan weerszijden van de Industriestraat is ruimte voor stapsgewijze transformatie, herontwikkeling en verdichting.

Industriestraat: groene slinger



De Industriestraat is recent opgefrist en wordt nu geflankeerd door fraaie bloemenbermen en een gecombineerd wandel- en fietspad. Voor de materialen is al vooruitgekeken naar de herinrichting van de rest van de openbare ruimte in het stationsgebied en een relatie gezocht met het Stadshart. Op die manier wordt de familieband en samenhang geborgd. Een flinke kwaliteitsimpuls. Als in de toekomst de omgeving geleidelijk transformeert en intensiveert met meer woningen, dan kan de Industriestraat verder vergroenen. Onderzocht zal dan worden of het fietsen op de rijbaan kan en er ruimte moet worden gemaakt voor een tweede wandelstrook.

Aan weerszijden van de Industriestraat is ruimte voor stapsgewijze transformatie, herontwikkeling en verdichting. Een deel van het parkeren krijgt in dit gebied een plek in een centrale parkeergarage, op de plek van het huidige P&R-terrein of op een alternatieve locatie in de omgeving van de Nijverheidsstraat. Er liggen zonnepanelen op het dak en elektrische auto's kunnen worden opgeladen. Door de collectieve parkeervoorziening hoeft op de kavels en onder de nieuwe gebouwen langs de Industriestraat en Handelsstraat minder parkeren te worden gerealiseerd en kan worden ingezet op een aantrekkelijke en levendige begane grond. Dit is belangrijk voor de sociale veiligheid en levendigheid op straat. De bebouwing is afwisselend en er is ruimte voor een mix van wonen en werken. Hogere en lagere en bredere en smallere gebouwen wisselen elkaar af. Ieder gebouw verschilt van het gebouw dat er



naast staat in hoogte en architectuur. Hogere gebouwen staan dus altijd naast lagere gebouwen. De gebouwen zijn georiënteerd op de Industriestraat en Handelsstraat, hun entrees grenzen aan de straat, met werkruimten en/of voorzieningen in de plint. De gebouwen staan rondom verhoogde daktuinen waar bewoners een collectieve buitenruimte hebben. De daktuinen leveren bovendien een bijdrage aan de klimaatopgave in het gebied (water opvangen, hittestress) en aan de biodiversiteit. Er zijn geen blinde gevels aan de straat, of functies zoals bergingen en fietsenstallingen. De begane grond van de gebouwen is levendig en bevordert de sociale controle op straat. Tussen de gebouwen vormen groene taluds een geleidelijke, ontspannen overgang tussen de straat en de hogere daktuinen. Geen blinde, of begroeide muren dus. Op de hoek van het station komt een blikvanger die het station markeert. In de plint is ruimte voor horeca met een entree naar het plein.

In de overgang naar de Broekhorn en het Oosterdelgebied wordt ook ingezet op vergroening, in de vorm van stevig opgaand groen. Op die manier ontstaat een 'groene vitrage' en een aantrekkelijk silhouet richting het Oosterdelgebied en het dorp Langedijk. Rondom de N242 en Westdijk en in de overgang van Industriestraat en N242 maken we daarom naast water ook ruimte voor bomen, die (kijkend vanuit het Oosterdelgebied) een fraaie, groene sluier vormen voor het nieuwe stationsgebied.



An architectural rendering of a modern residential complex. In the foreground, a woman in a white lace top and dark patterned skirt pushes a stroller with a baby, walking alongside a man in a light blue sweater and khaki pants. They are in a landscaped courtyard with tall grasses and purple flowers. In the background, a large, multi-story building with a mix of brick and glass facades is visible. The building has several floors with balconies and large windows. A large tree with reddish-brown leaves is on the left, and a smaller tree is in the center. Other people are seen walking in the distance. The sky is a clear, light blue.

Gildestraat:
oprijlaan naar de Scheg



De Gildestraat wordt begeleid door een afwisselende bebouwingsrand (werken beneden, wonen daar boven) en een robuuste groenstructuur van bomen en bermen met bloemrijke beplanting.



Gildestraat: oprijlaan naar de Scheg

De Gildestraat wordt ook een gemengd gebied met wonen, werken en een hotel. Recent is hier al het nieuwe Oogcentrum Noordholland gerealiseerd, een opvallend gebouw op de overgang met de Scheg, het achtergelegen gebied waar woningbouw is gedacht.

De Gildestraat zelf vormt de hoofdontsluiting, hier liggen de entrees van de gebouwen aan. Tussen de bebouwing en de N242 is een collectief parkeergebouw gedacht, dat het mogelijk maakt op de kavels zelf meer groen te maken en aantrekkelijke en levendige begane grond verdiepingen te realiseren.

De Gildestraat wordt begeleid door een afwisselende bebouwingsrand (werken beneden, wonen daar boven) en een robuuste groenstructuur van bomen en bermen met bloemrijke beplanting en vormt zo een aantrekkelijke 'oprijlaan' naar de Scheg. Het hotel en Oogcentrum Noordholland markeren belangrijke schakelpunten in die route en vormen de blikvangers.



Umbriellaan: *de Onderwijstuin*





De Umbriellaan transformeert daarom van een doorgaande autoroute, geflankeerd door parkeerplaatsen en rookruimtes, naar een centraal gelegen Onderwijstuin.



Umbriellaan: de Onderwijstuin

Rondom de Umbriellaan liggen scholen voor beroepsonderwijs, zorgvoorzieningen en bedrijven. Het beroepsonderwijs wil in de toekomst veel meer een ontmoetingsplek worden voor leerlingen en bedrijfsleven en zich breder presenteren. Zij onderzoeken de mogelijkheden van een gebouw en schoolplein dat flexibel is en uitnodigt tot ontmoeten, bewegen en uitwisselen. Een schoolomgeving die gezondheid en professionaliteit uitstraalt. De Umbriellaan transformeert daarom van een doorgaande autoroute, geflankeerd door parkeerplaatsen en rookruimtes, naar een centraal gelegen Onderwijstuin. Deze Onderwijstuin gebruikt deels het nu nog volgeparkeerde schoolplein van het Horizoncollege en speelt in op de behoefte van een meer duurzame en gezonde uitstraling van de school en omliggende bedrijven en maatschappelijke voorzieningen. De tuin vormt een aantrekkelijk en eigentijds adres voor bestaande en nieuwe functies en vergroot verblijfskwaliteit. Het gebied wordt er ook veiliger van, de auto is er te gast en sluisverkeer wordt onmogelijk gemaakt. De Onderwijstuin krijgt een prominente verbinding met het Stationsplein voor fietsers en voetgangers en sluit feitelijk direct aan op het nieuwe entreeplein voor het station. Ook in dit gebied komt een collectieve parkeervoorziening, tegen het spoor aan bij de Titaniaaan. Daarmee kunnen de forse pieken in de parkeerdruk beter kunnen worden opgevangen en parkeerplaatsen efficiënter gebruikt worden.

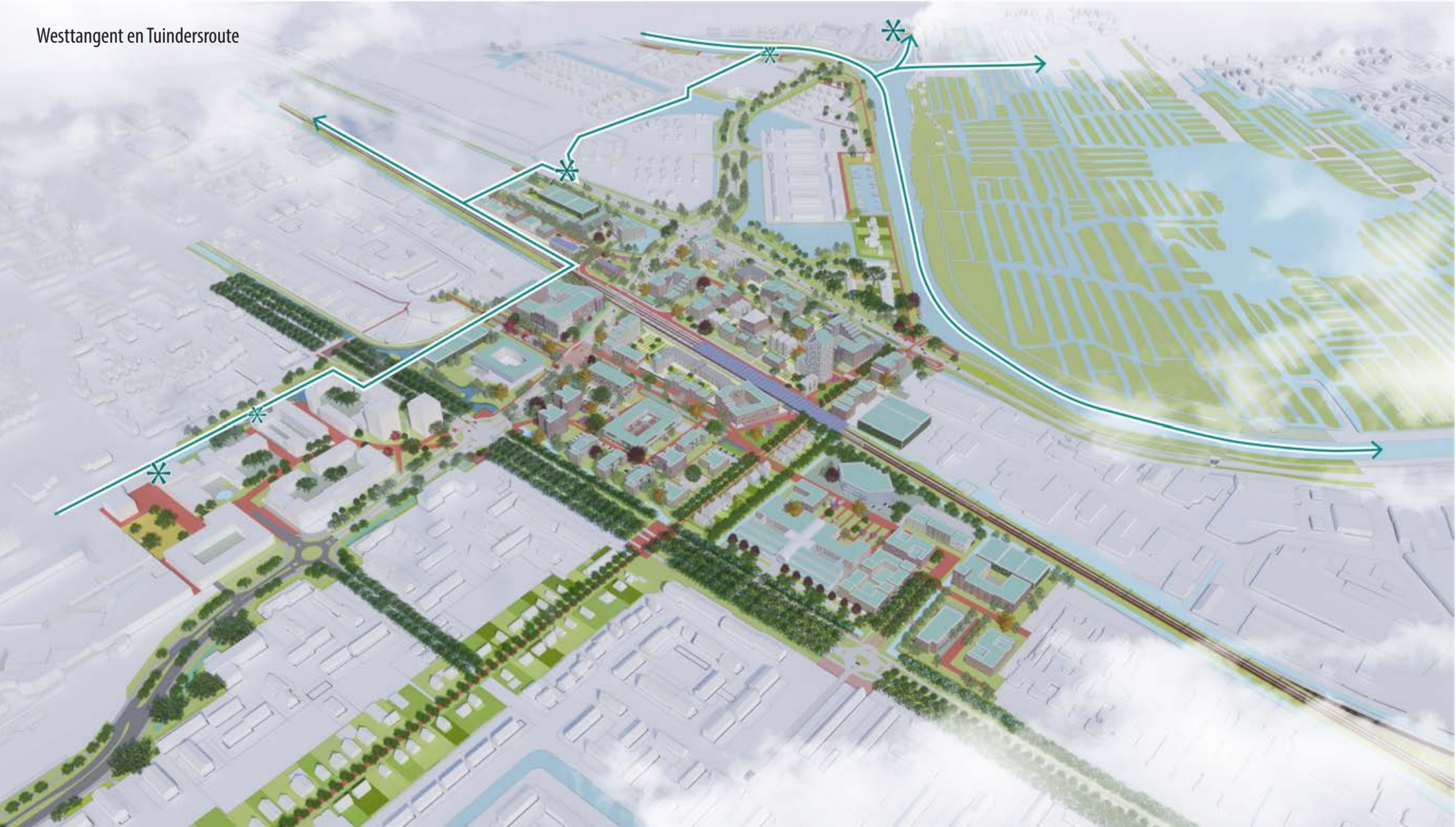
Rondom de onderwijstuin is ruimte voor herontwikkeling en transformatie en verdere verdichting. Ook hier liggen mogelijkheden om woningen toe te voegen en daarmee het gebied aantrekkelijker en ook s' avonds veiliger te maken. De gebouwen liggen met hun entree aan de Onderwijstuin of Umbriellaan en hebben net als op andere plekken een levendige begane grond.



An aerial architectural rendering of a city development project. The scene shows a mix of building types, including residential blocks with pitched roofs and modern, multi-story office-style buildings with flat roofs. A prominent feature is a large, light blue waterway or canal that winds through the site, bordered by green landscaping and trees. A red brick path or walkway is visible, crossing the waterway and connecting different parts of the development. The overall aesthetic is clean and modern, with a focus on green spaces and water integration.

Westtangent:
stadsboulevard

Westtangent en Tuindersroute



De Westtangent transformeert van doorgaande autoroute naar een aantrekkelijke groene stadsboulevard.



Westtangent: stadsboulevard

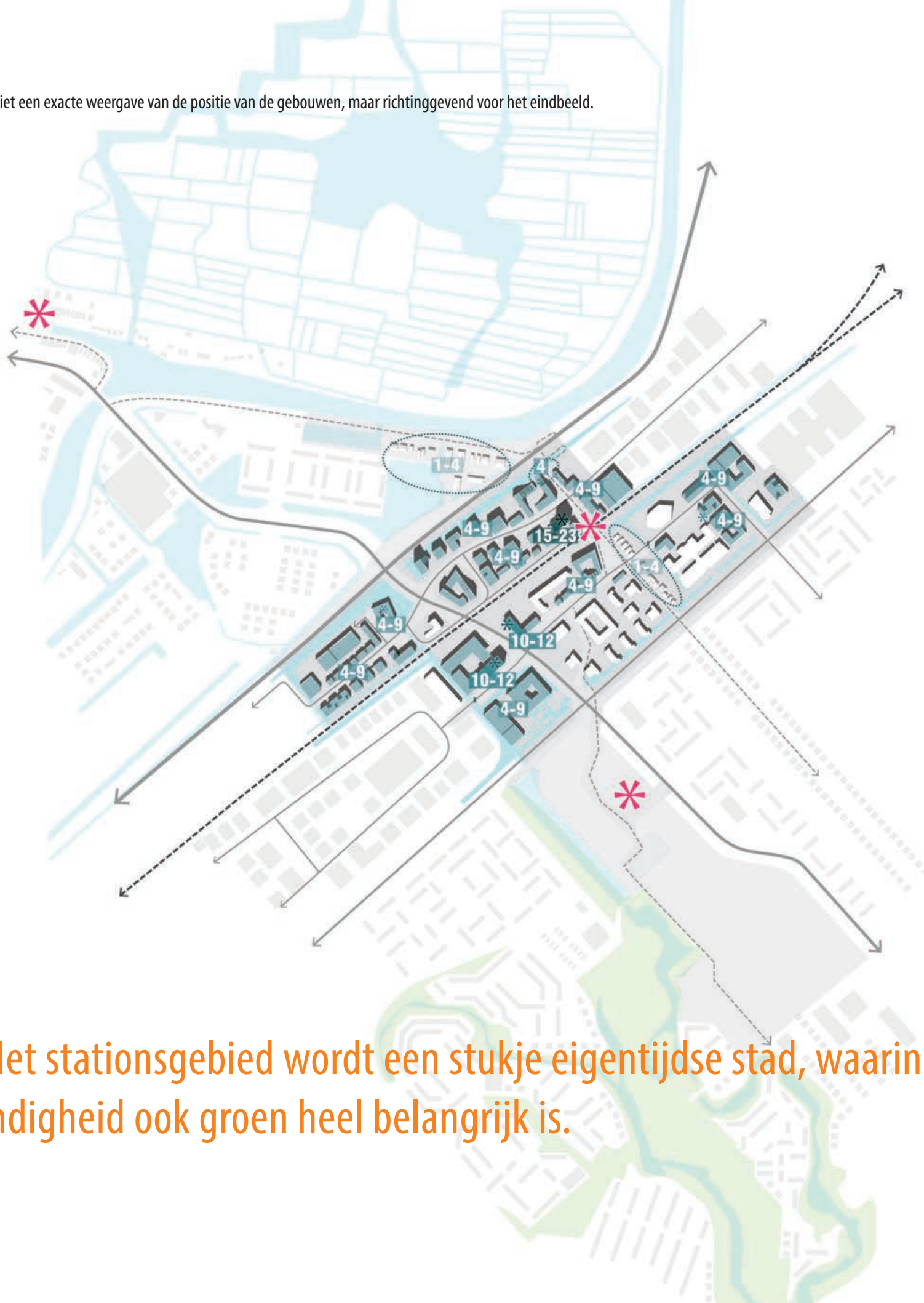
De Westtangent transformeert van een doorgaande autoroute met het karakter van een provinciale weg, naar een aantrekkelijke groene stadsboulevard. De Westtangent vervult ook in de toekomst een belangrijke rol als auto-ontsluiting voor Heerhugowaard, maar met het gereedkomen van de Westfrisiaweg is het niet meer noodzakelijk dat doorgaand verkeer uit bijvoorbeeld Obdam nog door de stad rijdt. Om dit doorgaande verkeer te verleiden de Westfrisiaweg te nemen, de overlast in Stadshart en stationsgebied te verminderen en de relatie tussen Stadshart en Stationsgebied te versterken wordt de Westtangent als snelle autoroute dwars door het kerngebied van Stadshart en Stationsgebied minder aantrekkelijk gemaakt. In het kerngebied krijgt het oversteken voor voetgangers en fietsers op de bestaande kruisingen meer de ruimte en de tijd. Ook komen er meer plekken om over te steken, zoals in het verlengde van de Robijn, zodat een nieuwe langzaamverkeersroute ontstaat tussen Beveland/stationsgebied en Stadshart en woonwijken.

De ambitie is om op die manier de barrièrewerking van de Westtangent te verkleinen en met name in het gebied rondom Stadshart en Stationsgebied de dwarsverbindingen voor fietsers en wandelaars te verbeteren. Waar dat mogelijk is wordt de weg ook vergroend en de bestaande bomenrijen aangevuld tot een statige bomenallee. Stapje voor stapje kunnen er dan ook meer voordeuren en adressen aan deze belangrijke stadsstructuur komen te liggen. We starten bij de Tangentlocatie ter plaatse van het Stadshart. Zo wordt de weg van een achterkant een prominente voorzijde.

Tuindersroute:

De waterstructuur vanuit Stadshart naar de Broekhorn is een historische lijn, die in het verleden de polder verbond met de Broekerveiling. Deze historische waterroute wordt nog beter zichtbaar en aantrekkelijk gemaakt als kanoroute en kan in die functie het Stadshart en cultuurplein verbinden met het de Broekhorn en verder met het 1000 eilandenrijk van het Oosterdel en de Broekerveiling. De Tuindersroute haakt Heerhugowaard daarmee feitelijk aan op de recreatieve waterwereld van Langedijk.

De afbeelding is niet een exacte weergave van de positie van de gebouwen, maar richtinggevend voor het eindbeeld.



Het stationsgebied wordt een stukje eigentijdse stad, waarin naast levendigheid ook groen heel belangrijk is.

4. HET PLAN NADER UITGEDIPT

4.1 Bebouwingsstructuur

Intensieve stad; stationsgebied en Stadshart vormen een samenhangend stedelijk kerngebied voor Heerhugowaard en Langedijk waar kwaliteit centraal staat.

Op loopafstand van het station en nabij de voorzieningen zetten we in op intensivering en ruimte voor verdichting. Dit is de meest duurzame manier, omdat zo het gebruik van het openbaar vervoer en het wandelen en fietsen wordt gestimuleerd. Maar ook omdat zo veel betaalbare woningen kunnen worden gerealiseerd voor Langedijk en Heerhugowaard, zonder dat dit ten kosten gaat van het buitengebied, of het dorpse karakter van Langedijk. Daarnaast wordt op deze manier ingespeeld op de groeiende behoefte aan hoogwaardige stedelijke woon- en werkmilieus op multimaat ontsloten plekken.

Het stationsgebied wordt een stukje eigentijdse stad, waarin naast levendigheid ook groen heel belangrijk is. Dit is onderdeel van het DNA van Heerhugowaard en Langedijk, maar het is ook noodzakelijk om een aantrekkelijke, veilige en gezonde leefomgeving te creëren voor de toekomst. Het groen gaat water vasthouden en hittestress beperken.

