

Programma

CONCEPT  
Stationsgebied

2021-2026

Dijk en Waard



Heerhugowaard  
Stad van kansen

SWECO



# Colofon

**Status:**

Conceptversie 2.0

**Datum:**

23 februari 2021

**Auteurs:**

Fieke van Leest

Max Visser

**Sweco**

De Holle Bilt 22

3732 HM De Bilt

Postbus 203

3730 AE De Bilt

T +31 88 811 66 00

[www.sweco.nl](http://www.sweco.nl)

**In opdracht van**

Gemeente Heerhugowaard

# Inhoudsopgave

<b>1. Inleiding</b>	<b>4</b>	<b>5. Klimaatadaptatie &amp; natuurinclusiviteit</b>	<b>21</b>
1.1 Aanleiding	4	5.1 Huidige situatie	21
1.2 Waarom een (onverplicht) programma?	4	5.2 Streefbeeld Masterplan en gemeentelijk beleid	23
1.3 Wat is een onverplicht programma?	4	5.3 Wenselijke situatie/geformuleerde doelen	24
1.4 Hoe sluit dit programma aan bij de eerdere visies?	5	5.4 Sturingstempo	25
1.5 Totstandkoming van het programma	7	5.5 Maatregelen	26
1.6 De scope van het programma	7	5.6 Waar staan we in 2026?	27
1.7 Leeswijzer	7	5.7 Monitoring	27
<b>2. Streefbeeld en opgaves van het programma</b>	<b>7</b>	<b>6. Mobiliteit en parkeren</b>	<b>28</b>
2.1 Wat is het streefbeeld?	7	6.1 Huidige situatie	28
2.2 Wat zijn de essentiële opgaven?	7	6.2 Streefbeeld Masterplan en gemeentelijk beleid	30
2.3 Programmaroos als routekaart	8	6.3 Wenselijke situatie/geformuleerde doelen	31
2.4 Manieren van deelnemen aan de gebiedsontwikkeling	9	6.4 Sturingstempo	32
<b>3. Wonen</b>	<b>11</b>	6.5 Maatregelen	33
3.1 Huidige situatie	11	6.6 Waar staan we in 2026?	34
3.2 Streefbeeld Masterplan en gemeentelijk beleid	12	6.7 Monitoring	34
3.3 Wenselijke situatie/geformuleerde doelen	13	<b>7. Sociale robuustheid &amp; ontmoeting</b>	<b>35</b>
3.4 Sturingstempo	14	7.1 Huidige situatie	35
3.5 Maatregelen	15	7.2 Streefbeeld Masterplan en gemeentelijk beleid	36
3.6 Waar staan we in 2026?	16	7.3 Wenselijke situatie/geformuleerde doelen	36
3.7 Monitoring	16	7.4 Sturingstempo	37
<b>4. Energietransitie</b>	<b>17</b>	7.5 Maatregelen	38
4.1 Huidige situatie	17	7.6 Waar staan we in 2026?	39
4.2 Streefbeeld Masterplan en gemeentelijk beleid	18	7.7 Monitoring	39
4.3 Wenselijke situatie/geformuleerde doelen	18	<b>8. Organisatie en financiën</b>	<b>40</b>
4.4 Sturingstempo	18	8.1 Organisatie	40
4.5 Maatregelen	19	8.2 Financiering van de eerste fase	40
4.6 Waar staan we in 2026?	20	8.3 Regelingen en subsidies	40
4.7 Monitoring	20	8.4 Financieel doorkijkje naar de tweede fase	41



# 1. Inleiding

Het gebied rondom het station in Heerhugowaard is een dynamisch OV-knooppunt, dat volop in ontwikkeling is. Door toevoeging van diverse stedelijke functies wordt het gebied de komende jaren geïntensiveerd en getransformeerd. De hoge ambities voor dit gebied manifesteren zich in dit stedelijk knooppunt, waar een hoogwaardige entree van een moderne stad verrijst. In het uitnodigende en toekomstbestendige publiek domein lopen openbaar en privaat gebied logisch in elkaar over. Het waterrijke ommeland ligt, goed ontsloten, op een steenworp afstand. Het stationsgebied wordt de komende jaren zo ontwikkeld tot een herkenbaar en levendig gebied als hart van de fusiegemeente Dijk en Waard.

## 1.1 Aanleiding

Het Stationsgebied van Dijk en Waard vormt een stedelijk knooppunt, dat in de toekomst meer een meer een schakel vormt tussen dorp, stad en regio. In het gebied komen hoogstedelijke functies als wonen, onderwijs, werken en recreatie samen. Er wordt geïnvesteerd in knoop- en plaatswaarde: een goede mix van stedelijke voorzieningen en woningen dragen bij aan het beter benutten van het openbaar vervoer. Die betere benutting leidt tot meer en snellere treinverbindingen en dat maakt het stationsgebied weer interessant als vestigingslocatie. Er liggen daarom volop kansen voor stedelijke verdichting en vernieuwing. Ontwikkelingen in het gebied zijn reeds meerdere jaren gaande, zoals is terug te lezen in het recent vastgestelde Masterplan 'Stationsgebied Dijk en Waard: de stationstuinen'. In het Masterplan is het streefbeeld voor het stationsgebied in 2030 geschetst. Daarmee zijn de ontwikkelingen van afgelopen jaren en toekomstige activiteiten bij elkaar gebracht in één document.

## 1.2 Waarom een (onverplicht) programma?

Het Masterplan bouwt voor een deel op bestaand beleid, maar is op een aantal punten ook agendastellend voor nieuw beleid. Het Masterplan voor het stationsgebied schetst een ambitieus toekomstbeeld. Het Masterplan is het startpunt om voor de komende vijf jaar het streefbeeld verder te vertalen en uit te werken op deelplanniveau.

Om deze koers en ambities uit het masterplan kracht bij te zetten hebben de gemeenten Heerhugowaard en Langedijk (anticiperend op hun fusie tot de gemeente Dijk en Waard en vooruitlopend op de toekomstige Omgevingswet) ervoor gekozen om een vrijwillig gebiedsprogramma te schrijven voor het Stationsgebied Dijk en Waard. Een vrijwillig programma heeft een zelfbindend karakter.

Het programma wordt door de gemeente ingezet om de volgende redenen:

1. Er bestaat behoefte om een integrale gebiedsaanpak met bijhorende maatregelen te borgen in een modern planologisch instrument, als opmaat naar het bestemmingsplan verbrede reikwijdte.
2. In het Masterplan is nieuw en bestaand beleid bij elkaar gebracht. Het programma is de plek om aan te geven welke uitwerkingsslagen de komende vijf jaar worden gedaan om het nieuwe beleid ook tot uitvoering te brengen.
3. In het programma maakt de gemeente kenbaar hoe het streefbeeld in het Masterplan is te bewerkstelligen, welke investeringen en activiteiten daartoe de komende vijf jaar worden voorbereid en gedaan door de gemeente, en wat de gemeente daarbij van andere partijen verwacht.
4. Het streefbeeld in het Masterplan is ambitieus. Om dit te behalen is het van belang een sturingsmiddel te hebben om continu te checken of de activiteiten vanuit de gemeente, maar ook initiatieven van derden, in lijn zijn met het streefbeeld uit het Masterplan. Het programma is er ook om te monitoren.
5. Het programma biedt de initiatiefnemers meer inzicht in de te verwachten rol en mogelijke investeringen van de gemeente in de komende vijf jaar. Hierdoor wordt het makkelijker om coproductie of meekoppelkansen te creëren in het stationsgebied, waarmee een samenhangende gebiedsontwikkeling wordt gestimuleerd. De uitnodigingsplanologie van de structuurvisie uit 2013 wordt zo meer een uitnodiging met verleiding om samen te werken. Het zicht op publieke investeringen creëert een vliegwieleffect van private initiatieven en investeringen.

6. Een programma met concrete maatregelen kan gebruikt worden als startpunt om meekoppelkansen in kaart te brengen voor andere overheidsprogramma's van bijvoorbeeld het Rijk, de provincie of het hoogheemraadschap, en samenwerking te bevorderen.
7. Er is reeds een hoge dynamiek in het stationsgebied. Diverse woningbouw- en andere initiatieven zijn de afgelopen tijd bij de gemeente ingediend. Daarmee is het belangrijk dat de investeringen in de openbare ruimte en mogelijke publieke voorzieningen zoveel mogelijk in logische samenhang met de private investeringen plaatsvinden. Daarmee voldoet de gemeente aan de beoogde samenwerking en zal het gewenste streefbeeld stapsgewijs dichterbij komen.

## 1.3 Wat is een onverplicht programma?

Een 'programma' is een nieuw planologisch instrument onder de (toekomstige) Omgevingswet. Er zijn meerdere verschijningsvormen. De gemeente Dijk en Waard heeft gekozen voor de vorm van een vrijwillig programma. De toekomstige Omgevingswet noemt dit: 'onverplicht programma'. Het betreft een integraal en uitvoerings- en handelingsgericht beleidsdocument, dat zowel thematisch als gebiedsgericht kan zijn.

Een gebiedsgericht programma bevat concrete maatregelen waarmee doelen bereikt worden voor de leefomgeving. Deze doelen hebben betrekking op de ontwikkeling van een bepaald gebied, maar ook op bescherming, beheer of gebruik van de leefomgeving. Het vormt een dynamisch document, dat regelmatig kan worden bijgesteld door het college van B&W.



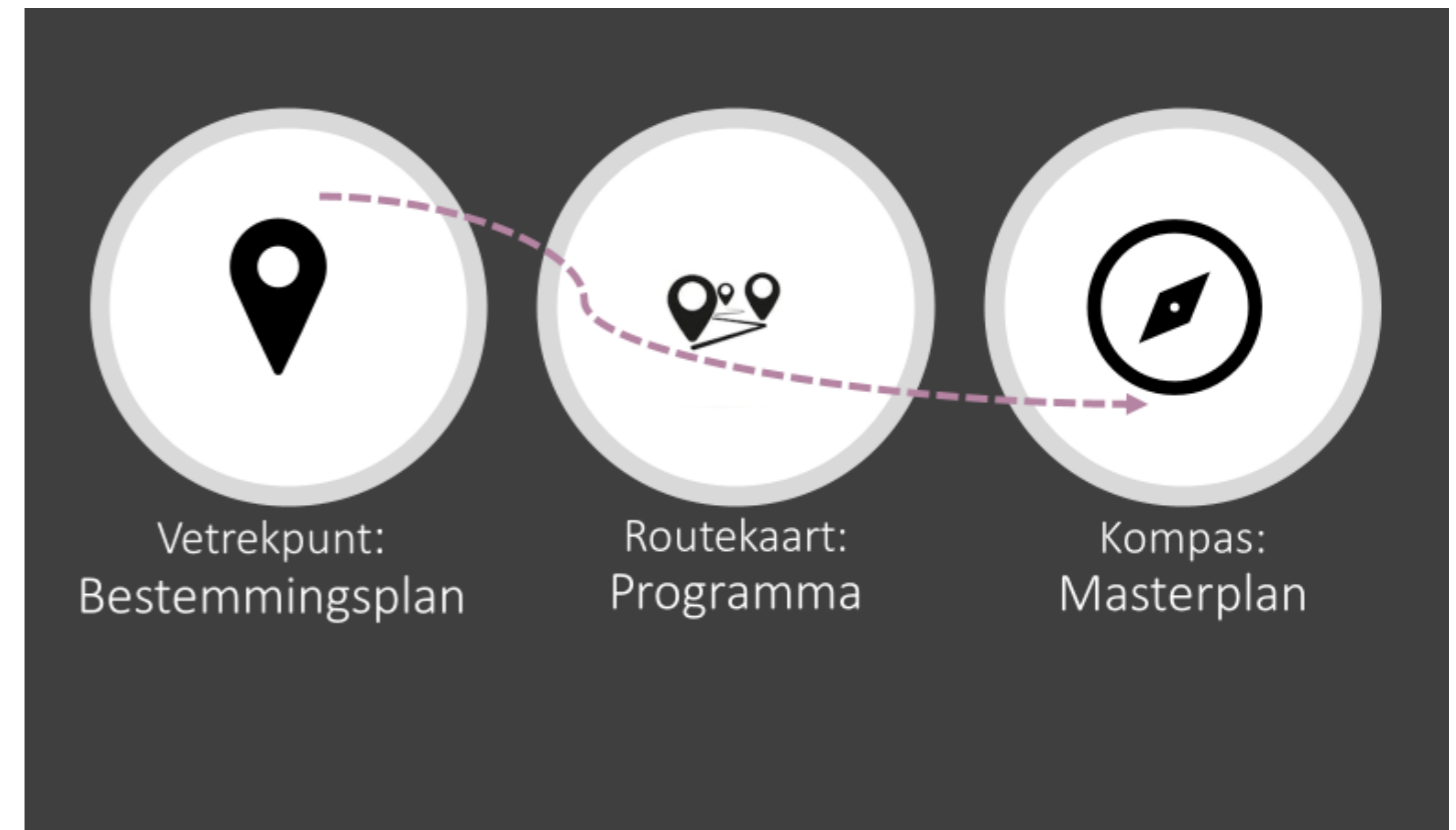
Sfeerbeeld Masterplan 2020



## 1.4 Hoe sluit dit programma aan bij de eerdere visies?

Het te ontwikkelen planologisch kader voor het stationsgebied Dijk en Waard rust op vier pijlers:

1. **Structuurvisie** 'Stationsgebied: Stationspark Heerhugowaard'. De structuurvisie is in januari 2013 vastgesteld. De structuurvisie schept een langjarig raads kader voor de gebiedstransformatie en heeft de basis gelegd voor de uitnodingsplanologie, die vervolgens stapsgewijs wordt vormgegeven. Het kader in de structuurvisie is nader uitgewerkt in het Masterplan.
2. **Masterplan** 'Stationsgebied Dijk en Waard: de stationstuinen'. Het Masterplan is vastgesteld op 24 november 2020. Het Masterplan vormt een visie op de toekomstige ontwikkeling van het stationsgebied. Daarin bouwt het Masterplan verder op het kader dat in de structuurvisie is geschept. In het Masterplan zijn de ambities voor het gebied vastgesteld en is een streefbeeld voor het jaar 2030 uitgewerkt. Daarnaast zijn de kaders, de samenhang en kansen en mogelijkheden voor het gebied uiteengezet, en is de aanpak voor de komende vijf jaar omschreven (ook wel ontwikkelfase 1 genoemd). Het Masterplan geeft richting aan de transformatie door een stip op de horizon te zetten en initiatiefnemers niet enkel uit te nodigen met plannen te komen, maar ook te verleiden om aan te sluiten bij de ambities en het streefbeeld. Het Masterplan vormt het 'kompas' voor de ruimtelijke ontwikkelingen in het stationsgebied de komende jaren.
3. **Programma**: Het programma vormt een 'routekaart' voor de transformatie van het stationsgebied voor de gemeentelijke organisatie. Het beschrijft hoe de ambities en uitgangspunten uit het Masterplan en het gemeentelijk beleidskader in de periode 2021 t/m 2026 worden verwezenlijkt. In het programma worden concrete projecten, maatregelen en eisen benoemd die de komende vijf jaar in opdracht van de gemeenteraad worden uitgevoerd. Het programma gaat daarnaast in op de rol van de gemeente in de gebiedstransformatie, waarbij 'van uitnodigen naar verleiden', 'publiek-private samenwerking' en 'publieke investeringen leiden tot private investeringen', voornamelijk principes zijn. Het programma is een flexibel en dynamisch instrument, dat na de eerste periode van vijf jaar op basis van evaluatie en monitoring wordt herzien, maar ook tussentijds bijgesteld kan worden.
4. **Bestemmingsplan** verbrede reikwijdte: Het bestemmingsplan verbrede reikwijdte vormt na vaststelling het juridisch 'vertrekpunt' voor de ontwikkelingen in het stationsgebied. 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. Er is op onderdelen meer flexibiliteit, creativiteit en uitwisseling van beleidsuitgangspunten in milieuwet- en regelgeving mogelijk. Dit biedt kansen om het Masterplan en de innovatieve ontwikkelingsstrategie op een juiste wijze te vertalen naar het nieuwe planologische instrumentarium. Het stationsgebied is daarom 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 het stationsgebied formeel op te nemen in de ministeriële regeling. Zo worden straks de opgaven voor de transformatie van het stationsgebied, onder andere op het gebied van duurzaamheid en klimaatadaptatie, economie en werkgelegenheid, planologisch verankerd onder de huidige regelgeving. Het bestemmingsplan verbrede reikwijdte zorgt voor de planologische en juridische borging van de ambities uit het Masterplan en de projecten en maatregelen uit het Programma. Het legt de ambities, doelen en maatregelen voor het gebied vast in duidelijke, maar flexibele regels, voor de komende 20 jaar.



Figuur 1- Samenhang tussen bestemmingsplan verbrede reikwijdte, programma en Masterplan

## 1.5 Totstandkoming van het programma

Het programma is parallel ontwikkeld aan het Masterplan. Het programma is een zelfbindend instrument. Dit betekent dat het alleen het bestuur zelf bindt. Het programma heeft wel de intentie om samen met inwoners, ondernemers en ontwikkelaars het streefbeeld in 2030 te behalen. Door overzicht te geven van de gemeentelijke activiteiten en investeringen wil de gemeente initiatiefnemers verleiden om ook te investeren in het streefbeeld zoals geschetst in het Masterplan.

Er is daarom een participatietraject opgezet voor het Masterplan in de vorm van diverse gedachtewisselingen met de klankbordgroepen stads- en landschapszijde.

In de participatie rondom het Masterplan is een brede selectie betrokken van de bewoners en de ondernemers in en om het stationsgebied en vertegenwoordigers van de belangenclubs;

- Twee actieve klankbordgroepen met ondernemers, bewoners en vertegenwoordigers van de belangenclubs, die regelmatig bijeen kwamen;
- Openbare inloopavonden;
- Gedachtewisselingen met de spoorpartijen, de provincie, de Veiligheidsregio, de Omgevingsdienst, het Hoogheemraadschap en belangenverenigingen, zoals de Oogvereniging, de Koninklijke Visio, VVN en de Fietsersbond;
- Afstemming met de commissie Ruimtelijke kwaliteit;
- Diverse overleggen en ontwerpessies met initiatiefnemers in het gebied; ondernemers tot en met ontwikkelaars en (zorg)instellingen.

Het doel van deze participatie is geweest:

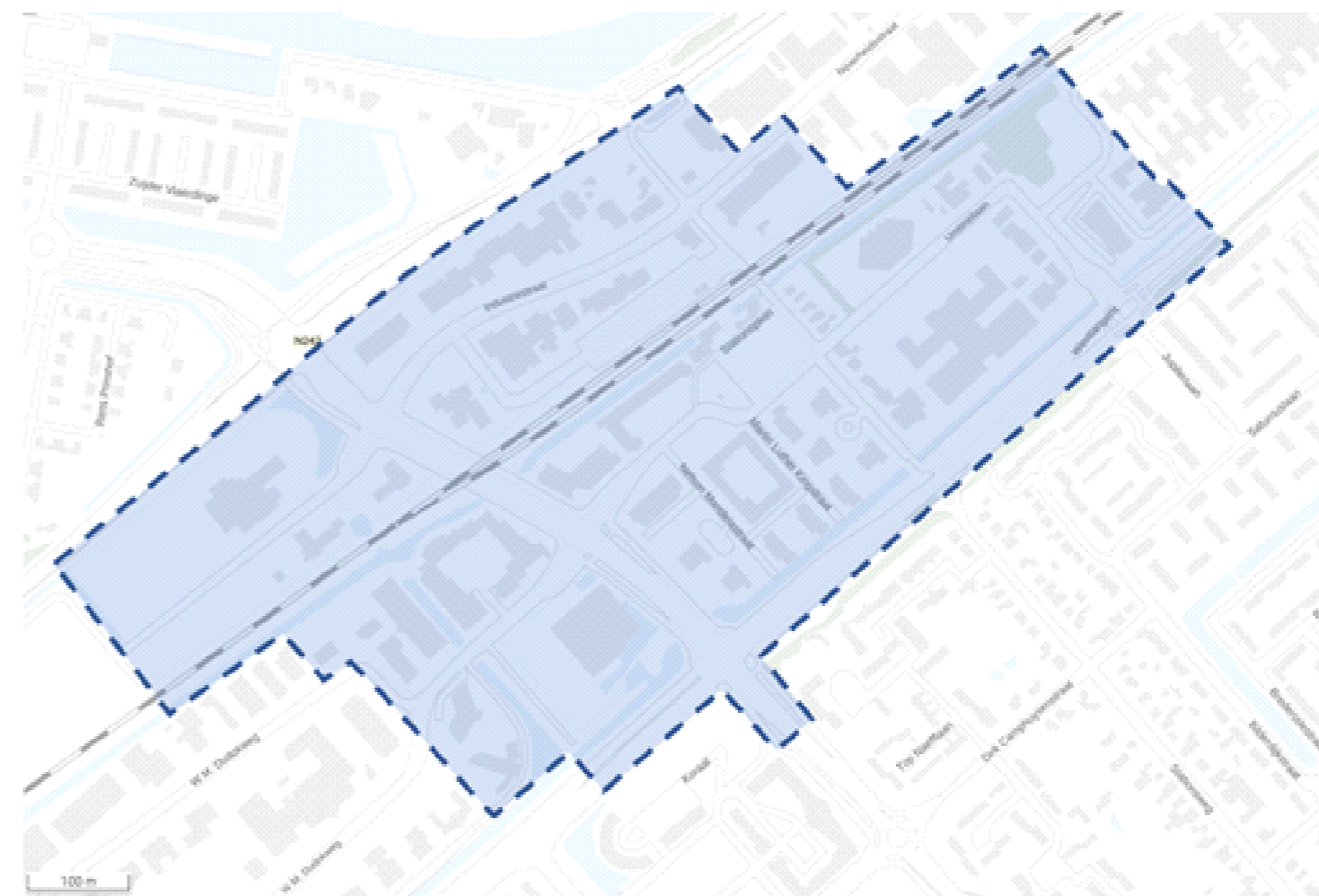
- De plannen beter en realistischer te maken. Zo hebben de klankbordgroepen actief mee vormgegeven aan de voorstellen in het Masterplan zoals deze er nu liggen;
- Breed draagvlak bereiken;
- Partijen enthousiasmeren tot investeren en initiatieven nemen;
- Het bouwen aan een duurzame gemeenschap van betrokken mensen en organisaties die zich willen inzetten voor het gezamenlijk verder ontwikkelen van het stationsgebied.

Het voorliggend programma is flankerend beleid aan het Masterplan en daarmee is voor dit programma geen participatieproces opgestart. De gemeente zal conform afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht het concept programma ter inzage leggen.

## 1.6 Scope van het programma

### Plangebied

Het Stationsgebied Dijk en Waard bevindt zich grofweg tussen de N242 (Westerweg), de Westtangent en de Stationsweg/Umbriëllaan. Daarmee ligt het stationsgebied centraal tussen Langedijk en het Stadshart van Heerhugowaard. Het kruispunt tussen de N242 en de Westtangent, aan de westzijde van het gebied, behoort tot de drukste kruispunten voor autoverkeer in Noord-Holland. Het stationsgebied centreert zich rondom het NS-station van Heerhugowaard, met twee perrons en parkeerterreinen aan weerszijden. Het gebied wordt verder gekenmerkt door gescheiden en relatief gesloten deelgebieden. Aan de landschapszijde (noordzijde) bevindt zich een verouderd bedrijventerrein rondom de Industriestraat. Daarnaast biedt de nog relatief lege Gildestraat kansen voor verdere ontwikkeling. Aan de stadszijde (zuidzijde) bevindt zich een kantorengedrag rondom het Stationsplein, het woongebied 'Vrijheidspark' en de Stationsweg, en het onderwijscluster rondom de Umbriëllaan. Het gebied wordt relatief intensief gebruikt en is geleidelijk ontstaan vanuit veelal losstaande initiatieven en ontwikkelingen. In Figuur 2 is de begrenzing van het plangebied weergegeven.



Figuur 2- Begrenzing plangebied programma

### Looptijd

Door het dynamische karakter van het gebied heeft dit programma een looptijd van vijf jaar. Om de twee jaar wordt geëvalueerd of het programma moet worden bijgesteld of aangepast, bijvoorbeeld als er voldoende resultaten zijn bereikt of zich nieuwe uitdagingen in het gebied voordoen. Voorliggend programma doet enkel uitspraken over investeringen in proceskosten en fysieke maatregelen van de gemeente. Het is in voorkomende gevallen nog aan de gemeenteraad om op basis van het budgetrecht te besluiten over het activeren van fysieke maatregelen en kredieten te voteren.

## 1.7 Leeswijzer

Het programma bestaat uit 8 hoofdstukken. Hoofdstuk 2 gaat in op de sturingsfilosofie, het tempo om de doelen te behalen en de verschillende rollen van een gemeente. Hoofdstukken 3, 4, 5 en 6 gaan in op de belangrijkste opgaven uit het Masterplan voor de komende 5 jaar. Per opgave worden de doelen uiteengezet, het tempo per doelstelling bepaald, en de maatregelen per doel omschreven. In het afsluitende hoofdstuk 8 komen de financieringsstrategie en organisatie aan de orde.



# 2. Streefbeeld en opgaves van het programma

## 2.1 Wat is het streefbeeld?

Zoals omschreven in de structuurvisie van 22 januari 2013 is duurzaamheid in al haar facetten de rode draad in de transformatie van het Stationsgebied Dijk en Waard. Het stationsgebied is bij uitstek een plek om de duurzaamheidsambitie van de gemeente verder te verwezenlijken: Stationsgebied Dijk en Waard met het duurzaamste station van Nederland. Met Stad van de Zon is de grootste emissieneutrale wijk ter wereld gebouwd; er wordt gecompenseerd voor de CO2-uitstoot van de vervoersbewegingen die de bewoners en bezoekers maken. Het stationsgebied is een volgende stap in verduurzaming van de stad: de vervoersketen verduurzamen: meer ruimte voor langzaam verkeer als voor- en natransport, het spoor als openbaar vervoers-as naar andere stedelijke regio's. Het verdichten door woningen en voorzieningen nabij het NS-station te realiseren betekent ook minder vervoersbewegingen. En het gaat nadrukkelijk over meer dan alleen schone energie, maar ook over bijvoorbeeld het creëren van sociaal-maatschappelijke kansen, over ecologie en over het efficiënt en zorgvuldig omgaan met schaarse ruimte. Daarnaast liggen er juist in dit gebied uitgesproken mogelijkheden om niet alleen het gebruik van openbaar vervoer en fietsen te stimuleren, maar bijvoorbeeld ook elektrisch vervoer. Duurzaamheid in het stationsgebied gaat over een houding, waarbij alles wat er wordt gedaan nadrukkelijk de kwaliteit van leven en de leefomgeving op de lange termijn voorstaat.