We zetten in op een afwisselende bebouwing, met variërende hoogtes, rooilijnen en kapvormen. De entree ligt aan de groene openbare ruimtes en de achterzijde aan collectieve, groene daktuinen. De bebouwing is compact en sculpturaal. Ieder gebouw heeft een herkenbaar silhouet. De basishoogte sluit aan bij de hoogte die nu al aan de Stadszijde van het station te vinden is 4-9 lagen, vanaf niveau openbare ruimte (inclusief een verhoogde plint), met de toevoeging van een aantal accenten op prominente plekken.

Naast het station aan de landschapszijde komt het belangrijkste accent 15-23 lagen vanaf niveau openbare ruimte (met een verhoogde begane grond verdieping in een slank gebouw). Deze markeert de openbaar vervoersknoop van Heerhugowaard en Langedijk en versterkt de relatie tussen stads- en landschapszijde. Bij ieder nieuw

gebouw wordt zorgvuldig gekeken hoe wordt aangesloten op de bestaande en toekomstige omgeving.

Compacte skyline

De insteek is om de skyline van het stationsgebied compact te houden, geconcentreerd in het gebied rondom het station. Dat betekent dat er geen hoogteaccenten komen rondom de Onderwijstuin en Gildestraat. Zo blijft de impact op de horizon in het Oosterdelgebied beperkt tot het gebied rondom het station.

Vanuit Langedijk en het Oosterdelgebied is het stationsgebied nu al zichtbaar als een stukje moderne stad en ook in de toekomst zal het stationsgebied zich niet (kunnen en willen) verstoppen. Het is de bedoeling het stadsgezicht meer kwaliteit en aantrekkingskracht te geven vanaf N242 en vanuit de bredere omgeving. Het stationsgebied toont zich in de toekomst als een afwisselend gebied, met hoogwaardige architectuur ingebed in het groen. Om die reden maken we rondom de N242 ook ruimte voor meer bomen en opgaand groen en zetten we in het stationsgebied in op groene openbare ruimtes en daktuinen. Hoge bomen op de Westdijk zelf zijn niet mogelijk in verband met de waterkeringsfunctie, maar wel lager groen. In het gebied achter de dijk liggen wel mogelijkheden voor het planten van een diversiteit aan grote bomen. Zo ontstaat een groen lint als horizon voor het 1000 eilandenrijk.

Trapsgewijze overgang

In het plan wordt ingezet op een duidelijk onderscheid tussen het groen-stedelijke stationsgebied en de meer dorpse/landelijke omgeving van Oosterdel en Broekhorn; de grootschalige droogmakerij en stad versus het kleinschalige dorp en middeleeuws landschap van de vaarpolder. Ten noordwesten van de N242 is de bebouwing tussen de 1 en 3 lagen met kap en de opzet kleinschalig en dorps.

In de hoek van het stationsgebied direct aansluitend aan het Oosterdelgebied (naast de Krul) wordt de bouwhoogte gemaximaliseerd op 4 lagen, zodat deze aansluit bij de schaal in de Broekhorn en langs de Westdijk. Dit is ook conform huidige bestemmingsplanhoogtes. Alleen achter deze eerste lijn van 4 lagen zijn (getrapt) hogere volumes toegestaan.

4.2 Programma

Het stationsgebied zo optimaal mogelijk en toekomstgericht gebruiken voor OV-gerichte functies met en regionale uitstraling, zoals onderwijs, zorg, stedelijk wonen, ruimte-intensieve bedrijvigheid en ondersteunend daaraan horeca en winkeltjes.

Het programma in het stationsgebied is niet precies vastgelegd. We willen flexibel in kunnen spelen op de vragen vanuit de markt en op kansen en ontwikkelingsvragen die zich aandienen.

Dit gebied wordt nadrukkelijk wel gereserveerd voor intensief, stedelijk programma met een regionale uitstraling. Inzet is ontwikkelmogelijkheden te creëren voor toekomstgericht werken en dynamiek/flexibiliteit rond de OV-knoop. Programma dat gericht is op OV-bereikbaarheid en profiteert van de nabijheid van de reeds aanwezige voorzieningen in stationsgebied en Stadshart: stedelijk wonen, maatschappelijke voorzieningen en instellingen, kennisintensieve bedrijven, zorg en onderwijs. In die zin krijgt het gebied regionaal een belangrijke rol in het behouden en (bereikbaar) maken van zorg, onderwijs, werkgelegenheid en wonen. We spelen daarbij in op de trend om wonen en werken sterker te mengen en door het toevoegen van nieuwe functies nieuwe kansen te bieden voor bedrijvigheid en werkgelegenheid.

We zien het stationsgebied als de ideale plek om regionale maatschappelijke voorzieningen te clusteren: alles efficiënt onder één dak en in één gebied, met veel onderlinge synergie en met een optimale bereikbaarheid.

Heerhugowaard en Langedijk hebben natuurlijk de deuren open voor andere functies. Elders in de gemeenten is ook nog ruimte beschikbaar.

Voor de levendigheid, sociale veiligheid en deel-economie (zoals parkeren) wordt in het stationsgebied nadrukkelijk ingezet op het mengen van verschillende functies in één gebouw, of binnen een klein gebied. Net als het Stadshart is het stationsgebied een plek die overdag, s'avonds en in het weekend levendig is, door een mix van wonen, werken en voorzieningen. Er zijn in Heerhugowaard en Langedijk drie kansrijke sectoren van bedrijven die profijt kunnen hebben van een gemengd woon-werk gebied. Dit zijn de sectoren "consumentendiensten", "ICT, zakelijke en overige dienstverlening" en "overheid, onderwijs en zorg". Samen zijn deze sectoren nu al goed voor meer dan 50% van de bestaande werkgelegenheid op bedrijventerreinen

in Heerhugowaard en Langedijk. Er is dus in potentie veel vraag, dit biedt kansen om zorgvuldig te selecteren en daarmee een kwalitatief hoogstaand gebied te kunnen realiseren. Daarnaast liggen er in en om het stationsgebied kansen voor recreatie en toerisme, zoals bijvoorbeeld een recreatief transferium voor het 1000-eilandenrijk, met fiets- en botenverhuur, opstappunt rondvaartboot, uitspanning, landschapswinkel en informatiepunt (versterken buitenpoortfunctie).

Zonder daar heel strikt in te zijn hebben we wel een aantal focusgebieden geïdentificeerd:

- Rond de Onderwijstuin en langs de Boulevard concentreren zich de onderwijsvoorzieningen, aangevuld met zorg, werk en wonen. Heerhugowaard heeft een grote regionale rol in het maak- en middelbaar beroepsonderwijs en wil deze graag uitbreiden met het Horizoncollege, Focus en Espeq. Ingezet wordt op het intensiveren van de relatie tussen onderwijs en bedrijven.
- We zijn terughoudend met detailhandel en horeca, aangezien we deze concentreren in het Stadshart. Langs de wandelroute tussen Stadshart, Stationsplein en het recreatief transferium is echter ruimte voor een aantal stapstenen met deze voorzieningen, aangevuld met expositie- en atelierruimten. Deze functies gaan de wandelverbinding Stadshart-stationsgebied, Kanaaloever ondersteunen en aantrekkelijk maken en dienen een aanvulling te vormen op het meer geconcentreerde aanbod in het Stadshart. Reguliere detailhandel is hier niet toegestaan, alleen detailhandel passend bij de functie van het stationsgebied en specifiek gekoppeld aan het recreatief transferium (landwinkel met streekproducten bijvoorbeeld) kunnen hier een plek krijgen. Horeca is mogelijk als die qua karakter past bij het Stationsgebied. Ook liggen er mogelijkheden voor 'blurring', waarbij stationsgebied-gebonden retail en horeca gecombineerd worden. Kleinschaligheid en kwaliteit is het uitgangspunt.
- Rond de Westdijk ligt de focus meer op recreatie en landschap, met de jachthaven, een recreatief transferium en bijvoorbeeld een uitspanning. Deze recreatieve sfeer vormt in de toekomst een verbinding tussen Havenplein Langedijk en station Heerhugowaard-Langedijk.
- Rond de Industriestraat en Gildestraat ligt de focus meer op een combinatie van werken en wonen, waarbij het werken vooral op de begane grond plaats vindt, met wonen daarboven. Her en der is ook plek voor wat ondersteunende voorzieningen. Een deel van de bestaande bedrijven die nu in het gebied zitten, zoals de dansschool, sauna, restaurant, kinderopvang, hotel, kantoren en interieurzaak zijn in zo'n gemengd stedelijk prima op hun plek.



4.3 Wonen

Het stationsgebied zo optimaal mogelijk en toekomstgericht gebruiken voor OV-gerichte functies met een regionale uitstraling, zoals onderwijs, zorg, stedelijk wonen, ruimte-intensieve bedrijvigheid en ondergeschikt horeca en winkeltjes.

Een groot deel van de kleine huishoudens heeft moeite om (betaalbare) woonruimte te vinden. Veelal zijn ze aangewezen op de sociale huurwoningvoorraad. De wachttijd voor een dergelijke woning is de laatste jaren opgelopen. Recent onderzoek heeft aangetoond dat in Heerhugowaard de voorraad sociale huurwoningen de komende 10 jaar zou moeten groeien met ongeveer 700 woningen. Heerhugowaard is met haar partners op zoek naar locaties en initiatieven om hier invulling aan te kunnen geven. Het Stationsgebied is een grootschalige gebiedsontwikkeling waar die invulling ook gevonden kan worden. De voorkeur heeft bovendien om deze opgave in te laten vullen door de corporaties. Zij hebben een lange termijn belang, bieden continuïteit met langdurig sociaal vastgoed en dragen daarmee bij aan de totstandkoming van inclusieve wijken. Daarbij zal in die gevallen waar de gemeente geen grondeigendom in brengt en sociale woningbouw onderdeel van een gewenst programma is, de samenwerking moeten worden gezocht met de grondeigenaren, initiatiefnemers en hun ontwikkelaars.

Om de gewenste toevoeging in de sociale huurwoningvoorraad te borgen en een gelijk speelveld te creëren voor de verschillende partijen, hanteren we een ondergrens van 30% sociale huur voor woningbouw in het Stationsgebied. Hiervan wordt minimaal 15% gerealiseerd onder de kwaliteitskortingsgrens (huur < € 432 per maand^[1]), minimaal 45% tot de 1e aftoppingsgrens (huur € 432-619 per maand¹)

en het restant tot de liberalisatiegrens (huur € 619-737 per maand¹). Dit sluit aan op recente cijfers betreffende de Heerhugowaardse woningbehoefteontwikkeling tot 2030. De bestaande woningvoorraad in het Stationsgebied bevat al sociale woningen. Deze worden meegenomen in de monitoring van de genoemde ondergrens. Niet alleen op het niveau van het hele Stationsgebied, maar ook wat betreft de toevoeging van woningen in specifieke deelgebieden van het Stationsgebied. Sociale huurwoningen worden in principe aangeboden via de portal van het SVNK. SVNK is het samenwerkingsverband van de woningcorporaties in de regio Noord-Kennemerland. Via het portal wordt zo het aanbod van sociale huurwoningen in de regio Noord-Kennemerland gekoppeld aan woningzoekenden.

Naast het sociale woningbouwprogramma in de huur, wordt circa 20% van het aanbod in de middenklasse huur (tot € 950) gerealiseerd, zetten we in op minimaal 10% betaalbare koopwoningen (categorie 1 conform Regionale Woonvisie, tot €199.400) en circa 40% vrij in te vullen. Bij koopwoningen geldt een zelfbewoningsplicht van tenminste één jaar. Hiermee ontstaat een stedelijk en inclusief woonmilieu met een gevarieerd woningaanbod passend bij een normale afspiegeling van de verschillende inkomensgroepen.

Iedere initiatiefnemer van nieuwe woningbouwplannen zal in overleg met de gemeente moeten aantonen hoe nieuwbouwplannen hierin passen, afgemeten naar de financiële haalbaarheid van het nieuwbouwplan en wat er volgens analyse in specifieke deelgebieden van het Stationsgebied aan de al aanwezige woningvoorraad toegevoegd zal moeten worden. Hier kan gemotiveerd van worden afgeweken als elders binnen het Stationsgebied wordt gecompenseerd. Reeds bestaande afspraken worden gerespecteerd.

¹Prijspeil 01-01-2020

De vraag van kleine huishoudens naar passende en vooral betaalbare huisvesting blijft de komende jaren groeien en in het Stationsgebied kunnen deze huishoudens op grotere schaal worden bediend.



-  Toegang perrons
-  Fietsstallingen
-  Bushalte/mogelijkheid bushalte
-  Parkeren
-  Kiss & ride
-  Faciliteiten en voorzieningen station
-  Recreatief transferium

In de OV-knoop is iedereen wel even voetganger. Het stationsplein loopt daarom geleidelijk onder het spoor door, zodat voor alle reizigers een overzichtelijke en goed beloopbare situatie ontstaat.

4.4 Openbaar vervoer knoop

Compacte knoop; rond het station is alles erop gericht om een zo efficiënt en soepel mogelijke openbaar vervoersknoop te maken, optimaal bereikbaar voor fietsers en wandelaars.

Een goede, multimodale bereikbaarheid garanderen voor mensen uit Heerhugowaard en Langedijk en hun bezoekers. Ook bij een verdere groei van mobiliteit, inwoners en economie.

Om het overstappen tussen trein, bus, fiets, taxi, auto, etc. zo comfortabel en efficiënt mogelijk te maken zetten we in op een compacte OV-knoop, gekoppeld aan een ongelijkvloerse onderdoorgang van de Stationsweg, met directe toegang tot de perrons. De huidige opgangen aan de Zuidtangent verdwijnen. In de OV-knoop is iedereen altijd wel even voetganger. Het stationsplein loopt daarom geleidelijk onder het spoor door, zodat voor alle reizigers een overzichtelijke en goed beloopbare situatie ontstaat. Rondom deze onderdoorgang liggen alle vervoersmodaliteiten en belangrijke voorzieningen gekoppeld:

- De spooropgangen met stationsfaciliteiten, zoals kaartjesautomaten, stationshuiskamer, reizigersinformatie, etc. liggen in de onderdoorgang van de Stationsweg. Op die manier kunnen de perrons worden verlengd en mogelijk ook verbreed. Dit biedt ruimte voor meer comfort en veiligheid op de perrons, maar ook voor meer voorzieningen hier en het halteren van meer en langere treinen. In het streefbeeld worden de verlengde en verbrede perrons overkapt met een groot en opvallend zonnedak, zodat het wachten op de trein comfortabeler wordt en er flink wat schone energie kan worden opgewekt. Dit zonnedak vormt bovendien (samen met de daaronder stoppende treinen) een herkenbare blikvanger die het station duidelijk zichtbaar maakt in de stad. De Stationsweg vormt een lange zichtlijn op dit aantrekkelijke nieuwe station.
- Aan weerszijden hiervan kunnen vervolgens in gebouwde voorzieningen de vele fietsen gestald worden. Heerhugowaard heeft al een relatief hoog percentage mensen dat met de fiets naar het station komt, met deze faciliteiten kan dat beter worden gefaciliteerd en ook veiliger en comfortabeler worden. Zeker als het gebied intensiever gebruikt gaat worden en de fietsen steeds duurder worden

is het stallen op straat geen optie. Aan weerszijden van het spoor is ruimte voor tenminste 6.000 fietsen.

- Halteringsmogelijkheden voor bussen aan weerszijden van het station. In de huidige opzet is er alleen aan de stadszijde een buslijn, maar we houden de mogelijkheid open om deze ook aan de landschapszijde later toe te voegen. Eventueel kan de (boven)regionale bus ook nog halteren onder aan de Krul langs de N242. De bussen rijden idealiter in dezelfde richting als dat ze aankomen, zodat geen onveilige en inefficiënte draaibewegingen hoeven worden gemaakt en de hoeveelheid verharding beperkt kan blijven. Bij calamiteiten op het spoor wordt er ruimte in de openbare ruimte gemaakt voor het opstellen van vervangend busvervoer aan de zuidzijde van de Zuidtangent. Op die manier wordt de overlast voor de bestaande woningen in het stationsgebied beperkt.
- Een gebouwde parkeergarage voor P&R, die ook gebruikt kan worden voor bewoners en bezoekers aan de landschapszijde. Hier kunnen mensen uit de regio hun auto parkeren en met het openbaar vervoer verder reizen. Ingezet wordt op een gebouwde voorziening omdat dit efficiënter is in een intensief gebruikt gebied, maar ook omdat daarmee makkelijker een parkeerregulering kan worden ingevoerd. Deze parkeervoorziening gaat dus ook een bijdrage leveren aan de parkeerbehoefte in het gebied zelf. Hier is ruimte voor bewoners om een parkeerplaats te huren, bezoekers van woningen of bedrijven, maar ook voor huur- en deelauto's.
- Kiss en Ride aan de landschapszijde, langs de huidige Stationsweg, waar er ruimte is om even snel iemand af te zetten met de auto, of een taxi te pakken.
- Een recreatief transferium aan de Westdijk, via de Krul wandelend en fietsend te bereiken vanuit het station. Hiermee kan het groeiende toerisme (onder andere in lijn met 'Langedijk ontwikkelt met water') voor een deel ontsloten worden via het openbaar vervoer, zodat de druk van auto's en bussen op landschap en historische delen van het dorp verminderd.

De OV-knoop is de spil in duurzame mobiliteitsdiensten; in de vorm van deelfietsen, deelauto's, etc. Het organiseren en afstemmen van vraag en aanbod is rondom een OV-knoop het meest effectief en biedt gebruikers veel keuzemogelijkheden en flexibiliteit.



4.5 Verkeersstructuur

Schakel; het stationsgebied is een belangrijke schakel tussen stad, dorp en landschap, met name voor langzaam verkeer.

Het stimuleren van fietsen, wandelen en het gebruik van openbaar vervoer en een duurzame mobiliteitsketen. Een mobiliteits-verschuiving in Heerhugowaard en Langedijk van auto naar fietsen, wandelen en openbaar vervoer.

Inclusieve stad; het stationsgebied vormt samen met het Stadshart, de omgeving van Focus en Horizoncollege en omgeving van de loswal/Westdijk één samenhangend en fijnmazig wandel- en verblijfsgebied, dat voor iedereen goed toegankelijk is.

Een gezond, veilig en toekomstgericht stationsgebied, dat uitnodigt om zich actief te verplaatsen en te ontmoeten. Een levendig en aantrekkelijk gebied om te verblijven voor bewoners, werknemers en bezoekers. Toegankelijk voor iedereen.

De ambitie is om de verkeersstructuur van het stationsgebied op te bouwen vanuit het station, zodat de OV-knoop zo goed mogelijk bereikbaar is. Met name voor fietsers en wandelaars vanuit Heerhugowaard, Stadshart en Langedijk wordt het station veiliger, sneller en aantrekkelijker bereikbaar gemaakt. Ook de nieuwe opzet van de Zuidtangent, onder het spoor door, heeft een belangrijke rol gespeeld in het vormgeven van deze verkeersstructuur.

Wandelen:

Het doel is een zo fijnmazig mogelijke structuur van wandelroutes te maken in en tussen Stadshart en stationsgebied en met de omgeving. Deze wandelstructuur verknoopt belangrijke voorzieningen als het winkelcentrum, cultuur- en horecaplein,

stadsplein en gemeentehuis, de OV-knoop en scholenclusters met andere deelgebieden en de rest van de stad. De 'Yellow-brick-road' verbindt de belangrijkste clusters in één directe beweging met elkaar, met zo min mogelijk haken, omwegen en barrières. Met name de omgeving van de kruising Zuidtangent-Westtangent is daarbij een belangrijke, nog te slechten barrière. Net als bij de Umbrielaan liggen met het gereedkomen van de Westfrisiaweg ook hier kansen om de oversteekbaarheid van deze kruising op maaiveld te verbeteren. Door het oversteken meer de ruimte te geven wordt deze route minder aantrekkelijk voor doorgaand verkeer, waarmee tevens de veiligheid en de milieubelasting verbeteren.

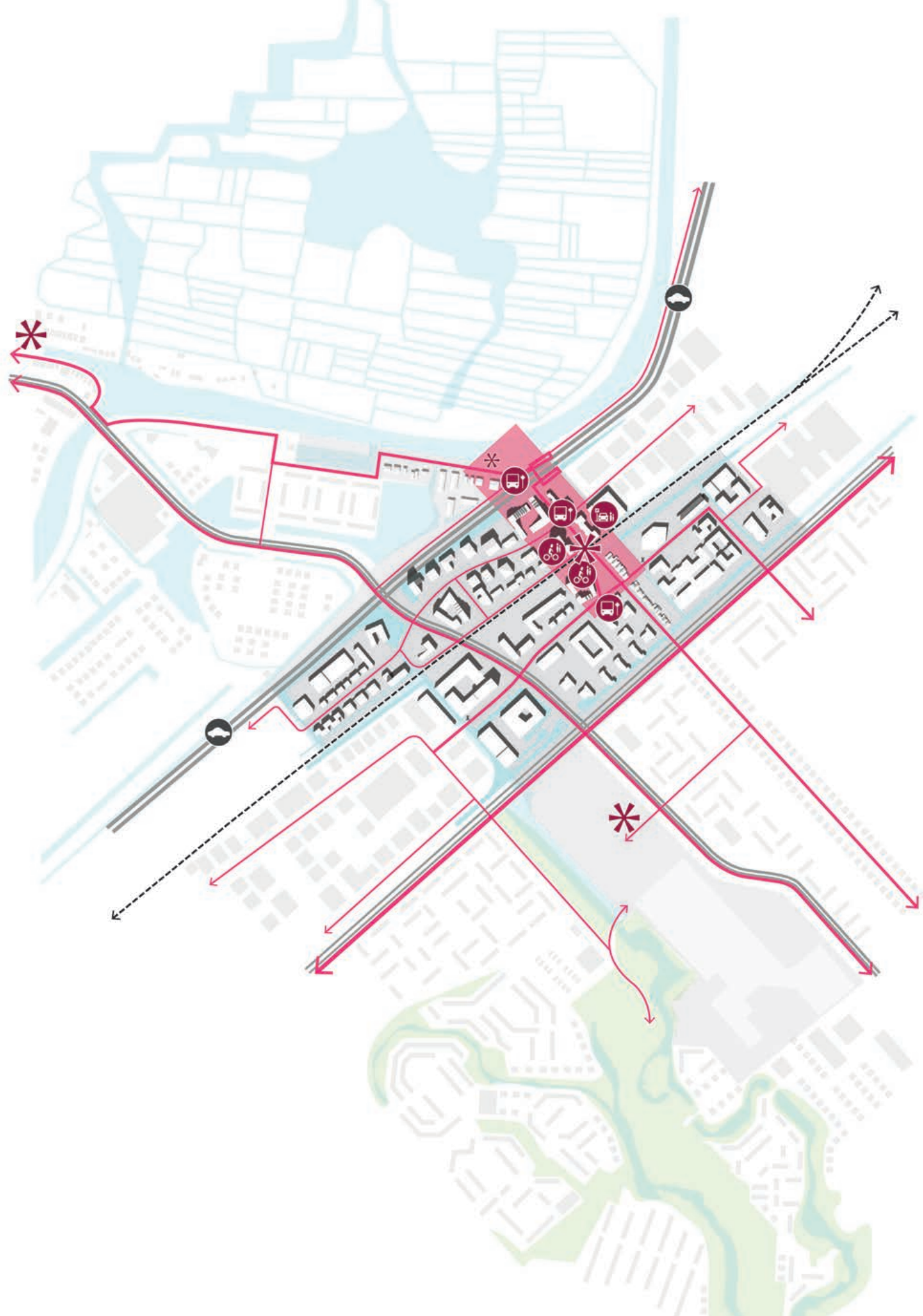
Verblijfsgebieden:

De wandelroutes zijn tegelijkertijd ook een structuur van openbare ruimtes die de 'huiskamer' van de stad vormen. De openbare ruimte is hier niet alleen ingericht voor comfortabel en veilig verplaatsen (zo min mogelijk drempels, heldere routing), maar ook voor verblijven. Groen, verlichting, straatmeubilair en aantrekkelijke, levendige functies in de plinten van de bebouwing helpen hieraan mee.

Belangrijke verblijfsplekken zijn:

- De entreepleinen aan weerszijden van het station;
- De Onderwijstuin;
- De loswal aan de Westdijk.

Het doel is een zo fijnmazig mogelijke structuur van wandelroutes te maken in en tussen Stadshart en stationsgebied en met de omgeving.

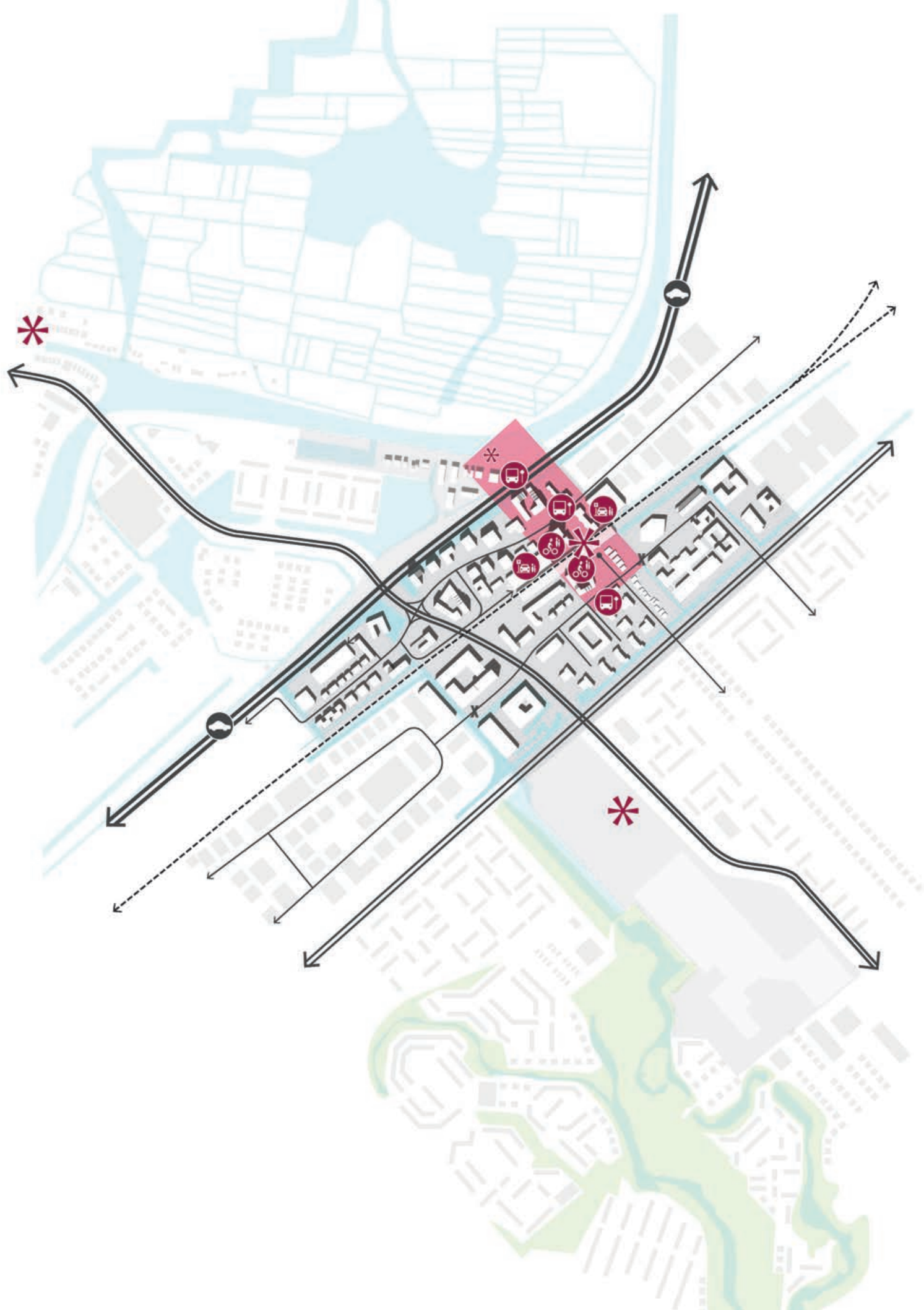


Fiets:

Ook de fietsstructuur is zo fijnmazig als mogelijk. Aantrekkelijke, directe en veilige routes verbinden de OV-knoop met de rest van de stad (zeker binnen een zone van 10 minuten fietsen vanaf het station) en versterken de relaties tussen Heerhugowaard, Broekhorn en Langedijk. Zuidtangent, Westtangent, de Boulevard en Stationsweg vormen de belangrijke hoofdroutes en worden idealiter ingericht om zo het fietsen zo snel en comfortabel mogelijk te maken. De routes zijn onderdeel van of leiden naar het regionale netwerk van (door)fietsroutes en vormen verbindingen met Langedijk, Alkmaar en Obdam.

De kruisingen met het spoor waren daarbij altijd een barrière, die met de onderdoorgangen van Zuidtangent en Stationsweg worden opgelost. De kruisingen van de Westtangent kunnen in de toekomst ook worden geoptimaliseerd, nu het doorgaande verkeer via de Westfrisiaweg kan worden geleid.

Aantrekkelijke, directe en veilige (door)fietsroutes verbinden de OV-knoop met de rest van de stad en de regio.



Auto en vrachtverkeer:

Er is voor gekozen aan de stadszijde meer de focus te leggen op wandelen en verblijven en de auto's waar dat mogelijk is aan de landschapszijde te faciliteren. Je kunt in de toekomst ook aan de stadszijde natuurlijk met de auto komen, maar dat is alleen aantrekkelijk alleen als je er echt moet zijn. Om die reden worden maatregelen tegen doorgaand verkeer onderzocht met de bewoners en ondernemers, ter plaatse van Stationsweg en W.M Dudokweg. Bus en bevoorrading kunnen er nog wel gebruik van maken. Daarmee wordt sluipverkeer voorkomen in dit gebied en kan de kruising Zuidtangent-Stationsplein compact en overzichtelijk blijven. Met een VRI-installatie wordt hier de oversteekbaarheid voor wandelaars en fietsers beter en de kruising veilig gemaakt. De ongelijkvloerse kruising van het spoor en een slimme afstelling van de VRI's in deze omgeving borgen voldoende doorstroming voor de auto's. Dit is ook de reden waarom aan de landschapszijde gekozen is om het overstekende verkeer bij de kruising Zuidtangent-Industriestraat-Gildestraat eruit te halen. Op die manier is er minder vertraging en kan de ontsluiting van deze ingewikkelde verkeersknoep beter worden geregeld. Dit garandeert ook de soepele ontsluiting van de Industriestraat. Een nieuwe route langs het spoor en over de Zuidtangent heen houdt Gildestraat en Industriestraat voor alle verkeer en vanuit alle richtingen goed bereikbaar. Ook vrachtverkeer kan hier gebruik van maken.

Bijkomend voordeel is dat op deze manier voor fietsers en wandelaars een veilige en ongelijkvloerse kruising is gecreëerd tussen omgeving Gildestraat, Industriestraat en station. Met name voor bezoekers van het nieuwe Oogcentrum Noordholland en Visio, die een visuele beperking hebben, is dit een vooruitgang.

Tenslotte zal ook de aansluiting van de Umbriellaan en de omgeving van de Onderwijstuin op de Westtangent verbeterd worden. Met het gereedkomen van de Westfrisaweg zal het doorgaand verkeer hier minder worden en kunnen de kruisingen worden geoptimaliseerd. Door de knip bij de Stationsweg zal deze kruising bovendien alleen nog voor bestemmingsverkeer zijn.

Er is voor gekozen aan de stadszijde meer de focus te leggen op wandelen en verblijven en de auto's waar dat mogelijk is aan de landschapszijde te faciliteren.



4.6 Parkeerstrategie

City as a service; door zaken te delen en samen te werken wordt het gebied aantrekkelijker en duurzamer.

Tegelijk met meer aandacht in het stationsgebied voor fiets, voetganger en openbaar vervoer, blijft de bereikbaarheid met de auto belangrijk. Er is nu al een probleem met parkeren in het stationsgebied. Op een aantal plekken is er veel druk op parkeerplaatsen, zoals bij de P+R-plekken en voor bezoekers van voorzieningen in het gebied. Bij nieuwe vastgoedontwikkelingen zal bovendien niet altijd al het parkeren op eigen terrein kunnen plaatsvinden; slimme oplossingen zijn nodig. Uit het participatieproces en in de vele gesprekken in het gebied is die gedeelde opgave nadrukkelijk genoemd.

Een analyse maakt namelijk duidelijk dat er veel parkeerruimte in het stationsgebied is, verdeeld over de vrij toegankelijke openbare ruimte maar ook verborgen achter slagbomen op private parkeerterreinen en in parkeerkelders. Veel automobilisten staan op verkeerde plekken geparkeerd en vraag en aanbod sluiten - over de gehele dag bezien - niet overal goed op elkaar aan. Bovendien leidt het vele parkeren tot versnippering en een verminderde kwaliteit van de openbare ruimte. Terwijl de opgaven voor vergroening en klimaatadaptief ontwerpen ook weer ruimte vragen.

Er zal daarom in afstemming met betrokkenen in het gebied een parkeerstrategie uitgewerkt gaan worden, zodat mensen parkeren waar ze moeten parkeren en de aanwezige parkeervoorzieningen zo optimaal mogelijk gebruikt worden. Zo'n parkeerstrategie spreekt zich uit over al het parkeren in het stationsgebied: openbaar, privaat en P+R. We zetten in op parkeren vanuit verschillende motieven in dezelfde parkeerfaciliteit. Dat biedt mogelijkheden voor dubbel gebruik en creatieve oplossingen bij bouwinitiatieven, tijdelijk parkeren (als faseringsoplossing) en verbeterde P+R-voorzieningen. Bovendien leidt het tot een efficiënt ruimtegebruik met een kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte. Het is bovendien prijstechnisch gunstig en zo relevant voor de haalbaarheid van vastgoedontwikkelingen. Tegelijk kan er volop ingezet worden op duurzaamheidsaspecten zoals klimaatadaptie, biodiversiteit en duurzame mobiliteit met slimme geïntegreerde oplossingen voor bijvoorbeeld fietsparkeren.

We zetten daarom in deze ontwikkelfase van het stationsgebied in op een principe van 'clusterparkeren' in de verschillende deelgebieden. Dat betekent dat in ieder deelgebied wordt ingezet op slimme functiemenging én een plek gezocht wordt voor een gebouwde collectieve parkeervoorziening. Die hebben we indicatief op de Masterplankaart aangegeven. De essentie daarvan is dat meerdere ontwikkelaars, ondernemingen en instellingen gezamenlijk een gedeelde parkeerfaciliteit aanbieden of ontwikkelen voor de doelgroep van hun ontwikkeling, bedrijf of instelling. Overigens laat dat onverlet dat bestaande en nieuwe voorzieningen een overzichtelijke hoeveelheid parkeren op eigen terrein hebben en kunnen ontwikkelen, maar we willen dat afwegen vanuit een businesscase van clusterparkeren. We betrekken daarom ook bestaande private parkeerterreinen bij clusterparkeren. Bij dit alles gaan we uit van een parkeernorm die past bij een locatie nabij openbaar vervoer en waarbij het delen van auto's en fietsen nadrukkelijk gestimuleerd wordt.

Met deze strategie willen we dat iedere parkeerplaats zo optimaal mogelijk gebruikt wordt. Zo'n systeem scheelt kostbare ruimte en onnodige investeringen in sub-optimaal gebruikte en te grote, dure ondergrondse parkeervoorzieningen. Het systeem moet daarnaast flexibel en adaptief genoeg zijn om bij alle pieken voldoende aanbod te kunnen bieden en gebruikers op een vanzelfsprekende manier naar de beschikbare plekken in het stationsgebied begeleiden. Tegelijkertijd moet het systeem flexibel genoeg zijn om met veranderende parkeerbehoeften in de toekomst mee te bewegen. Gebouwde voorzieningen met clusterparkeren zijn in dat kader, vanuit een randvoorwaarde van samenwerking in het gebied, toekomstgerichte duurzame oplossingen.

De rol van de gemeente, samenwerking als basis

Samengevat zullen de parkeervoorzieningen in het Stationsgebied bijdragen aan de haalbaarheid van ontwikkelingen, duurzaamheid en het vergroten van de ruimtelijke kwaliteit met meer groen. Dat kan alleen als de gemeente samen met al aanwezige en nieuwe ontwikkelende partijen parkeervraagstukken efficiënt aanpakt. Het op-tuigen van samenwerking per deelgebied zal de gemeente actief oppakken. De kern van die opgave is het verkrijgen van inzicht onder welke voorwaarden en omstandigheden de gemeente op basis van actieve participatie samen met (markt)partijen vormen van clusterparkeren in het stationsgebied gerealiseerd krijgt. Dit vraagstuk bestaat uit twee onderdelen: de taken en de rollen van de gemeente enerzijds en



inzicht in de wijze waarop projectontwikkelaars, instellingen en ondernemingen geprikkeld kunnen worden om aan clusterparkeren mee te werken. In de participatie- en ontwikkelsessies rondom dit Masterplan is gebleken dat er draagvlak is om dat met elkaar te gaan onderzoeken.