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 en 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. De hoofddoelstelling voor het stationsgebied is in het Masterplan als volgt geformuleerd:

“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. Hierdoor zetten we in op een groene, gezonde leefomgeving, waarin biodiversiteit wordt vergroot.”



De doelstellingen tot 2030 zijn in het Masterplan als volgt geformuleerd:

1. Een goede, multimodale bereikbaarheid garanderen voor mensen uit Heerhugowaard en Langedijk en hun bezoekers. Ook bij een verdere groei van mobiliteit, inwoners en economie.
2. Het stimuleren van fietsen, wandelen en het gebruik van openbaar vervoer en een duurzame mobiliteitsketen. Een mobiliteitsverschuiving in Heerhugowaard en Langedijk van auto naar fietsen, wandelen en openbaar vervoer.
3. Een gezond, veilig en toekomstgericht stationsgebied, dat uitnodigt om zich actief te verplaatsen en te ontmoeten.
4. 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 ondersteunend daaraan horeca en winkeltjes.
5. Het meest duurzame station van Nederland. Integrale duurzaamheid, dus duurzaam in alle facetten (energie, klimaat, ecologie, sociaal, economisch, materiaal).
6. Het natuurinclusief en klimaatrobuust maken van het stationsgebied, door het toevoegen van meer blauw en groen.
7. Een levendig en aantrekkelijk gebied om te verblijven voor bewoners, werknemers en bezoekers. Toegankelijk voor iedereen.

## 2.2 Wat zijn de essentiële opgaven?

In de doelstellingen in het Masterplan zijn verschillende stedelijke opgaven benoemd, die essentieel zijn om de ambities voor het gebied te kunnen behalen. Dit zijn de volgende vijf opgaven:

1. Voorzien in de vraag naar betaalbaar wonen, stedelijke woonmilieus en stedelijke dynamiek; passend bij de economische ontwikkelingen en werkgelegenheid;
2. Bereikbaar houden van de regio en het inspelen op de veranderende mobiliteit;
3. Sociale robuustheid & ontmoeting faciliteren, toegang tot de stad en gezonde leefomgeving faciliteren;
4. Energietransitie versnellen en circulaire economie stimuleren;
5. Klimaatadaptatie en natuurinclusiviteit;



In dit programma zijn deze terug te vinden in vijf thematische hoofdstukken. Om het streefbeeld te behalen en om in te zetten op een gezonde leefomgeving in het stationsgebied worden in het bestemmingsplan verbrede reikwijdte -waar nodig- regels voor de thema's geluid (gebiedsgericht beleid), (externe) veiligheid, schaduw en wind, archeologie en cultuurhistorie, en recreatie vastgelegd. Deze regels zullen worden opgesteld aan de hand van bestaand beleid van de betrokken overheden. De wettelijke norm en taak van de gemeente vormt daarbij het uitgangspunt.



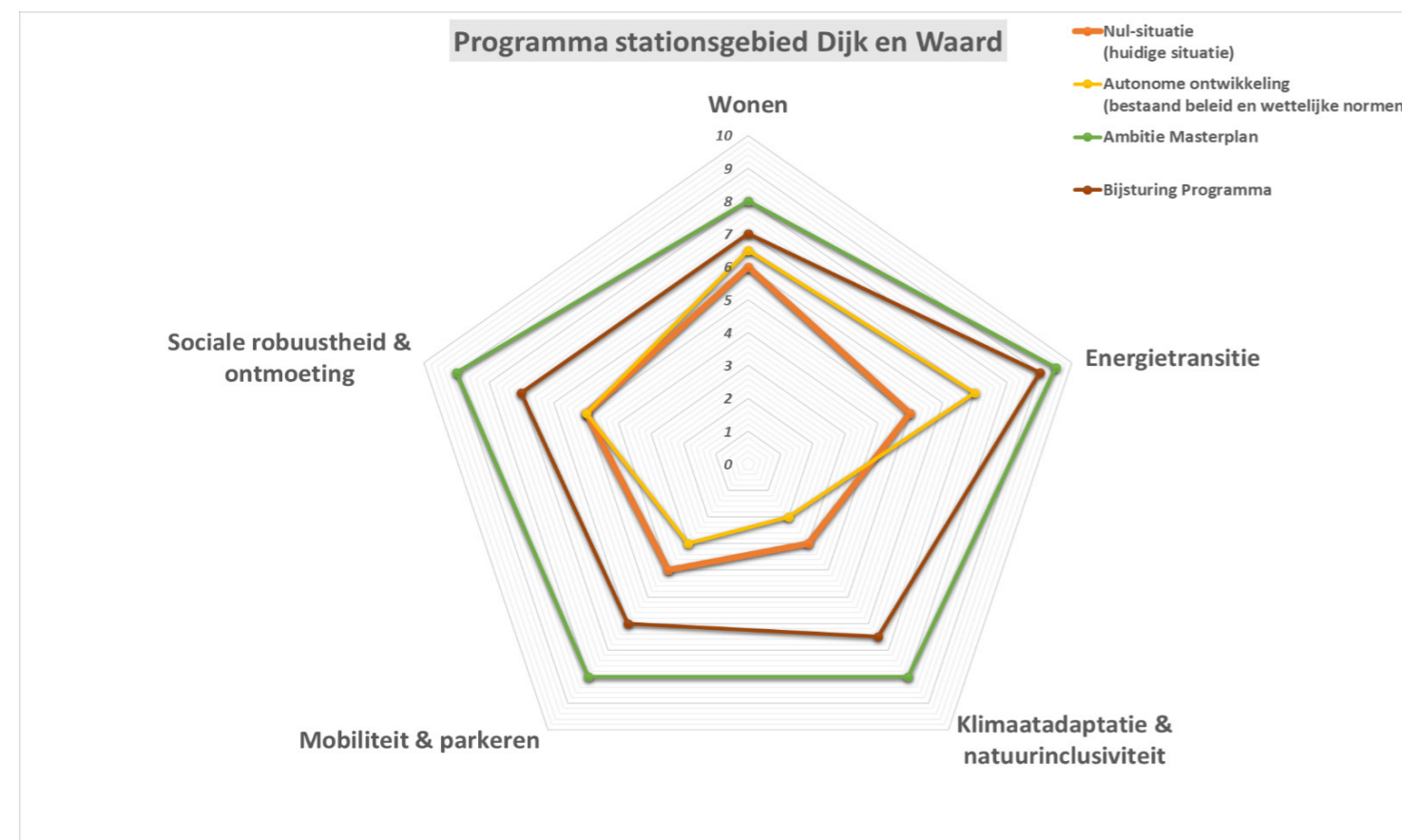
## 2.3 Programmaroos als routekaart

De bovengenoemde vijf opgaven vormen de komende vijf jaar de focus voor de ontwikkelingen in het gebied. De gemeente zet met dit programma daarmee in op een versnelling om deze opgaven in de komende vijf jaar concrete handen en voeten te geven.

In de programmaroos in Figuur 3 is alle informatie bij elkaar gebracht. Hierin staat een score van '1' voor een onwenselijke situatie, waarbij geen enkele van de ambities wordt gehaald. Een '6' staat voor een acceptabele en minimaal wenselijke situatie, in lijn met de minimale vereisten en geldende wettelijke normen en taken van de gemeente als overheid. Een score '10' ten slotte staat voor een ideale situatie en 'droombeeld' waarin optimaal wordt tegemoetgekomen aan een thema en geen concessies worden gedaan. Bij een score '10' zijn geen verdere investeringen of ontwikkelingen benodigd, anders dan het behoud van de situatie.

In de programmaroos is allereerst een 'nul-situatie' in kaart gebracht. Dit betreft de score die kan worden toegekend aan de huidige situatie in het gebied, op basis van de gestelde ambities en het streefbeeld in het Masterplan. Voor de vijf benoemde opgaven in het programma varieert deze van ondermaats tot acceptabel. Vervolgens is beargumenteerd welke score behaald zou worden op basis van bestaand beleid en wettelijke normen. Dit geeft een beeld van de score die behaald wordt indien het programma en bestemmingsplan verbrede reikwijdte niet zouden worden opgesteld en uitgevoerd. Voor enkele opgaven levert dit door steeds strenger wordende wettelijke normen een verbetering van de situatie op, voor andere opgaven resulteert dit in een achteruitgang.

Aan de ambities en het sfeerbeeld die in het Masterplan worden geschetst voor de vijf opgaven in het programma is vervolgens een score toegekend. Tot slot is in de programmaroos weergegeven welke score toegekend kan worden aan de 'bijsturing' waarin de maatregelen voor de periode 2021-2026 die zijn opgenomen in dit programma. Hiermee kan tussentijds en bij herziening van het programma worden geëvalueerd in hoeverre de verwachte effecten van het programma ook daadwerkelijk zijn behaald.



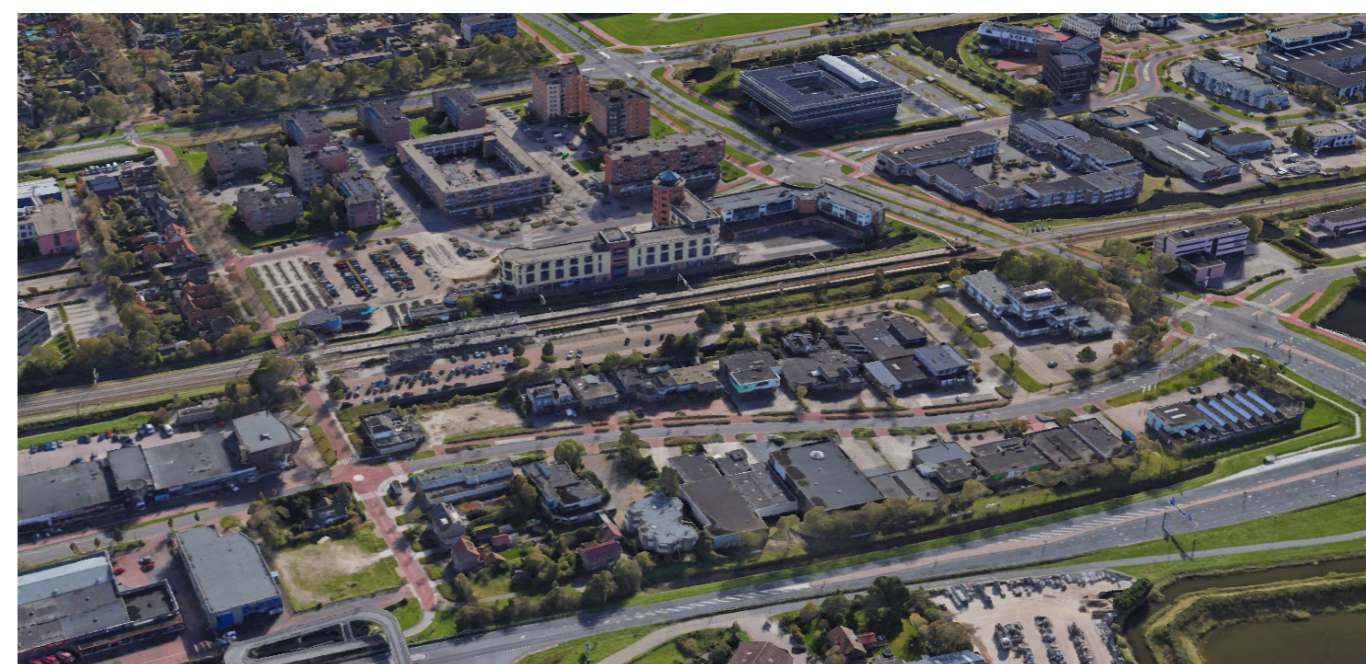
	Nul-situatie (huidige situatie)	Autonome ontwikkeling (bestaand beleid en wettelijke normen)	Ambitie Masterplan	Bijsturing Programma
Wonen	6	6,5	8	7
Energietransitie	5	7	9,5	9
Klimaatadaptatie & natuurinclusiviteit	3	2	8	6,5
Mobiliteit & parkeren	4	3	8	6
Sociale robuustheid & ontmoeting	5	5	9	7

0 tot 6 = **Taak** = De gemeente doet haar wettelijke taak en is volgend.

6 t/m 7 = **Tempo** = De gemeente vormt een aanjaagteam, die de transitie gaat aanjagen. Ze doet onderzoek om alle feiten te inventariseren en zorgt dat de doelstellingen en ambities worden verankerd in beleid en uitvoeringsprogramma's. Het aanjaagteam stelt uitvoeringsplannen op voor de gemeentelijke taken en stimuleert anderen. Tevens investeert de gemeente in no-regret maatregelen. Daarmee zijn tussenstappen gerealiseerd die volledig zijn en zelfstandig functioneren. In tempo valt aanscherpen van de planologische kaders door flexibele maar kaderstellende regels op te nemen in het bestemmingsplan verbrede reikwijdte.

8/9/10 = **Turbo** = Bovenop scenario 'tempo' zet de gemeente ruimschoots in op financiële prikkels, voorinvesteringen in het gebied om vervolgens de gebiedsontwikkeling te laten versnellen en tevens gedragsverandering bij inwoners en ondernemers. De gemeente gaat proactief voor-investeren in het streefbeeld zoals geschetst in het masterplan. Indien nodig is de gemeente bereid extra te investeren. Onder het tempo Turbo valt ook dat de gemeente harde eisen gaat vastleggen in haar planologisch kader.

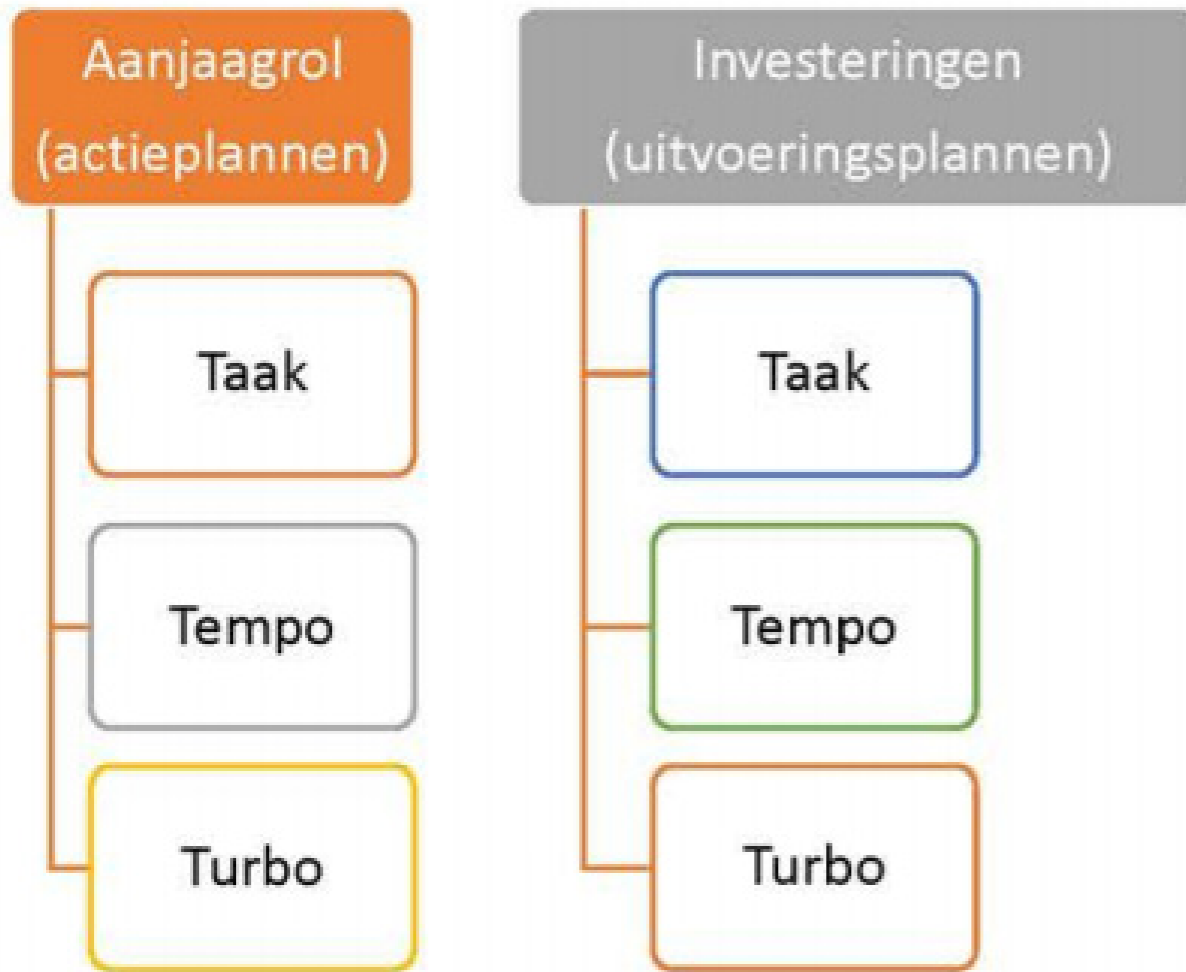
Per opgave en bijhorende doelen is het tempo aangegeven waarmee de gemeente haar taken wil oppakken de komende vijf jaar. Voor zowel het aanjagen als het investeren kan de gemeenteraad een scenario kiezen. Dit is in Figuur 4 schematisch weergegeven.



Luchtfoto huidige situatie Stationsgebied



De programmaroos vormt de routekaart voor de komende vijf jaar. De programmaroos zal elke twee jaar aangescherpt worden om te monitoren of de gewenste route en snelheid worden bewandeld.



Figuur 4 - Sturingstempo's gemeente

## 2.4 Manieren van deelnemen aan de gebiedsontwikkeling

De insteek is om uitnodigingsplanologie als basis te nemen voor het handelen van de gemeente. Het Masterplan wordt ingezet als kapstok, en om van uitnodiging ook naar verleiding en samenwerking te gaan. De gemeente zet daarom in op een robuuste hoofdstructuur en heldere spelregels om de uitnodiging vorm te geven. Het Masterplan is het streefbeeld waartoe de gemeente zichzelf en andere partijen wil verleiden om naar toe werken tot 2030.

### De rol van de gemeente de afgelopen jaren

De gemeente neemt hierbij een uitnodigende en faciliterende houding aan en neemt (nog) meer een rol om partijen en initiatieven met elkaar te verbinden. Maar de gemeentelijke rol is meer dan alleen verbinden. Het gaat ook om open staan, meedenken, samenwerken en het betrekken van de inwoners

Afgelopen jaren heeft de gemeente met haar gebiedsregisseurs veel ervaring opgedaan om initiatiefnemers te begeleiden om tot projectontwikkeling te komen in het stationsgebied. Mooie voorbeelden zijn:

- Realisatie nieuwe Oogcentrum Noordholland aan de Gildestraat
- Transformatie van Forum II van een verouderd kantoor naar een verduurzaamd zorggebouw met 34 appartementen.
- Kantoortransformatie aan de Umbriëlaan.

Ten tijde van het opstellen van dit programma spelen daarnaast de volgende concrete initiatieven in het plangebied, die in een samenwerking tussen de initiatiefnemers en de gemeente tot stand zijn gekomen:

- Plan voor een woontoren en woonzorggebouw aan Stationsweg 101 e.o.
- Plan voor een appartementencomplex met woon-werkunits (De Groene Trede) aan Stationsweg 114
- Plan voor een woonwerkcomplex aan de Industriestraat/Handelsstraat
- Plan voor een woonwerkcomplex (Stationskwadrant) aan Industriestraat 9-11
- Plan voor een woonwerkcomplex aan Handelsstraat 1

Tevens heeft de gemeente zelf ook de afgelopen jaren ingezet op het investeren in no-regret maatregelen. Als sprekende voorbeelden zijn te noemen:

- het aanleggen van de fietsbrug De Krul;
- het opwaarderen van de Industriestraat ;
- het opknappen van de Gildestraat.

In de Reserve Bovenwijkse Voorzieningen zijn de kapitaalslasten die voortkomen uit onder andere de spooronderdoorgang gedekt. De Provincie en het rijk dragen bij aan de eerste fase van ontwikkeling van het Stationsgebied Dijk en Waard.

Met het Hoogheemraadschap zijn vanuit het Deltaprogramma Ruimtelijke Adaptatie bestuurlijke intenties uitgesproken om samen de klimaat- en wateropgave in het stationsgebied ter hand te nemen en zo de polder klimaatrobuust te maken.

### De rol van de gemeente in de komende vijf jaar

Op hoofdlijnen valt de rol van de gemeente als volgt uiteen:

- Deze wijze van handelen (begeleiden van initiatiefnemers en de inzet op no-regret maatregelen) wil de gemeente verder bestendigen met het Masterplan en voorliggend programma en bestemmingsplan verbrede reikwijdte.
- De gemeente heeft de ambitie om als regisseur op te treden in het gebied en ziet het als haar taak om de private- en publieke ruimte op elkaar af te stemmen. Het bestemmingsplan verbrede reikwijdte biedt het kader om hier richting aan te geven. Tevens investeert de gemeente in de stapsgewijze opwaardering van de openbare ruimte en de infrastructuur, in samenwerking met andere overheden en spoorpartijen. Als eigenaar van de grond van het openbaar gebied is zij dan ook zelf verantwoordelijk voor de (kwaliteit van de) inrichting van de openbare ruimte. Stapsgewijze transformatie van de openbare ruimte naar een aantrekkelijke, klimaatbestendige openbare ruimte zal één van de kernopgaven zijn voor de gemeente in het stationsgebied.
- Voor de (bouw)ontwikkelingen gebruikt de gemeente de vorm van uitnodigingsplanologie om de gewenste doelen en ambities te behalen. Het Masterplan is een kapstok voor de stapsgewijze ontwikkeling van het gebied, met een robuuste hoofdstructuur en heldere spelregels om daarmee de uitnodigingsplanologie te faciliteren.

### De rol van de gemeente per opgave

Het Masterplan Dijk en Waard 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.

Het streven is om als regisseur alle ontwikkelingen in het gebied te overzien en waar mogelijk aan elkaar te verbinden om meerwaarde te ontwikkelen. Per activiteit/initiatief kan de gemeente verschillende rollen aannemen om het initiatief verder te helpen.

Voorliggend programma omschrijft wat er in de komende vijf jaar vanuit de gemeentelijke kant zal worden opgepakt. In dit hoofdstuk zijn de essentiële opgaven omschreven voor de komende vijf jaar. Per opgave en onderliggende doelstellingen zet de gemeente zich op verschillende manieren in om bij te dragen aan het beoogde einddoel in 2030. Tabel 1 toont een overzicht van de gemeentelijke rollen in projecten of activiteiten in het stationsgebied. Een combinatie van rollen is ook mogelijk voor bepaalde projecten en activiteiten.

In de hoofdstukken 3 t/m 7 wordt per opgave uiteengezet welke rol de gemeente pakt bij de activiteiten. Door als gemeente kenbaar te maken welke mate inzet wordt getoond is het mogelijk voor andere investeerders om snel en gemakkelijk mee te koppelen of win-win situaties te creëren.

Rol	Omschrijving
Initiëren	Het initiatief nemen voor het starten van een programma en/of project en daar de regie op voeren. De partij draagt hiervoor met menskracht (bestuur, programmamanager, projectleider, communicatieadviseur etc.), financiën en/of middelen bij aan het proces.
Coproduceren	De partij draagt met menskracht, financiën, ideeën, een netwerk en/of instrumenten bij aan processen, projecten en oplossingen onder regie van derden.
Stimuleren en faciliteren	Het stimuleren en faciliteren van inspanningen van partners om de doelen voor energie, circulaire economie, bodemdaling en ruimtelijke adaptatie te versnellen. Er kan daarbij gelet worden op capaciteit (geld en menskracht), informatie, tijd, middelen (locatie, facilitaire zaken, communicatie), inzet van mensen (inspiratoren, bestuurders, netwerken).
Kaders stellen	De overheden stellen met strategisch beleid doelen, kaders en normen en houden toezicht op de uitvoering daarvan door derden. Voor de beoordeling en monitoring van plannen en initiatieven zijn er toetsingskaders.
Afstemming met andere beleidsvelden	Er vindt afstemming en integratie van verschillende beleidskaders plaats. Ook stimulering van de verschillende duurzaamheidsopgaven bij en tussen de diverse beleidsvelden is erg belangrijk om tot een voortvarende en effectieve uitvoering van maatregelen te komen. De gemeente, het waterschap en de provincie hebben een breed palet aan oplossingsmogelijkheden beschikbaar die door een goede afstemming ook adequaat ingezet kunnen worden.
Onderzoekend	Partijen kunnen zelf onderzoek opstarten of kennis van onderzoeksinstellingen betrekken.
Kennis delen/uitventen successen	Partijen kunnen zich inspannen om kennis/successen te delen. Bijvoorbeeld door het inzetten van media, het betrekken van studenten, met voorlopers de wijken in, ludieke acties.
Volgen	De partij volgt een ontwikkeling maar draagt niet actief bij. Pas als dit relevant is onderneemt de partij actief actie.

Tabel 1 - Overzicht gemeentelijke rollen



# 3. Wonen

In dit hoofdstuk wordt de opgave “voorzien in de vraag naar betaalbaar wonen, stedelijke woonmilieus en stedelijke dynamiek” stapsgewijs uiteengezet. In dit hoofdstuk wordt er zowel aandacht besteed aan het verbeteren van het voorzieningenniveau als het ontwikkelen van een stedelijk woonmilieu.

Het Stationsgebied Dijk en Waard transformeert de komende jaren naar een aantrekkelijk, levendig gemengd stedelijk gebied, met een mix van woningen, werken en voorzieningen. Het toevoegen van een gevarieerd, stedelijk woningaanbod in het gebied door binnenstedelijke verdichting, vermenging en transformatie van het bedrijventerrein is daarbij essentieel. Het toekomstige stationsgebied voorziet in een regionale vraag naar stedelijke woonvormen en draagt bij aan de transformatie van de gemeente Dijk en Waard tot een ‘complete stad’.