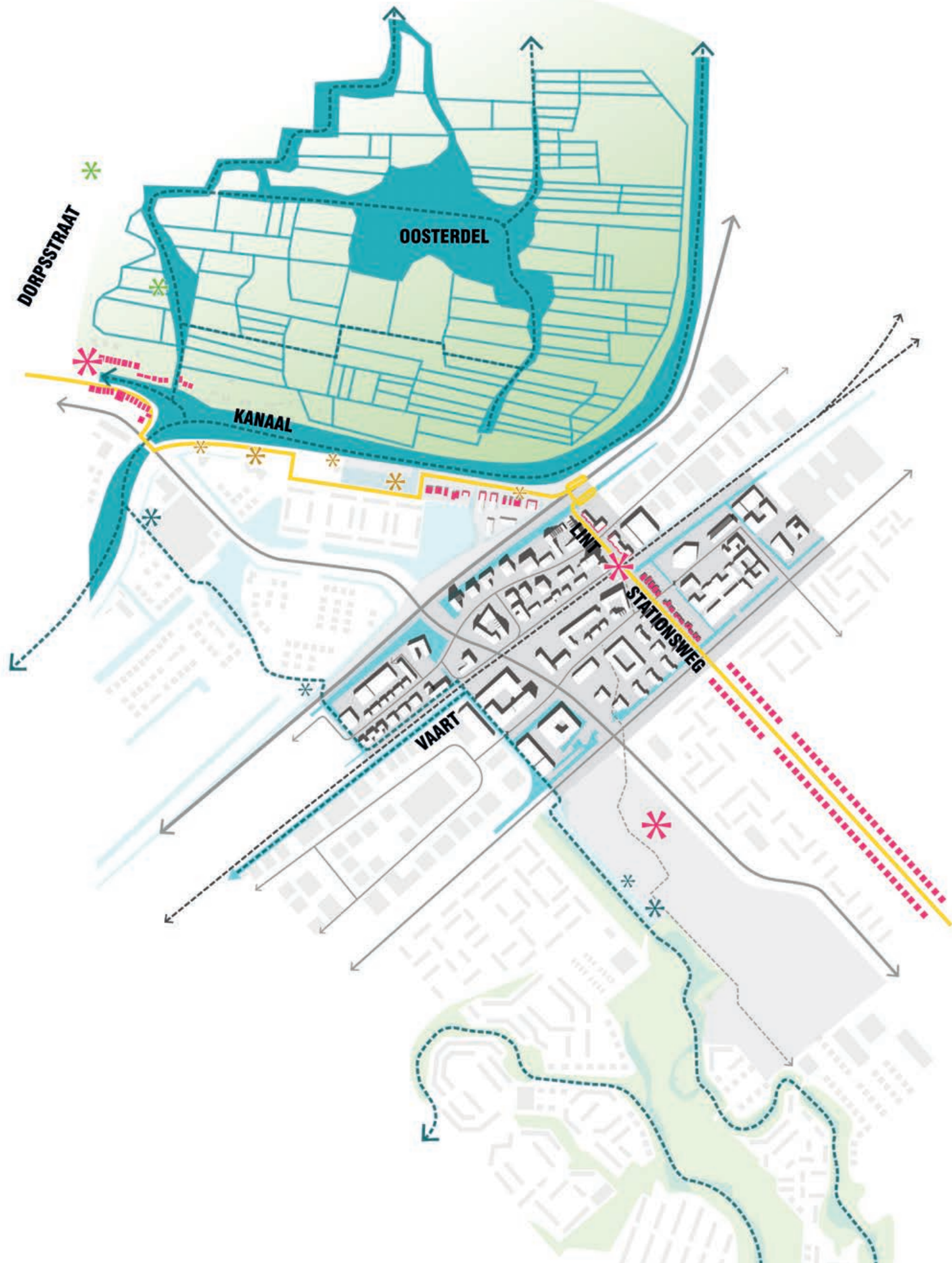
Bij samenwerking geldt dat er gedeelde agenda's zijn over wat we met elkaar in onze gebiedsontwikkeling willen bereiken. Vooruitlopend daarop kan clusterparkeren al grofweg rond vijf thema's opgetuigd worden:

1. Doelgroepgericht, iedere parkeerder de juiste parkeerplek (voorrang geven aan welke type parkeerders op welke specifieke tijden).
2. De locatie en kwaliteit van parkeren moeten kloppen (de faciliteiten sluiten aan op de behoeftes; er zijn verschillen in behoeftes voor kort en lang parkeren).
3. Flexibiliteit en toekomstgerichtheid (de parkeeroplossing kan meebewegen met veranderende parkeerbehoeften in de toekomst en koppelkansen met duurzame vormen van vervoer moeten mogelijk zijn).
4. Exploiteerbaarheid (het parkeren moet financieel haalbaar zijn én zichtbaar bijdragen aan de haalbaarheid van een hogere kwaliteit van de omgeving en de vastgoedontwikkeling).
5. Parkeren is duurzaam, klimaatadaptief en -bestendig (auto- en fietsparkeren worden geïntegreerd in de omgeving, de parkeeroplossing draagt bij aan meer duurzame mobiliteitsoplossingen en ketenmobiliteit).

We realiseren ons dat het stationsgebied een gebiedsontwikkeling is waar bestaande gebouwen met voorzieningen, transformatie van gebouwen én nieuwbouw hand in hand gaan. De parkeerstrategie kan dus niet enkel en alleen uitgaan van nieuwbouwprojecten met eisen als parkeernormen. Dat zou ook niet duurzaam zijn, het zal de samenwerking in het gebied beperken en de exploitatiebaarheid tekort doen. Maatwerk per deelgebied is de oplossing:

1. We kijken goed waar we bestaande parkeervoorzieningen kunnen inpassen en efficiënter kunnen gebruiken.
2. We gaan het parkeren beprijzen en betrekken zowel de openbare als de private parkeerplaatsen waarmee de eigenaren willen participeren in een parkeerbalans voor het deelgebied.
3. En we onderzoeken nieuwbouw van geclusterde parkeervoorziening, wanneer dat in het deelgebied nodig is.

Uiteindelijk is de parkeerstrategie zo een samenspel van het traditionele publiekrechtelijke instrumentarium van de gemeente én een samenwerking in het gebied met geclusterde parkeervoorzieningen. Met de samenwerking in het gebied als basis, gaan we dit verder met elkaar onderzoeken op haalbaarheid.



4.7 Cultuurhistorie

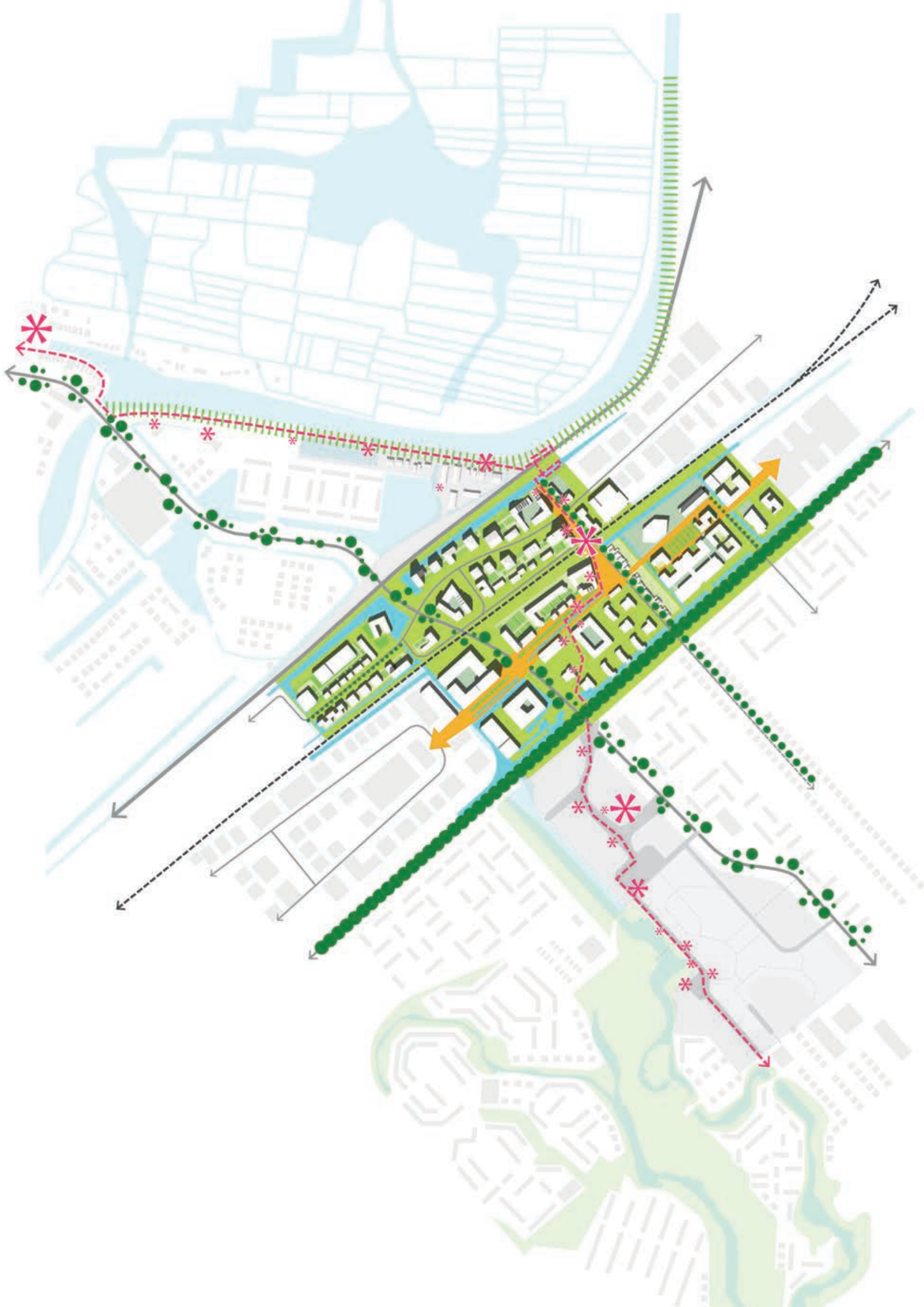
De ontwikkeling van Heerhugowaard is er een van grote metamorfoses; van binnenmeer, naar droogmakerij, naar groeistad. Met het 1000-eilandenrijk en historisch Broek op Langedijk naast de deur. De korte afstand en het scherpe contrast tussen het stedelijke karakter van het stationsgebied en de landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten aan de Langedijker zijde zijn een enorme kwaliteit. Dit gaan we koesteren en inzetten om de aantrekkingskracht van Langedijk en Heerhugowaard verder te vergroten.

In de kanaalzone komen deze kwaliteiten samen en worden ze beleefbaar gemaakt. Hier is actieve recreatie, maar ook de beleving van rust en ruimte. Een gebied dus met contrasten en bijzondere verhalen, dat we in het gemeenschappelijke stationsgebied onder de aandacht willen brengen.

Dat doen we op verschillende manieren:

- In de plannen is de Stationsweg/Westdijk benoemd als belangrijke culturele as tussen Dijk en Waard. Aan de stadszijde wordt de bestaande kleinschalige bebouwingsstructuur gehandhaafd. Aan de landschapszijde wordt het karakter en sfeer van de Stationsweg tot aan De Krul herkenbaar teruggebracht. Vervolgens loopt deze historische lijn via De Krul langs het water en de jachthaven door tot aan het Havenplein in Langedijk en wordt meer aansluiting gezocht bij het waterrijke, groene karakter. Vanaf De Krul is er een fraai zicht op eilanden, riet en molen. Hier wordt het verhaal van de 1000 eilanden en van de droogmakerij het meest tastbaar verteld. Bij de loswal is een informatiecentrum.
- Een 'cultuur-muur' begeleidt het aflopende plein richting het station en weer terug omhoog aan de andere zijde van het spoor. Deze cultuurmuur vertelt mensen die in en uit het station wandelen het verhaal van de polder, de stad, het dorp en het 1000-eilandenrijk aan de bezoekers en leidt hen subtiel de weg richting Dijk of Waard.
- Het nieuwe stationsdak wekt niet alleen energie op, maar projecteert bij zonnig weer ook een subtiel schaduwspel over de perrons, waarin het karakteristieke patroon van de 1000 eilanden is te herkennen.
- De 'Tuindersroute' wordt beter zichtbaar gemaakt. Via deze historische waterverbinding werden de agrarische producten uit de polder naar de Broekerveilig gebracht. Deze echte route is helaas niet meer aanwezig, maar reflecteert in de verder op te waarden kanoroute tussen Stadshart en Broekhorn, die bijvoorbeeld ook langs het historische sluisje voert.
- Tenslotte zal bij de uitwerking van de openbare ruimte en in de architectuur nadrukkelijk aansluiting gezocht worden bij de historie en het DNA van het gebied. De verhalen kunnen een plek krijgen in beplanting (bloemenzee), waterelementen, verhardingspatronen, gebouwen en kunstobjecten.

Er zal bij de uitwerking van de openbare ruimte en in de architectuur nadrukkelijk aansluiting gezocht worden bij de historie en het DNA van het gebied.



4.8 Groen

Groene stad; in het stationsgebied geldt het principe van 'groen, tenzij'. Het natuurinclusief en klimaatrobuust maken van het stationsgebied, door het toevoegen van meer blauw en groen.

Het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie geeft vanuit het rijk alle Nederlandse gemeenten ambities mee om te bouwen aan een klimaatbestendig land. Want de weeromstandigheden die we voor 2050 verwachtten, treden nu al regelmatig op. We willen daarom van Heerhugowaard een klimaatadaptieve stad maken zodat we problemen met wateroverlast, hittestress en droogte kunnen aanpakken. In dat kader is het absoluut nodig om goed voorbereid te zijn. Door goede maatregelen kunnen we overlast zoveel mogelijk voorkomen en onze polder, onze stad en het stationsgebied voorbereiden op steeds heftigere weeromstandigheden in een veranderend en extremer klimaat. De opgave voor onze polder is navenant, zo blijkt uit klimaat-stresstesten. We maken daarom een start met die opgave door in het stationsgebied al rekening te houden met het veranderende klimaat. Want in deze knooppuntontwikkeling komen alle ambities van klimaatadaptatie bij elkaar, met opgaven voor gemeente en voor initiatiefnemers.

Zo vormt groen een belangrijk onderdeel van de uitstraling van het toekomstige stationsgebied. Het borgt de samenhang, houdt water vast bij zware regenval en voorkomt hittestress in tijden van warmte. Het nodigt uit tot wandelen, spelen, verblijven en ontmoeting, creëert levendigheid en bevordert sociale veiligheid en geeft bestaande en nieuwe woningen, bedrijven en voorzieningen een aantrekkelijk adres.

Een groene, gezonde leefomgeving is dus cruciaal voor de ontwikkeling in bredere zin. Het doel is het stimuleren van de gezonde keuze. Via een structuur van groen op straat-, buurt- en wijkniveau is bereikbaarheid van groen en recreatie vanuit iedere voordeur gegarandeerd. Een integrale aanpak om op de klimaatverandering in te spelen draagt dus ook bij aan onze gezondheid en welbevinden. Naast de openbare ruimte vraagt het ook om innovatieve manieren om gebouwen te ontwerpen: een integrale energetische optimalisatie om actieve en passieve energie slim te benutten en extremen in en om gebouwen door een gecombineerde energie-klimaat-aanpak

te voorkomen. Het nieuwe gebouw van het Oogcentrum Noordholland is daar een sprekend voorbeeld van.

Bij de uitwerking van de openbare ruimte en de nieuwe private terreinen is het principe: 'groen, tenzij het vanuit functioneel gebruik niet anders kan'. De huidige overmaat aan verharding wordt daarom aanzienlijk verminderd en groen ingericht. Het parkeren van auto's en stallen van fietsen vindt zoveel mogelijk plaats in gebouwde voorzieningen, gedeeltelijk gepositioneerd onder collectieve daktuinen en gedeeltelijk in de vorm van nieuwe, soms groene parkeergebouwen. Dat is een uitdaging, maar die parkeertstrategie gaan we samen met ontwikkelaars, ondernemers, eigenaren en instellingen optuigen.

We zetten qua vergroening in op veel variatie, kleur en een rijke afwisseling en biodiversiteit. Bij de uitwerking wordt een bandbreedte van bloeiende, liefst streekgebonden planten gekozen die samen de 'Dijk & Waardse mix' vormen. Goed voor insecten, de belangrijke bijen voorop. Afhankelijk van het meest praktische beheerregime en specifieke voorkeuren wordt uit deze Dijk & Waardse mix per plek steeds een selectie gemaakt. Dit doen we zowel voor de openbare ruimte als voor de daktuinen. Op die manier ontstaat geleidelijk een krachtig, samenhangend beeld waar iedereen van profiteert. En ontstaat samenhang in de uitstraling van de groene buitenruimte, privaat en openbaar. Afhankelijk van ervaringen kan de Dijk & Waardse mix lopende de tijd natuurlijk geleidelijk bijgesteld en aangevuld worden.

Daarnaast gebruiken we het groen om belangrijke doorgaande structuren een eigen karakter te geven en zo de leesbaarheid, samenhang en oriëntatie in het gebied te verbeteren:

- Een klassieke en intieme uitstraling voor de historische Stationsweg, met twee rijen grote bomen aan weerszijden, met passende onderbeplanting.
- Een losse, parkachtige inrichting van de Zuidtangent, met een variatie aan grote en kleine bomen in verschillende kleuren en bloemenbermen. De Zuidtangent wordt begeleid door een aaneenschakeling van wadi's, met daarin beplanting die ook nattere omstandigheden goed kan verdragen.
- Een statige stadsboulevard voor de Westtangent, met meerdere rijen bomen



en water en rietoevers. Ter plaatse van het Stadshart voordeuren aan de straat maken, zodat achterkanten voorzijden worden.

- Stationsplein en Onderwijsplein vormen belangrijke schakels in de Boulevard, maar zijn ook belangrijke verblijfsplekken. Hier wordt ingezet op intensiever gebruik en verblijf, op ontmoeting, activiteiten, wandelen en spelen. De groen-inrichting is uitdagend, kleurrijk en helpt mee om een prettig en intiem buitenklimaat te maken, met bloeiende strategisch geplaatste plantvakken, een afwisseling aan grote en kleine bomen en waterelementen. Het stationsplein wordt een 'klimaatplein', waar we op ambitieuze en zichtbare manier water gaan opvangen, vasthouden en hergebruiken.
- De N242 heeft een meer open invulling, begeleid met royaal water en rietkragen en her en der een strategisch geplaatste clustering van bomen.
- Daar waar de grond schaars is en de veelheid aan functies elkaar verdringen, liggen er kansen in het realiseren van b.v. verticaal groen, groen bij parkeerplekken of groene-blauwe verblijfsgebieden en speelterreinen.
- De Westdijk krijgt een landschappelijk karakter met rietkragen, groene oevers en vergezichten over kanaal en Oosterdelgebied. Op strategische plekken, bijvoorbeeld bij Ioswal, jachthaventje, Kanowaard en Ossa zijn landelijke verblijfsplekken aan het water.
- Gildestraat en Industriestraat zijn lokale structuren. Deze worden geflankeerd door een afwisseling van groen, bloembermen en verschillende soorten bomen.
- Het spoor doorsnijdt het gebied en krijgt geen eigen groenstructuur mee, maar laat de verschillende sferen in het gebied juist naast elkaar zien aan de reizigers. De uitstraling van bebouwing, openbare ruimte en buiten ruimtes is daarom belangrijk. Hier tonen Dijk en Waard zich aan de bezoekers.

Groen vormt een belangrijk onderdeel van de uitstraling van het toekomstige stationsgebied. Het borgt de samenhang, houdt water vast bij zware regenval en voorkomt hittestress in tijden van warmte.

In een verstedelijkte polder als die van Heerhugowaard is een goede waterstructuur van cruciaal belang om de voeten droog te houden en het gebied leefbaar.



4.9 Water

In een verstedelijkte polder als die van Heerhugowaard is een goede waterstructuur van cruciaal belang om de voeten droog te houden en het gebied leefbaar. Zeker als er in de toekomst zwaardere buien gaan vallen en langere periodes van hitte en droogte zullen voorkomen.

De Westertocht, die als twee spoorloten door het stationsgebied stroomt, vervult een belangrijke rol in de waterstructuur van stad en polder. Met de ongelijkvloerse kruising van de Zuidtangent zullen deze belangrijke afvoersloten komen te vervallen. Dat komt goed uit, want deze zijn smal en liggen onhandig en verborgen in het gebied. Ze dragen zo ook niet extra bij aan een veerkrachtig watersysteem van de polder en bieden weinig ruimte om in te spelen op de klimaatverandering. De ontwikkeling van het stationsgebied biedt daarom de kans het startsein te geven voor een nieuwe, robuuste en toekomstbestendige waterstructuur voor de hele polder. Een opgave die er vanuit de stresstesten al aan zat te komen maar nog verder onderzocht moet worden. In het Masterplan zijn voorlopig twee nieuwe aansluitingen in de omgeving van Horizoncollege en Umbriellaan en via Westtangent opgenomen. Op deze manier is de waterafvoer voor stad en polder goed geregeld en krijgt het water een meer prominente en zichtbare plek in het gebied. Tegelijkertijd kijken gemeente en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier hoe nog meer inzichten verkregen kunnen worden in de mogelijkheden om de polder Heerhugowaard als geheel klimaat-adaptiever te maken. Er moet op polderniveau worden onderzocht hoe het watersysteem aangepast kan worden, zodat er meer flexibiliteit in het systeem komt, hoe het systeem bij verschillende buien beter aan de normen kan voldoen en hoe er minder schade (in het buitengebied en in de stad) optreedt bij extreme neerslag.

Met de ontwikkeling van het stationsgebied zullen deze gebiedsoverstijgende vragen ook beantwoord moeten worden.

Daarnaast wordt het stationsgebied zo ingericht met groen en water in openbare ruimte en op daken, dat het maximaal water vasthoudt in natte tijden en daarvan profiteert in droge tijden: de stad als spons. De intentie is om iedere druppel die in het Stationsgebied valt kan worden hergebruikt. Water dat op daken of op straat valt wordt direct afgevoerd naar het groen waar het in de grond infiltreert, of wordt vastgehouden voor later gebruik. Dat is een opgave voor gemeente en hoogheemraadschap, maar ook voor ontwikkelaars met hun ontwerpers en eigenaren van vastgoed. Per deelgebied, of grootschalige samenhangende ontwikkeling worden met betrokken waterplannen opgesteld en steeds de meest praktische oplossing ontwikkeld.

Tenslotte wordt water in het stationsgebied ook een attractie en speelaanleiding. We denken er bijvoorbeeld aan om op het Stationsplein de wateropgave zichtbaar te maken in bijvoorbeeld een waterelement of in de vorm van een 'klimaatplein', waarmee op subtiële wijze wordt gerefereerd aan de historie van de droogmakerij. Maar ook aan het verbeteren van recreatieve routes over het water.





4.10 Energie

Nieuwe energie; het stationsgebied gaat even veel energie opwekken als dat het gaat gebruiken.

Het meest duurzame station van Nederland. Integrale duurzaamheid, dus duurzaam in alle facetten (energie, klimaat, ecologie, sociaal, economisch, materiaal).

Heerhugowaard heeft een naam hoog te houden als het om duurzame energie gaat en streeft naar een CO2 neutrale gemeente in 2030. Met de Stad van de Zon is al een nieuw stadsdeel ontstaan dat evenveel schone energie opwekt als dat het gebruikt. De doelstelling is nu om met de ontwikkeling van het stationsgebied een bestaand stuk stad te intensiveren en opwaarderen en daarmee een CO2-neutraal stationsgebied te realiseren, dat volledig draait op duurzame energie. Nieuwe bebouwing is energieneutraal en gaat helpen om ook bestaande gebouwen en gebruikers in het gebied energie-zuiniger te maken en de opwek van schone energie en warmte en koude handen en voeten te geven.

In de Lokale Energiestrategie (LES) zijn hier de strategische kaders voor meegegeven. In de Transitievisie Warmte worden concrete stappen gezet om de bestaande gebouwen van het aardgas af te halen en te verduurzamen en dit gezamenlijk met de verschillende stakeholders te doen.

Binnen de kaders bestaan er vele mogelijkheden voor energieopwek in, om, op en onder infrastructuur en gebouwen en liggen er mogelijkheden om bij collectieve (warmte) oplossingen aan te sluiten.



Bij het verduurzamen van het stationsgebied streven wij naar een 'integrale energetische optimalisatie'. Dat betekent dat we zo min mogelijk energie willen verbruiken, zo veel mogelijk energie willen opwekken en daarbij knelpunten voor de energievoorzieningen in het stationsgebied maar ook de gemeente willen voorkomen. Energieopwek en energieverbruik worden goed op elkaar afgestemd en zowel actieve energie als passieve energie worden ingezet. Ook liggen er koppelkansen met andere energetische opgaven, zoals mobiliteit.

Daarbij kan worden voortgeborduurd op bestaande voorzieningen en initiatieven:

- Het verder ontwikkelen van het Waerds Energiecircuit, waar een slim netwerk vraag en aanbod van warmte en koude bij elkaar te brengt.
- Het recent aanlegde warmtenet van de HVC slim inzetten bij de vraag naar warmte.

Tevens zal de investeerder in energieinfrastructuur (Liander) worden betrokken.

In het verlengde van het Masterplan wordt aan een integraal energieplan voor het stationsgebied gewerkt. Daarbij streven wij ernaar om duurzame werkgelegenheid en lokale initiatieven te stimuleren.

Nieuwe bebouwing is energieneutraal en gaat helpen om ook bestaande gebouwen en gebruikers in het gebied energie-zuiniger te maken en de opwek van schone energie en warmte en koude handen en voeten te geven.



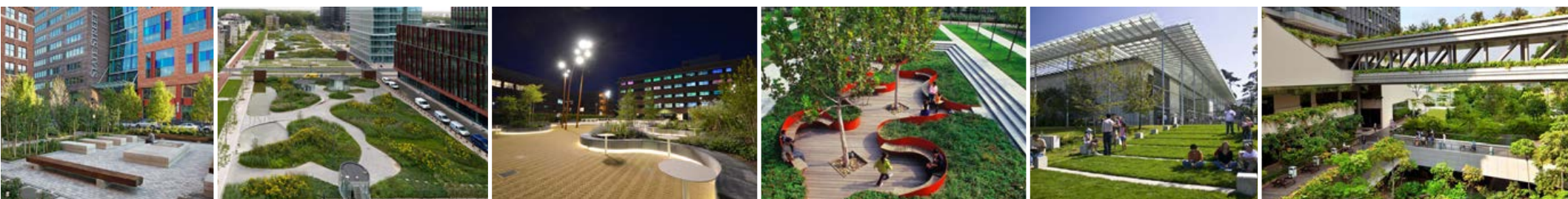
4.11 Biodiversiteit en natuur-inclusief bouwen

Groene stad; in het stationsgebied geldt het principe van 'groen, tenzij'. Het natuurinclusief en klimaatrobuust maken van het stationsgebied, door het toevoegen van meer blauw en groen.

De ontwikkeling van het stationsgebied gaat een bijdrage leveren aan de biodiversiteit in deze omgeving en draagt zo bij aan de ecologische verrijking van de Kanaalzone Heerhugowaard-Langedijk en het Oosterdelgebied. Het stationsgebied is namelijk niet alleen een belangrijke stedelijke schakel tussen stad en dorp, maar ook een belangrijke ecologische verbinding tussen het poldergebied ten zuidoosten van Heerhugowaard en het groen-blauwe hart tussen Langedijk en Heerhugowaard. Met de ontwikkeling van het stationsgebied gaan we de groen-blauwe ecologische structuur versterken. Een reeks van royale waterlopen, parken en groene hoofdstructuren slingert vanaf 't Waarderhout naar het Oosterdel en de Broekhorn en Stadshart en stationsgebied liggen daar prominent middenin. Juist het contrast tussen de stadsnatuur en het open Oosterdelgebied biedt de kans om met allerlei gradiënten een grote rijkdom aan leefgebieden te creëren.

Door in te zetten op natuur-inclusief bouwen en een natuur-inclusieve inrichting van de openbare ruimte versterken we de ecologische verbinding voor planten en dieren. Daarbij maken we gebruik van de vergroening van het stationsgebied en zetten we in de openbare ruimte, op de daktuinen en bij de gebouwen in op streekeigen beplanting en het creëren van nieuwe mogelijkheden voor flora en fauna, zoals nestgelegenheid, foerageerroutes en schuilplaatsen. Om barrières voor dieren op te lossen worden faunapassages toegepast, zoals looprichels onder bruggen, tunneltjes onder de weg of bruggen bovenlangs. Op die manier kunnen diersoorten elkaar 'vinden' en wordt uitsterven van soorten voorkomen.

Met de ontwikkeling van het stationsgebied gaan we de groen-blauwe ecologische structuur versterken.





4.12 Geluid, veiligheid, schaduw en wind

Een gezond, veilig en toekomstgericht stationsgebied, dat uitnodigt om zich actief te verplaatsen en te ontmoeten.

Bij de ontwikkeling van het stationsgebied wordt natuurlijk zorgvuldig rekening gehouden met aanwezige omgevingsfactoren. Waar dat kan pakken we dit aan bij de bron. Waar dat niet mogelijk is zoeken we naar slimme, geïntegreerde oplossingen in de stedenbouw, inrichting openbare ruimte en architectuur. Omgevingsfactoren zoals geluid en wind zien we als een inspiratie voor creatieve oplossingen en onderscheidende architectuur.

Geluid

Geluidsbronnen zijn het wegverkeer (N242, Zuidtangent, Westtangent) en de spoorlijn. Mogelijk is er ook geluid van bedrijven buiten het gebied.

We houden afstand tot drukke wegen en maken langs N242 en spoor een sokkel van parkeergarages zodat geluid wordt geweerd. Daarnaast zetten we in op een slimme positionering van de bebouwing, om zo genoeg geluidsluwe zijden te maken en ook de geluidsbelasting in openbare verblijfsruimten te beperken.

Veiligheid

We borgen met de nieuwe ontsluitingsstructuur een goede bereikbaarheid bij calamiteiten, zeker gezien de verschillende kwetsbare functies in het stationsgebied. Dat betekent dat plekken altijd van twee zijden bereikbaar zijn voor hulpdiensten. De knip bij de Umbriellaan is bijvoorbeeld wel open voor hulpdiensten.

Ten aanzien van het vervoer voor gevaarlijke stoffen over de N242 houden we rekening met een plasberm en parkeergarages als afscherming. We maken in het gebied

vluchtwegen dwars op de weg, met ongelijkvloerse kruisingen onder het spoor (Zuidtangent/Stationsweg) en via daktuinen.

We werken daarnaast met de betrokkenen een veiligheidsplan uit voor de verschillende deelgebieden, waarbij ook gekeken wordt naar bijvoorbeeld hoogbouw.

Schaduw

In het stedenbouwkundig plan hebben we zoveel mogelijk getracht om de gebouwen zorgvuldig te positioneren, zodat overlast van schaduwval beperkt blijft. We hebben gekozen voor een afwisselende bebouwingsopzet met verspringende rooilijnen en variatie in hoogtes en gebouwwormen gebruiken om overlast van schaduw beperkt te houden en overal goede lichtinval te geven. Bij uitwerking van de deelplannen maken we een bezonningsonderzoek om dat verder te optimaliseren.

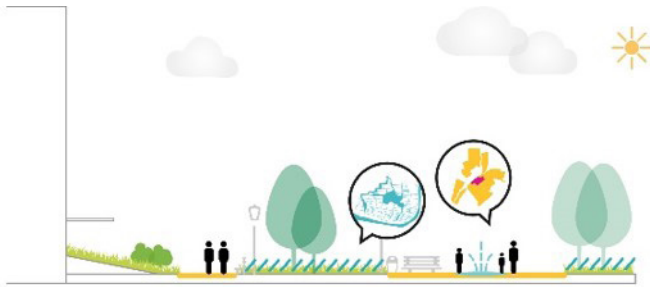
Daarnaast proberen we in de openbare ruimte juist ook schaduwplekken te maken, met name in de zomer, door de positionering van bebouwing en bomen. Dit doen we om hittestress te beperken en ook bij hete periodes een gezond en aangenaam microklimaat te hebben. Het vele groen in het gebied gaat daar ook een bijdrage aan leveren.

Wind

Het waait in deze omgeving veel en het stationsgebied is door de openheid nu niet altijd een aangename plek om te zijn. De intensivering van het gebied is een kans om juist meer windluwe gebieden maken. Rondom hoogbouwaccenten moeten we echter goed kijken of valwinden of andere windhinder hier geen rol gaan spelen. Met een goede positionering van de gebouwen, terugliggende verdiepingen en luifels kan de windoverlast in openbare ruimte worden voorkomen.



DNA van de regio terug laten komen in de publieke ruimte



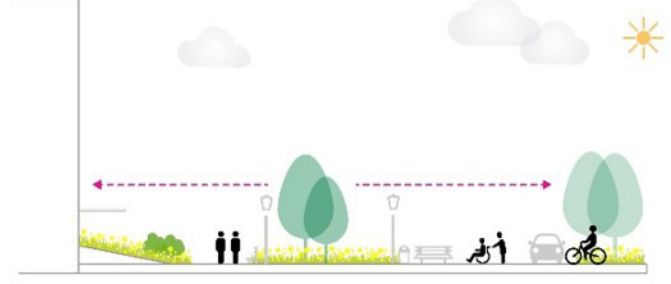
Prettig microklimaat



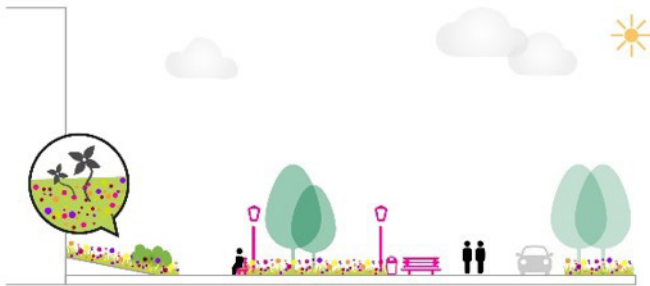
Water zo lang mogelijk vasthouden



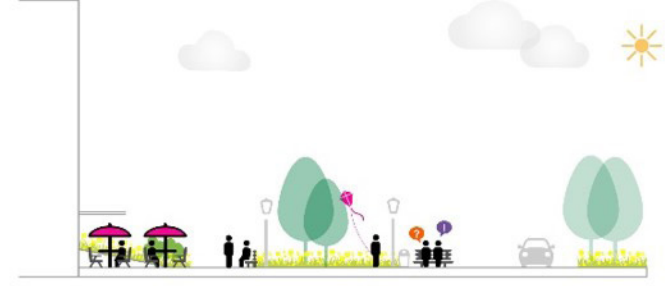
Eén samenhangend en inclusief verblijfsgebied, terughoudend met drempels, stoepanden, etc.



Familieband materialisatie Flower Power



Verblijven en terrassen



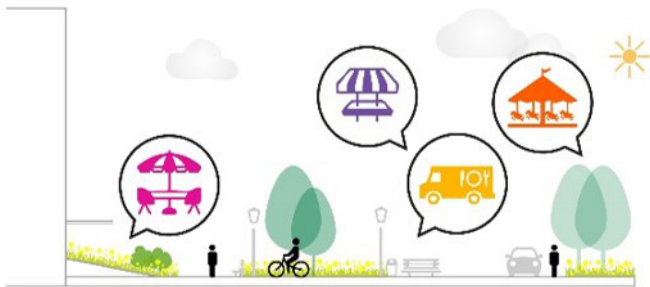
Samenhang bij inrichting publieke domein: privé en openbaar lopen in elkaar over.



Beheersvriendelijk ontwerpen



Tijdelijk gebruik



Spelen



4.13 Spelregels openbare ruimte:

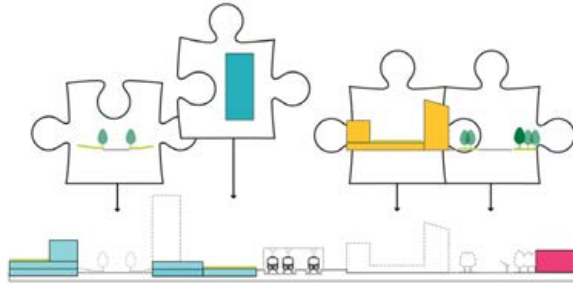
In het stationsgebied komt een grote afwisseling in deelgebieden, gebouwen en openbare ruimtes. Dit past bij de dynamiek van het gebied. Om de samenhang te borgen worden ingezet op een duidelijke familieband in materialen en sferen. De vormgeving van de openbare ruimte vindt inspiratie in het DNA van Heerhugowaard, Langedijk en het landschap van polder en eilanden. Geen strakke grasperken, maar 1000 bloeiende bloemen bepalen het beeld. De Dijk & Waardse mix van bloemen en planten komt overal in de openbare ruimte en op de groene daken terug. De structuur van de droogmakerij is herkenbaar in de orthogonale opzet van de openbare ruimte en de veelkleurige en strooksgewijze opzet van de daktuinen verwijzen naar de tuinbouw.

Spelregels bij de verdere uitwerking:

- Duurzame en warme materialisatie en uitbundig groen. Biodivers inrichten in verbinding met de omgeving.
 - Verhardingen en meubilair, familie van de materialen in het Stadshart, maar net even anders. Hoge kwaliteit.
 - Prettig microklimaat; hitte en wind: strategische plaatsing groen en bebouwing. Windtunnelonderzoek bij hogere gebouwen.
 - Ontwerp voor allen, zodat er zo min mogelijk aparte voorzieningen getroffen moeten worden voor mensen met beperkingen/kwetsbare verkeersdeelnemers. Het wandelgebied is daarom zoveel mogelijk zonder drempels. Inzet is een inclusieve stad, voor iedereen toegankelijkheid, met grote verblijfskwaliteit.
 - Vanzelfsprekende en veilige routes maken voor mensen met visuele beperking, ouderen, mensen met verstandelijke handicap en kinderen, door strategische plaatsing bebouwing, groen en inrichtingselementen.
 - Plekken maken voor ontmoeting tussen bewoners, werknemers, gebruikers.
 - Plekken maken voor verblijven, aan de randen van de openbare ruimte: bankjes, randen, plekken.
 - Ruimte voor terrassen op strategische plekken langs de wandelroute Stads-hart-station-recreatief transferium.
 - Tijdelijk gebruik: evenementen/activiteiten.
- Speelaanleidingen in de vorm van groenelementen, randen, waterelementen, etc.
 - Openbaar (Maaiveld)-prive (daken). Sfeer loopt in elkaar over.
 - Beheersvriendelijke inrichting.