Het te ontwikkelen woningaanbod in het stationsgebied draagt bij aan het terugdringen van de lokale en regionale tekorten aan betaalbare appartementen in de sociale huursector, in lijn met de regionale woningbouwafspraken. Een stedelijk woonmilieu vraagt ook om een specifiek voorzieningenniveau. Om een stedelijke dynamiek te creëren zal er daarom binnen deze opgave ook worden ingezet in het verbeteren van de voorzieningen waardoor de werkgelegenheid en economie in de gemeente worden vergroot.

## 3.1 Huidige situatie

In het stationsgebied bevinden zich een aantal wooncomplexen in eigendom van woningcorporaties. Deze complexen zijn gerealiseerd in de jaren '90 van de vorige eeuw en geconcentreerd aan de stadszijde van het gebied, in het Vrijheidspark (in de Nelson Mandelastraat, in de Martin Luther Kingstraat en rondom het Stationsplein en de Stationsweg). De Stationsweg vormt bovendien een woonstraat met grondgebonden woningen, veelal vrijstaande woningen en twee-onder-een-kapwoningen. In het bedrijventerrein rondom de Industriestraat wordt gedeeltelijk gewoond boven bedrijfspanden.

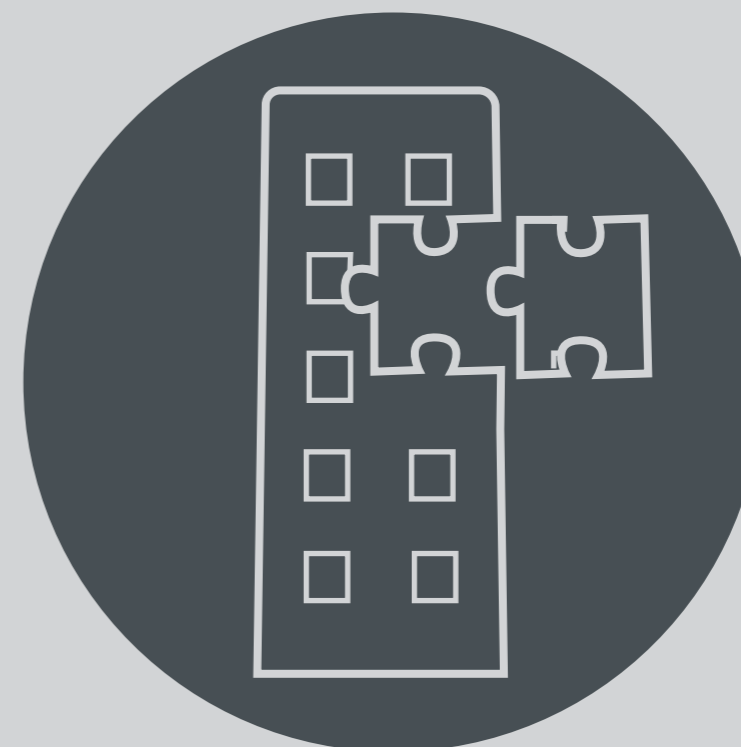
Het Stationsgebied wordt echter voornamelijk gekenmerkt door bedrijfspanden, kantoren en beroepsvoorzieningen. Ook zijn er diverse zorg- en gezondheidgerelateerde voorzieningen aanwezig. Voorzieningen als basisonderwijs, welzijn en (niet-commerciële) ontmoeting zijn niet in het gebied aanwezig. Bovendien is er een duidelijke scheiding tussen functies zichtbaar in de verschillende straten in het gebied. Beperkende factoren van gevestigde bedrijven maken transformatie naar gemengde woon-werkmilieus soms lastig en uitdagend, denk hierbij aan de aanwezigheid van een verzinkerij.

Het gebied doet na werktijden en in het weekend leeg en kil aan. Het ontbreekt daarmee in de huidige situatie aan de gewenste functiemenging en levendigheid, passend bij een stedelijk knooppunt. 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 verbindingen via spoor en weg met de metropoolregio Amsterdam en ook Noord-Holland-Noord zijn van groot belang voor de leefbaarheid en de economie.

Het stationsgebied Dijk en Waard is zich pas recenter gaan ontpoppen als stedelijk knooppunt in de regio en is nog volop in ontwikkeling. Zo hebben zich hier onder meer de regionale kantoren van het Hoogheemraadschap en de GGZ gevestigd, evenals belangrijke voorzieningen voor Noord-Holland-Noord, zoals ROC Horizon, praktijkschool Focus en het Diagnostisch Centrum.

In de huidige situatie zijn er diverse ontwikkelaars en initiatiefnemers met grondposities, met name aan de landschapszijde van het stationsgebied. Zij dienen plannen in voor woningbouwontwikkeling, waarna in overleg met de gemeente tot afspraken over een gewenste invulling van het woningbouwprogramma wordt gekomen. Het masterplan is het ontwikkelkader waarbinnen deze woningbouwplannen moeten worden ontwikkeld.

Samenvattend heeft de gemeente het huidige woonmilieu en de levendigheid en stedelijk dynamiek gescoord op een **6**. Zoals beschreven voldoet de huidige situatie op meerdere fronten niet aan het streefbeeld van het beoogde stedelijke woonmilieu zoals geschetst in het Masterplan en het woonbeleid van de gemeente Dijk en Waard.





## 3.2 Streefbeeld Masterplan en gemeentelijk beleid

### Masterplan

In het Masterplan zijn de volgende doelstellingen tot 2030 opgenomen die aansluiten bij de opgaven op het gebied van het verbeteren van het voorzieningenniveau en het ontwikkelen van een stedelijk woonmilieu.

- Een gezond, veilig en toekomstgericht stationsgebied, dat uitnodigt om zich actief in te verplaatsen, te ontmoeten en waar mensen graag willen 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 ondersteunend daaraan horeca en winkeltjes.
- Een levendig en aantrekkelijk gebied om te verblijven voor bewoners, werknemers en bezoekers. Toegankelijk voor iedereen.

In het Masterplan wordt benoemd dat op of bij het Stationsplein een ontmoetingsplek voor bewoners en bezoekers van het stationsgebied wordt gerealiseerd.

De ambitie voor het thema wonen gaat in op de wens om een stedelijk en inclusief woonmilieu te realiseren met een gevarieerd woningaanbod. Het woningaanbod moet passen bij een normale afspiegeling van de verschillende inkomensgroepen in Heerhugowaard.

### Woonvisie Heerhugowaard 2018-2050

In de 'Woonvisie Heerhugowaard 2018 – 2050' zijn ambities benoemd voor wonen in de gemeente Heerhugowaard:

- Duurzaam wonen: Energieneutraliteit in 2030 is een belangrijke doelstelling, door onder meer realisaties van NOM (Nul Op de Meter) woningen en aansluiting van woningen op een warmtenet van de huisvuilcentrale (HVC) in Alkmaar. Aardgasvrij wonen is het uitgangspunt bij nieuwe ontwikkelingen. Tevens vormen klimaatadaptatie en een gezond binnenklimaat speerpunten van duurzaam wonen.
- Uitbreiding van de stad binnen stadsgrenzen: De stad breidt uit binnen de stadsgrenzen door verdichting en herontwikkeling. Dit kan zijn door sloop en nieuwbouw of transformatie van bestaande gebouwen. Gestapelde bouw is daarbij noodzakelijk, ook met het oog op het oplossen van het tekort aan betaalbare huurwoningen, met name voor jongeren en ouderen. De gemeente stuurt bij als de vraag op de woningmarkt verandert.
- Knooppuntontwikkeling: Investeren om het stationsgebied te ontwikkelen tot een modern stedelijk woon-, werk- en verblijfsgebied.
- Sociaal domein: Er is ook aandacht voor specifieke doelgroepen vanuit het sociaal domein.
- Economische domein: Heerhugowaard aantrekkelijk maken voor jongeren die hun vervolgopleiding hebben afgerond, onder meer door bevordering van de doorstroming van empty-nesters. Het bouwen van nieuwe huurwoningen in zowel het sociale segment als de vrije sector is nodig. Daarnaast is een mix van wonen en werken wenselijk, door de mogelijkheid om thuis te werken en/of kantoor aan huis te houden. Het aantrekken van hoger opgeleiden is tevens een ambitie.

### Woningmarktonderzoek Heerhugowaard 2020

Uit het Woningmarktonderzoek Heerhugowaard 2020, opgesteld door Companen en gepubliceerd op 8 juni 2020, volgt dat er tot 2040 sprake is van groei van de bevolking en het aantal huishoudens in Heerhugowaard. Tegelijkertijd verandert de huishoudensamenstelling, door vergrijzing en ontgroening. Toevoeging van appartementen in de sociale huurvoorraad is gewenst, evenals het toevoegen van betaalbare koopwoningen en huurwoningen in het middensegment. Dit betekent een behoefte aan andersoortige woonvormen. Hierbij dient oog te worden gehouden voor de 'magical mix', waardoor leefbaarheid ook geborgd kan worden voor de kwetsbare doelgroepen. Het stationsgebied is de plek waar concreet invulling kan worden gegeven aan gemeentelijk woningbouwbeleid.

### Woningbouwafspraken en programmering regio Alkmaar 2019

In de regionale woningbouwafspraken, opgesteld door Companen en gepubliceerd op 7 februari 2019, is de woningbehoefte bepaald voor de gemeente Heerhugowaard. Hierin wordt uitgegaan van een woningbouwopgave voor de gemeente Heerhugowaard van 1.550 tot 2.050 woningen in de periode 2018-2023, gevolgd door een behoefte aan 650-1.150 woningen in de periode 2023-2028, en 300-550 woningen in de periode 2028-2030.

In de regionale woningbouwafspraken is onder meer opgenomen dat er gekozen wordt voor woningbouw door inbreiding, nabij OV-knooppunten en (toekomstige) voorzieningen. Er is daarbij focus op de versterking van woningmarktsegmenten met regionale tekorten: sociale huur, middenhuur, betaalbare koop, en daarnaast hogere en duurder segment om doorstroming elders te kunnen bevorderen. Dit toont aan dat ook op regionale schaal het stationsgebied een belangrijke rol heeft te vervullen in het ontwikkelen van betaalbare woningbouw.

### Retailvisie Dijk en Waard

In de Retailvisie 'Dijk en Waard: Visie, beleid en uitvoeringsprogramma' zijn voorwaarden uitgewerkt voor het stationsgebied. De Retailvisie, opgesteld door Bureau Stedelijke Planning bestaat uit twee onderdelen: 1) Visie, beleid en uitvoeringsprogramma, en 2) Context en analyse. De Retailvisie is vastgesteld in november 2020. In het onderdeel 'Visie, beleid en uitvoeringsprogramma' worden bouwstenen meegegeven, op basis waarvan het Stationsgebied Dijk en Waard economisch verder door kan ontwikkelen in de richting van het gewenste streefbeeld uit het Masterplan.

Samengevat kent het retailbeleid van de gemeente voor detailhandel de volgende verschillende uitwerkingslijnen. Deze afbakening is terug te vinden in het retailbeleid Retailvisie Dijk en Waard (november 2020). Het stationsgebied is in de Retailvisie bestempeld als een cluster. Het stationsgebied is een bijzonder knooppunt (trafficlocatie) binnen de gemeente. Daarmee zullen de voorzieningen hier ook meer gericht zijn op een reizigersdoelgroep. De belangrijkste doelgroep zijn bewoners en reizigers die het gebied dagelijks gebruiken. Daarom is er aan voorzieningen en diensten een maximum meegegeven, te weten 2.500 m<sup>2</sup> vwo (en 3.200 m<sup>2</sup> bvo) op het stationsplein (direct gelieerd aan het station), met een maximale grootte per unit van 350 m<sup>2</sup> bvo. Zo is er wel ruimte voor bijvoorbeeld een to go supermarkt, maar niet een volwaardige supermarkt. Daarmee krijgt het stationsgebied een eigen sfeer en voorzieningenniveau die passend zijn bij een trafficlocatie. De verdere verstedelijking van het stationsgebied is van invloed op het gewenste voorzieningenniveau. Op basis van de tweejaarlijkse monitoring worden nieuwe inzichten weer verwerkt in een aangepast Programma Stationsgebied Dijk en Waard. Grootschalige retail wordt niet mogelijk gemaakt in het stationsgebied, in het nabijgelegen Beveland zijn hiervoor wel mogelijkheden.



FIGUUR 4 INDICATIEVE AFBAKENING (NADER ONDERZOEK EN VISIE GEWENST) VOOR CLUSTERING COMMERCIELE PUBLIEKFUNCTIES STATIONSGBIED  
Bron: PDOK Achtergrondluchtfoto, Bewerking Bureau Stedelijke Planning

Figuur 5 - Indicatieve afbakening voor clustering commerciële publieksfuncties stationsgebied (Bron: Bureau Stedelijke Planning, Retailvisie Dijk en Waard: Visie, beleid en uitvoeringsprogramma)



### Horeca en leisure

Voor horeca en leisure geldt grotendeels hetzelfde als voor detailhandel. De uitwerking van deze regels zijn te vinden in het gemeentelijk detailhandelbeleid. Zo horen horeca en leisure die een gemeente overstijgende functie hebben in Middenwaard thuis, of in één van de perifere detailhandel clusters (ook wel PDV-clusters genoemd) indien ruimtelijk-functioneel inpasbaar. Meer lokale leisurevoorzieningen kunnen landen in Broekerveilig en Centrumwaard.

Anders dan voor detailhandel is volledige clustering voor horeca en leisure minder belangrijk. Voor een aantrekkelijke leefomgeving en voorzieningenaanbod geldt dat ook de vestiging van deze functies buiten de structuur mogelijk moet zijn. Daarvoor is het adagium 'de juiste functie op de juiste plek' van belang. Daarbij is het essentieel dat dit bijzondere en kwalitatieve concepten zijn, die aanhaken op bijzondere locaties. Of aan horeca die qua karakter past bij het stationsgebied. Hier valt te denken aan het inzetten op de (zakelijke) ontmoeting en het opstappen/wachten op de volgend trein. Om deze kwaliteit te bewaken toetst de gemeente op het concept en bijdrage aan de omgeving om daarmee te garanderen dat de juiste functie op de juist plek komt. Tevens zal de gemeente bewaken dat een goede mix ontstaat tussen verblijfsfuncties voor huidige en nieuwe bewoners in het stationsgebied en de behoefte van de reiziger. Juist deze interessante mix maakt het stationsgebied tot een stedelijk woonmilieu. En ook voor dit thema geldt dat de verdere verstedelijking van het stationsgebied van invloed zal zijn op het gewenste voorzieningenniveau. Op basis van de tweejaarlijkse monitoring worden nieuwe inzichten weer verwerkt in een aangepast Programma Stationsgebied Dijk en Waard.

### Visie werklocaties Dijk en Waard

In de 'Visie werklocaties Dijk en Waard', opgesteld door Stec Groep en vastgesteld in november 2020, is aangegeven welke bestaande werklocaties in 2030 gemengde werklocaties zijn, waar zowel gewoon als gewerkt wordt. Dit betreft gebied Zandhorst I (het deel behorende tot het stationsgebied), De Frans, De Mossel I, Beveland en De Wuyver. Het Stationsgebied Dijk en Waard is in deze visie het gemengde en verkleurde hart van de gemeente Dijk en waard. Functiemenging is in deze visie wenselijk en mogelijk in het stationsgebied. Dit biedt niet alleen ruimte om binnenstedelijk woningen toe te voegen, maar resulteert ook in een dynamisch stedelijk milieu, waarbij optimaal gebruikgemaakt wordt van de goede bereikbaarheid en ligging nabij het station. Verkleuring naar lichtere economische functie is daarnaast een belangrijk uitgangspunt, met aandacht voor de behoeften van (bestaande) bedrijven. In de visie wordt tevens aangegeven dat het Stationsgebied Dijk en Waard als werklocatie aantrekkelijk is voor de sectoren overheid, onderwijs en zorg.

## 3.3 Wenselijke situatie/geformuleerde doelen

In navolging van het Masterplan zet de gemeente in op het verwezenlijken van de volgende doelen binnen het thema wonen:

### Doel I - Stedelijk kerngebied door verdichting en transformatie

Door binnenstedelijke verdichting en transformatie dient het stationsgebied te worden getransformeerd naar een aantrekkelijk hoogwaardig stedelijk kerngebied in de gemeente Dijk en Waard, met een aantrekkelijke mix van wonen, voorzieningen, werken en verblijven in het gebied, met oog voor de leefbaarheid voor de inwoners.

Op gebiedsniveau is de doelstelling om een hoogwaardig stedelijk kerngebied te realiseren door toevoeging en vermenging van functies en toevoeging van woningen en relevante wijkvoorzieningen. In het realiseren van een aantrekkelijke mix in het gebied wordt de leefbaarheid voor de inwoners als uitgangspunt genomen.

### Doel II - Voorzien in regionale vraag stedelijk wonen

Het toekomstige stationsgebied dient te voorzien in de groeiende regionale vraag naar stedelijke woonvormen, met huur- en koopappartementen in ieder prijssegment, passend bij een economisch en sociaal robuust stedelijk knooppunt.

Het stationsgebied is als knooppunt één van de locaties waar de regionale vraag naar stedelijke woonvormen optimaal vormgegeven zal worden, door de ligging nabij een multimodaal, goed ontsloten stedelijk knooppunt. Daarbij wordt, in lijn met de regionale woningbouwafspraken, in het bijzonder ingezet op middenhuur en betaalbare koop, evenals de duurdere segmenten om doorstroming elders te kunnen bevorderen.

### Doel III - Voorzien in de behoefte aan sociale huurappartementen

In het stationsgebied dienen appartementen in de sociale sector te worden toegevoegd, bij voorkeur door woningcorporaties, passend bij een economisch en sociaal robuust stedelijk knooppunt.

Het te ontwikkelen woningaanbod in het stationsgebied dient bij te dragen aan het terugdringen van de lokale en regionale tekorten aan betaalbare appartementen in de sociale huursector, in lijn met de regionale woningbouwafspraken. Daarbij is ook aandacht voor specifieke doelgroepen vanuit het sociaal domein.

### Doel IV – Stedelijke dynamiek met bijhorende voorzieningen.

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

Om dit streefbeeld te ontwikkelen doet de gemeente toetsing op het concept en bijdrage aan de omgeving om daarmee te garanderen dat de juiste functie op de juist plek komt. Tevens zal de gemeente bewaken dat er een mix ontstaat tussen verblijfsfuncties voor huidige en nieuwe bewoners in het stationsgebied en de behoefte van de reiziger. Juist deze interessante mix maakt een het stationsgebied een stedelijk woonmilieu voor iedereen.

Daarmee wordt stationsgebied complementair ontwikkeld aan het winkelcentrum Middenwaard. Door de opwaardering ontwikkelt het winkelcentrum Middenwaard zich geleidelijk 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. De stapsgewijze doorontwikkeling van het stationsgebied en het Stadshart met hun eigen uitstraling, sfeer en voorzieningen vormen gezamenlijk belangrijke bouwstenen voor de gemeente Dijk en Waard. Het sociaal domein wordt betrokken in activiteiten en maatregelen die de stedelijke dynamiek en het voorzieningenniveau versterken.

### Samenvattend

Samenvattend heeft de gemeente het streefbeeld voor 2030 voor de opgaven stedelijk woonmilieu en het voorzieningenniveau uit het Masterplan gescoord op een 8 in de programmaroos.

### 3.4 Sturingstempo

De komende 5 jaar vraagt het van de gemeente om veel tempo en energie te zetten op het verleiden, uitnodigen en begeleiden van initiatiefnemers. De gemeente streeft ernaar om met de sturingstempo's 'Tempo' en 'Turbo' in de komende vijf jaar een score 7 te halen in de programmaroos.

Doelen	Sturingstempo
Door binnenstedelijke verdichting en transformatie dient het stationsgebied te worden getransformeerd naar een aantrekkelijk hoogwaardig stedelijk kerngebied in de gemeente Dijk en Waard, met een aantrekkelijke mix van wonen, voorzieningen, werken en verblijven in het gebied, met oog voor de leefbaarheid voor de inwoners.	Tempo
Het toekomstige stationsgebied dient te voorzien in de groeiende regionale vraag naar stedelijke woonvormen, met huur- en koopappartementen in ieder prijssegment, passend bij een economisch en sociaal robuust stedelijk knooppunt.	Turbo
In het stationsgebied dienen appartementen in de sociale sector te worden toegevoegd, bij voorkeur door woningcorporaties, passend bij een economisch en sociaal robuust stedelijk knooppunt.	Turbo
Het stationsgebied zo optimaal mogelijk en toekomstgericht gebruiken voor OV-gerichte functies met regionale uitstraling, zoals onderwijs, zorg, stedelijk wonen, ruimte-intensieve bedrijvigheid en ondersteunend daaraan horeca en winkeltjes.	Tempo





## 3.5 Maatregelen

De volgende activiteiten worden in navolging van het Masterplan de komende vijf jaar door de gemeente opgepakt.

Doel I: Stedelijk kerngebied door verdichting en transformatie						
<b>Activiteit 1: Beeldkwaliteitsplan Stationsgebied en Supervisieteam</b>						
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Omschrijving:</b> Opstellen van een beeldkwaliteitsplan, waarin de spelregels voor bebouwing en daktuinen uit het Masterplan nader worden uitgewerkt. Oprichting van een Supervisieteam dat de kwaliteit van de planvorming blijvend zal bewaken, in samenspraak met de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit.</li> <li><b>Rol van de gemeente:</b> initiërend</li> </ul>						
	Reguleren via bestemmingsplan verbrede reikwijdte	Onderzoek	Borging via beleid	Uitvoering van maatregelen	Communicatie	Subsidies voor derden
	x		x		x	
<b>Activiteit 2: Uitwerken stedenbouwkundige spelregels</b>						
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Omschrijving:</b> Stedenbouwkundige spelregels in het Masterplan per deelgebied meenemen.</li> <li><b>Rol van de gemeente:</b> initiërend</li> </ul>						
	Reguleren via bestemmingsplan verbrede reikwijdte	Onderzoek	Borging via beleid	Uitvoering van maatregelen	Communicatie	Subsidies voor derden
	x		x		x	
<b>Activiteit 3: Motiveringsplicht afwijking beleidsdoelen</b>						
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Omschrijving:</b> Er kan door initiatiefnemers en gemeente enkel gemotiveerd worden afgeweken van de gemeentelijke beleidsdoelen ten aanzien van het woningprogramma van initiatieven.</li> <li><b>Rol van de gemeente:</b> kaderstellend</li> </ul>						
	Reguleren via bestemmingsplan verbrede reikwijdte	Onderzoek	Borging via beleid	Uitvoering van maatregelen	Communicatie	Subsidies voor derden
	x		x		x	
Doel II: Voorzien in regionale vraag stedelijk wonen						
<b>Activiteit 1: Toevoeging middenklasse huurwoningen</b>						
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Omschrijving:</b> Borgen dat de toevoeging in woningaanbod door initiatiefnemers op gebiedsniveau voor circa 20% bestaat uit middenklasse huurwoningen (tot circa €950,- per maand).</li> <li><b>Rol van de gemeente:</b> kaderstellend, toetsend, faciliterend, coördinerend</li> </ul>						
	Reguleren via bestemmingsplan verbrede reikwijdte	Onderzoek	Borging via beleid	Uitvoering van maatregelen	Communicatie	Subsidies voor derden
			x		x	
<b>Activiteit 2: Toevoeging betaalbare koopwoningen</b>						
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Omschrijving:</b> Borgen dat circa 10% van het woningaanbod op gebiedsniveau bestaat uit betaalbare koopwoningen (cat. 1 van de Regionale Woonvisie tot € 202.800,-).</li> <li><b>Rol van de gemeente:</b> kaderstellend, toetsend en faciliterend</li> </ul>						
	Reguleren via bestemmingsplan verbrede reikwijdte	Onderzoek	Borging via beleid	Uitvoering van maatregelen	Communicatie	Subsidies voor derden
			x		x	
<b>Activiteit 3: Aantoningsplicht initiatieven intakeprocedure</b>						
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Omschrijving:</b> Iedere initiatiefnemer van nieuwe woningbouwplannen zal in overleg met de gemeente moeten aantonen hoe nieuwbouwplannen in de opgave passen, afgemeten naar de financiële haalbaarheid van het nieuwbouwplan, en hetgeen er volgens analyse in specifieke deelgebieden van het stationsgebied aan de al aanwezige woningvoorraad toegevoegd zal moeten worden.</li> <li><b>Rol van de gemeente:</b> kaderstellend en toetsend</li> </ul>						
	Reguleren via bestemmingsplan verbrede reikwijdte	Onderzoek	Borging via beleid	Uitvoering van maatregelen	Communicatie	Subsidies voor derden
			x		x	
<b>Activiteit 4: Evalueren en opstellen aanvullend beleid indien nodig</b>						
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Omschrijving:</b> Indien in de periode 2021-2026 uit periodieke evaluaties blijkt dat de beleidsdoelen ten aanzien van de opgaven op het gebied van het stedelijk woonmilieu niet worden behaald, stelt de gemeente nader beleid op om bij te sturen in de daaropvolgende periode.</li> <li><b>Rol van de gemeente:</b> initiërend</li> </ul>						
	Reguleren via bestemmingsplan verbrede reikwijdte	Onderzoek	Borging via beleid	Uitvoering van maatregelen	Communicatie	Subsidies voor derden
			x			

Doel III: Voorzien in de behoefte aan sociale huurappartementen						
<b>Activiteit 1: Toevoeging sociale huurvoorraad en borging ondergrens</b>						
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Omschrijving:</b></li> <li>Borgen dat toevoeging in woningaanbod op gebiedsniveau voor minimaal 30% bestaat uit sociale huurwoningen (waarvan 15% bestaande uit sociale huurwoningen onder de kwaliteitskortingsgrens, minimaal 45% tot eerste aftoppingsgrens en overige tot liberalisatiegrens), bij voorkeur verhuurd in exploitatie bij een te egelezen instelling (corporatie).</li> <li>Borgen dat sociale huurwoningen in principe minimaal 25 jaar beschikbaar zijn in exploitatie en worden verhuurd via het woonruimteverdeelstelsel van SVNK.</li> <li><b>Rol van de gemeente:</b> kaderstellend, toetsend, indien nodig initiërend</li> </ul>						
	Reguleren via bestemmingsplan verbrede reikwijdte	Onderzoek	Borging via beleid	Uitvoering van maatregelen	Communicatie	Subsidies voor derden
	x		x		x	
<b>Activiteit 2: Toevoeging woningaanbod voor specifieke doelgroepen</b>						
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Omschrijving:</b> Inzetten op realisatie van een betaalbaar woningaanbod voor specifieke doelgroepen vanuit het sociaal domein, onder andere in lijn met de aanbevelingen in het Woningmarktonderzoek Heerhugowaard en het Pact Wonen.</li> <li><b>Rol van de gemeente:</b> kaderstellend, toetsend, indien nodig initiërend</li> </ul>						
	Reguleren via bestemmingsplan verbrede reikwijdte	Onderzoek	Borging via beleid	Uitvoering van maatregelen	Communicatie	Subsidies voor derden
	x		x		x	
Doel IV – Stedelijke dynamiek met bijhorende voorzieningen.						
<b>Activiteit 1: Uitvoeren van het retailbeleid</b>						
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Omschrijving:</b> Het toestaan van detailhandel- en horecavoorzieningen gericht op reizigers en bewoners (passend bij de 'trafficfunctie' van het gebied). De gemeente maakt daarbij een afweging in de verkleuring en type vestiging.</li> <li><b>Rol van de gemeente:</b> kaderstellend en faciliterend</li> </ul>						
	Reguleren via bestemmingsplan verbrede reikwijdte	Onderzoek	Borging via beleid	Uitvoering van maatregelen	Communicatie	Subsidies voor derden
	x		x		x	
<b>Activiteit 2: Onderzoek verkleuring- en mengstrategie</b>						
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Omschrijving:</b> De gemeente voert in navolging van het Masterplan een onderzoek uit naar een verkleuring- en mengstrategie voor het Stationsgebied Dijk en Waard (als onderdeel Zandhorst I), met daarin aandacht voor de kwalitatieve woningbehoefte en alternatieve locaties voor nu gevestigde bedrijven.</li> <li><b>Rol van de gemeente:</b> kaderstellend en faciliterend</li> </ul>						
	Reguleren via bestemmingsplan verbrede reikwijdte	Onderzoek	Borging via beleid	Uitvoering van maatregelen	Communicatie	Subsidies voor derden
		x	x		x	

### 3.6 Waar staan we in 2026?

#### Effecten aanjaagrol

In 2026 wordt beoogd woningen toe te voegen, conform de gewenste verdeling naar sector en prijssegmenten, zoals gespecificeerd onder de maatregelen in paragraaf 3.5. Het effect van deze toevoeging aan het woningaanbod in het gebied is een veiliger, levendiger en aantrekkelijker stationsgebied, met een zichtbare vermenging van functies.

Als aanjager stimuleert de gemeente de komende jaren dat de investeringsbereidheid onder initiatiefnemers, waarbij een kwaliteitsslag wordt behaald passend bij het streefbeeld in het Masterplan. Dit effect wordt behaald door de planologische procedures, het opstellen van beleid en de inzet van gebiedsregisseurs in de gesprekken met initiatiefnemers. Het resultaat is een stedelijk en inclusief woonmilieu met een gevarieerd aanbod aan woningen, passend bij een normale afspiegeling van inkomensgroepen. Onderliggend programma draagt bij aan de communicatie van de ambities en doelstellingen voor het gebied richting stakeholders en initiatiefnemers, waarmee een helder kader is ontstaan voor ontwikkelingen in het gebied en initiatieven niet per aanvraag hoeven te worden beoordeeld, maar integraal kunnen worden afgewogen.

Er hebben diverse marktactiviteiten plaatsgevonden de afgelopen jaren. Er zit ontwikkelenergie in het gebied en dat wordt met dit programma gekoesterd om publieke plannen en investeringen een multiplier genereren in combinatie met private activiteiten.

#### Effecten investeringen

De kwaliteitsslag landschapszijde in de verbinding Gildestraat en Industriestraat zijn gerealiseerd. De woningbouwopgave loopt gelijk op met de kwaliteitsslag van de openbare ruimte in het stationsgebied. De initiatieven van de afgelopen jaren vanuit de markt hebben er mede toe geleid dat de gemeente uitvoering geeft aan het verbeteren van de openbare ruimte en de Zuidtangent met de spooronderdoorgang. Met het aanpakken van deze concrete knelpunten in het gebied wordt er door de gemeente ingezet op het faciliteren van lopende private initiatieven en het verleiden van toekomstige initiatiefnemers.

De openbare ruimte leent zich uitstekend om tot een versnelling in de vernieuwing van het stationsgebied te komen. De publieke investeringen richten zich op ontwikkelfase 1 van het stationsgebied, zoals beschreven in Hoofdstuk 5 van het Masterplan. Het doel van de publieke investeringen is het genereren van een vliegwieleffect; een multiplier van particuliere investeringen die in en aan deze fase 1 zijn gelegen. Het zal dan moeten gaan om de ontwikkeling van een publieke ruimte, waar openbaar en privaat bij elkaar komen.

Zo worden de publieke investeringen en particuliere initiatieven gecombineerd tot een grote stap in gebiedsontwikkeling, zonder deze financieel en plan economisch volledig afhankelijk van elkaar te maken. Het effect van de investeringen is een gedeelde ruimte voor iedereen en daarmee gezamenlijk te investeren in een herkenbare identiteit waar publiek domein en bebouwing aan bijdragen.

### 3.7 Monitoring

Reeds bestaande afspraken met initiatiefnemers vormen de basis en worden gerespecteerd. Steekproefsgewijs zullen aan de hand van BRP/GBA-mutaties de nieuwe huurder en de prijs gecheckt worden door de gemeente. In de monitoring wordt tevens gebruikgemaakt van monitoringsysteem Squit 2020, rapportages in het kader van VTH (Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving) en het gemeentelijk Datalab. De gemeente richt tevens een GIS-omgeving in om data met initiatiefnemers vroegtijdig te delen. Dat leidt tot faalkostenreductie binnen dit complexe ontwikkelingsgebied. Elke initiatiefnemer van nieuwe woningbouwplannen zal in overleg met de gemeente moeten aantonen hoe nieuwbouwplannen in de opgave passen. De woningbouwplannen worden afgemeten naar de financiële haalbaarheid van het nieuwbouwplan, en hetgeen er volgens analyse in specifieke deelgebieden van het stationsgebied aan de al aanwezige woningvoorraad toegevoegd zal moeten worden.





# 4. Energietransitie

In dit hoofdstuk wordt de opgave 'energietransitie versnellen' stapsgewijs uiteengezet. Daarbij wordt er aandacht besteed aan de opgave stationsgebied als geheel en het stationsgebouw.

Het stationsgebied ondergaat een transformatie naar een duurzaam hoogstedelijk gebied, waarbij de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen plaatsmaakt voor een optimaal gebruik van hernieuwbare energiebronnen. De ambitie is een nieuw toonbeeld van duurzaamheid te creëren, als volgende stap na de Stad van de Zon. Het resultaat is 'energie-inclusieve ontwikkeling: een verdicht stedelijk gebied dat zo veel mogelijk energie oplevert.

## 4.1 Huidige situatie

In de huidige situatie zijn nog veel gebouwen in het gebied afhankelijk van aardgas en wordt nog weinig duurzame energie opgewekt. Er ligt dan ook een grote opgave om in het gebied een omslag te maken van het gebruik van fossiele brandstoffen naar hernieuwbare energie.

- De bestaande bebouwing is grofweg te verdelen in onderstaande categorieën:
  - o 2 gebouwen met een A-label;
  - o 1/3 B-label;
  - o 1/3 C-label;
  - o iets minder dan 1/3 lager dan C-label.
- In de directe omgeving zijn twee initiatieven aanwezig waar het stationsgebied verder bij aan kan haken:
  - o het Warmtenet van de HVC;
  - o het Waerds Energiecircuit / Duurzame Ring Heerhugowaard.
- Er is op dit moment nog geen optimalisatie in het energiegebruik en de energie opwekking tussen meer dere energiegebruikers en energieopwekkers (mobiliteit en gebouwen).
- Voor alle nieuwbouw, zowel woningbouw als utiliteitsbouw, geldt dat aanvragen van de omgevingsvergunning vanaf 1 januari 2021 moeten voldoen aan de eisen voor bijna energieneutrale gebouwen (**BENG**). Voor nieuwe overheidsgebouwen geldt dat aanvragen van de omgevingsvergunning al vanaf 1 januari 2019 moesten voldoen aan de **BENG**-eisen. De gemeente is bezig met het opstellen van een beleidsrichtlijn integrale duurzaamheid in de gebouwde omgeving. De wens van de gemeente is om na vaststelling deze beleidsrichtlijn aanvullende eisen mee te geven aan ontwikkelende partijen om het stationsgebied in de toekomst energieleverend te maken

Samenvattend heeft de gemeente de huidige situatie gescoord op een **5** in het programma. Zoals beschreven voert de gemeente nu haar wettelijke taak om partijen uit te dagen nieuwe initiatiefnemers (bijna) energieneutraal te laten bouwen. Bestaande bouw wordt gestimuleerd om te verduurzamen, via het duurzaam bouwloket. Zoals hierboven beschreven voldoet de huidige situatie nog niet aan het streefbeeld en de duurzaamheidsdoelstelling van de gemeente om energieneutraal in 2030 te zijn.



## 4.2 Streefbeeld Masterplan en gemeentelijk beleid

### Masterplan

In het Masterplan is de volgende doelstelling tot 2030 opgenomen die aansluit bij het thema 'Energietransitie':

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

Daarnaast heeft Heerhugowaard 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 energiezuiniger te maken en het opwekken van schone energie en warmte en koude handen en voeten te geven. In de Lokale Energiestrategie (LES) zijn hier de strategische kaders voor meegegeven.

### Transitievisie Warmte

In de Transitievisie Warmte van de gemeente Heerhugowaard, vastgesteld op 16 februari 2021, worden concrete stappen gezet om de bestaande gebouwen van het aardgas af te halen en te verduurzamen en dit gezamenlijk met de verschillende betrokken stakeholders te doen. Binnen de kaders bestaan er diverse mogelijkheden voor energieopwekking om, op en onder infrastructuur en gebouwen en liggen er mogelijkheden om bij collectieve (warmte-)oplossingen aan te sluiten.

In de Transitievisie Warmte wordt benoemd dat in het Stationsgebied Dijk en Waard gestreefd wordt naar een collectieve oplossing voor warmte. De verwachting is dat er in het stationsgebied ook vraag is naar koude voor de koeling van gebouwen. De transitie naar een aardgasvrije wijk in is het stationsgebied voorzien in de periode 2021-2026. Daarbij wordt aan de oostzijde gebruikgemaakt van een aansluiting op het warmtenet van warmtebedrijf HVC benoemd, en aan de westzijde gewerkt aan een duurzame infrastructuur van warmte- en koudebedrijf Duurzame Ring Heerhugowaard (een coöperatieve ESCO, ook bekend als Waerds Energiecircuit).

## 4.3 Wenselijke situatie/geformuleerde doelen

In navolging van het Masterplan zet de gemeente in op het verwezenlijken van de volgende doelen binnen het thema energietransitie:

### Doel I - Nieuwe energie

Het toekomstige stationsgebied gaat even veel energie opwekken als dat het gaat gebruiken.

In het stationsgebied wordt ingezet op een "collectief geoptimaliseerd" energieneutraal gebied in 2030, door te stimuleren dat energie (elektriciteit, warmte, koude) zoveel mogelijk collectief en lokaal wordt opgewerkt, alsook slim wordt gebruikt via een slim energienet. De gemeente zal de collectieve systemen zoals vanuit het energieplan aangegeven in de openbare ruimte stimuleren of zodra noodzakelijk aanleggen, om de energiesystemen in het gebied en de omgeving aan elkaar te kunnen koppelen voor een hoge energetische efficiency van elektriciteits-, warmte- en koude-netten. Tegelijkertijd wordt ingezet op energiebesparing door isolatie en zeer hoge efficiency van het energiegebruik in het gebied.

### Doel II - Het meest duurzame station van Nederland

Het station groeit uit tot het 'meest duurzame station van Nederland', in alle facetten van integrale duurzaamheid.

Het gaat hierbij om 'integrale duurzaamheid', dus duurzaam in alle facetten:

- Energie;
- Klimaat (zie ook Thema 'Klimaatadaptatie & natuurinclusiviteit');
- Ecologie (zie ook Thema 'Klimaatadaptatie & natuurinclusiviteit');
- Sociaal (zie ook Thema 'Sociale robuustheid & ontmoeting');
- Economisch;
- Materiaal;
- CO2-neutrale mobiliteit wordt gestimuleerd.

ProRail heeft duurzaamheid hoog op de agenda staan met eigen beleid. De gemeente kan hier aanvullend in samenwerking extra op in zetten.

Samenvattend heeft de gemeente het streefbeeld voor 2030 uit het Masterplan gescoord op een **9,5** in de programmaroos.

## 4.4 Sturingstempo

De gemeente Dijk en Waard heeft de ambitie om in 2030 energieneutraal te zijn. De gemeente pakt de komende vijf jaar de regisserende en aanjagende rol in de energietransitie en diverse projecten ondersteunen dit programma.

De gemeente streeft ernaar om met de sturingstempo's 'Tempo' en 'Turbo' in de komende vijf jaar een score **9** te behalen in de programmaroos.

Doelen en subdoelen	Sturingstempo
Het stationsgebied gaat even veel energie opwekken als dat het gaat gebruiken.	Tempo
Het station groeit uit tot het 'meest duurzame station van Nederland', in alle facetten van integrale duurzaamheid.	Tempo/Turbo



## 4.5 Maatregelen

De volgende activiteiten worden in navolging van het Masterplan de komende vijf jaar door de gemeente opgepakt.

Doel I: Nieuwe energie; het stationsgebied gaat even veel energie opwekken als dat het gaat gebruiken.						
<b>Activiteit 1: Uitwerken integraal energieplan</b>						
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Omschrijving:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Parallel aan het programma en het masterplan wordt een integraal energieplan voor het stationsgebied uitgewerkt, op basis van een onderzoek naar geoptimaliseerd energiegebruik en –opwekking bij gebouwen. Hierbij gaat het om een toekomstbestendige en integrale benadering van het energiesysteem: duurzame en CO<sub>2</sub>-neutrale elektriciteit, warmte en koude.</li> <li>Onderdeel van het opstellen van het integraal energieplan betreft het uitvoeren van een technisch -economische analyse naar mogelijkheden en knelpunten qua duurzame energievoorzieningen. Hierbij wordt geïnventariseerd op welke wijze lokaal aanwezige energiebronnen optimaal benut kunnen worden en collectief met elkaar gekoppeld kunnen worden. Daarnaast wordt hierbij onderzocht op welke wijze elektriciteit, warmte en koude door duurzame bronnen zonder knelpunten in de infrastructuur te creëren optimaal gebruikt kunnen worden.</li> </ul> </li> <li><b>Rol van de gemeente:</b> initieërend</li> </ul>						
	Reguleren via bestemmingsplan verbrede reikwijdte	Onderzoek	Borging via beleid	Uitvoering van maatregelen	Communicatie	Subsidies voor derden
		x	x		x	
<b>Activiteit 2: Koppelen of uitbreiden van bestaande projecten</b>						
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Omschrijving:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Verder ontwikkelen van de duurzame infrastructuur van de Duurzame Ring Heerhugowaard (een coöperatieve ESCO, ook bekend als Waerds Energiecircuit), waarmee middels een slim netwerk vraag en aanbod van warmte en koude bij elkaar worden gebracht.</li> <li>Het recent aanlegde warmtenet van HVC slim inzetten bij de vraag naar warmte. Tevens zal de investeerder in energie-infrastructureur (Lander) worden betrokken.</li> <li>Uitvoeren van een pilot op het gebied van Thermische Energie uit Oppervlaktewater (TEO) langs de Kanaalzone als mogelijk onderdeel van het slimme energienet.</li> </ul> </li> <li><b>Rol van de gemeente:</b> coproductie</li> </ul>						
	Reguleren via bestemmingsplan verbrede reikwijdte	Onderzoek	Borging via beleid	Uitvoering van maatregelen	Communicatie	Subsidies voor derden
		x	x	x	x	
<b>Activiteit 3: Opwekken van duurzame energie op het toekomstige station</b>						
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Omschrijving:</b> Onderzoeken hoe opwekken van duurzame energie kan worden meegenomen in het ontwerp van het toekomstige station als ten minste energie-neutraal gebouw.</li> <li><b>Rol van de gemeente:</b> onderzoeken, stimuleren en faciliteren</li> </ul>						
	Reguleren via bestemmingsplan verbrede reikwijdte	Onderzoek	Borging via beleid	Uitvoering van maatregelen	Communicatie	Subsidies voor derden
		x			x	x
<b>Activiteit 4: Beleidsrichtlijn integrale duurzaamheid in de gebouwde omgeving</b>						
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Omschrijving:</b> Huidige bouwnorm is BENG na vaststelling van de beleidsrichtlijn integrale duurzaamheid in de gebouwde omgeving worden deze bouwnormen aanscherpt naar energieneutraal. In deze beleidsrichtlijn wordt door de gemeente uitgewerkt welke onderdelen van het gebouw (denk aan elektriciteit, warmte, koude) energieneutraal dienen te zijn. Een integrale afwegingsleutel om keuze te kunnen maken wordt binnen de BIDGO uitgewerkt</li> <li>Nieuwbouw moet bij passieve grondpolitiek voldoen aan minimaal energieneutraliteit van het gebouw-gebonden energieverbruik (elektriciteit, warmte, koude).</li> <li>De energetische benadering is integraal en initiatiefnemer moet aangeven hoe omgegaan wordt met het vraagstuk energie zoals ook in het energieplan uitgewerkt is: elektriciteit, warmte, koude</li> <li>Zoals ook in aanvullend duurzaamheidsbeleid alsook ontwerpvoorspellen (zie hoofdstuk 5 Klimaatadaptatie) wordt opgenomen, is verhitting door zo veel als mogelijk passieve gebouw-gebonden maatregelen te voorkomen. Resterende actieve koelenergie is duurzaam op te wekken zoals ook in het energieplan met betrekking tot duurzame koude-voorzieningen toegelicht. De BENG norm TOjuli is daardoor te minimaliseren door 1) passieve maatregelen, en 2) duurzame koude-voorzieningen en naar mogelijkheid collectieve systemen, zoals in het energieplan uitgelegd.</li> <li><b>Rol van de gemeente:</b> kaderstellend</li> </ul>						
	Reguleren via bestemmingsplan verbrede reikwijdte	Onderzoek	Borging via beleid	Uitvoering van maatregelen	Communicatie	Subsidies voor derden
		x	x		x	
<b>Activiteit 5: Vervolgproces Transitievisie Warmte en energieplan</b>						
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Omschrijving:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>De Transitievisie Warmte wordt de komende jaren in alle wijken omgezet naar uitvoeringsagenda.</li> <li>Samen met de keuze voor het energieplan wordt ook voor het instrument omgevingsplan gekozen om een aardgasvrije energievoorziening in dit gebied te borgen, en een hoge isolatiegraad voor energiezuinige gebouwen te stimuleren;</li> <li>Op basis van het energieplan stationsgebied wordt ook de koppeling gemaakt met het bestemmingsplan ondergrond: hierbij wordt gekeken naar de indeling van de ondergrondse ruimte voor kabels en leidingen, alsook voor het gebruik voor energetische doelen zoals WKO of algemeen ondergrondse energieopslag in het stationsgebied. Het bestemmingsplan ondergrond wordt op basis van het energieplan aangepast.</li> <li>Initiatiefnemers moeten motiveren hoe en waarom ze de ondergrond gebruiken en als het voor energetische doelen is die afwijken van het energieplan moet is ook hier motiveringsplicht van toepassing over deze afwijking.</li> </ul> </li> <li><b>Rol van de gemeente:</b> onderzoekend en kaderstellend</li> </ul>						
	Reguleren via bestemmingsplan verbrede reikwijdte	Onderzoek	Borging via beleid	Uitvoering van maatregelen	Communicatie	Subsidies voor derden
		x	x		x	

<b>Activiteit 6: Basis-Inrichtingsplan publiek domein Stationsgebied-Stadshart</b>						
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Omschrijving:</b> De gemeente stelt een Basis-Inrichtingsplan publiek domein Stationsgebied-Stadshart op, waarin principes ten aanzien van het faciliteren van de energietransitie in de openbare ruimte worden opgenomen. Benodigde maatregelen als laadvoorzieningen voor OV en auto's het opwekken van zonne-energie en eventuele, WOS-huisjes voor het warmtenet worden meegenomen worden meegenomen in de ontwerpstudie.</li> <li><b>Rol van de gemeente:</b> onderzoekend, Afstemming met andere beleidsvelden, kaderstellend</li> </ul>						
	Reguleren via bestemmingsplan verbrede reikwijdte	Onderzoek	Borging via beleid	Uitvoering van maatregelen	Communicatie	Subsidies voor derden
		x	x			
<b>Activiteit 7: Mogelijk maken collectieve systemen</b>						
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Omschrijving:</b> In het bestemmingsplan ondergrond en het bestemmingsplan met verbrede reikwijdte voor het stationsgebied worden collectieve (energie)systemen mogelijk gemaakt en waar nodig wordt hiervoor ruimte gereserveerd (voor zover bekend). Hierbij is aandacht voor onder meer transport voor warmtenet, collectieve warmtekoudeopslag, trafo's, energieopslag, energieopwekking.</li> <li><b>Rol van de gemeente:</b> kaderstellend</li> </ul>						
	Reguleren via bestemmingsplan verbrede reikwijdte	Onderzoek	Borging via beleid	Uitvoering van maatregelen	Communicatie	Subsidies voor derden
		x	x		x	
<b>Activiteit 8: Hanteren minimumpercentage dakoppervlakte voor energieopwekking</b>						
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Omschrijving:</b> In het bestemmingsplan met verbrede reikwijdte voor het stationsgebied wordt een (nader uit te werken) minimumpercentage opgenomen voor het dakoppervlakte van het gebied waarmee energieopwekking te realiseren is. Toepassing van de berekende hoeveelheid kan zowel horizontaal als verticaal gebeuren.</li> <li><b>Rol van de gemeente:</b> kaderstellend</li> </ul>						
	Reguleren via bestemmingsplan verbrede reikwijdte	Onderzoek	Borging via beleid	Uitvoering van maatregelen	Communicatie	Subsidies voor derden
			x		x	
<b>Activiteit 9: Faciliteren duurzaam bouwloket voor bestaande gebouwen</b>						
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Omschrijving:</b> De gemeente stelt een duurzaam bouwloket waar eigenaren van bestaande gebouwen terecht kunnen voor meer informatie en advies over onder meer isolatie, optimalisatie van energiegebruik, energieopwekking, aansluiting op het collectieve energienet.</li> <li><b>Rol van de gemeente:</b> kaderstellend</li> </ul>						
	Reguleren via bestemmingsplan verbrede reikwijdte	Onderzoek	Borging via beleid	Uitvoering van maatregelen	Communicatie	Subsidies voor derden
					x	
<b>Activiteit 10: Aantonningsplicht initiatieven energievoorziening</b>						
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Omschrijving:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Iedere initiatiefnemer van nieuwe plannen zal in overleg met de gebiedsregisseurs van de gemeente moeten aantonen hoe nieuwbouwwplannen in de energie-opgave passen. Daarbij wordt een tweetraps-aanpak gehanteerd: <ul style="list-style-type: none"> <li>1) Er dient te worden aangetoond dat de energievoorziening op eigen terrein opgelost kan worden met een zo gering mogelijke belasting op de infrastructuur.</li> <li>2) Indien op eigen terrein onvoldoende mogelijkheden zijn, dient de energie-opgave van een ontwikkeling via een aansluiting op een slim collectief energienetwerk opgelost te worden, zoals in het nog op te stellen energieplan beschreven.</li> </ul> </li> <li>De aantonningsplicht heeft ook betrekking op een verplichte overdimensie bij te realiseren WKO's.</li> </ul> </li> <li><b>Rol van de gemeente:</b> kaderstellend en toetsend.</li> </ul>						
	Reguleren via bestemmingsplan verbrede reikwijdte	Onderzoek	Borging via beleid	Uitvoering van maatregelen	Communicatie	Subsidies voor derden
			x		x	

Doel II: Het meest duurzame stations van Nederland						
<b>Activiteit 1: Uitwerken Projectplan Stationsgebied</b>						
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Omschrijving:</b> 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.</li> <li>Het sluiten van een intentieovereenkomst met spoorpartijen, Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en provincie vinden wij belangrijk om langjarig focus op gedeelde agenda's in onze OV-knooppuntontwikkeling te kunnen houden. Ook bindt de gemeente in dit project voor de eerste fase ProRail formeel aan zich en wordt er met het Hoogheemraadschap tot samenwerking gekomen.</li> <li>De planologische procedures met bijbehorende onderzoeken en participatiemomenten worden de komende jaren opgestart en doorlopen. Het college stelt voor deze eerste fase in 2021 een projectplan vast waarin duurzaamheidsdoelstellingen worden uitgewerkt.</li> <li>Vanuit het project voor de eerste fase van ontwikkeling van het stationsgebied, wordt een nieuw NS-station onderzocht. Samen met spoorpartijen en provincie wordt daar een 'handelingsperspectief' opgesteld. In 2021 worden deze voorbereidende stappen gemaakt.</li> <li><b>Rol van de gemeente:</b> onderzoekend, coproductie</li> </ul>						
	Reguleren via bestemmingsplan verbrede reikwijdte	Onderzoek	Borging via beleid	Uitvoering van maatregelen	Communicatie	Subsidies voor derden
		x	x		x	

#### 4.6 Waar staan we in 2026?

Als aanjager zorgt de gemeente de komende jaren ervoor dat de investeringsbereidheid onder initiatiefnemers toeneemt, waarbij een kwaliteitsslag wordt behaald passend bij het streefbeeld in het Masterplan. Het integrale energieplan is in 2021 geschreven en dient als (aangescherpt) kader voor de gebiedsontwikkeling van het stationsgebied. De gemeente zal op basis van het energieplan een besluit nemen of de route financieel haalbaar is om een collectieve systemen in de openbare ruimte aan te leggen, om de energiesystemen in het stationsgebied en de omgeving aan elkaar te kunnen koppelen. Ook kan worden besloten collectieve systemen aan te leggen in samenwerking met andere partijen. Tegelijkertijd wordt ingezet via het duurzaam bouwloket op energiebesparing door isolatie en efficiency van het energiegebruik in het gebied.

Het streven is om in 2022 de planvorming uitgewerkt te hebben voor het nieuw te bouwen station. De gemeente werkt daarvoor samen met de spoorpartijen en de provincie Noord-Holland. Zowel op corridor-, regionaal- en lokaal niveau wordt gewerkt aan 'handelingsperspectieven', die tezamen de basis vormen voor een ontwikkeling van het nieuwe station.