Spelregels worden verder uitgewerkt in een basis-inrichtingsplan openbare ruimte.

Verschillende buurten,
aanhelen stadsstructuur



Sculpturaal met krachtige geleiding
Licht, lucht, levendig



Globale hoogteopbouw / accenten
op strategische plekken, zoals naast
het station



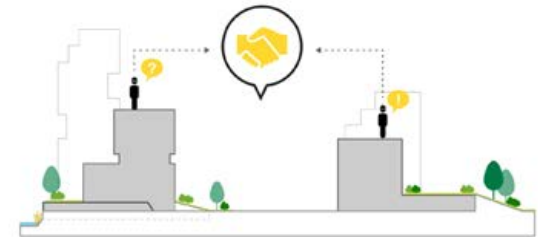
Gedeeld parkeren: gebouwd,
onder gebouw
of onder groene daktuinen



Afwisseling in hoogte, ieder gebouw
verschilt wezenlijk in hoogte van het
gebouw er naast. Naast een hoger
gebouw (7-9 lagen, of hogere
accenten) staat altijd een lager
gebouw (3-6 lagen).



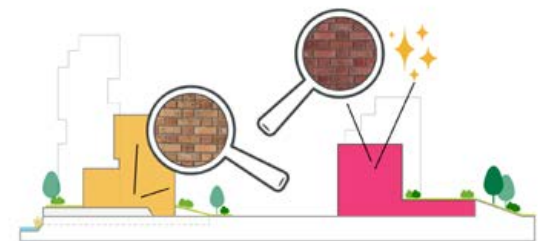
Faseerbaar als dat mogelijk is,
samenwerking als dat beter is



Mixed use
Open, levendige plinten
met overmaat



Rijke baksteengevels, met her en der
een spannend accent in een
spetterend ander materiaal



4.14 Spelregels bebouwing

Het stationsgebied zal stapje voor stapje ontwikkeld worden, door verschillende partijen. Insteek is een grote mate van diversiteit in de bebouwing, met verspringende rooilijnen, bouwhoogtes en kapvormen. Ieder gebouw wordt anders dan de buurman, maar er is in de architectuur wel een duidelijke familieband.

De gewenste afwisseling in hoogte en massa en de springende rooilijnen zijn in het streefbeeld en de verbeelding van dit Masterplan in beeld gebracht. Dit streefbeeld is geen blauwdruk, maar geeft wel nadrukkelijk een richting mee. Het is niet wenselijk dat iedere ontwikkeling de maximale grenzen van de kavels opzoekt als het gaat om rooilijnen en bouwmassa. Cruciaal is een zorgvuldige en ontspannen aansluiting op het publiek domein, met zoveel mogelijk voordeuren en levendige functies op de begane grond. En tevens een geleidelijke overgang naar de hoger gelegen binnentuinen met een ontspannen groen talud tussen de gebouwen. Absolute voorwaarde is daarnaast een stevige afwisseling in hoogte; ieder gebouw verschilt wezenlijk in hoogte van het gebouw er naast. Naast een hoger gebouw (7-9 lagen, of hogere accenten) staat altijd een lager gebouw (3-6 lagen). Op die manier wordt gewerkt aan een afwisselend en levendig straatbeeld.

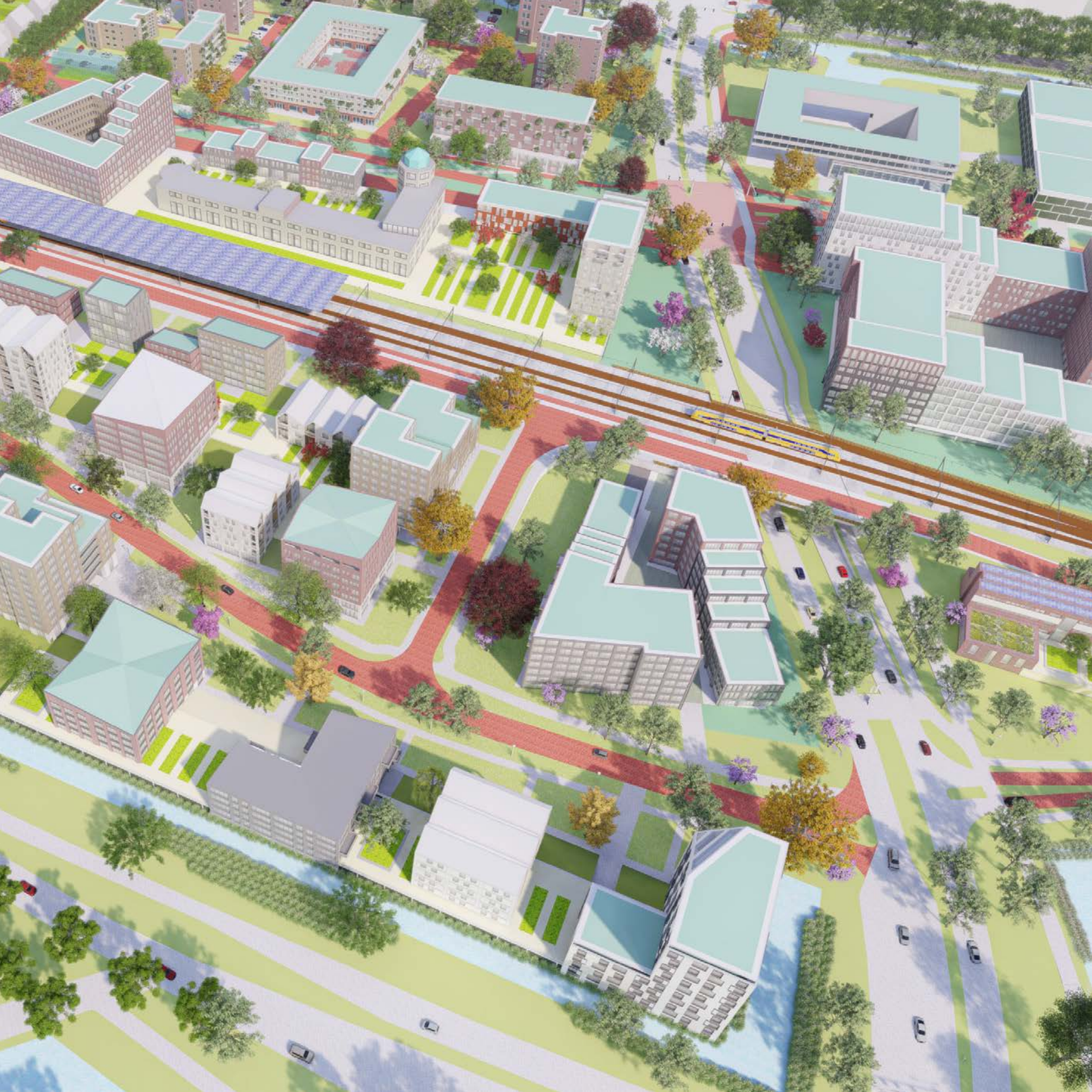
Spelregels:

- Nieuwe bebouwing sluit zorgvuldig aan op bestaande bebouwing, maar zorgt er ook voor dat gewenste toekomstige ontwikkelingen niet geblokkeerd worden. Stapje voor stapje helen we de stadsstructuur aan.
- Functiemenging, inzetten op combinaties van werken, voorzieningen en wonen, om een levendig gebied te krijgen dat optimaal gebruik maakt van de faciliteiten. Open, levendige plint met overmaat in de hoogte, zodat verschillende soorten gebruik mogelijk blijven en gebouwen allure krijgen.
- Compacte gebouwen met levendige plint; licht, lucht en levendigheid.
- Laag en breed, hoog en slank, kort en dik. Sculpturaal en met krachtige geleding.
- Voorzijden liggen aan de openbare ruimte, achterzijden aan de binnentuinen en daktuinen. Entrees aan de openbare ruimte dragen bij aan levendigheid en

sociale controle op straat.

- Parkeren, bergingen en stallingen gebouwd, onder gebouw, of onder groene daktuinen. Of in collectief parkeergebouw per deelgebied.
- Accenten op strategische plekken, zoals naast station, maar ook op bijzondere locaties in het gebied. Behalve naast het station geen hoogteaccenten boven de basishoogte van 4-9 lagen, maar op bijzondere hoeken en bij entrees wel aandacht voor onderscheidende architectuur en inrichting.
- Faseerbaar als dat mogelijk is, samenwerking als dat beter is.
- Kwalitatief hoogwaardige architectuur. Rijke baksteengevels met her en der een spannend accent in een spetterend ander materiaal.
- Verder streven wij bij nieuwe ontwerpen naar een flexibel gebouw dat zo weinig mogelijk composietmaterialen gebruikt, zodat deze relatief eenvoudig aanpasbaar zijn. De ingezette materialen zullen zo veel mogelijk op basis van een inclusieve maatschappelijke levenscyclusanalyse gekozen worden, hieronder vallen bv. ook lokale materialen om onnodige transportkilometers ter vermijden en dus de leefbaarheid in omliggende gebieden door minder transportbewegingen hoog te houden. Op die manier streven wij uiteindelijk naar een toekomstgericht gebied met een zo laag mogelijk milieu-impact.

Spelregels worden verder uitgewerkt in een beeldkwaliteitsplan.



4.15 Spelregels daktuinen

Op een aantal plekken tussen de gebouwen ontstaan daktuinen, boven op parkeer-voorzieningen en bergingen. Deze daktuinen vormen collectieve buitenruimtes voor de omliggende gebouwen, maar gaan ook een bijdrage leveren aan de wateropgave, voorkomen van hittestress en het bevorderen van de biodiversiteit. Individuele daktuinen groeien geleidelijk aan elkaar tot samenhangende daklandschappen tussen de blokken. De gebouwen staan op de 'rand van deze daktuinen', met hun entrees aan de straat. Tussen de gebouwen wordt het hoogteverschil tussen daktuin en straat opgevangen met een ontspannen, groen talud, niet met een (begroeide) wand.

Spelregels:

- Structuur van daktuinen geïnspireerd op de polderstructuur van de droogmakerij; langgerekte tuinen met verschillende invullingen en kleurstellingen.
- Daktuinen zijn bereikbaar vanuit de aanliggende gebouwen, voor collectief gebruik.
- Keuze uit een catalogus van 'tuinen', met iedere tuin een specifieke functie en beplanting.
- Tuinen dragen bij aan de biodiversiteit en hebben allemaal een eigen 'doelsoort' uit de 'big 10' van Heerhugowaard en Langedijk.
- Daktuinen houden water vast in natte tijden en dragen bij aan het verminderen van hittestress in warme, droge tijden.

Spelregels worden verder uitgewerkt in een beeldkwaliteitsplan.



5. AANPAK

Na een periode van voorbereiding en besluitvorming over investeringskredieten staan we nu op het punt om onze ambities voor het stationsgebied weer een stap dichterbij realisatie te brengen. We schetsen nu een ambitieus toekomstbeeld, dat realistisch is, maar waarbij nog niet alles tot in de details is uitgezocht. Dat kan ook niet, daarvoor is de tijdsspanne van ontwikkeling te groot en te divers, maar we kunnen het wel opknippen naar overzichtelijke stappen. We presenteren daarom in dit masterplan een eerste fase van ontwikkeling van vijf jaar die leidt tot een belangrijke stap en een eerste afgerond geheel. Mogelijke daaropvolgende fasen zijn nog onbekend, want niemand kan de toekomst precies voorspellen. Het masterplan is met hoofdstructuren, spelregels en streefbeelden een inspirerende en verleidende aanzet voor samenwerking, nadere uitwerking in verschillende fasen en voor verdiepend onderzoek. We hebben de komende jaren dus nog veel externe en interne samenwerkingen, uitwerkingen en detaillering voor de boeg. De aanpak die volgt uit dit masterplan betekent organisatorisch:

1. Een consistente programmatische aanpak met opgaven voor OV-knooppuntontwikkeling. Programmamanagement is nieuw in gebiedsontwikkeling in Dijk & Waard.
2. Een projectmatige aanpak om het stationsgebied vanuit een integrale opgave, stapsgewijs te kunnen transformeren. Participatie en samenwerking staan centraal. Deze projectopdracht start in het najaar van 2020.

We lichten onze aanpak toe door kort terug te kijken en alvast ontwikkelprincipes voor het vervolg te definiëren. We kijken ook vooruit naar de projectopdracht voor de eerste fase.

Ten slotte, wij zien de ontwikkeling van het stationsgebied ook als een aanzet voor verdere beleidsontwikkeling voor onze nieuwe gemeente Dijk & Waard. Het masterplan bouwt voor een deel natuurlijk al op bestaand beleid, maar is op een aantal punten ook ongetwijfeld agendastellend voor nieuw beleid. Ons stationsgebied is namelijk een uniek gebied, dat continu vraagt om nieuwe manieren van samenwerken en bouwen. En soms dus ook om nieuw beleid vanuit maatwerk. Dat is een cyclisch proces, waarbij gebiedsontwikkeling en beleidsontwikkeling elkaar aanjagen en inspireren om zo elkaar op een steeds hoger plan te brengen.

5.1 Consistentie en langjarige focus

De ontwikkeling van het stationsgebied kent sinds jaren een consistente beleidslijn van opeenvolgende gemeenteraden en uitvoerende colleges. Het provinciaal knooppuntenbeleid 'Maak Plaats!' vormt daarin steeds een belangrijk uitgangspunt. Kortom: een solide bestuurlijke basis die de markt vertrouwen geeft.

Onze voorbereiding, tot nu toe

Met de vaststelling van de structuurvisie voor het stationsgebied in 2013 hebben we een langjarig raadskader vastgesteld met een strategie van stapsgewijze gebiedsontwikkeling. We begonnen met veel aandacht voor de verkeerskundige problemen in het gebied. En vervolgens verbreedde die focus naar een gebiedsontwikkeling met ook transformatieplekken en nieuwbouwinitiatieven. We hebben woningbouwinitiatieven vanuit de markt, nieuwe voorzieningen en plannen van ondernemers centraal gezet en ook zelf geïnvesteerd. In 2016 hebben we onze uitnodigingsplanologie geactualiseerd en nog meer in een regionale context geplaatst: we ontwikkelen een OV-knooppunt. We hebben onze eigen steeds actievare rol daarin benadrukt. Samen met bewoners, ondernemers en anderen hebben we deze periode de hoofdwegen-

**Uitnodigen, verleiden en samen stapsgewijs investeren.
En bovenal: een tijd van innovatie in gebiedsontwikkeling.**

structuur voor het gebied ontworpen en uiteindelijk over besloten. We besloten bovendien de toekomstige water- met klimaatopgave in het stationsgebied te activeren. Eerder waren al studies gestart met de spoorse stakeholders voor de toekomstige spooronderdoorgang. Samen met fusiepartner Langedijk hebben we medio 2019 gewerkt aan de positionering van ons stationsgebied als *'Stationsgebied Dijk & Waard'*, in het hart van onze beide gemeenten. En eind 2019 heeft de provincie vervolgens de subsidiebeschikking afgegeven waarmee een start van de ontwikkeling van ons stationsgebied ondersteund wordt. De kapitaalslasten van de spooronderdoorgang, aangrenzende infrastructuur en openbare ruimte zijn vervolgens met reserveringen afgedekt in onze Nota Bovenwijkse Kosten. Tezamen met de te activeren water- en klimaatopgave heeft dat ertoe geleid dat een eerste fase van onze gebiedsontwikkeling zou kunnen starten. Die kans komt op een uitstekend moment: diverse marktpartijen hebben strategische grondposities verworven en hebben de intentie om met ons het stationsgebied te ontwikkelen naar een nieuw gemengd stedelijk gebied. Het is nu van belang om dit moment te benutten.

2020 en verder: 'gebiedjesontwikkeling' en 'samen apart ontwikkelen'

De manier waarop in Nederland binnenstedelijke gebieden worden ontwikkeld is de laatste jaren fundamenteel veranderd: van een op aanbod gestuurd systeem naar een systeem waarbij vraaggericht en flexibel samen werken centraal staan. Onze publieke sturing op grootschalige gebiedsontwikkelingen met een gefixeerd eindbeeld doen we nauwelijks meer. Nu past veel meer een flexibele en aanpasbare ontwikkelingsstrategie met overzichtelijke ontwikkelingen op basis van een globaal eindbeeld. Daar horen het slim opknippen in opgaven, nieuwe financieringsbenadering en het uitlokken van private investeringen (koppelkansen) bij. Zo werken we al een tijdje.

Om een complexe langjarige gebiedsontwikkeling hanteerbaar te houden zijn keuzen voor de juiste schaal, fasering en looptijd voor ons belangrijke voorwaarden om onze ambities te verwezenlijken. De tijd van grote risicovolle voorinvesteringen die we in de oude grondexploitaties zagen is voorbij. De huidige wet en regelgeving staat dit, sinds de crisis van 2010, alleen nog onder zeer strikte voorwaarden toe. Het risico zit hem met name in onzekerheden door de mate van complexiteit en een lange terugverdientijd. Een complexiteit, die mede wordt veroorzaakt door de bestaande en

nieuwe onder- en bovengrondse infrastructuur die toekomstgericht ontworpen moet worden. Voor ons stationsgebied geldt derhalve dat het altijd een 'een gefaseerde gebiedsontwikkeling door gebiedjesontwikkeling' zal zijn. Investeringsbeslissingen nemen we stapsgewijs: soms kleinschalige projecten, dan weer omvangrijker en soms projecten met wat meer risico. De aanleg van fietsbrug 'De Krul' had een overzichtelijke investeringsomvang maar was desondanks zeer betekenisvol in het verbeteren van de deur tot deur reis met een aantrekkelijkere openbare ruimte. De herinrichting van de Industriestraat door een nieuw fiets- voetpad en flinke vergroening heeft een grote waarde gehad in het dichterbij brengen van het eindbeeld voor het stationsgebied. En het tijdelijk 'tegeltje lichten' op het Stationsplein door scholieren heeft een tussentijds groener plein opgeleverd, in afwachting van de definitieve herinrichting en transformatie.