#### 4.7 Monitoring

In het integrale energieplan wordt de energiebalans van het gebied opgesteld. Deze balans zal de monitoringstool worden van het gebied. Om de twee jaar zullen de resultaten worden gevalueerd. Tevens zal er via het PIM-platform op basis van GIS-kaarten het energiebeleid worden gemonitord.





# 5 Klimaatadaptatie & natuurinclusiviteit

In dit hoofdstuk worden de opgaven 'klimaatadaptatie en natuurinclusiviteit' beschreven.

In het Stationsgebied wordt ingezet in op klimaatadaptatie, -mitigatie en natuurinclusief ontwerpen en bouwen. Het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie geeft vanuit het Rijk alle Nederlandse gemeenten ambities mee om te bouwen aan een klimaatbestendig land. De weeromstandigheden die voor 2050 worden verwacht, treden nu namelijk al regelmatig op. Heerhugowaard werkt daarom aan een klimaatadaptieve stad, zodat problemen met wateroverlast, hittestress en droogte aangepakt kunnen worden. In dat kader is het absoluut nodig om goed voorbereid te zijn.

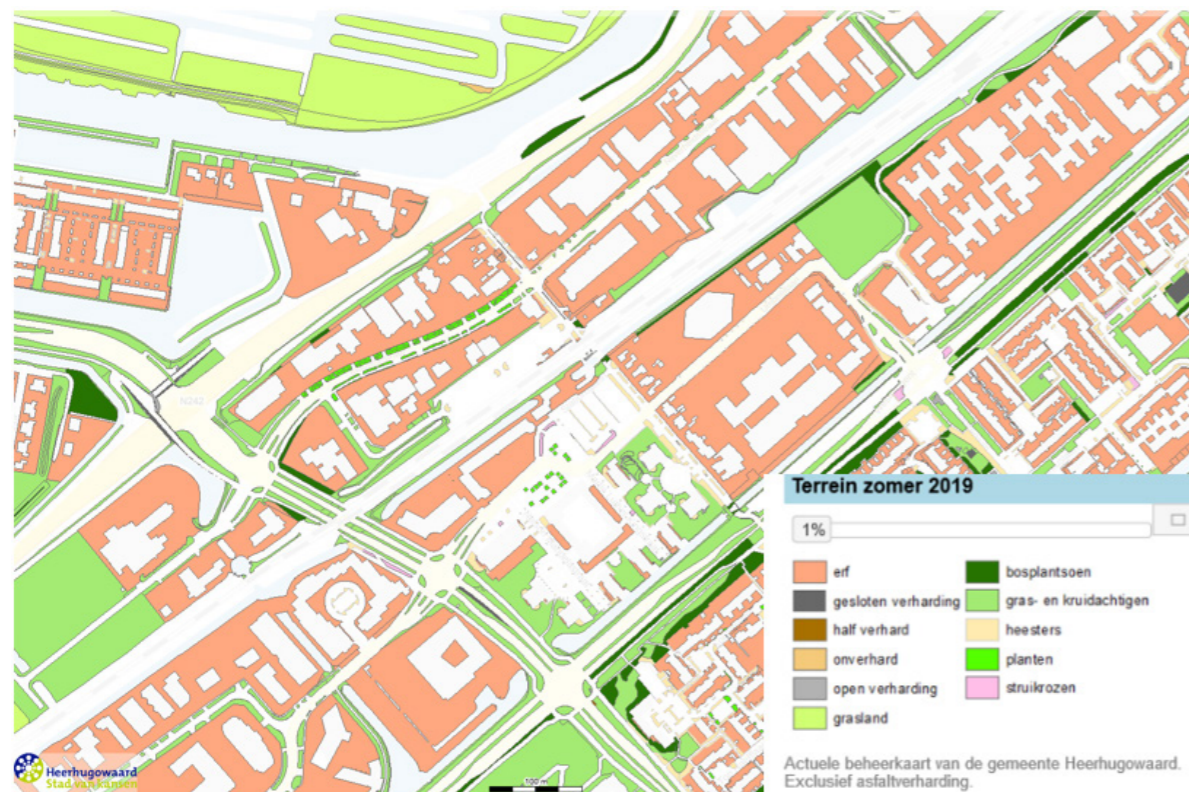
Door maatregelen te nemen kunnen we overlast zoveel mogelijk voorkomen en de polder, de stad en het stationsgebied voorbereiden op steeds heftigere weeromstandigheden in een veranderend en extremer klimaat. De opgave voor Heerhugowaard is navenant, zo blijkt uit klimaatstresstesten uitgevoerd in augustus 2019. Met het programma wordt een start gemaakt met die opgave, door in het stationsgebied rekening te houden met het veranderende klimaat.

Tot slot wordt het stationsgebied omgevormd tot een gebied met een zo klein mogelijke ecologische voetafdruk, die bijdraagt aan het behouden en waar mogelijk versterken van de lokale biodiversiteit en natuurverbindingen.

## 5.1 Huidige situatie

### Klimaatrobuustheid van Heerhugowaard

Het huidige Stationsplein heeft een flinke overmaat en er is ook veel verharding aanwezig. Het stationsgebied als geheel is zeer stenig; de openbare ruimte en buitenterreinen van veel gebouwen zijn grotendeels verhard. 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



Figuur 6 - Huidige verharding en groenareaal in het stationsgebied (situatie zomer 2019)





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 Zuidtangente zullen deze belangrijke afvoersloten komen te vervallen. Deze afvoersloten liggen verborgen in het gebied. De twee afvoersloten op deze locatie geven weinig mogelijkheden om in te spelen op recreatieve ontwikkelingen, de klimaatveranderingen bieden weinig kansen om de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren.

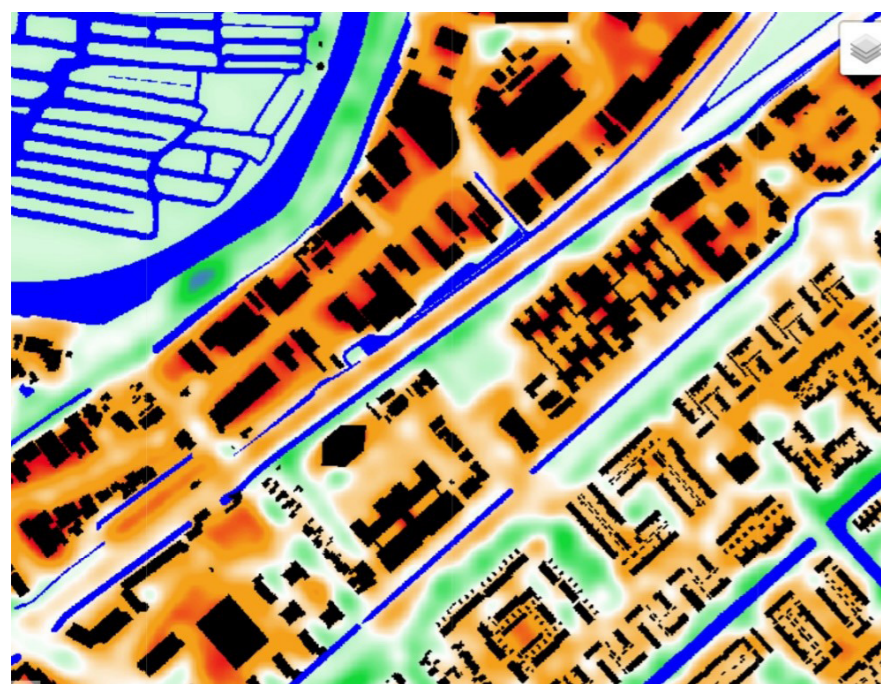
In de 'Basisinventarisatie Klimaatkwetsbaarheden Langedijk & Heerhugowaard' van 1 augustus 2019, uitgevoerd door Arcadis, zijn een aantal kwetsbaarheden naar voren gekomen. De gemeente Heerhugowaard kent met name kwetsbaarheid voor de gevolgen van klimaatverandering op het gebied van wateroverlast en overstromingsdieptes. Ook het thema hitte scoort redelijk hoog.

**Wateroverlast:**

Er zijn 9 gebieden aan te wijzen waar veel water op straat is bij hevige regenval. Het stationsgebied is hier één van. Daarnaast zijn er 6 kwetsbare objecten geïdentificeerd met risico op water in panden. Een aantal grotere wegen (waaronder wegen in het stationsgebied) zijn bij een extreme klimaatbui onbegaanbaar, maar ook kleinere straten in bijvoorbeeld de Schilderswijk.

**Hitte:**

Zowel de opwarming van oppervlaktewater, het hitte-eilandeffect en een toename van warme nachten komen uit de stresstestkaarten naar voren als aandachtspunten. Er zijn in Heerhugowaard relatief veel inwoners in de risicogroep ouderen, met name in het centrumgebieden kan het percentage inwoners in deze risicogroep oplopen tot >40%. De kaart Hittestress uit de klimaatatlas 'Hittestress' geeft aan waar hittestress kan optreden tijdens zomerse dagen. De rode gebieden zijn zeer gevoelig voor hittestress, de blauwe gebieden nauwelijks. Zoals te zien is op Figuur 7 is hittestress een belangrijk aandachtspunt in het stationsgebied.



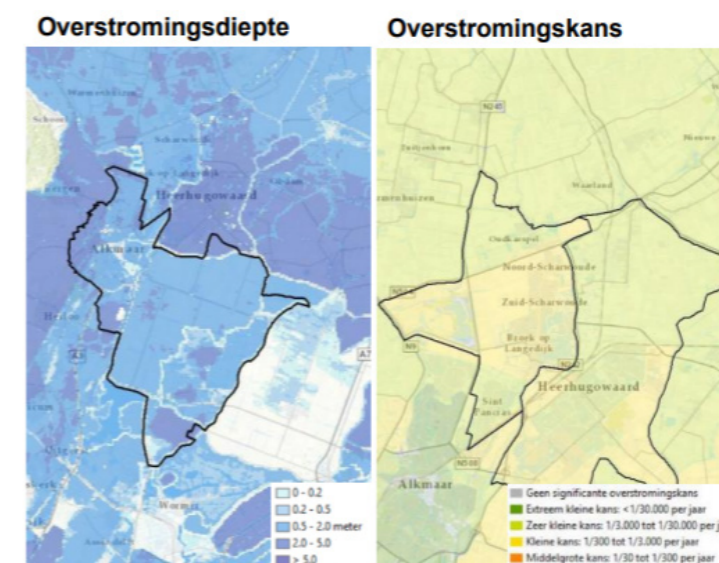
Figuur 7: Hittestress in het stationsgebied (Bron: Klimaatatlas HHNK)

**Droogte:**

In Heerhugowaard is een neerslagtekort van net boven het landelijk T=10 gemiddelde van 301 mm in 2050. Zowel in stedelijk gebied of in het buitengebied verhoogt dit niet de kans op bodemdaling en/of paalrot. In een extreem droog jaar wordt een tekort aan oppervlaktewater voorzien.

**Waterveiligheid:**

De kans op overstroming is in Heerhugowaard relatief laag, maar door de lage ligging van de polder is de overstromingsdiepte groot. De overstromingsdiepte varieert tussen de 1,0 meter en 2,5 meter. De noodzaak voor de gemeente om een helder calamiteitenplan te hebben is evident. Het stationsgebied is, met de aanwezigheid van onder meer een infrastructureel knooppunt, diverse zorgfuncties, het kantoor van het hogoheemraadschap en scholen, bij een calamiteit een belangrijk gebied voor de gemeente om de primaire basisvoorzieningen op peil te houden



Figuur 8 - Kaartbeelden overstromingsdiepte en overstromingskans (Bron: Klimaatatlas HHNK)

**Natuurwaarden van het stationsgebied**

Op dit moment kent het stationsgebied beperkte ecologische waarden. Vanwege het versteende karakter van het gebied en de doorkruising van het stationsgebied door verschillende type infrastructuur (spoor, zuid tangente, west tangente, N242), ten behoeve van de bereikbaarheid en veiligheid (nooddiensten). Deze infrastructuur werkt als ecologische barrière in het gebied. Op 17 april 2018 heeft Sweco Nederland een verkennend ecologisch veldonderzoek uitgevoerd naar het voorkomen van beschermde soorten. Hieruit is gebleken dat binnen het plangebied vogelsoorten voorkomen waarvan het nest en functioneel leefgebied uitsluitend tijdens het broedseizoen zijn beschermd. De wens is met de stapsgewijze transformatie van het stationsgebied ook het stationsgebied Dijk en Waard natuurinclusief te maken.



Figuur 9 - Huidige locaties bomen in het gebied (bron: Klimaatatlas HHNK)

Samenvattend: heeft de gemeente de huidige situatie gescoord voor klimaatadaptatie en natuurinclusiviteit op een 3 in de programmaroos. Er zijn beperkte ecologische waarden aanwezig in het gebied en zowel op het gebied van hitte, droogte als wateroverlast zijn er reeds knelpunten in het gebied aanwezig. Zoals beschreven voldoet de huidige situatie op meerdere fronten niet aan het streefbeeld zoals geschetst in het Masterplan.



## 5.2 Streefbeeld Masterplan en gemeentelijk beleid

### Masterplan

In het Masterplan is de volgende doelstelling tot 2030 opgenomen die aansluit bij het thema 'Klimaatadaptatie & natuurinclusiviteit':

- Het natuurinclusief en klimaatrobuust maken van het stationsgebied, door het toevoegen van meer blauw en groen
- Het meest duurzame stationsgebouw van Nederland. Integrale duurzaamheid, dus duurzaam in alle facetten (energie, klimaat, sociaal, economisch, materiaal).

Het streefbeeld in het Masterplan is gericht op het natuurinclusief en klimaatrobuust maken van het stationsgebied, door het toevoegen van meer blauw en groen. Daarbij wordt het ontwikkelprincipe 'groene stad' als uitgangspunt gebruikt: in het stationsgebied geldt het principe van 'groen, tenzij'. Het gebied wordt 'klimaatinclusief' ontwikkeld en er wordt ingezet op een forse vergroeningsslag in het openbaar gebied, maar ook in de buitenruimten en op de daken. Indien verharding niet nodig is, wordt de openbare en private ruimte zoveel mogelijk groen en biodivers ingericht. Het stationsgebied wordt een veelkleurige plek, waarin 1000 bloemen bloeien ('flower-power').

Op die manier wordt aangesloten bij het DNA van Heerhugowaard, Langedijk en de greenport-regio, en tegelijkertijd ook ingespeeld op klimaatverandering, het stimuleren van biodiversiteit, en creëren van samenhang en verblijfskwaliteit. Tussen de gebouwen liggen levendige openbare ruimtes en groene daktuinen. Dit brengt licht, lucht en levendigheid en stimuleert sociale duurzaamheid. Per deelgebied is een streefbeeld uitgewerkt in het Masterplan met eigen stedenbouwkundige spelregels.

### Groenvisie

In de gemeentelijke groenvisie 2020-2040 'Groen, tenzij', opgesteld door Planterra en gepubliceerd op 29 april 2020, wordt de ambitie van een duurzaam, sociaal en gezond Heerhugowaard in 2040 als ambitie benoemd. In het gemeentelijk groenbeleid staat het principe 'groen, tenzij' centraal.

Voor het groen zijn een aantal ambities vastgesteld:

- **Klimaat:** zo weinig mogelijk verharding, voldoende groeiruimte voor bomen, dubbelfunctie voor klimaatadaptatie en verblijven, toepassing van verticaal groen, natuurinclusief ontwikkelen als norm voor (ver)nieuwbouw.
- **Biodiversiteit:** verschillende soorten bomen, planten en bloemen en duidelijke communicatie richting inwoners over keuzes.
- **Gezondheid:** ontmoeting stimuleren en negatieve gezondheidseffecten als hittestress en fijnstof tegen gaan, vergroenen van pleinen en ontmoetingsplekken, investeren in grote bomen.
- **Identiteit:** vergroenen op plaatsen met verblijfsfunctie om levendigheid te versterken, meer kleur en fleur aanbrengen in centrumgebieden.
- **Recreatie:** placemaking en co-creatie met inwoners, ondernemers en vastgoedverenigingen om recreatiemogelijkheden in het groen te creëren.

Tevens worden in de groenvisie de kansen benoemd om groene daken en sedumdaken te realiseren, om de biodiversiteit te versterken en de identiteit een groene impuls te geven.

De principes van de gemeentelijke groenvisie worden momenteel vertaald in een groenbeleidsplan, waarin concrete maatregelen worden uitgewerkt.

### Meerlaagsveiligheid – beleid HHNK

De gemeente gaat in navolging van het beleid van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) uit van meerlaagsveiligheid. Dit is inmiddels een gangbaar principe voor duurzaam waterveiligheidsbeleid. De benadering werd in 2009 geïntroduceerd in het Nationaal Waterplan, als strategie om overstromingen (in het hoofdwatersysteem) te voorkomen en de mogelijke gevolgen te beperken. Meerlaagsveiligheid gaat uit van:

1. Preventie: voorkomen dat een overstroming plaatsvindt.
2. Ruimtelijke inrichting: de ruimte zo inrichten dat de gevolgen van een overstroming worden beperkt.
3. Crisisbeheersing: maatregelen die de gevolgen beperken bij een (dreigende) overstroming.

Met de versterking van de dijken en duinen wordt door het hoogheemraadschap gewerkt aan laag 1, preventie. Het hoogheemraadschap heeft de wettelijke taak ervoor te zorgen dat inwoners de voeten drooghouden. Van oudsher zorgt het Waterschap voor het in stand houden en periodiek versterken van alle dijken.

Ruimtelijke adaptatie heeft vooral betrekking op laag 2 van de meerlaagsveiligheid, dat wil zeggen gevolgbeperking via ruimtelijke inrichting. Het gaat dus niet om de 'randen van de badkuip' maar om het achterland. Het hoogheemraadschap en de gemeenten adviseren initiatiefnemers om de bescherming tegen overstromingen mee te nemen in hun ruimtelijke plannen en (omgevings)visies. Kansen doen zich met name voor bij nieuwbouw en herstructurering.

Ook is het belangrijk om de vitale en kwetsbare infrastructuur te beschermen. Door een robuuste inrichting proberen we dit te voorkomen. Laag 2-maatregelen komen deels ten goede aan laag 3 (gevolgbeperking via crisisbeheersing). Bij (dreigende) overstromingen is er behoefte aan robuuste evacuatie-, vlucht- en hulpverleningsroutes (verhoogde wegen).



### 5.3 Wenselijke situatie/geformuleerde doelen

Met dit programma worden voor het thema natuurinclusief en klimaatrobuust de volgende doelen gesteld.

#### Doel I – Een klimaatrobuust stationsgebied in 2050.

Het toekomstige stationsgebied is klimaatrobuust ingericht en de oplossing in het stationsgebied draagt bij aan een klimaatrobuuste polder.

Door tijdig inzicht te verkrijgen in de gevolgen van klimaatverandering voor Langedijk en Heerhugowaard en de regio, kan er worden toegewerkt naar toekomstbestendige maatregelen en beleid op het gebied van klimaatadaptatie. Door de inzichten uit de analyses al vroeg mee te nemen in projecten en beleidsvorming worden tevens grote toekomstige uitgaven om de buitenruimte leefbaar te houden zo veel mogelijk voorkomen. Dit hoofddoel valt uiteen in een viertal subdoelen:

#### Doel IA – Verkoeling bij hitte

Het toekomstige stationsgebied is zodanig ingericht dat het verkoeling biedt bij (extreme) hitte.

In nader uit te werken beleid worden richtlijnen opgenomen voor verkoeling bij hitte. Voorlopig wordt gedacht aan onderstaande richtlijnen, die pas na vaststelling van beleid zullen ingaan.

- In het groenbeleidsplan wordt een koele groene verblijfsplek gedefinieerd als minimaal 1000m<sup>2</sup>, welke minimaal 200m<sup>2</sup> schaduw bevat. Dit is gekoppeld aan de richtlijnen voor een hittebestendige stad van Tauw en HvA.
- Tijdens hitte (5 opeenvolgende dagen > 25°C) biedt het plangebied een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving
- Er is ten minste 50% schaduw in het plangebied tijdens de hoogste zonnestand in de zomer voor langzaam verkeerroutes en verblijfsplekken.
- Oppervlaktewater is bij hitte van voldoende kwaliteit.
- Koele plekken (supermarkt, park, winkelcentrum, etc.) zijn op loopafstand (200 meter) aanwezig.
- Tenminste 40% van alle oppervlakken (horizontaal en verticaal) worden warmte werend of verkoelend ingericht/gebouwd om opwarming van het stedelijk gebied (ook ten behoeve van waterleidingen) te verminderen.
- Vitaal en kwetsbare functies moeten bestand zijn tegen hitte.
- Slaapvertrekken worden tijdens hitte niet te warm en koeling leidt niet tot opwarming van de (verblijfs-)ruimtes in de directe omgeving.
- De beplanting is afgestemd op de beschikbaarheid van water, zodat in extreem droge periodes de beplanting en de koelende werking hiervan in stand blijft. Denk aan 300 meter tot een koele plek.

#### Doel IB – Tegengaan van droogte

Het toekomstige stationsgebied is zodanig ingericht dat (langdurige) droogte wordt voorkomen.

In nader uit te werken beleid worden richtlijnen opgenomen voor het tegengaan van droogte. Voorlopig wordt gedacht aan onderstaande richtlijnen, die pas na vaststelling van beleid zullen ingaan.

- Bij langdurige droogte (potentieel maximaal neerslag tekort 300 mm, eens per 10 jaar) wordt schade aan bebouwing, wegen, groen en vitaal kwetsbare functies voorkomen.
- De inrichting van het plangebied is afgestemd op de verwachte grondwaterstanden en de

- Maatregelen die schade door bodemdaling tegengaan en kostenefficiënt zijn over de levensduur van 60 jaar worden in het ontwerp opgenomen
- De ontwikkeling gebeurt waterneutraal en leidt niet tot extra aanvoer/afvoer van water. Hemelwater wordt zoveel mogelijk hergebruikt in het gebied.
- Vitale en kwetsbare functies moeten bestand zijn tegen langdurige droogte

#### Doel IC - Voorkomen van wateroverlast.

Het toekomstige stationsgebied is zodanig ingericht dat wateroverlast zo veel mogelijk wordt voorkomen.

In nader uit te werken beleid worden richtlijnen opgenomen voor het voorkomen van wateroverlast. Voorlopig wordt gedacht aan onderstaande richtlijnen, die pas na vaststelling van beleid zullen ingaan.

- We willen met de ontwikkelingen in het stationsgebied op polderniveau onderzoeken hoe het watersysteem aangepast kan worden (Masterplan 2020).
- Hevige neerslag (1/100 jaar, 70 mm in een uur) zorgt niet voor schade in en aan gebouwen, infrastructuur en voorzieningen
- De neerslag van een hevige bui (1/100 jaar, 70 mm in een uur) op privaat terrein wordt op dit terrein opgevangen en vertraagd afgevoerd.
- Het watersysteem kan gemiddeld genomen 14,4 mm/dag verwerken. De afvoer van een gebied moet hier op afgestemd zijn, anders verslechtert de situatie, ondanks de grote hoeveelheid berging. De afvoer van uit alternatieve voorzieningen (zoals wadi's ect.) is niet groter dan 11,5 mm/dag.
- In het gebied is natuurlijke afwatering zoveel mogelijk aanwezig.
- Bij hevige neerslag (1/250 jaar, 90 mm in een uur) blijven vitale en kwetsbare infrastructuur en voorzieningen functioneren en bereikbaar.

#### Doel ID - Borgen van de waterveiligheid.

Inzetten op meerlaagsveiligheid als strategie om overstromingen (in het hoofdwatersysteem) te voorkomen en de mogelijke gevolgen te beperken.

De gemeente heeft klimaatadaptatie de verantwoordelijkheid voor de ruimtelijke ordening, economie, gezondheid, riolering en grondwater in het stationsgebied. Daarmee levert de gemeente een belangrijke bijdrage aan laag 2 en 3 van meerlaagsveiligheid.

#### Doel II. Natuurinclusieve gebouwde omgeving

Er wordt ingezet op natuurinclusief bouwen en een natuurinclusieve inrichting van de openbare ruimte en bebouwing, waarmee de biodiversiteit en ecologische verbindingen in het gebied en de wijde omgeving worden versterkt.

Door in te zetten op natuurinclusief bouwen en een natuurinclusieve 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, groene daken en 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.

Samenvattend heeft de gemeente het streefbeeld voor 2030 uit het Masterplan gescoord op een **8** in de programmaroos.



## 5.4 Sturingstempo

De gemeente Dijk en Waard heeft zoals in navolging van het Deltaplan Ruimtelijke adaptatie de doelstelling om in 2050 klimaatrobuust te zijn. De gemeente pakt de komende vijf jaar voor de opgaven klimaatadaptatie en natuurinclusiviteit de volgende rollen:

1. De gemeente informeert en investeert in het openbaar gebied (groen/blauw),
2. De gemeente faciliteert door kennis over het gebied (water, hitte, droogte, ecologie, biodiversiteit) aan te dragen, beschikbaar te stellen.
3. De gemeente investeert in ontwerp en ontwikkeling van een nieuwe waterstructuur in samenwerking met andere partijen
4. Natuurinclusieve en klimaatadaptieve maatregelen zijn bij nieuwe en bestaande bebouwing de verantwoordelijkheid van de eigenaar en/of de investeerder.

De gemeente streeft ernaar om met de sturingstempo's 'Taak' en 'Tempo' in de komende vijf jaar de score **3** te verhogen naar een score **6,5** in de programmaroos.

Doelen en subdoelen	Sturingstempo
<b>Een klimaatrobuust stationsgebied in 2050</b>	
• <i>Verkoeling bij hitte</i>	Tempo
• <i>Tegengaan van droogte</i>	Tempo
• <i>Voorkomen van wateroverlast</i>	Tempo
• <i>Borgen van de waterveiligheid.</i>	Taak
<b>Natuurinclusieve gebouwde omgeving</b>	Tempo



Sfeerbeeld uit Masterplan 2020

## 5.5 Maatregelen

De volgende activiteiten worden in navolging van het Masterplan de komende vijf jaar door de gemeente opgepakt.

Doel I: Klimaatrobuust stationsgebied in 2050						
<b>Activiteit 1: Beleidskader-plan Klimaatrobuustheid</b>						
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Omschrijving:</b></li> <li>Op dit moment werkt de gemeente het beleidsplan klimaatrobuustheid uit waarin beleidsuitgangspunten voor hitte, droogte, wateroverlast en waterveiligheid zullen worden. Op dit moment dat dit beleidskader door de gemeenteraad worden vastgesteld zullen onderdeel gaan uitmaken ontwikkelkaders voor het stationsgebied. Samen met ketenpartners wordt de komende vijf jaar de risicodialoog doorlopen en een aanpak klimaatadaptieve stad geschreven.</li> <li>Ontwerpspelregels openbare ruimte, wonen, peilhoogten, daktuinen worden uitgewerkt in het gemeentelijke plan voor een klimaatadaptieve stad</li> <li><b>Rol van de gemeente:</b> onderzoekend, afstemming met andere beleidsvelden en kaderstellend</li> </ul>						
Reguleren via bestemmingsplan verbrede reikwijdte	Onderzoek	Borging via beleid	Uitvoering van maatregelen	Communicatie	Subsidies voor derden	
x	x	x		x		
<b>Activiteit 2: Maatregelen nemen om maximaal water vast te houden in natte tijden en daarvan te profiteren in droge tijden</b>						
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Omschrijving:</b> 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 infiltrert, 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 betrokkenen waterplannen opgesteld en steeds de meest praktische oplossing ontwikkelen.</li> <li><b>Rol van de gemeente:</b> kaderstellend, stimuleren en faciliteren</li> </ul>						
Reguleren via bestemmingsplan verbrede reikwijdte	Onderzoek	Borging via beleid	Uitvoering van maatregelen	Communicatie	Subsidies voor derden	
x	x	x	x	x		
<b>Activiteit 3: Uitwerken watersysteem tot uitvoeringsprogramma op polderniveau</b>						
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Omschrijving:</b> 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. Er wordt een uitvoeringsprogramma voortvloeiend uit risicodialoog.</li> <li><b>Rol van de gemeente:</b> onderzoekend en kaderstellend</li> </ul>						
Reguleren via bestemmingsplan verbrede reikwijdte	Onderzoek	Borging via beleid	Uitvoering van maatregelen	Communicatie	Subsidies voor derden	
x	x	x				
<b>Activiteit 4: Creëren van groenblauwe invulling van de publieke ruimte</b>						
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Omschrijving:</b> Met het mobiliteitsprogramma en het beleid met betrekking tot parkeren op maaiveld en clusterparkeren, wordt ruimte gecreëerd ten behoeve van een groenblauwe invulling van de publieke ruimte.</li> <li><b>Rol van de gemeente:</b> onderzoekend en kaderstellend</li> </ul>						
Reguleren via bestemmingsplan verbrede reikwijdte	Onderzoek	Borging via beleid	Uitvoering van maatregelen	Communicatie	Subsidies voor derden	
x	x	x				
<b>Activiteit 5: Opwaarderen van de waterstructuur van en naar het stationsgebied</b>						
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Omschrijving:</b> De waterstructuur vanuit Stadshart naar de Broekhorn is een historische lijn, die in het veld de polder verbond met de Broekerveiling. Deze historische waterroete wordt nog beter zichtbaar en aantrekkelijk gemaakt als kanoroute en kan in die functie het Stadshart en cultuurplein verbinden met het de Broekhor verder met het 1000 eilandenrijk van het Oosterdel en de Broekerveiling.</li> <li><b>Rol van de gemeente:</b> onderzoekend</li> </ul>						
Reguleren via bestemmingsplan verbrede reikwijdte	Onderzoek	Borging via beleid	Uitvoering van maatregelen	Communicatie	Subsidies voor derden	
	x	x				

Activiteit 6: Opwaarderen van de waterstructuur binnen het stationsgebied						
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Omschrijving:</b> In het Masterplan zijn voorlopig twee nieuwe aansluitingen in de omgeving van Horizoncollege en Umbriëlaan 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.</li> <li><b>Rol van de gemeente:</b> coproductie</li> </ul>						
Reguleren via bestemmingsplan verbrede reikwijdte	Onderzoek	Borging via beleid	Uitvoering van maatregelen	Communicatie	Subsidies voor derden	
x			x	x		
<b>Activiteit 7: Het stationsplein ontwikkelen tot 'klimaatplein'</b>						
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Omschrijving:</b> Water kan ook een aanleiding zijn om te spelen of als attractie worden ingezet. Er wordt ingezet op het zichtbaar maken van de wateropgave op het Stationsplein in de vorm van een 'klimaatplein', waarmee op subtielere wijze wordt gerefereerd aan de historie van de droogmakerij. Daarnaast wordt gewerkt aan het verbeteren van recreatieve routes over het water.</li> <li><b>Rol van de gemeente:</b> initiërend</li> </ul>						
Reguleren via bestemmingsplan verbrede reikwijdte	Onderzoek	Borging via beleid	Uitvoering van maatregelen	Communicatie	Subsidies voor derden	
x	x		x	x		
<b>Activiteit 8: Opwaarderen van de (bestaande) groenstructuur in het stationsgebied</b>						
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Omschrijving:</b></li> <li>Dit proces van vergroening is gestart met de transformatie van de historische Middenweg van hoofdontsluiting 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.</li> <li>In het verlengde van de Structuurvisie 'Stationspark Heerhugowaard 2013' heeft de gemeente geïnvesteerd in verschillende projecten, zoals de herinrichting van de Stationsweg tot fietsstraat, de herinrichting/vergroening van de Industriestraat.</li> <li>De Zuidtangent wordt een aantrekkelijke 'groene loper' tussen Heerhugowaard en Langedijk, groen ingebed en met een ongelijkvloerse spoorwissel. Op dit moment wordt de spoorwissel door ProRail en de gemeente uitgewerkt.</li> <li><b>Rol van de gemeente:</b> initiërend en coproductie</li> </ul>						
Reguleren via bestemmingsplan verbrede reikwijdte	Onderzoek	Borging via beleid	Uitvoering van maatregelen	Communicatie	Subsidies voor derden	
x	x		x			
<b>Activiteit 9: Uitwerken Groenbeleidsplan</b>						
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Omschrijving:</b> Voor de gehele gemeente wordt een Groenbeleidsplan uitgewerkt, met daarin een concrete vertaling van de ambities uit de Groenvisie 2020-2040 naar beleidsregels voor toekomstige ontwikkelingen, uitgangspunten voor groenbeheer en visuele vertaling van belangrijke ecologische netwerken en groenstructuren waarop ingezet gaat worden.</li> <li><b>Rol van de gemeente:</b> initiërend</li> </ul>						
Reguleren via bestemmingsplan verbrede reikwijdte	Onderzoek	Borging via beleid	Uitvoering van maatregelen	Communicatie	Subsidies voor derden	
	x	x		x		

Doel II: Natuurinclusief bouwen door versterking van de biodiversiteit						
<b>Activiteit 1: Toepassen faunapassages</b>						
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Omschrijving:</b> Om barrières voor dieren op te lossen wordt de toepassing van faunapassages onderzocht, zoals loopbruggen onder bruggen, tunneltjes onder de weg of bruggen bovenlangs, om ecologische verbindingen te creëren.</li> <li><b>Rol van de gemeente:</b> coproductie</li> </ul>						
Reguleren via bestemmingsplan verbrede reikwijdte	Onderzoek	Borging via beleid	Uitvoering van maatregelen	Communicatie	Subsidies voor derden	
		x		x		
<b>Activiteit 2: Basis-Beeldkwaliteitsplan Stationsgebied en een Supervisieteam</b>						
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Omschrijving:</b> Vertalen van stedenbouwkundige en ecologische spelregels per deelgebied naar ecologische bouwstenen voor ontwikkelaars</li> <li><b>Rol van de gemeente:</b> onderzoeken, afstemmen met andere beleidsvelden, kaderstellend</li> </ul>						
Reguleren via bestemmingsplan verbrede reikwijdte	Onderzoek	Borging via beleid	Uitvoering van maatregelen	Communicatie	Subsidies voor derden	
	x	x		x		
<b>Activiteit 3: Uitwerken plan kennisdeling klimaatadaptatie &amp; natuurinclusiviteit</b>						
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Omschrijving:</b> De gemeente werkt een plan uit om de opgedane en beschikbare gebiedskennis (water, hitte, droogte, ecologie, biodiversiteit) en opgedane ervaringen van natuurinclusief ontwerpen en bouwen openbaar te maken en actief te delen met initiatiefnemers en stakeholders.</li> <li><b>Rol van de gemeente:</b> initiërend en coproductie</li> </ul>						
Reguleren via bestemmingsplan verbrede reikwijdte	Onderzoek	Borging via beleid	Uitvoering van maatregelen	Communicatie	Subsidies voor derden	
	x			x		



## 5.6 Waar staan we in 2026?

Door kennis te delen worden initiatiefnemers uitgedaagd om natuurinclusiviteit mee te nemen in hun ontwikkelplannen. Klimaatadaptatieve maatregelen worden via de risicodialogen samen met stakeholders verder in beeld gebracht en uitgewerkt. Voorbereidende, faciliterende werkzaamheden voor de wateropgave zijn nodig om ruimte te geven aan de uitvoering van alle activiteiten in deze eerste fase. De water- en klimaatopgave (toerekenbaar en ten gevolge van de gebiedsontwikkeling) is eerder al met besluitvorming geactiveerd.

De huidige waterstructuur is een barrière voor toekomstige vastgoed-ontwikkelingen, de herinrichting van de openbare ruimte en de nieuwe hoofdwegstructuur. De klimaatrobuuste polder zal door de aanleg van een tweedeemaal (in 2022) ervoor zorgen dat de waterstructuur geen barrière meer vormt voor ontwikkelingen en de aanleg van de spooronderdoorgang. De twee nieuwe wateraansluitingen in de omgeving van Horizoncollege en Umbriëllaan en via Westtangent zijn in 2026 in uitvoering, waardoor de waterstructuur geen barrière vormt voor de vastgoed-ontwikkeling in fase 1.



## 5.7 Monitoring

Er worden reguliere stresstesten uitgevoerd en om de vijf jaar wordt ecologisch onderzoek uitgevoerd om na te gaan of de beoogde doelstellingen worden behaald. Tevens zullen de nieuwe ambities en uitvoering moeten worden opgenomen in het gemeentelijk rioleringsplan, groen- en beheerplannen van de gemeente om daarmee de ecologische waarden en de ruimtelijke kwaliteit te waarborgen van het gebied. Om de 5 jaar wordt een quickscan flora en fauna (ecologisch onderzoek) uitgevoerd conform het reguliere gemeentelijke beleid. De gemeente onderzoekt, mede in het kader van het groenbeleidsplan en andere beleidsstukken, de mogelijkheid om met een puntensysteem de duurzaamheid te monitoren, dat specifiek ook aandacht besteed aan natuurinclusief bouwen en ontwikkelen. Daarnaast wordt ernaar gestreefd een ecologisch netwerkenonderzoek uit te voeren en de bestaande ecologische netwerken en kansrijke netwerken in kaart te brengen, als onderdeel van het toekomstig groenbeleid. Daarnaast zal via het PIM-plaform op basis van GIS-kaarten de opgave worden gemonitord. Om de twee jaar zal worden gezien of tempo in dit programma wordt behaald.





# 6 Mobiliteit en parkeren

In dit hoofdstuk worden de opgaven 'bereikbaar houden van de regio' en 'het inspelen op de veranderende mobiliteit' stapsgewijs uiteengezet. In dit hoofdstuk komen daarbij zowel maatregelen aan bod om de huidige knelpunten in de infrastructuur op te lossen, als maatregelen waarmee wordt aangehaakt op trends en ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit en parkeren.

Het stationsgebied Dijk en Waard ondergaat een transformatie naar een multimodaal ontsloten stedelijk knooppunt. Dit knooppunt langs de Zaancorridor vormt een belangrijke schakel in het stedelijke netwerk (Alkmaar, de Randstad, de Metropoolregio Amsterdam en Noord-Holland Noord). Tevens is het voor de gemeente Dijk en Waard een belangrijk lokaal knooppunt als centraal punt tussen Langedijk en Heerhugowaard.

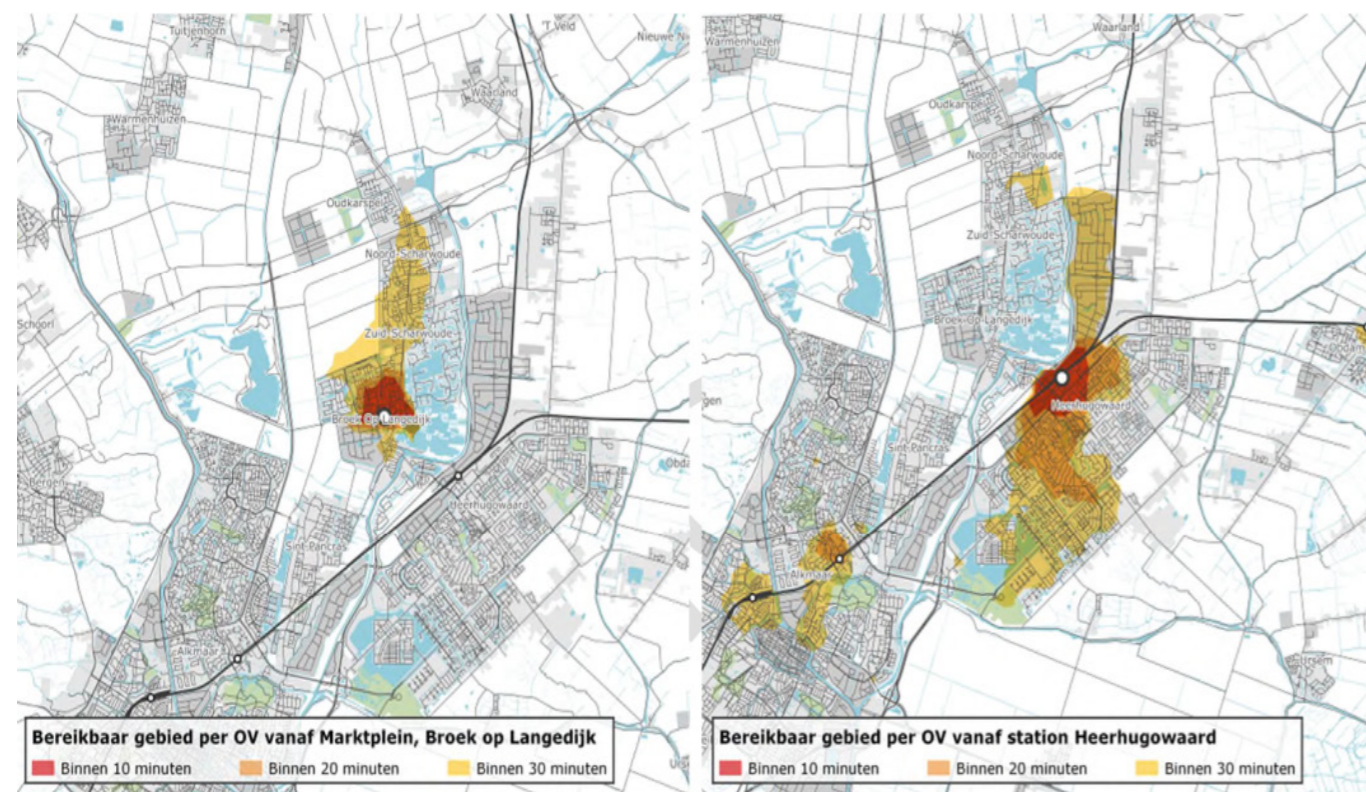
## 6.1 Huidige situatie

Het stationsgebied functioneert in de huidige situatie als werk-, onderwijs-, voorzieningen- en woongebied. De auto is dominant in het gebied en de functies kennen een geringe tot geen verbinding met de nabijheid van het treinstation. De openbare ruimte is ruim en functioneel en opgezet met weinig groen. Doorgaande wegen als de N242 en het spoor worden als barrières ervaren, met name voor langzaam verkeer. Het stationsgebied wordt mede nu ervaren als een anonieme, onoverzichtelijke opstaptelek op een verouderd bedrijventerrein.

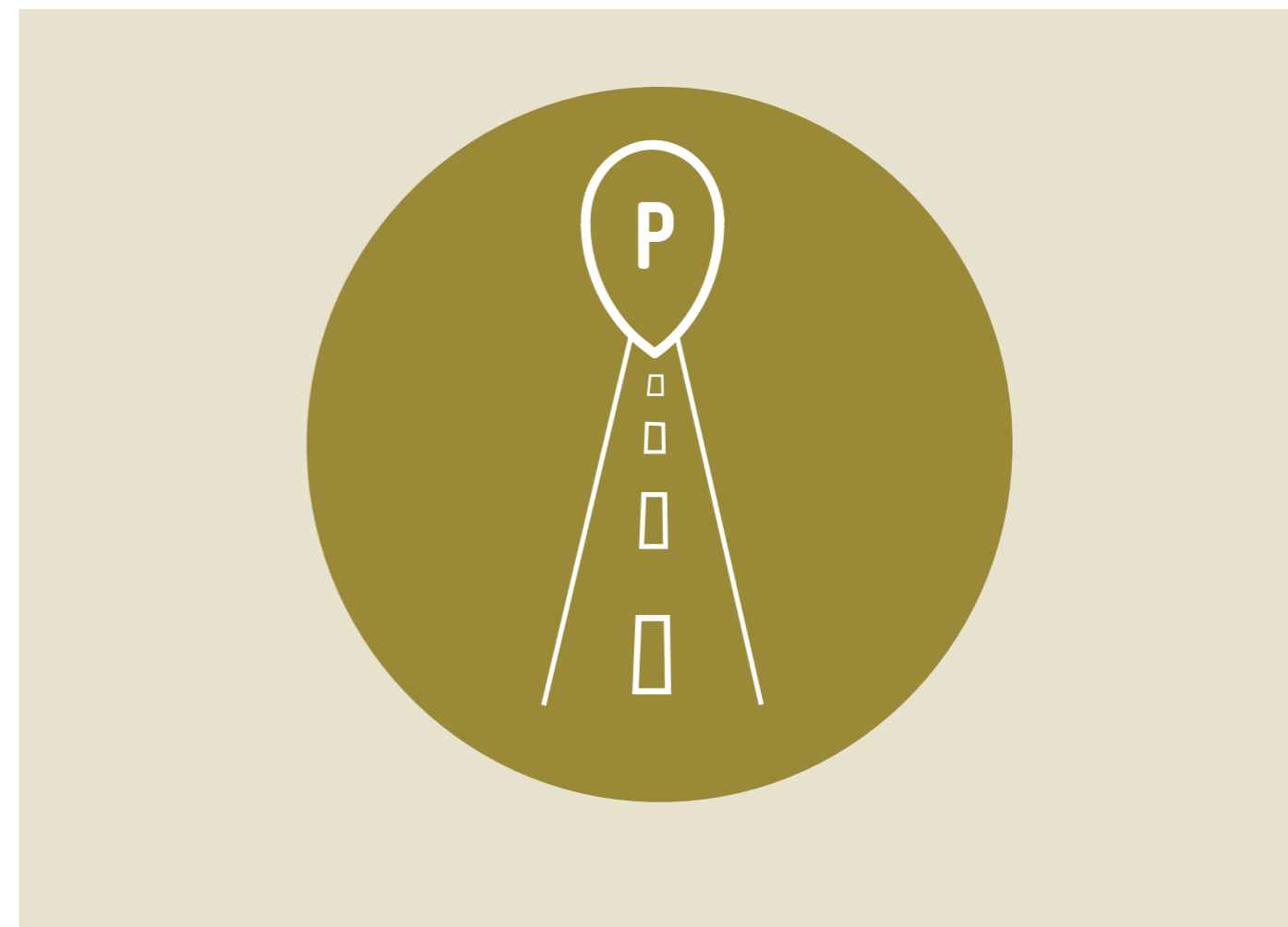
In het Omgevingsprogramma mobiliteit 2021 worden een aantal conclusies getrokken

### Busverbindingen

Gebruikers van het openbaar vervoer beoordelen het netwerk als matig. Het ontbreken van busverbindingen of het bestaan van onlogische routes, de afstand van woning naar bushalte, de frequentie van de busdienst en de aansluitingen op andere vervoerswijzen worden hierbij het meest genoemd als knelpunt. Niet alle delen van de gemeenten zijn goed bereikbaar met de bus. Dit is vooral voor ouderen en mensen met een beperking een probleem.



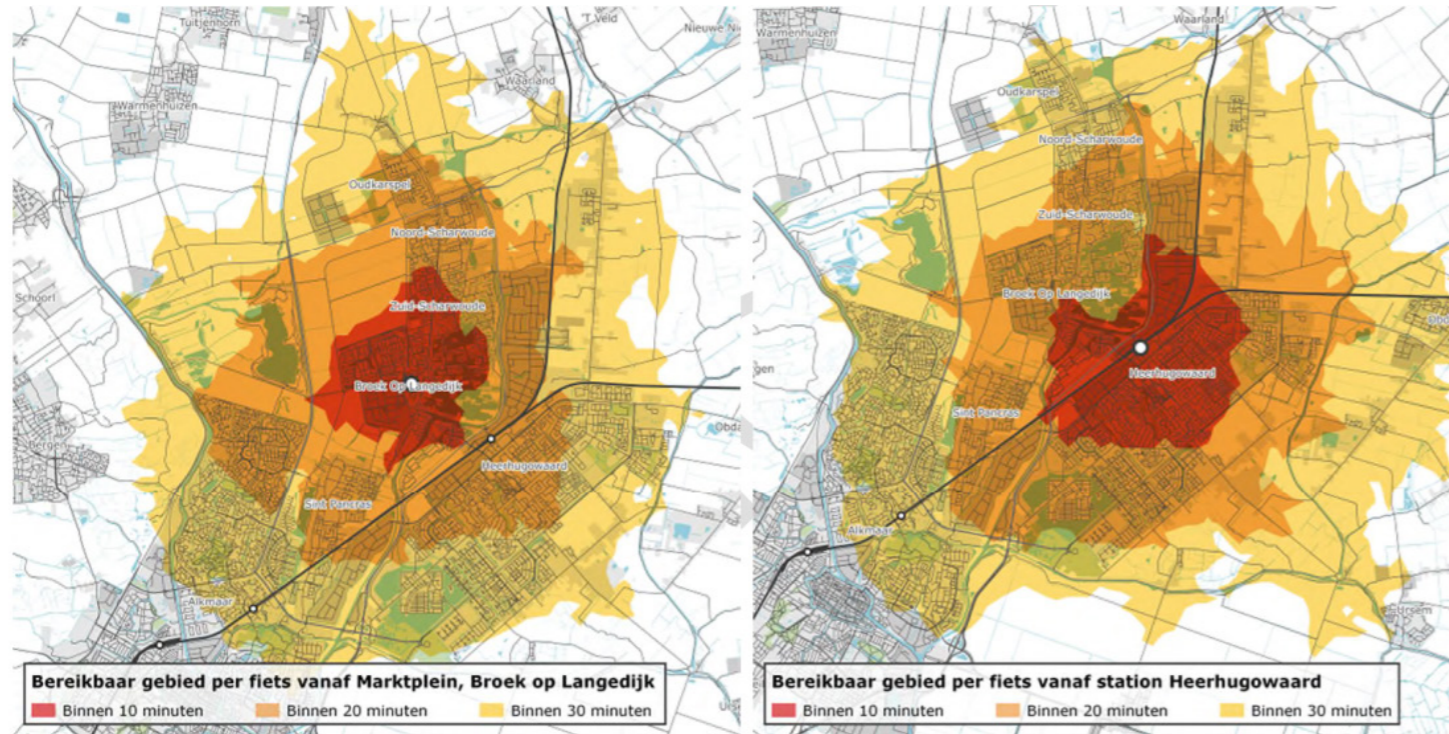
Figuur 10 - OV bereikbaarheid Langedijk en Heerhugowaard





## Fietsverbindingen

Het interne fietsnetwerk is op dit moment niet optimaal aangesloten op openbaar vervoer haltes en het station van Heerhugowaard.



Figuur 11 - Fietsbereikbaarheid Langedijk en Heerhugowaard



Figuur 12 - Doorfietroutes in het stationsgebied

## Wandelpaden

Er is geen sprake van een fijnmazig netwerk van looproutes op dit moment.

## Mobility as a Service (MaaS)

Dit is een concept waarbij de reiziger geen eigen vervoersmiddel meer heeft vervoer maar als een service aangeboden wordt. Daarbij zoekt een systeem naar de optimale reis met deelfiets, deelauto en openbaar vervoer. Op dit moment zijn er enkel deelfietsen (OV-fietsen van NS) beschikbaar in het stationsgebied. Een eerste deelauto-concept is door een ontwikkelaar uitgewerkt als onderdeel van een woningbouwontwikkeling.

Daarnaast wordt de parkeercapaciteit in het gebied niet optimaal en efficiënt ingezet en is er weinig ruimte voor het stallen van fietsen.

## Verkeersveiligheidsanalyse

In Heerhugowaard ligt de concentratie van ongevallen op de kruispunten met de Westtangent, Zuidtangent, Oosttangent en Middenweg. Dit zijn de ontsluitende wegen waar ook meer verkeer over rijdt dan door woonwijken.

Verder blijkt dat op het zuidwestelijke deel van de Westtangent, tot het kruispunt met de Zuidtangent, gemiddeld veel te hard gereden wordt. Ook op het noordoostelijke deel is de gemiddelde snelheid te hoog. Dit geldt ook voor de Middenweg en delen van de Oosttangent.

Zoals op de kaart in Figuur 13 is weergegeven, zijn veel van de onveiligste kruispunten in Heerhugowaard geconcentreerd rond het stationsgebied, waaronder de kruising Bevelandseweg, N507, Stationsplein.



Figuur 13 - Onveiligste kruispunten in Heerhugowaard



### Duurzaamheid

Door in te zetten op langzaam verkeer, voetgangers en fietsers, dragen we bij aan duurzaam verplaatsen binnen de gemeenten. Daarbij komt ook nog de landelijke geïnitieerde transitie naar duurzame voertuigen en het omgaan met klimaatverandering.

Op dit moment rijden de (buurt)bussen op fossiele brandstof in Heerhugowaard en Langedijk. Er zijn daarmee geen elektrische oplaadpunten voor de bus aanwezig in het stationsgebied. Ook zijn er momenteel nog beperkt laadvoorzieningen aanwezig in het gebied voor personenvervoer. Om te voldoen aan CO<sub>2</sub>-neutraal 2030 zal het elektrificeren van het bus- en personenvervoer een aandachtspunt zijn.