De volgende stap in de ontwikkeling van ons stationsgebied kent een grotere omvang dan voorgaande jaren. We benaderen deze eerste fase vanuit een integrale opgave, maar nog altijd met een overzichtelijke fasering. Met de provinciale subsidiebeschikking in de hand, de eigen reserveringen en de rijksbijdrage kan feitelijk een vijfjarige termijn van uitvoeringswerkzaamheden voor de spooronderdoorgang, aangrenzende infrastructuur en openbare starten. Om verdere gebiedsontwikkeling mogelijk te maken vinden wij het nu nodig om de bereikbaarheid van het stationsgebied voor alle verkeersdeelnemers te verbeteren, veiliger te maken en de openbare ruimte een kwaliteitsimpuls te geven. Zo starten we met een samenhangende gebiedsontwikkeling waarin overheden, markt en spoorpartijen langjarig samen werken en samen investeren. En tegelijkertijd doen we dat zo veel mogelijk zonder elkaar in complexiteit te hinderen en vertragen: 'samen apart ontwikkelen', noemen we dat.

5.2 De aanpak van het Heerhugowaardse stationsgebied: 6 principes

Voor de stapsgewijze ontwikkeling van het stationsgebied hanteren we ontwikkelprincipes. En we werken dan natuurlijk samen met belanghebbenden in de verschillende deelgebieden van het stationsgebied. De zes ontwikkelprincipes zijn:

I. Een eerste termijn van vijf jaar.

De termijn van vijf jaar is een goede beheersbare termijn waarbinnen met voldoende zekerheid de verwachte kosten en dekkingsbronnen zijn te bepalen en te monitoren. Diverse marktinitiatieven voor woningbouw zullen in deze periode plaatsvinden en binnen deze termijn zal de ongelijkvloerse spooronderdoorgang gerealiseerd worden. Bovendien zijn onze financiële kaders aanwezig. We hebben middelen in reserve om deze vijf jaar de eerste fase van ontwikkeling in gang te zetten. Dat laat onverlet dat we het niet zullen laten om bij alles wat we doen niet ook verder dan vijf jaar te durven kijken.

II. Een groeimodel van opeenvolgende fasen met tussenstappen.

Welke mogelijke fasen volgen na die eerste periode van vijf jaar is op dit moment nog onbekend. We zullen weer logisch moeten opknippen waar mogelijk en tot investeringsbeslissingen met beheersbare tussenstappen moeten komen. We hebben daarvoor natuurlijk een globaal beeld van het eindresultaat, de streefbeeld in dit masterplan, maar het eindresultaat kan zowel in tijd, kwaliteit als kosten nog verschuiven. Een mogelijke vastgoedontwikkeling met NS-station aan het Stationsplein is daar een voorbeeld van. Het is nog onbekend hoe die ontwikkeling er exact uit komt te zien en wanneer deze plaats vindt, mede omdat koppelkansen vanuit de (toekomstige) spoorinfrastructuur en stationsvoorzieningen nog in onderzoek zijn. De gemeentelijke beleidskaders zijn weliswaar als contouren aanwezig, maar de kosten, dekking en opbrengsten zijn nog niet met onderzoek en besluitvorming bij gemeente en beoogde projectpartners in relatie tot elkaar gebracht. Wel kunnen we alvast verder dan vijf jaar vooruit kijken en een marktverkenning voor ontwikkeling van het Stationsplein uitvoeren.

Naast dit voorbeeld van een mogelijk nieuwe vastgoedontwikkeling op het Stationsplein, zien wij ook dat OV-knooppuntontwikkeling de komende jaren vanuit het stationsgebied ongetwijfeld verder zal uitdijen naar gebieden als De Frans, Beveland, Broekhorn-De Scheg en Westpoort. Het zijn gemengde binnenstedelijke gebieden, waar beleids- en gebiedsontwikkeling nog in voorbereiding zijn, maar particuliere

initiatieven zich wel al aandienen. We kunnen het echter nu nog geen integrale gebiedsontwikkelingen noemen en concrete projecten met planningen voor maken.

III. No-regret maatregelen vanuit geleidelijke stedenbouw.

Een belangrijk principe waar we de afgelopen jaren al mee hebben gewerkt zijn de *'no-regret maatregelen'*. We noemden al fietsbrug De Krul en de opknapbeurt van de Industriestraat als sprekende voorbeelden en we doen dat nu ook voor de Gildestraat. Daarmee zijn tussenstappen gerealiseerd die volledig zijn en zelfstandig functioneren. Mocht het bij deze stappen blijven dan zijn dat nog steeds bruikbare stappen geweest en in die zin no-regret maatregelen.

IV. Vliegwieleffecten

Een belangrijk principe waar we in onze ontwikkelingsstrategie van 2016 al een voorshot op hebben genomen betreft het 'vliegwielen-effect'. Mogelijke nieuwe publieke investeringen na de eerste fase van vijf jaar, kunnen geprioriteerd worden wanneer het maatregelen of activiteiten betreft die kunnen fungeren als vliegwielen en als versnelling voor andere ontwikkelingen. Wij willen bij voorkeur dáár investeren, waar ook marktinitiatieven opbloeien die bijvoorbeeld bijdragen in het opwaarderen van de openbare ruimte. Wanneer bijvoorbeeld het roc Horizon College hun droom van een campus tot concrete plannen maakt, is dat voor ons aanleiding om na te denken welke publieke investeringen wij daar in planning hebben en hoe wij deze kunnen inzetten. Kortom: het denken in meerwaarde creëren en in vliegwielen-effecten. We doen dit al een tijdje: onze eerdere besluitvorming over de oplossing en kredietvoting voor de Zuidtangent hebben we ook nooit los gezien van de keuze van derden om tot private investeringen in ons stationsgebied te komen.

V. Van grof naar fijn, maar uiteindelijk werken met diverse financierings- en exploitatiestromen

We willen tot een andere financieringswijze van gemeentelijke investeringen in ons stationsgebied komen. Een financieringswijze, die de gebiedsgerichte, stapsgewijze



aanpak eerbiedigt en deze complexe, langjarige gebiedsontwikkeling voor langere tijd haalbaar maakt. We werken met een stip aan de horizon met een flexibel, adaptief Masterplan, waarin we investeringsbeslissingen zoveel mogelijk stapsgewijs kunnen nemen: soms kleinschalige projecten, dan weer omvangrijker en soms projecten met meer risico. Maar altijd doordacht en vanuit een gemeentelijke budgetscan met wettelijke kostenafwenteling naar initiatiefnemers. Het stationsgebied is als OV-hub deels een bovenwijkse voorziening in onze stad. Reserveringen in onze Nota Bovenwijkse Kosten zijn daarom goed aan te wenden. En tegelijkertijd stellen we daar waar mogelijk kleinere grondexploitaties vast, zoals bijvoorbeeld voor de Gildestraat. En ook gemeentelijke *'exploitatiestromen'* zoals vervangingen en groot onderhoud zullen we inzetten, met daarbij het activeren van de klimaat- en wateropgave. Als we dat succesvol blijven doen, vormt het bovendien continu de basis voor externe co-financiering zoals subsidies en exploitatiebijdragen van ontwikkelaars.

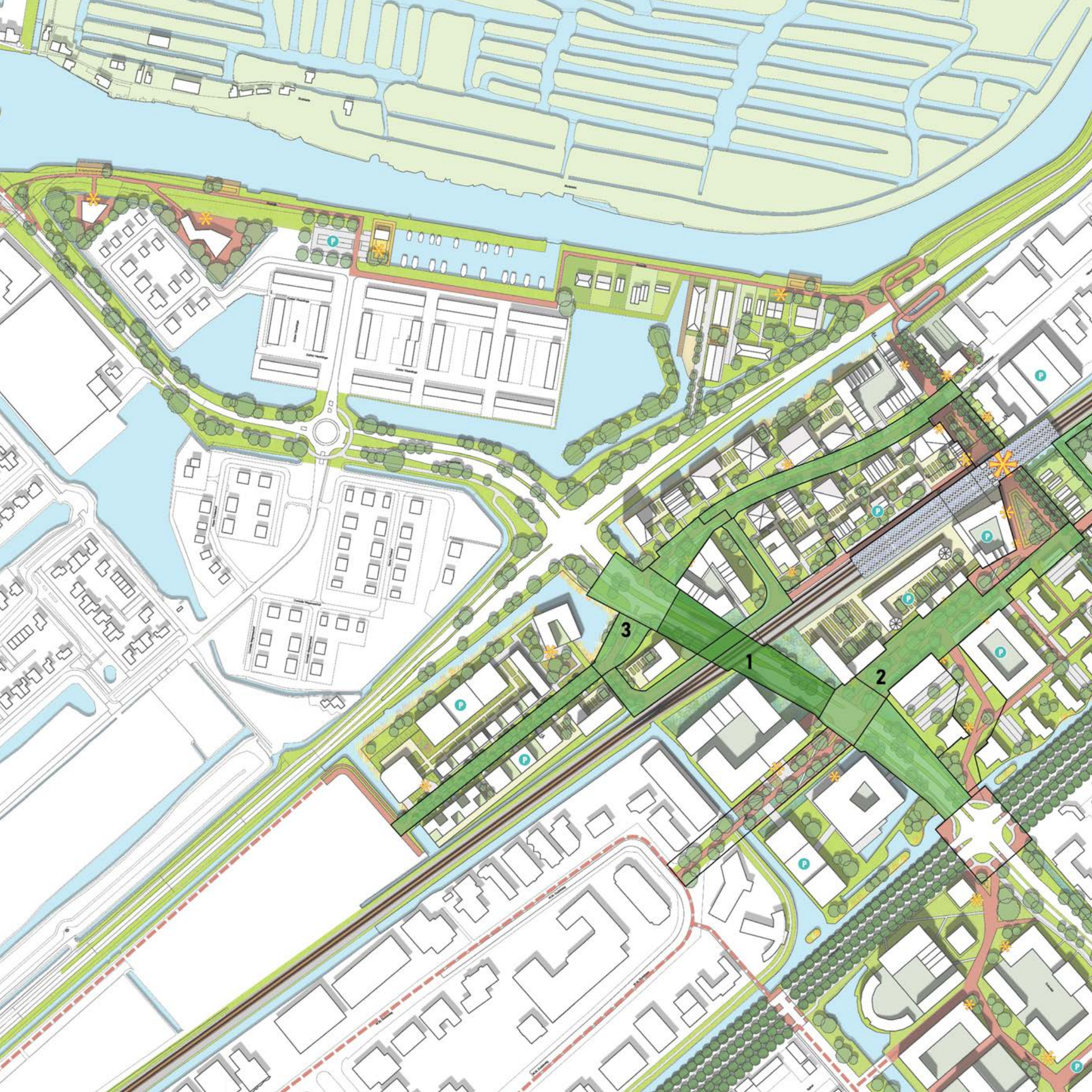
We zullen dit principe gaan uitwerken naar een businesscase op gebiedsniveau. De basis vormt een schaduw-exploitatieplan en de borging van kostenverhaal. Daarbij zullen we ook goed inzichtelijk maken hoe onze investeringen bijdragen aan beleidsdoelen in de drie domeinen van onze stad. We zullen andere indicatoren dan *'verdienen op grond'* vaker centraal zetten in deze gebiedsontwikkeling. We zullen daar indicatoren voor bepalen. Nieuw is dat we met zo'n businesscase dan denken vanuit een toekomstige gebiedsexploitatie met een veelheid van eindgebruikers, onze exploitatiestromen en specifieke gebiedskwaliteiten die bijdragen aan de verdragen en vitaliteit van onze stad. Want daarin zit waarde, vinden wij, en die kan worden ingezet om de komende jaren het stationsgebied te transformeren.

Voor de eerste fase van ontwikkeling van ons stationsgebied, de komende vijf jaar, werken we qua financiële onderbouwing nu eerst van grof naar fijn. We hebben de kapitaalslasten die voortkomen uit de beoogde investeringen in deze eerste fase afgedekt in onze reserves en exploitaties en zullen lopende deze termijn continu verfijnen tot we onze gebiedsgerichte financieringswijze hebben.

VI. Samen apart ontwikkelen

In ons stationsgebied zijn grond- en opstaleigendommen versnipperd. Veel eigenaren in ons stationsgebied hebben uiteenlopende belangen, mogelijkheden, ambities, competenties en tijdshorizon. Er zijn professionele project- en gebiedsontwikkelaars die posities hebben verworven en zo snel mogelijk aan de slag willen. En ook wij hebben strategische grondposities in ons stationsgebied, maar een actieve grondpolitiek vormt door de beperkte winstgevenheid niet de basis van onze ontwikkelingsstrategie. Daarnaast zijn er heel veel goed functioneerde bedrijven die doorexploiteren. En er zijn ongetwijfeld enkele eigenaren die speculatief hebben ingekocht, waardestijging van hun eigendom afwachten en op het juiste moment uitstappen.

De investeringsdruk van veel partijen in ons stationsgebied is groot. Eigenaren en markt pakken initiatieven en de ontwikkeling van vastgoed op en het Masterplan biedt per locatie ontwikkelingsruimte die dat aantrekkelijk moet maken en partijen moet enthousiasmeren om te initiëren en investeren. Maar het is niet makkelijk om individueel tot ontwikkeling te komen. Het versnipperd eigendom roept continu een aantal puzzels op. Denken in alleen de investering en financiering aan de voorkant is ook bij vastgoedontwikkeling in verandering. Het slim inbrengen en samenbrengen van exploitatiestromen is nieuw. En ook de deeleconomie doet haar intrede. Een kwestie die daarop aansluit is vervolgens waar centrale sturing en regie nodig en wenselijk is en wat elke initiatiefnemer (of samenwerking van initiatiefnemers) zelf kan doen? Wij noemen deze puzzel: *'samen apart ontwikkelen'*. Het is evident dat wij daar als gemeente een hoofdrol in spelen, maar we zullen in volgende fasen van ontwikkeling ook proberen om samenwerkingen met initiatiefnemers op grote thema's te gaan bundelen. Wij inspireren en nodigen uit om samen de stad te maken met nieuwe samenwerkingen in thema's als parkeren, de klimaatopgave, woningbouwprogramma, gebiedsbranding en (collectieve) energievoorziening in het stationsgebied. Samenwerking is ook nodig, daar waar de private en de openbare ruimte elkaar





raken. Ons Masterplan is een eerste belangrijke stap voor dit alles, maar gezamenlijke uitwerkingen met een hoger detailniveau zullen ons inziens al snel nodig zijn.

Insteek is om voor de verschillende samenhangende deelgebieden binnen het Masterplan stedenbouwkundige uitwerkingsplannen te maken, waarbij verschillende eigenaren en ontwikkelende partijen samen met de gemeente een integrale uitwerking voor het deelgebied opstellen. Daarin wordt bijvoorbeeld goed uitgewerkt hoe diverse ontwikkelingen ruimtelijk op elkaar aansluiten (bebouwing, daktuinen, etc), hoe parkeerfaciliteiten en parkeerstrategie samen komen, hoe de ontsluiting (fiets, auto, etc) is geregeld en welke faciliteiten (energie, water, ontsluitingen, etc.) gedeeld kunnen worden. Alleen op basis van een gemeenschappelijk stedenbouwkundig plan per deelgebied kunnen individuele plannen worden uitgewerkt. Daarnaast werkt de gemeente een basis-inrichtingsplan uit voor de publieke ruimte, om ook daar de samenhang en kwaliteit te borgen. Wij zien mogelijkheden voor gebiedsontwikkelovereenkomsten (met marktpartijen) om het 'samen apart ontwikkelen' vanuit goede afspraken te kunnen realiseren.

5.3 Een eerste fase van ontwikkeling

De beoogde eerste fase van ontwikkeling van het stationsgebied pakken we projectmatig aan. Het omvat een termijn van vijf jaar waarbij we ons richten op de spooronderdoorgang met infrastructuur en de verdere opwaardering van de openbare ruimte met de klimaat- en wateropgave. Feitelijk gaat het ook over het verbeteren de deur tot deur reis van bewoners en bezoekers van ons stationsgebied. Wanneer we beginnen gaat dat voor ons vanzelfsprekend hand in hand met een goed toegankelijke openbare ruimte voor iedereen, de energietransitie, klimaatopgave en koppelkansen met nieuwe ontwikkel- en vastgoedinitiatieven.

1. De spooronderdoorgang

De ongelijkvloerse kruising van de Zuidtangent met het spoor zorgt voor een betere doorstroming, betere bereikbaarheid van de stad en het stationsgebied en meer veiligheid voor met name langzaam verkeer. Bovendien biedt de onderdoorgang koppelkansen als het gaat om de robuustheid van de spoorinfrastructuur en mogelijk de stationsvoorzieningen. Dat zullen we met de spoorpartijen verder gaan uitwerken. Ten slotte willen we met de spooronderdoorgang met de aangrenzende openbare ruimte iedereen een groen welkom heten in onze stad.

2. De route van het NS-station naar het Stadshart, de woongebieden en werklocatie Beveland.

Dit betreft de opwaardering van de nog niet opgeknapte openbare ruimte van de belangrijkste en bovenwijkse routes van en naar het NS-station. De nadruk ligt op een groot deel van het Stationsplein met de route naar het Stadshart. Voetganger en fiets krijgen op het Stationsplein een verbeterde positie en de automobilist profiteert van een betere doorstroming. De openbare ruimte wordt ingericht conform kwaliteitsniveau van het Stadshart en zoals gedeeltelijk al aangelegd langs de Industriestraat: groener, voornamelijk gebakken klinkers en klimaatadaptiever. De veiligheid en bereikbaarheid van het NS-station voor langzaam verkeer leidt tot een verbeterde deur tot deur reis. Met de spooronderdoorgang en kruispuntoplossingen op de Zuidtangent worden barrières geslecht, verbindingen directer, de routes voor al het verkeer aangenamer en neemt de veiligheid toe. Er wordt bovendien al goed ingespeeld op de energietransitie met het ontwerpen van de ondergrondse infrastructuur.

3. De openbare ruimte en bereikbaarheid van de Langedijker zijde van het stationsgebied

We willen een veiligere en directere verbinding tussen de Langedijker zijde van het stationsgebied (de ontwikkellocaties rondom de Industriestraat) en de Gildestraat met bestaande voorzieningen en nieuwbouw. Een aantrekkelijker openbare ruimte

zien we als vliegwiel om marktinitiatieven op een kwalitatieve wijze tot ontwikkeling te laten komen. De meest concrete nieuwe vastgoedontwikkelingen grenzen ook aan deze vernieuwde openbare ruimte. Bovendien is het in deze openbare ruimte en zijn het deze routes waar ook weer een nieuw energienet aangelegd zal moeten worden.

4. De klimaat- en wateropgave

Vorbereidende, faciliterende werkzaamheden voor de wateropgave zijn nodig om ruimte te geven aan de uitvoering van alle activiteiten in deze eerste fase. Het water is een barrière voor toekomstige vastgoed-ontwikkelingen, de herinrichting van de openbare ruimte en de nieuwe hoofdwegenstructuur. Tegelijkertijd betekent de klimaatopgave het voorkomen en verlagen van hittestress door een groenere openbare ruimte die langer het water vast houdt.