### De recreatieve functie van het station

In een inventarisatie van fietsknelpunten in de provincie Noord-Holland zijn in het hoofdfietsnetwerk bij de N242 in Heerhugowaard knelpunten gesignaleerd. Uit een in 2019 (SWECO) uitgevoerd onderzoek blijkt dat voor beide fietsknelpunten verbeteringen aangebracht kunnen worden. Het betreft: de fietsverbinding tussen Heerhugowaard-Noord en Langedijk, Noord-Scharwoude en Oudkarspel. De kernen moeten beter onderling op elkaar worden aangesloten zodat deze routes meer kunnen worden ingezet voor recreatief gebruik.

Vanaf het station lopen er diverse wandel- en fietsroutes. Station Heerhugowaard is bijvoorbeeld het startpunt van het Heerhugopad, een 25 kilometer lange wandelroute naar Obdam.

Het wandelnetwerk koppelt rondwandelingen van circa 2 tot 12 km aan elkaar (Wandelnetwerk Noord-Holland).

Het station kan in de toekomst nog meer worden ingezet als een recreatief transferium voor de groeiende stroom recreanten en toeristen.



Figuur 14 - Wandelnetwerken omgeving stationsgebied

### Samenvattend

De huidige inrichting van de openbare ruimte en verkeersstructuur zijn een knelpunt voor toekomstige vastgoedontwikkelingen. Door toevoeging van een stedelijk programma, waaronder wonen en nieuwe voorzieningen, komt de doorstroming en verkeersveiligheid in het gebied verder onder druk te staan.

Tegelijkertijd speelt het gebied een cruciale rol in de lokale en regionale ontsluiting op de hoofdwegenstructuur, waarbij de kruising van de Zuidtangent met de N242 (Westerweg) een regionale bottleneck is voor autoverkeer en een barrière voor langzaam verkeer vormt. Tevens is de oversteekbaarheid van de Westtangent, Zuidtangent en het spoor worden verbeterd, met name voor fietsers en wandelaars.

Samenvattend heeft de gemeente de huidige situatie gescoord op een 4 in de programmaroos. Zoals beschreven zijn er meerdere verkeersknelpunten op dit moment in het stationsgebied.

## 6.2 Streefbeeld Masterplan en gemeentelijk beleid

### Masterplan

Het toekomstige stationsgebied is volledig ingericht op de mobiliteitsverschuiving die gaande is. Het stationsgebied wordt een compacte knoop die voorziet in een duurzame mobiliteitsketen, waar soepel overstappen van de ene vorm van openbaar vervoer op de andere, of op andere modaliteiten, vanzelfsprekend is. Fietsers en voetgangers krijgen volop de ruimte in het gebied en het gebruik van het openbaar vervoer wordt comfortabeler. Parkeren in het gebied wordt duurzaam, slim en waar mogelijk collectief opgelost, waarbij meervoudig ruimtegebruik centraal staat.

In het Masterplan zijn de volgende doelstellingen tot 2030 opgenomen die aansluiten bij het thema 'Mobiliteit & parkeren':

- Een gezond, veilig en toekomstgericht stationsgebied, dat uitnodigt om zich actief te verplaatsen, te ontmoeten en waar mensen graag willen wonen.
- Het stimuleren van fietsen, wandelen en het gebruik van openbaar vervoer en een duurzame mobiliteitsketen. Een mobiliteitsverschuiving in Heerhugowaard en Langedijk van auto naar fietsen, wandelen en openbaar vervoer.
- 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 ondersteunend daaraan horeca en winkeltjes.
- Het meest duurzame station van Nederland. Integrale duurzaamheid, dus duurzaam in alle facetten (energie, klimaat, ecologie, sociaal, economisch, materiaal).
- Een levendig en aantrekkelijk gebied om te verblijven voor bewoners, werknemers en bezoekers toegankelijk voor iedereen.



Er zijn investeringen in de hoofdwegenstructuur en openbare ruimte nodig door de gemeente, evenals investeringen in nieuw en hernieuwd vastgoed door de markt, instellingen en woningcorporaties, om de positie van het stationsgebied als goed functionerend OV-knooppunt te verbeteren.

In het Masterplan wordt ingezet op de stedenbouwkundige principes met betrekking tot mobiliteit en parkeren:

- **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 Heer-hugowaard en Langedijk en hun bezoekers. Ook bij een verdere groei van mobiliteit, inwoners en economie.
- **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 Horizon college 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.
- **Mobility/City as a service:** door zaken te delen en samen te werken wordt het gebied aantrekkelijker en duurzamer.

Thematisch worden de volgende ambities benoemd in het omgevingsplan mobiliteit 2020:

- Een meer verkeersveilig stationsgebied, met meer ruimte voor langzaam verkeer maken door reconstructie hoofdwegenstructuur en herinrichting openbare ruimte.
- Een betere verbondenheid door meer openbaar vervoer.
- Een duurzame mobiliteitsketen door een modal shift naar langzaam verkeer op de first en last mile.
- Goed functionerende overstap vanuit fiets, wandelen en auto op trein.
- Aanwezige en nieuwe parkeerplaatsen maken en collectief en meervoudig gedeeld inzetten.
- Experimenteren met nieuwe modaliteiten die inspelen op de mobiliteitsbehoefte.
- Verduurzamen van mobiliteit.

### 6.3 Wenselijke situatie/geformuleerde doelen

In navolging van het Masterplan zet de gemeente in op het verwezenlijken van de volgende doelen binnen het thema mobiliteit & parkeren:

#### Doel I – Ruimte voor langzaam verkeer, verkeersveiligheid en toegankelijkheid

In het toekomstig stationsgebied wordt volop ruimte geboden aan langzaam verkeer (voetgangers en fietsers) en is de verkeersveiligheid en toegankelijkheid voor iedereen gewaarborgd.

Het toekomstig stationsgebied is ingericht op de principes van een beweegvriendelijk en inclusieve stad. Er wordt ingezet op een meer verkeersveilig stationsgebied, door reconstructie van de hoofdwegenstructuur en de herinrichting van de openbare ruimte. Fietsen en wandelen krijgen daarbij volop de ruimte en worden gestimuleerd, de auto krijgt een minder dominante positie. De toegankelijkheid van het gebied voor kwetsbare doelgroepen vormt een belangrijke randvoorwaarde.

#### Doel II – Verbondenheid openbaar vervoer

Het toekomstige stationsgebied is via het openbaar vervoer sterk verbonden met de rest van de gemeente Dijk en Waard, de regio en het stedelijk netwerk van de Randstad en Metropoolregio Amsterdam.

Door betere voorzieningen voor het openbaar vervoer en een steeds sterkere oriëntatie van het gebied op het openbaar vervoer, neemt de verbondenheid en bereikbaarheid van het stationsgebied, de gemeente en de regio toe. Er wordt ingezet op het creëren van een 'tegenspits', doordat het stationsgebied bezoekers gedurende de dag trekt, met bedrijvigheid, zorgvoorzieningen, onderwijsvoorzieningen en toeristische trekkers in de gemeente. De verbondenheid met het stedelijk netwerk van de Randstad en de Metropoolregio Amsterdam wordt steeds groter. Tegelijkertijd wordt ingezet op betere interwijkverbindingen.

#### Doel III – Duurzame mobiliteitsketen

Het toekomstige stationsgebied kent een duurzame mobiliteitsketen en faciliteert een mobiliteitsverschuiving ('modal shift') naar langzaam verkeer op het begin en einde van de reis, door een goed functionerende overstap vanuit wandelen, fiets en auto op de trein.

Het toekomstige stationsgebied faciliteert de mobiliteitsverschuiving ('modal shift') die gaande is in de samenleving, waarbij de auto de dominante positie verliest en langzaam verkeer op de 'first mile' en 'last mile' de boventoon voert. Het stationsgebied en -gebouw voorzien in een soepele overstap vanuit fiets, wandelen en auto op de trein. Het streven naar een duurzame mobiliteitsketen sluit aan op de gestelde doelstelling uit Hoofdstuk 4 'Energietransitie': het station groeit uit tot het 'meest duurzame station van Nederland', in alle facetten van integrale duurzaamheid.

#### Doel IV – Meervoudig en collectief gebruik parkeerplaatsen

In het toekomstige stationsgebied wordt slim en optimaal gebruikgemaakt van de aanwezige parkeerplaatsen, door collectief en meervoudig gebruik.

In het stationsgebied wordt ingezet op slimmer en efficiënter gebruik van de aanwezige parkeerplaatsen. Voor parkeren worden zoveel mogelijk collectieve parkeeroplossingen gezocht. Meervoudig (gedeeld) gebruik van de beschikbare ruimte wordt gestimuleerd. Het gemeentelijk parkeerbeeld wordt geactualiseerd, inclusief de uitwerking van een concrete parkeerstrategie voor het Stationsgebied Dijk en Waard.

#### Doel V – Inspelen op (veranderingen in) de mobiliteitsbehoefte

In het toekomstige stationsgebied is ruimte voor experimenteren met nieuwe modaliteiten, die inspelen op (veranderingen in) de mobiliteitsbehoefte.

Het toekomstige stationsgebied biedt bewoners, gebruikers en reizigers volop mogelijkheden op het gebied van 'mobility as a service (MaaS)', passend bij een (continu) veranderende mobiliteitsbehoefte. Met deelinitiatieven in de vorm van clusterparkeren, autodelen, ov-fietsen of andere deelfietsen wordt volop geëxperimenteerd in het gebied en nieuwe mobiliteitsontwikkelingen worden omarmd.

Samenvattend heeft de gemeente het streefbeeld voor 2030 uit het Masterplan gescoord op een 8 in de programmaroos. Het is nog geen 10 omdat een aantal facetten enkel als proeftuin (denk aan Maas) worden opgepakt.



## 6.4 Sturingstempo

De gemeente streeft ernaar om met het sturingstempo 'Tempo' in de komende vijf jaar een score 6 te halen in de programmaroos. De gemeente heeft met haar omgevingsplan mobiliteit de feiten in kaart gebracht en verankerd komend jaar de doelstellingen en ambities door het vaststellen van het concept omgevingsplan mobiliteit. Tevens investeert de gemeente in no-regret maatregelen. Daarnaast zal de gemeente de kaderstellende regels uitwerkingen en uitvoeringsplannen uitwerking voor het stationsgebied

De sturingstempo's per doel- en subdoel vallen als volgt uiteen:

Doelen en subdoelen	Sturingstempo
In het toekomstig stationsgebied wordt volop ruimte geboden aan langzaam verkeer (voetgangers en fietsers) en is de verkeersveiligheid en toegankelijkheid voor iedereen gewaarborgd.	Tempo
Het toekomstige stationsgebied is via het openbaar vervoer sterk verbonden met de rest van de gemeente Dijk en Waard, de regio en het stedelijk netwerk van de Randstad en Metropoolregio Amsterdam.	Tempo
Het toekomstige stationsgebied kent een duurzame mobiliteitsketen en faciliteert een mobiliteitsverschuiving ('modal shift') naar langzaam verkeer op het begin en einde van de reis, door een goed functionerende overstap vanuit wandelen, fiets en auto op de trein.	Tempo
In het toekomstige stationsgebied wordt slim en optimaal gebruikgemaakt van de aanwezige parkeerplaatsen, door collectief en meervoudig gebruik.	Tempo
In het toekomstige stationsgebied is ruimte voor experimenteren met nieuwe modaliteiten, die inspelen op (veranderingen in) de mobiliteitsbehoefte.	Tempo



Sfeerbeeld uit Masterplan 2020



## 6.5 Maatregelen

De volgende activiteiten worden in navolging van het Masterplan de komende vijf jaar door de gemeente opgepakt.

Doel I: Ruimte voor langzaam verkeer, verkeersveiligheid en toegankelijkheid						
<b>Activiteit 1: Toepassing parkeernormen CROW 'hoogstedelijk'</b>						
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Omschrijving:</b> Voor het stationsgebied wordt de parkeernormen vastgesteld op basis van de categorie 'hoogstedelijk gebied' in de CROW-normen.</li> <li><b>Rol van de gemeente:</b> initiërend</li> </ul>						
	Reguleren via bestemmingsplan verbrede reikwijdte	Onderzoek	Borging via beleid	Uitvoering van maatregelen	Communicatie	Subsidies voor derden
	x		x		x	
<b>Activiteit 2: Handboek publiek domein</b>						
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Omschrijving:</b> Er wordt een handboek opgesteld voor de inrichting van het publiek domein, waarbij fiets en voetgangers centraal staan. Hierbij is specifiek aandacht voor kwetsbare doelgroepen, door onder meer de toegankelijkheid voor scootmobielen en fietsen voor meerdere personen, opstapplekken, oplaadpunten, op- en afritten en de trottoirbreedten in ogenschouw te nemen.</li> <li><b>Rol van de gemeente:</b> initiërend</li> </ul>						
	Reguleren via bestemmingsplan verbrede reikwijdte	Onderzoek	Borging via beleid	Uitvoering van maatregelen	Communicatie	Subsidies voor derden
			x		x	
<b>Activiteit 3: Basis-Inrichtingsplan publiek domein Stationsgebied-Stadshart</b>						
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Omschrijving:</b> De gemeente stelt een Basis-Inrichtingsplan publiek domein Stationsgebied-Stadshart op, waarin principes ten aanzien van ruimte voor langzaam verkeer, verkeersveiligheid en inclusiviteit en toegankelijkheid (ook voor kwetsbare doelgroepen) worden opgenomen.</li> <li><b>Rol van de gemeente:</b> initiërend</li> </ul>						
	Reguleren via bestemmingsplan verbrede reikwijdte	Onderzoek	Borging via beleid	Uitvoering van maatregelen	Communicatie	Subsidies voor derden
		x	x		x	
<b>Activiteit 4: Projectplan Fase 1 Stationsgebied Dijk en Waard</b>						
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Omschrijving:</b> De gemeente stelt in 2021 een projectplan op voor de civieltechnische voorbereiding van de eerste fase van de transformatie van het Stationsgebied Dijk en Waard, waarin in ieder geval de aanpak van de hoofdwegenstructuur, openbare ruimte en de spooronderdoorgang nader worden uitgewerkt. De planologische procedures en bijbehorende onderzoeken en participatiemomenten worden in 2021 opgestart en doorlopen.</li> <li><b>Rol van de gemeente:</b> initiërend</li> </ul>						
	Reguleren via bestemmingsplan verbrede reikwijdte	Onderzoek	Borging via beleid	Uitvoering van maatregelen	Communicatie	Subsidies voor derden
		x		x	x	
<b>Activiteit 5: Verbeteren routes naar Stadshart, woongebieden en Beveland</b>						
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Omschrijving:</b> Het verbeteren van de routes van het NS-station naar het Stadshart, de andere woongebieden in de gemeente Dijk en Waard en werklocatie Beveland.</li> <li><b>Rol van de gemeente:</b> initiërend</li> </ul>						
	Reguleren via bestemmingsplan verbrede reikwijdte	Onderzoek	Borging via beleid	Uitvoering van maatregelen	Communicatie	Subsidies voor derden
	x			x	x	
<b>Activiteit 6: Openbare ruimte en bereikbaarheid landschapszijde stationsgebied</b>						
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Omschrijving:</b> Verbeteren openbare ruimte en bereikbaarheid tussen de Landedijker zijde van het stationsgebied (ontwikkellocaties rondom de Industriestraat) en de Gildestraat om marktinitiatieven op kwalitatieve wijze tot ontwikkeling te laten komen.</li> <li><b>Rol van de gemeente:</b> onderzoekend en kaderstellend</li> </ul>						
	Reguleren via bestemmingsplan verbrede reikwijdte	Onderzoek	Borging via beleid	Uitvoering van maatregelen	Communicatie	Subsidies voor derden
	x			x		
<b>Activiteit 7: Opstarten afwijkingsprocedure bestemmingsplan voor spooronderdoorgang</b>						
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Omschrijving:</b> De gemeente start de afwijkingsprocedure om de realisatie van de spooronderdoorgang op de Zuidtangent planologisch mogelijk te maken, parallel aan het opstellen van het bestemmingsplan met verbrede reikwijdte.</li> <li><b>Rol van de gemeente:</b> onderzoekend en kaderstellend</li> </ul>						
	Reguleren via bestemmingsplan verbrede reikwijdte	Onderzoek	Borging via beleid	Uitvoering van maatregelen	Communicatie	Subsidies voor derden
	x			x	x	

Doel II: Verbondenheid openbaar vervoer						
<b>Activiteit 1: Aantoningsplicht multimodaliteit nieuwe commerciële voorzieningen</b>						
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Omschrijving:</b> Voor elk initiatief dat een nieuwe commerciële voorziening in het gebied betreft, dient te worden aangetoond door de initiatiefnemer dat deze nieuwe functie bijdraagt aan multimodaliteit, dat het voorzieningen met een bovenregionaal karakter betreft en dat de nabijheid van openbaar vervoer essentieel is (inclusief bijdrage aan tegenspits).</li> <li><b>Rol van de gemeente:</b> kaderstellend, toetsend.</li> </ul>						
	Reguleren via bestemmingsplan verbrede reikwijdte	Onderzoek	Borging via beleid	Uitvoering van maatregelen	Communicatie	Subsidies voor derden
	x		x		x	
<b>Doel III: Duurzame mobiliteitsketen</b>						
<b>Activiteit 1: Mobiliteitsplan per ontwikkeling</b>						
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Omschrijving:</b> Voor elk initiatief dient een mobiliteitsplan te worden opgesteld door de initiatiefnemer, gebaseerd op de woonstijlen in relatie tot de woontypologieën en met aandacht voor fietsparkeren op gebouwniveau en mogelijke toepassingen van nieuwe mobiliteitsontwikkelingen als 'Mobility as a Service' (Maas).</li> <li><b>Rol van de gemeente:</b> kaderstellend, toetsend.</li> </ul>						
	Reguleren via bestemmingsplan verbrede reikwijdte	Onderzoek	Borging via beleid	Uitvoering van maatregelen	Communicatie	Subsidies voor derden
	x		x		x	
<b>Doel IV: Meervoudig en collectief gebruik parkeerplaatsen</b>						
<b>Activiteit 1: Onderzoeksplicht collectief en meervoudig gebruik parkeerplaatsen per ontwikkeling</b>						
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Omschrijving:</b> Voor elke initiatief geldt een onderzoeksplicht voor de initiatiefnemer naar de mogelijkheden voor collectief en meervoudig gebruik van parkeerplaatsen mogelijk is.</li> <li><b>Rol van de gemeente:</b> kaderstellend, toetsend.</li> </ul>						
	Reguleren via bestemmingsplan verbrede reikwijdte	Onderzoek	Borging via beleid	Uitvoering van maatregelen	Communicatie	Subsidies voor derden
	x	x	x		x	
<b>Activiteit 2: Opstellen Parkeerstrategie Stationsgebied</b>						
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Omschrijving:</b> De gemeente stelt een parkeerstrategie Stationsgebied op, in afstemming met betrokken in het gebied, waarmee geborgd wordt dat op de juiste plekken wordt geparkeerd en de aanwezige parkeervoorzieningen zo optimaal mogelijk worden gebruikt.</li> <li><b>Rol van de gemeente:</b> initiërend, coproductie.</li> </ul>						
	Reguleren via bestemmingsplan verbrede reikwijdte	Onderzoek	Borging via beleid	Uitvoering van maatregelen	Communicatie	Subsidies voor derden
		x	x		x	
<b>Doel V: Experimenteren nieuwe modaliteiten</b>						
<b>Activiteit 1: Mobiliteitsplan per ontwikkeling</b>						
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Omschrijving:</b> Voor elk initiatief dient een mobiliteitsplan te worden opgesteld door de initiatiefnemer, gebaseerd op de woonstijlen in relatie tot de woontypologieën en met aandacht voor fietsparkeren op gebouwniveau en mogelijke toepassingen van nieuwe mobiliteitsontwikkelingen als 'Mobility as a Service' (Maas).</li> <li><b>Rol van de gemeente:</b> kaderstellend, toetsend.</li> </ul>						
	Reguleren via bestemmingsplan verbrede reikwijdte	Onderzoek	Borging via beleid	Uitvoering van maatregelen	Communicatie	Subsidies voor derden
	x		x		x	

## 6.6 Waar staan we in 2026

De volgende no-reget maatregelen zijn uitgevoerd in de periode tot 2026:

- het aanleggen van de spooronderdoorgang op de Zuidtangent, met als gevolg een waardige 'entree' van de stad en betere doorstroming op de Zuidtangent en N242;
- de aanleg van de hoofdwegenstructuur in het stationsgebied, met meer ruimte voor langzaam verkeer en betere oversteekbaarheid;
- het opstellen van een handelingsperspectief voor een nieuw station, met intenties tot samenwerking tussen gemeente, spoorpartijen en provincie;
- het uitvoeren van een onderzoek naar de onderdoorgang langzaam verkeer Stationsweg, als onderdeel van een nieuw station;
- het uitvoeren van een onderzoek naar duurzame ketenmobiliteit: fietsparkeervoorzieningen, als onderdeel van een nieuw station;
- het uitvoeren van een onderzoek naar P+R, als onderdeel van een regionale en provinciale strategie en samenwerking;
- het uitvoeren van een onderzoek naar autoparkeren in het stationsgebied.

Hiermee zijn de verkeersknelpunten in het gebied verholpen en is het gebied verkeersveilig. Er zijn uitvoeringsplannen opgesteld voor verkeer en parkeren, wandel/fietstroutes en er zijn afspraken gemaakt met OV-bedrijven over de bus- en treinverbindingen. Deze plannen zijn ter voorbereiding voor ontwikkelfase 2 van het stationsgebied. Om daarmee te komen tot het volgende toekomstbeeld in 2030:

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, toegankelijke 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.

## 6.7 Monitoring

Het Stationsgebied Dijk en Waard is een zeer belangrijk lokaal en regionaal verkeersknooppunt. Daarom wordt het stationsgebied regulier meegenomen in de verkeersmonitoringstools van de gemeente, welke worden ingezet onder Programma Mobiliteit Dijk en Waard.





# 7 Sociale robuustheid & ontmoeting

In dit hoofdstuk wordt de opgave 'sociale robuustheid & ontmoeting faciliteren, toegang tot de stad faciliteren' stapsgewijs uiteengezet. In dit hoofdstuk wordt er zowel aandacht besteed aan maatregelen om een aantrekkelijk verblijfsgebied te creëren, als maatregelen die bijdragen aan een inclusieve en gezonde leefomgeving.

Het Stationsgebied Dijk en Waard transformeert de komende jaren naar een huiskamer voor de stad en een aantrekkelijke woonomgeving. Het gebied kent in de toekomst een hoogstedelijk dynamiek en grote belevingswaarde voor de bewoners, reizigers en gebruikers, door de ligging rondom een ov-knooppunt en een mix van wonen, werken, onderwijs en voorzieningen. Iedereen moet zich welkom voelen in het gebied. De toegankelijke en aantrekkelijke inrichting nodigt uit tot ontmoeting en verbinding en maakt het gemakkelijk om zich te oriënteren. Het stationsgebied is inclusief en genereert maatschappelijke meerwaarde voor de gemeente Dijk & Waard.

## 7.1 Huidige situatie

Het stationsgebied is in de huidige situatie functioneel, maar nodigt weinig uit tot ontmoeting en verblijven op straat. Het station is een anonieme opstapplaats en staat weinig in verbinding met de omgeving. Het stationsplein is grootschalig opgezet, en doet kil en onaangenaam aan. Het ontbreekt aan horeca en winkelaanbod dat past bij een stationsomgeving. Daarnaast is er onvoldoende groenblauwe kwaliteit in het gebied en onvoldoende samenhang tussen de deelgebieden.

Hierdoor zet de huidige inrichting nauwelijks aan tot ontmoeting en gezond gedrag, zoals wandelen, fietsen, sporten en spelen in de buitenlucht. Door de dominante positie van de auto in het gebied, de drukke kruising tussen de Zuidtangent en N242, en sluipverkeer over de Umbriellaan staat bovendien de verkeersveiligheid in het gebied onder druk. Door de strikte functiescheiding en het relatief geringe aantal woningen in het gebied, ontbreekt het 's avonds en in het weekend aan levendigheid en 'ogen op straat'. Het stationsgebied staat in de huidige situatie in de publieke beeldvorming niet bekend als een aantrekkelijke stedelijke woonomgeving en een plek waar reizigers langer willen verblijven, wachtend op een trein of bus. Er is op moment nog geen ideale mix ontstaan tussen verblijfsfuncties voor huidige en nieuwe bewoners in het stationsgebied en de behoefte van de reiziger. Juist deze interessante mix maakt het stationsgebied een interessant stedelijk woonmilieu.

Samenvattend heeft de gemeente de huidige situatie gescoord op een **5**. Zoals hierboven beschreven voldoet de huidige situatie op meerdere fronten niet aan de het streefbeeld zoals geschetst in het Masterplan of het woonbeleid van de gemeente Dijk en Waard.



## 7.2 Streefbeeld Masterplan en gemeentelijke beleid

In het Masterplan zijn de volgende doelstellingen tot 2030 opgenomen die aansluiten bij het thema sociale robuustheid & ontmoeting:

- Een gezond, veilig en toekomstgericht stationsgebied, dat uitnodigt om zich actief te verplaatsen, te ontmoeten en waar mensen graag willen wonen.
- Het stimuleren van fietsen, wandelen en het gebruik van openbaar vervoer en een duurzame mobiliteitsketen. Een mobiliteitsverschuiving in Heerhugowaard en Langedijk van auto naar fietsen, wandelen en openbaar vervoer.
- 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 ondersteunend daaraan horeca en winkeltjes.
- Het meest duurzame station van Nederland. Integrale duurzaamheid, dus duurzaam in alle facetten (energie, klimaat, ecologie, sociaal, economisch, materiaal).
- Een levendig, toegankelijk en aantrekkelijk gebied om te verblijven voor bewoners, werknemers en bezoekers. Toegankelijk voor iedereen.

De ambitie in het Masterplan is om een fijnmazige structuur van wandel- en fietsroutes te creëren, barrières in het gebied weg te nemen en de overstekbaarheid van de omliggende wegen te vergroten. De ambitie is dat het gebied functioneert als 'huiskamer' voor de stad met de entreepleinen aan weerszijden van het station en de Onderwijstuin als belangrijkste verblijfsplekken. Functies in het gebied hebben ene duidelijke relatie met het station en de bedrijvigheid is met name servicegericht. Er wordt met het streefbeeld ingezet op comfortabel en veilig verplaatsen en verblijven.