Investeringsomvang eerste fase, de komende vijf jaar

Gezien de complexiteit van de volledige ontwikkeling van het gehele stationsgebied, in combinatie met de lange looptijd, hebben we vanuit de al genoemde ontwikkelprincipes een knip gemaakt naar een eerste ontwikkelfase van vijf jaar. Daar hoort een raming op hoofdlijnen bij, behorende bij de fase waarin de gebiedsontwikkeling zich nu bevindt. De omvang van de reserves die zijn ingebouwd op basis van de Nota Bovenwijkse Kosten zijn onder andere op deze wijze gevormd: de kapitaalslasten die voortkomen uit een eerste fase van ontwikkeling kunnen daarmee gedekt worden. Bovendien is de klimaat- en wateropgave met eerdere besluitvorming al geactiveerd. De komende tijd zal voor de eerste fase verdere uitwerking naar definitieve ontwerpen gaan plaatsvinden en zal er een steeds gedetailleerde financiële onderbouwing opgesteld worden; 'van grof naar fijn', noemden we het eerder. Bij het opstellen van de kostenberekeningen is uitgegaan van de aanpak van de infrastructuur, de wateropgave en de inrichting van het openbaar gebied zoals in dit masterplan is beschreven en waarbij er op sommige plaatsen rekening is gehouden met een gedeeltelijke herinrichting van het bestaand gebied. De financiële informatie is in deze paragraaf geaggregeerd naar een hoger abstractieniveau vanwege het marktgevoelige karakter en de daarmee gepaard gaande vertrouwelijkheid. Vanzelfsprekend horen

daar ramingen in detail bij.

We werken de komende vijf jaren aan:

1. de spooronderdoorgang (afgerond € 18,6 miljoen)
2. de 'route van het NS-station naar het Stadshart, de woongebieden en werklocatie Beveland'.
3. De totale kosten van de deelprojecten uit de eerste fase bedragen (afgerond) € 11,6 mio. Dat is voor de komende vijf jaar. Daar komen bovendien in deze eerste

fase ook de kosten voor de spooronderdoorgang bij, waar het rijk ook aan bijdraagt.

De water- en klimaatopgave (toerekenbaar en ten gevolge van de gebiedsontwikkeling) is eerder al met besluitvorming geactiveerd. De totale investeringsomvang van fase 1 is, inclusief de spooronderdoorgang à 18,6 mio (afgerond) € 30,- mio. inclusief voorbereidingskosten. Zie onderstaande tabel.

De totale kosten van de deelprojecten uit de eerste fase bedragen (afgerond) € 11,6 mio, met een doorlooptijd van vijf jaar. Daar komen bovendien in deze eerste fase ook de kosten voor de spooronderdoorgang bij, waar het rijk ook aan bijdraagt. De

INVESTERINGSOMVANG EERSTE FASE				
		Raming investering	Dekkingsbron	
1.	De spooronderdoorgang	€ 18,6 miljoen	Reserve NBK-1: 'spooronderdoorgang Zuidtangent' Subsidie SPODO II Rijk	€ 15 miljoen € 3,6 miljoen
2.	De route van het NS-station naar het Stadshart, de woongebieden en werklocatie Beveland.	€ 9,2 miljoen	Reserve NBK-1: 'Ontwikkeling Stationsgebied'	€ 3,4 miljoen
3.	De openbare ruimte en bereikbaarheid van de Langedijkerzijde van het stationsgebied		Subsidie OV-knooppuntontwikkeling Provincie Noord-Holland	€ 5,8 miljoen
4.	De klimaat- en wateropgave	€ 2,8 miljoen	Gemeentelijk RioleringsPlan	€ 2,8 miljoen
	Totaal	€ 30,6 miljoen		€ 30,6 miljoen

NB 1. De financiële informatie in deze tabel is geaggregeerd naar een hoger abstractieniveau vanwege het marktgevoelige karakter.

NB 2. In het verloop van de reserve van de Nota Bovenwijkse Kosten (raadsbesluit d.d. 2 juni 2020) zijn de kapitaalslasten opgenomen die voortkomen uit de investeringen in de eerste fase van ontwikkeling in het stationsgebied. De optelsom van die kapitaalslasten is als gevolg van het rente-effect hoger dan de optelsom van de netto investeringen die in deze tabel zijn opgenomen.

NB 3. De subsidie SPODO II van het Rijk is al ontvangen en opgenomen in de NBK-1.

NB 4. Conform de beschikking wordt de provinciale subsidie voor OV-knooppuntontwikkeling geïnd op basis van voorschotten.

NB 5. Op basis van eerdere besluitvorming wordt de klimaat- en wateropgave geactiveerd door verwerking in het Gemeentelijk RioleringsPlan.

water- en klimaatopgave (gebaseerd op het niveau van deze gebiedsontwikkeling) is eerder al met besluitvorming geactiveerd. De totale investeringsomvang van fase 1 is, inclusief de spooronderdoorgang à 18,6 mio (afgerond) € 30,- mio. Inclusief voorbereidingskosten.

De totale kosten van de deelprojecten uit de eerste fase bedragen (afgerond) € 11,6 mio. Dat is voor de komende vijf jaar. Daar komen bovendien in deze eerste fase ook de kosten voor de spooronderdoorgang bij, waar het rijk ook aan bijdraagt. De water- en klimaatopgave (toerekenbaar en ten gevolge van de gebiedsontwikkeling) is eerder al met besluitvorming geactiveerd. De totale investeringsomvang van fase 1 is, inclusief de spooronderdoorgang à 18,6 mio (afgerond) € 30,- mio. inclusief voorbereidingskosten. Zie de tabel op pagina 121.

5.4 Planologische uitwerking

We ontwikkelen ons stationsgebied op het moment dat de Omgevingswet bijna in werking treedt. De invoering is weliswaar uitgesteld tot 2022, maar we hebben onze strategie wel al gebaseerd op de filosofie van deze nieuwe wet. De Crisis- en Herstelwet maakt het mogelijk af te wijken van de huidige wet- en regelgeving en voor te sorteren op de mogelijkheden van de Omgevingswet. Dit biedt kansen om ons Masterplan en onze innovatieve ontwikkelingsstrategie op een juiste wijze te vertalen naar het nieuwe planologische instrumentarium. Vooruitlopend daarop hebben we ons stationsgebied aangemeld voor een 'bestemmingsplan met verbrede reikwijdte' onder het besluit artikel 7c van de Crisis- en Herstelwet. Het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties heeft vervolgens besloten ons stationsgebied formeel op te nemen in de ministeriële regeling; zo kunnen we straks de samenhangende opgaven voor de transformatie van het stationsgebied beter planologisch verankeren - alvast in de geest van de Omgevingswet - dan onder de huidige regelgeving. Daarnaast doen we ervaring op met een andere manier van werken met het oog op de invoering van de Omgevingswet. Deze andere manier van werken met ketenpartners, andere overheden, externe partijen vraagt om meer integraliteit, soms andere rollen en een samenspel op maat met bewoners, bedrijven, ontwikkelaars en andere belanghebbenden.

De aankomende invoering van de Omgevingswet zal ook gevolgen hebben voor de wijze van kostenverhaal en zal het interne beleid daarvoor in stelling gebracht moeten worden. Het opstellen van een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte is een primeur voor de gemeente Heerhugowaard en het stationsgebied leent zich bij uitstek hiervoor. De 'uitnodiging' aan initiatiefnemers om met plannen te komen stond al in onze structuurvisie voor het stationsgebied. Met het Masterplan is die uitnodiging nu nog meer een 'verleiding' met ambities. En met het nieuwe bestemmingsplan verleiden we straks bovendien ook planologisch, om die particuliere initiatieven optimaal en aan de voorkant te kunnen begeleiden. De Omgevingswet is straks onder andere bedoeld om een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit te bereiken. Er moet vanuit de wet zowel oog zijn voor duurzame ontwikkeling als voor onderlinge samenhang. Met de thema's 'Mobiliteit en parkeren', 'energietransitie en afval', 'klimaat', 'wonen' en 'sociale robuustheid en ontmoeting' doen we dat in het bestemmingsplan verbrede reikwijdte en vertalen we belangrijke thema's van het Masterplan zo in planologische regels. Verder zal er vanuit het bestemmingsplan natuurlijk verwezen worden naar de inhoud en ontwikkelprincipes van het Masterplan en daaruit volgende producten.

5.5 Wat gaan we nog meer doen de komende vijf jaar

De eerste fase van de ontwikkeling van het stationsgebied pakken we projectmatig aan. De participatie en samenwerking met belanghebbenden zijn uitgangspunten. We houden in het beoogde project oog voor de integrale opgave, waarbinnen we stapsgewijs kunnen transformeren. Voorbeelden zijn bijvoorbeeld de energietransitie en de water- en klimaatopgave. Beide thema's zijn niet of nauwelijks deelbaar en houden natuurlijk niet op bij de projectgrenzen van een eerste fase van ontwikkeling. Dat is voor beplanting en bestrating bijvoorbeeld weer wel mogelijk. Er wordt daarom zowel een project voor de komende vijf jaar geïnitieerd als gewerkt aan producten rondom thema's die op gebiedsniveau en gebiedsoverstijgend gelden. En ook zijn er parallelle beleidslijnen in voorbereiding die van invloed zijn, zoals de Omgevingswet, de Transitievisie Warmte, de Woonagenda en ons gemeentelijk plan van aanpak voor een klimaatadaptieve stad. Ze komen in ieder geval de komende vijf jaar bij elkaar en we werken daartoe natuurlijk samen met de relevante ketenpartners.

We werken de komende jaren aan:

‘Projectplan Stationsgebied’

In 2020 en 2021 wordt de civieltechnische voorbereiding van de eerste fase van het stationsgebied projectmatig ter hand wordt genomen. Dat is bovendien in lijn met de subsidiebeschikking van de provincie Noord-Holland. Het sluiten van een intentieovereenkomst met spoorpartijen en provincie vinden wij belangrijk om langjarig focus op gedeelde agenda's in onze OV-knooppuntontwikkeling te kunnen houden. Ook binden we in dit project voor de eerste fase ProRail formeel aan ons en komen we met het Hoogheemraadschap tot samenwerking. De planologische procedures met bijbehorende onderzoeken en participatiemomenten worden de komende jaren opgestart en doorlopen. Het college stelt voor deze eerste fase een projectplan vast. De rol van college en raad op verschillende momenten in het project worden daarin ook beschreven en uitgewerkt. De daadwerkelijke uitvoeringskredieten voor de beoogde eerste fase kunnen door de raad gevoteerd worden wanneer de aanbestedingsdocumenten voor de spooronderdoorgang gereed zijn.

‘Waterplan voor het stationsgebied en de polder’

Oplossingsrichtingen voor het water en de klimaatopgaven zijn in het Masterplan opgenomen. Daarbij kijken we met het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier vanuit de samenwerking in de Waterketen ook nog verder: we willen meer inzichten verkrijgen in de mogelijkheden die er zijn om de polder Heerhugowaard als geheel klimaatadaptiever te maken. In de raadsagenda is de ambitie uitgesproken om van Heerhugowaard een klimaat adaptieve stad te maken en dus met wateroverlast, hittestress, droogte en ook waterveiligheid om te kunnen gaan. We vinden daarom dat we met ontwikkelingen in het stationsgebied nu ook al op polderniveau moeten onderzoeken hoe het watersysteem aangepast kan worden. We willen daarin pionieren met het Hoogheemraadschap want we lopen hiermee vooruit op het gemeentebreed plan van aanpak voor een klimaatadaptieve stad.

We zullen in 2020 de samenwerking met het Hoogheemraadschap bestendigen en komen snel met een waterplan voor het stationsgebied en de polder. Tegelijkertijd zullen we bij het ontwerp van de infrastructuur en de openbare ruimte al klimaat-

maatregelen toepassen. En ook andere initiatiefnemers leggen we verplichtingen op om klimaatadaptief te ontwerpen en realiseren.

‘Parkeerstrategie Stationsgebied’

In afstemming met betrokkenen in het gebied gaan wij een parkeerstrategie uitwerken, zodat mensen parkeren waar ze moeten parkeren en de aanwezige parkeervoorzieningen zo optimaal mogelijk gebruikt worden. We zullen ons gaan uitspreken over al het parkeren in het stationsgebied: openbaar, privaat en P+R. We zetten in deze eerste ontwikkelfase van het stationsgebied in op het actualiseren van het parkeerbeleid in ons stationsgebied en onderzoeken bovendien het principe van ‘clusterparkeren’. Wij gaan uit van de aanname dat zulke slimme parkeervoorzieningen in het stationsgebied bijdragen aan de haalbaarheid van vastgoedinitiatieven, duurzaamheid en het vergroten van de ruimtelijke kwaliteit. Dat kan ons inziens alleen als wij samen met al aanwezige en nieuwe ontwikkelende partijen dit efficiënt aanpakken. De kern van die opgave is het verkrijgen van inzicht in wat de specifieke gemeentelijke rol daarin is. Uiteindelijk wordt die keuze vanuit de parkeerstrategie aan de raad voorgelegd. In het Masterplan hebben we al aangegeven waar clusterparkeren zou kunnen plaatsvinden.

‘Integraal Energieplan Stationsgebied’

Binnen onze lokale doelstelling ‘energieneutraal 2030’ worden er binnen de strategische kaders van de LES oplossingen gezocht om alle wijken van onze gemeente stapsgewijs van het aardgas af te halen en met duurzame energie te voorzien. Deze stappen worden samen met de Transitievisie Warmte doorlopen. Dit alles geeft straks richting aan de concrete uitvoering van de energietransitie. En dit geldt natuurlijk ook voor het stationsgebied waar ambities voor duurzaamheid als multimodale OV-knooppunt samen met ontwikkelende partijen misschien zelfs nog hoger kunnen liggen. Er zal een technisch-economische analyse worden uitgevoerd om mogelijkheden en knelpunten qua energievoorzieningen in beeld te brengen. Vervolgens kan de richting vastgelegd worden hoe het stationsgebied qua energie verduurzaamd wordt. Op dit moment loopt al een eerste technische analyse over de verschillende mogelijkheden om zonne-energie, een van de backbones van de energietransitie, in dit gebied optimaal toe te passen en te koppelen met aanvullende energievoorzieningen. Vanuit



het Europese subsidie-project SOLARISE zijn bovendien de voorbereidingen gestart voor een integraal energieplan voor het stationsgebied. We vinden het bovendien belangrijk dat wij duurzame lokale werkgelegenheid en lokale initiatieven in de energietransitie in het stationsgebied stimuleren en actief begeleiden.

‘Integraal Veiligheidsplan Stationsgebied’

Vanuit een risicogerichte en integrale benadering van veiligheid wordt voor het stationsgebied een integraal (brand-)veiligheidsplan opgesteld. We lopen daarmee alvast vooruit op de Omgevingswet en we voorkomen dat ‘gebiedsontwikkeling door gebiedsontwikkeling’ in dit thema tot inefficiënte processen en oplossingen leidt. Met een integraal veiligheidsplan wordt de gedetailleerde en daarmee knellende beoordeling die nu per initiatief afgewogen wordt losgelaten en wordt op een integrale wijze invulling gegeven aan het niveau van veiligheid zoals met de wet(ten) beoogd. Ook het Heerhugowaardse Stadshart heeft zo’n integraal veiligheidsplan.

‘Inrichtingsplan publiek domein Stationsgebied-Stadshart’

We ontwerpen in het stationsgebied niet alleen de gemeentelijke openbare ruimte, maar ook de private ruimten die eraan grenzen. Tezamen functioneren zij als publiek domein. Spelregels voor dit publiek domein worden verder uitgewerkt in een basis-inrichtingsplan publiek domein. Bij de uitwerking van het Masterplan naar inrichtingsplannen wordt Koninklijke VISIO betrokken om mee te denken en te toetsen op inclusiviteit in het ontwerp. De gemeente heeft daartoe een overeenkomst met VISIO gesloten.

‘Beeldkwaliteitsplan Stationsgebied en een Supervisieteam’

Het stationsgebied zal stapje voor stapje ontwikkeld worden, door verschillende partijen. Insteek is een grote mate van diversiteit in de bebouwing, met verspringende rooilijnen, bouwhoogtes en kapvormen. Ieder gebouw wordt anders dan de buurman, maar er is in de architectuur wel een duidelijke familieband. In een op te stellen beeldkwaliteitsplan voor het stationsgebied worden nadere kwaliteitseisen vastgelegd. Een nieuw op te richten Supervisieteam zal de kwaliteit van de planvor-

ming blijvend bewaken. Daar is ook de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit bij betrokken.

‘Stedenbouwkundige uitwerkingsplannen’

Per samenhangend deelgebied maken we samen met de betrokken eigenaren en ontwikkelende partijen een stedenbouwkundig uitwerkingsplan, met het Masterplan, Beeldkwaliteitsplan en Basisinrichtingsplan als leidraad en kader.

In het stedenbouwkundig uitwerkingsplan wordt meer exact de ruimtelijke opzet (hoogte, massa, positie/rooilijnen, oriëntatie) van de bebouwing in beeld gebracht en hoe verschillende ontwikkelingen ruimtelijk op elkaar aansluiten. Het basement van parkeergarages en begane grondverdiepingen van de gebouwen vormt daarbij het startpunt. Hoe sluiten deze op elkaar aan en op de omliggende openbare ruimte en welk stramien wordt er aangehouden?

Ook wordt per deelgebied integraal gekeken naar de ontsluiting en de inrichting van eventuele buitenruimten en daktuinen, het delen van voorzieningen en faciliteiten en mogelijke koppelkansen voor energie, water en biodiversiteit. Het doel is per deelgebied een efficiënte, toekomstbestendige en harmonieuze invulling. Het is daarbij wenselijk dat alle eigenaren van een deelgebied mee doen. Als dat echt niet mogelijk is, dan zijn de eigenaren die niet mee willen doen bij een latere ontwikkeling afhankelijk van en gehouden aan de resultaten van het stedenbouwkundig uitwerkingsplan.

‘Gebiedsontwikkelingsstrategie’

Om succesvol te kunnen blijven uitnodigen en verleiden in deze OV-knooppuntontwikkeling is een werkwijze en een businesscase op gebiedsniveau nodig. De basis daarvoor zal straks een schaduw-exploitatieplan zijn, waarin de borging van kostenverhaal wordt verzekerd én waarmee we samenhang en toekomstige faseringen bij elkaar brengen. Daar hoort soms ook een gemeentelijke inzet op (controle van) bouwkostenraming van particuliere initiatieven bij. Continu is ‘samenwerking’ het sleutelwoord in de gebiedsontwikkelingsstrategie: met gebiedsontwikkelovereenkomsten kunnen we het ‘samen apart ontwikkelen’ vanuit goede afspraken te realiseren en zo grotere thema’s met elkaar in het gebied omarmen.



BIJLAGEN













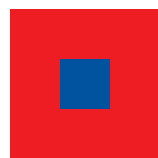












KuiperCompagnons

Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Architectuur, Landschap
City & Regional Planning, Urban Design, Architecture, Landscape

KUIPERCOMPAGNONS VAN NELLEWEG 3042 3044 BC ROTTERDAM

+31 (0)10-433 00 99 KUIPER@KUIPER.NL WWW.KUIPER.NL