### Groenvisie

In de gemeentelijke groenvisie 2020-2040 'Groen, tenzij', opgesteld door Planterra en gepubliceerd op 29 april 2020, wordt een duurzaam, sociaal en gezond Heerhugowaard in 2040 als ambitie gesteld. Groen dient bij te dragen aan de sociale doelstellingen door een aantrekkelijke openbare ruimte en beweegvriendelijke inrichting, die stimuleert om naar buiten te gaan en het groen op te zoeken en ontmoeting faciliteert. Daarnaast wordt groen gekoppeld aan gezondheidsdoelstellingen: een groene omgeving biedt meerwaarde voor de fysieke gezondheid en het mentaal welbevinden. Groen moet bewegen en spelen stimuleren. Er wordt gewerkt met een locatiegerichte aanpak, waarbij per locatie en doelgroep de belangrijkste gezondheidsdoelstellingen worden bepaald.

### Speelruimtebeleidsplan

Het gemeentelijk speelruimtebeleidsplan benoemt het centrale beleidsuitgangspunt voor speelruimte: het gaat niet enkel om de aanwezigheid van speelvoorzieningen (formele speelruimte), maar om het bieden van ruimte voor spelende kinderen in de openbare ruimte (informele speelruimte). Spelen wordt in het plan gekoppeld aan ontwikkeling, gezondheid, ontmoeting, woongenot en waardering voor de natuur. De gemeente zet zich in voor een kindvriendelijke leefomgeving.

Samenvattend heeft de gemeente het streefbeeld voor 2030 uit het Masterplan gescoord op een **9** in de programmaroos. Het stationsgebied moet het uithangbordje worden op het thema sociale robuustheid en ontmoeting voor de gehele gemeente Dijk en Waard.

## 7.3 Wenselijke situatie/geformuleerde doelen

Met dit programma worden voor het thema Sociale robuustheid & ontmoeting de volgende doelen gesteld:

### Doel I – Ruimte voor verblijven & ontmoeting

Het transformeren van het stationsgebied naar een aantrekkelijke en uitnodigende groene omgeving met een hoge belevingswaarde, waar volop ruimte is voor verblijven en ontmoeting in het publiek domein en binnen gebouwen.

Centraal staat het borgen en uitbreiden van voldoende aantrekkelijke plekken in de (semi-)openbare ruimte, en tevens in de vorm van binnen- en buitenruimtes bij de te ontwikkelen gebouwen, waar bewoners en gebruikers elkaar tegenkomen en elkaar kunnen ontmoeten. Er wordt onderzocht of op of bij het Stationsplein een ontmoetingsruimte voor bewoners en bezoekers gecreëerd kan worden. De ambitie is om een hogere retentie van reizigers en andere gebruikers die het gebied doorkruizen op hun dagelijkse routes te bewerkstelligen, door een aantrekkelijk en uitnodigend publiek domein. Hiervoor wordt ingezet op een sterke kwaliteitsimpuls in de openbare ruimte, waarbij cultuurhistorische elementen waarbij extra aandacht is voor toegankelijkheid voor iedereen in het stedelijk landschap tijdelijk of permanent benadrukt worden.

### Doel II – Versterken sociale cohesie en sociale veerkracht

Het transformeren van het stationsgebied naar een aantrekkelijke en uitnodigende groene omgeving met een hoge belevingswaarde, waar volop ruimte is voor verblijven en ontmoeting in het publiek domein en binnen gebouwen.

Het creëren en versterken van een gemengde bevolkingsopbouw door toevoeging van een gemengd stedelijk woningbouwprogramma voor alle inkomensgroepen en versterken van initiatieven die sociale samenhang en verbinding stimuleren. Daarnaast wordt ingezet op 'city as a service' in het gebied: door samen te werken en zaken te delen wordt het gebied aantrekkelijker en de sociale verbinding sterker. Het sociaal domein wordt nadrukkelijk betrokken bij deze doelstelling en de doelstelling wordt meegenomen in de gesprekken met de initiatiefnemers in het stationsgebied.

### Doel III – Sociale veiligheid

Het borgen van de sociale veiligheid en toegankelijkheid voor alle bewoners, reizigers en overige gebruikers van het stationsgebied.

Door het mengen van functies, toevoegen van levendigheid 's avonds en in het weekend en toevoeging van woningen in het stationsgebied worden 'ogen op straat' gecreëerd. Daarnaast wordt de openbare ruimte zo sociaal veilig mogelijk ingericht, door middel van verlichting, positionering van gebouwen en goede oriëntatiemogelijkheden. Hiermee wordt de sociale veiligheid in dit stedelijk kerngebied gewaarborgd.

### Doel IV – Gezonde leefomgeving

Het stationsgebied transformeren naar een gezonde leefomgeving, waarin de gezondheid van bewoners, reizigers en gebruikers wordt beschermd en waarin zij verleid worden tot gezonde keuzes, door de inrichting van de openbare ruimte en gebouwen.



Het stationsgebied wordt omgevormd tot een leefomgeving waarin de gezondheid van bewoners, reizigers en gebruikers niet alleen wordt beschermd op het gebied van verkeersveiligheid en milieufactoren (als geluid, trillingen en luchtkwaliteit), maar ook actief wordt bevorderd. De inrichting van de openbare ruimte en de gebouwen zet aan tot actief verplaatsen en gezond gedrag, waaronder wandelen en fietsen, gebruik van openbaar vervoer, sporten en bewegen, veilig spelen op straat voor alle leeftijden, en ontspanning en bezinning in de buitenlucht.

## 7.4 Sturingstempo

De komende 5 jaar vraagt het van de gemeente om veel tempo en energie te zetten op het verleiden, uitnodigen en begeleiden van initiatiefnemers waardoor er meer functiemening ontstaat in het gebied. De gemeente streeft ernaar om met de sturingstempo's 'Tempo' en 'Turbo' in de komende vijf jaar een score 7 te halen in de programmaroos.

Doelen en subdoelen	Sturingstempo
Het transformeren van het stationsgebied naar een aantrekkelijke en uitnodigende groene omgeving met een hoge belevingswaarde, waar volop ruimte is voor verblijven en ontmoeting in het publiek domein en binnen gebouwen.	Turbo
Het versterken van de sociale veerkracht en de sociale cohesie in het stationsgebied, tussen huidige en toekomstige bewoners, ondernemers en gebruikers.	Tempo
Het borgen van de sociale veiligheid en toegankelijkheid voor alle bewoners, reizigers en overige gebruikers van het stationsgebied.	Tempo
Het stationsgebied transformeren naar een gezonde leefomgeving, waarin de gezondheid van bewoners, reizigers en gebruikers wordt beschermd en waarin zij verleid worden tot gezonde keuzes, door de inrichting van de openbare ruimte en gebouwen.	Tempo



Sfeerbeeld uit Masterplan 2020



## 7.5 Maatregelen

De volgende activiteiten worden in navolging van het Masterplan de komende vijf jaar door de gemeente opgepakt.

Doel I: Ruimte voor verblijven & ontmoeting.							
<b>Activiteit 1: Uitwerken stedenbouwkundige spelregels</b>							
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Omschrijving:</b> Stedenbouwkundige spelregels in het Masterplan per gebied meenemen in handelingswijze gebiedsregisseurs en borgen in bestemmingsplan</li> <li><b>Rol van de gemeente:</b> initiërend</li> </ul>							
	Reguleren via bestemmingsplan verbrede reikwijdte	Onderzoek	Borging via beleid	Uitvoering van maatregelen	Communicatie	Subsidies voor derden	
	x		x		x		
<b>Activiteit 2: Opstellen van een Beeldkwaliteitsplan Stationsgebied en Supervisieteam</b>							
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Omschrijving:</b> Opstellen van een beeldkwaliteitsplan, waarin de spelregels voor bebouwing en daktuinen uit het Masterplan nader worden uitgewerkt. Oprichting van een Supervisieteam dat de kwaliteit van de planvorming blijvend zal bewaken, in samenspraak met de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit.</li> <li><b>Rol van de gemeente:</b> kaderstellend</li> </ul>							
	Reguleren via bestemmingsplan verbrede reikwijdte	Onderzoek	Borging via beleid	Uitvoering van maatregelen	Communicatie	Subsidies voor derden	
	x	x			x		?
<b>Activiteit 3: Opstellen van een Basis-Inrichtingsplan publiek domein Stationsgebied-Stadshart</b>							
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Omschrijving:</b> De gemeente stelt een Basis-inrichtingsplan publiek domein stationsgebied op. Hierbij is specifiek aandacht voor de toegankelijkheid voor kinderwagens, rollators, scootmobielen en elektrische rolstoelen, door onder andere implementatie van kwaliteitseisen met betrekking tot vlakke bodem en breedte van de wandelpaden, en het verlengen van de oversteektijd bij stoplichten en zebra's. Het uitgangspunt is om zo min mogelijk stoepanden en drempels te maken.</li> <li><b>Rol van de gemeente:</b> kaderstellend</li> </ul>							
	Reguleren via bestemmingsplan verbrede reikwijdte	Onderzoek	Borging via beleid	Uitvoering van maatregelen	Communicatie	Subsidies voor derden	
	x		x				
Doel II: Versterken sociale cohesie en sociale veerkracht							
<b>Activiteit 1: Initiatieven met maatschappelijke meerwaarde</b>							
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Omschrijving:</b> Ruimte bieden aan initiatieven en voorzieningen met maatschappelijke meerwaarde.</li> <li><b>Rol van de gemeente:</b> faciliteren</li> </ul>							
	Reguleren via bestemmingsplan verbrede reikwijdte	Onderzoek	Borging via beleid	Uitvoering van maatregelen	Communicatie	Subsidies voor derden	
		x	x		x		
<b>Activiteit 2: Stimuleren community-building bewoners en gebruikers stationsgebied</b>							
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Omschrijving:</b> De gemeente zet zich in om initiatieven voor de (nieuwe en huidige) bewoners en gebruikers van het stationsgebied te stimuleren en te faciliteren, om een bijdrage te kunnen leveren aan community-building. Dergelijke initiatieven worden ook vanuit de gesprekken van gebiedsregisseurs in wisselwerking met sociaal domein met initiatiefnemers omarmd. Voorbeelden van initiatieven die bijdragen aan community-building zijn buurt- en moestuinen, groenonderhoud door bewoners, buurt-evenementen of -markten, deeleconomie-initiatieven.</li> <li><b>Rol van de gemeente:</b> stimuleren en faciliteren, afstemming met andere beleidsvelden</li> </ul>							
	Reguleren via bestemmingsplan verbrede reikwijdte	Onderzoek	Borging via beleid	Uitvoering van maatregelen	Communicatie	Subsidies voor derden	
				x	x		?

Doel III: Versterken sociale cohesie en sociale veerkracht							
<b>Activiteit 1: Handboek publiek domein</b>							
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Omschrijving:</b></li> <li>De gemeente stelt een Basis-inrichtingsplan publiek domein Stationsgebied-Stadshart op. Met daarin het uitgangspunt/ontwerp-principe op het moment dat het gebied voor een 3 en 85 jarige veilig is dan is het gebied veilig voor iedereen.</li> <li>Wandelgebieden ook geschikt maken voor mensen met kinderwagens, rollators, scootmobielen en handmatige en elektrische rolstoelen en toegankelijk voor de meest kwetsbare inwoners (dementerenden, rolstoelgebruikers etc.) door onder andere implementatie van kwaliteitseisen met betrekking tot vlakke bodem en breedte van de wandelpaden, en het verlengen van de oversteektijd bij stoplichten en zebra's.</li> <li><b>Rol van de gemeente:</b> coproduceren</li> </ul>							
	Reguleren via bestemmingsplan verbrede reikwijdte	Onderzoek	Borging via beleid	Uitvoering van maatregelen	Communicatie	Subsidies voor derden	
		x	x		x		
<b>Activiteit 2: Opstellen van een Basis-Integraal Veiligheidsplan Stationsgebied.</b>							
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Omschrijving:</b> Opstellen van een Basis-Integraal Veiligheidsplan Stationsgebied in samenwerking met de veiligheidsdiensten, vanuit een risicogerichte en integrale benadering van (brand)veiligheid, om op integrale wijze invulling te geven aan het wettelijk niveau van veiligheid in het gebied.</li> <li><b>Rol van de gemeente:</b> coproductie</li> </ul>							
	Reguleren via bestemmingsplan verbrede reikwijdte	Onderzoek	Borging via beleid	Uitvoering van maatregelen	Communicatie	Subsidies voor derden	
		x			x		?
Doel IV: Gezonde leefomgeving							
<b>Activiteit 1: Opstellen toegespitst geluidbeleid voor het stationsgebied</b>							
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Omschrijving:</b> In samenwerking met de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord werkt de gemeente aan een op het stationsgebied toegespitst geluidbeleid, passend bij de vrijheden van de Crisis- en herstelwet en de aankomende Omgevingswet, maar met inachtneming van acceptabele waarden conform gezondheidsrichtlijnen. Zie ook de het hoofdstuk mobiliteit &amp; parkeren waar ruimte voor voetgangers en fiets zal gaan leiden tot gezondheidsbevordering.</li> <li><b>Rol van de gemeente:</b> coproductie, kaderstellend, toetsend.</li> </ul>							
	Reguleren via bestemmingsplan verbrede reikwijdte	Onderzoek	Borging via beleid	Uitvoering van maatregelen	Communicatie	Subsidies voor derden	
	x	x	x		x		



## 7.6 Waar staan we in 2026?

Als aanjager zorgt de gemeente de komende jaren ervoor dat onder initiatiefnemers en nieuwe en bestaande bewoners en gebruikers worden gefaciliteerd en gestimuleerd in het opzetten van initiatieven die bijdragen aan sociale robuustheid. Als eigenaar van de openbare ruimte, werkt de gemeente aan een fysieke inrichting van het gebied die ruimte biedt voor ontmoeting en verbinding, de sociale veiligheid waarborgt en aanzet tot gezonde keuzes. Daarnaast stimuleert de gemeente dat een dergelijke inrichting ook wordt doorgetrokken in het publiek domein op privaat terrein, door hiervoor een kader op te stellen en initiatiefnemers hiertoe te verleiden in gesprekken.

Tevens heeft de gemeente binnen het sociaal domein de verantwoordelijkheden in de zorg en ondersteuning aan haar inwoners. Op het gebied van zorg, participatie en zelfredzaamheid, werk en jeugdhulp. Deze taken zijn vastgelegd in deze wetten: Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo 2015), Participatiewet, Jeugdwet en Wet gemeentelijke schuldhulpverlening. Activiteiten vanuit het sociaal domein worden parallel opgepakt door de betrokken afdelingen. Jaarlijks wordt vanuit het kernteam samen met een afvaardiging van het sociaal domein geëvalueerd welke sociale vraagstukken spelen in het stationsgebied om daarmee sociaal of ruimtelijk activiteiten te kunnen bijsturen.

## 7.7 Monitoring

Jaarlijks wordt door de VNG een Gemeentelijke Monitor Sociaal Domein Wijkprofiel opgesteld voor elke wijk. Voor het de monitoring van het thema sociale robuustheid en ontmoeting kan de gemeente het jaarlijkse wijkprofiel evalueren, om bij te kunnen sturen waar nodig. Door een belevingsonderzoek wordt periodiek geïnventariseerd hoe het publiek domein en de sociale samenhang in het stationsgebied wordt ervaren door bewoners en reizigers. Daarnaast wordt jaarlijks wordt met het sociaal domein van de gemeente om te kijken welke trends en ontwikkelingen er gaande zijn in het stationsgebied.



# 8 Organisatie en financiën

## 8.1 Organisatie

### Intern

Om de algehele integraliteit en voortgang van de thema's te bewaken wordt vanuit programmamanagement invulling gegeven aan OV-knooppuntontwikkeling in de gemeente Dijk en Waard: binnen een straal van 1.200 meter worden initiatieven, samenwerkingen en projecten in samenhang met elkaar tot ontwikkeling gebracht. 'Het programma' is een instrument onder de nieuwe Omgevingswet. Tegelijkertijd is programmamanagement een methodische aanpak in gebiedsontwikkeling. Dit lijkt verwarrend. Het (Omgevings)Programma Stationsgebied Dijk en Waard richt zich op het Stationsgebied Dijk en Waard. Dit Stationsgebied is één van de projecten binnen de programmatische aansturing.)

In het programmamanagement wordt met een gebiedseconomische blik gekeken naar de opgave: investeringen en exploitatiestromen (bijvoorbeeld vervanging en groot onderhoud) worden op elkaar afgestemd. Programmamanagement is ook bedoeld om projectoverstijgende thema's als klimaatadaptatie, energietransitie, gebiedsbranding en samenwerking, contractvorming met werkprocessen en woningbouw(programma) met fasering te agenderen en te kunnen realiseren. Veelal zijn dit immers projectoverstijgende thema's. Het Stationsgebied Dijk en Waard is het grootste project met deelprojecten binnen OV-knooppuntontwikkeling.

Om de uitnodigingsplanologie in het stationsgebied op te waarderen naar een ontwikkelingsstrategie met verleiding en versnelling formeert de gemeente een ontwikkelteam, dat vanuit alle disciplines initiatief, onderzoek, ontwerp, planbegeleiding, samenhang en planologische procedures bij elkaar brengt. Dit team voert projectmatig de programmatische aanpak van OV-knooppuntontwikkeling en is aanjager van de projecten die op korte, middellange en lange termijn in het stationsgebied uitgevoerd worden.

### Extern

De grond- en opstaleigendommen in het stationsgebied zijn versnipperd. Er zijn verschillende type stakeholders met uiteenlopende belangen, mogelijkheden, ambities, competenties en tijdshorizon. Professionele project- en gebiedsontwikkelaars die posities hebben verworven willen zo snel mogelijk aan de slag, maar er zijn ook bestaande ondernemers en eigenaren van goed functionerende bedrijven, voor wie een bestendige bedrijfsvoering de eerste prioriteit is

Het in november 2020 vastgestelde Masterplan biedt per locatie ontwikkelingsruimte die die versnelling 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. De passende aanpak bij deze puzzel is 'samen apart ontwikkelen'. Het is evident dat gemeente een centrale rol zal spelen in het samenbrengen van diverse partijen en initiatieven. De rol van de gemeente is het inspireren en uitnodigen om gezamenlijk te investeren in het stationsgebied. Het Masterplan met bijhorend voorliggend programma legt een stevige basis voor de verdere ontwikkeling van het stationsgebied.

## 8.2 Financiering van de eerste fase

### Aanjaagrol van de gemeente

De kern van een nieuwe stijl gebiedsontwikkeling is dat er niet alleen door een planeconomische bril naar de opgave wordt gekeken, maar vanuit het principe van gebiedseconomie. Niet alleen de investeringsvoorkant, maar ook de exploitatieve achterkant van een gebied tellen mee. Dat betekent dat in specifieke gevallen zoals in paragraaf 8.4 de kost voor de baat uit gaat. Daarin speelt de ambtelijke inzet van de gemeentelijke organisatie een belangrijke rol: de komende vijf jaar worden initiatieven met nieuwe kaders en continu maatwerk begeleid, en wordt tegelijkertijd ingezet op de verbinding tussen deze initiatieven. Dat leidt tot een exploitatieopzet voor het stationsgebied waar een nieuw station ook onderdeel van kan zijn. Het is een van de opgaven uit het

### Investeringen in fysieke maatregelen

De ontwikkeling van het gebied en daarmee financiering is een knip gemaakt naar een eerste ontwikkelfase van vijf jaar. Het stationsgebied is als OV-hub deels een bovenwijkse voorziening in onze stad. Reserveringen in de Nota Bovenwijkse Kosten zijn daarom goed aan te wenden. Tegelijkertijd zal de gemeente daar waar mogelijk kleinere grondexploitaties opzetten, zoals bijvoorbeeld voor de Gildestraat. Om de ontwikkelingen te ondersteunen zullen de gemeentelijke 'exploitatiestromen', zoals vervangingen en groot onderhoud, worden ingezet, met daarbij het activeren van de klimaat- en wateropgave. Als dat blijvend succesvol wordt gedaan, vormt het continu de basis voor externe cofinanciering, zoals subsidies en exploitatiebijdragen van ontwikkelaars. De samenwerking met het Hoogheemraadschap aan de klimaat- en wateropgave en de samenwerking met de provincie aan OV-knooppuntontwikkeling zijn daar goede voorbeelden van.

De komende vijf jaar zal voor de eerste fase een verder concretiseringslag worden gedaan. Definitieve ontwerpen worden projectmatig uitgewerkt met gedetailleerde financiële onderbouwingen. Daarbij wordt uitgegaan van de infrastructuur, de wateropgave en de inrichting van het openbaar gebied zoals in het Masterplan omschreven is. Het uiteindelijk activeren van investeringen in de openbare ruimte en het vóóter van krediet voor investeringen in fase 1 is op basis van het budgetrecht voorbehouden aan de gemeenteraad.

Een mogelijke logische volgende fase van ontwikkeling kan de start van verkenningen naar een nieuw NS-station, Stationsplein en bijbehorende voorzieningen en infrastructuur zijn. Het gemeentebestuur is initiatiefnemer (al gedurende de eerste fase van ontwikkeling van het stationsgebied) van een ontwikkelingsstrategie met voorbereidingskrediet. Besluitvorming over laatstgenoemde is voorbehouden aan de gemeenteraad.

## 8.3 Regelingen en subsidies

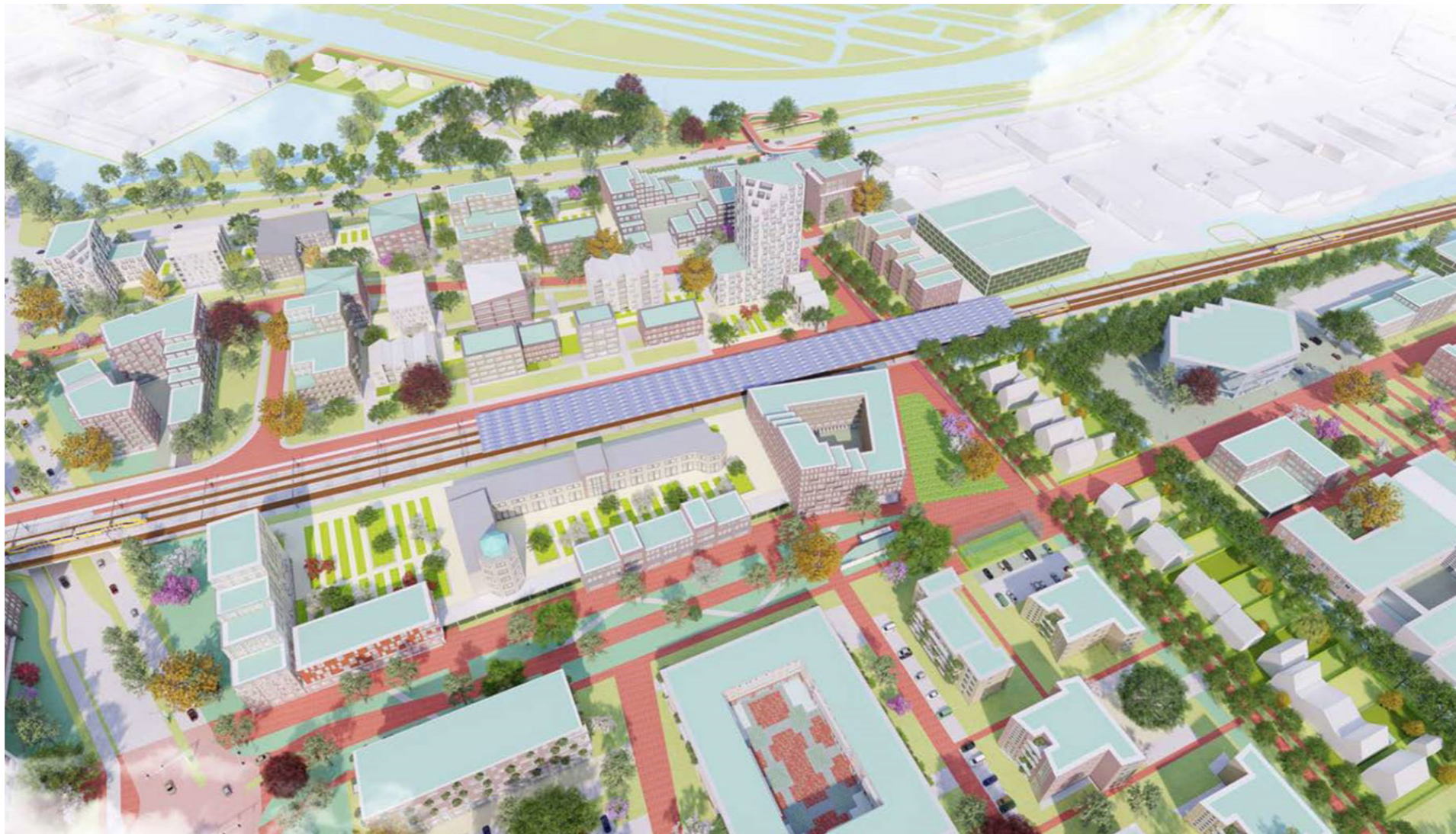
De gemeente heeft voor de eerste ontwikkelfase actief het financiële speelveld in kaart gebracht. De stevige basis vormt de Reserve Bovenwijkse Voorzieningen. Van daaruit zijn rijks- en provinciale bijdragen tot stand gekomen om de ontwikkeling verder ter hand te nemen. Die basis en bijdragen van andere overheden betekent bovendien dat nieuwe samenwerkingen, coalities en lobby weer kunnen leiden tot nieuwe subsidies (EU, landelijk en provinciaal). De samenwerking aan een klimaatrobuuste polder valt binnen het Deltaprogramma Ruimtelijke Adaptatie en is ook subsidiabel. En ook voor gezamenlijke investeringen in openbaar vervoer, langzaam verkeersvoorzieningen en beter voor- en natransport zijn veelal subsidiabel.

De gemeente werkt de komende vijf jaar bovendien nieuwe exploitatiemodellen en verdienmodellen uit. Te denken valt aan de verdere ontwikkeling van de coöperatieve ESCO Duurzame Ring Heerhugowaard, het warmtenet van HVC (waarvan de gemeente een van de aandeelhouders is) en een exploitatieplan stationsgebied. De financiële monitoring van het Masterplan en voorliggend programma zal verlopen via de reguliere begrotingscycli van de gemeente Heerhugowaard.



## 8.4 Financieel doorkijkje naar de tweede fase

De gemeente hanteert het principe 'vliegwieleffect', zoals in 2016 voor het eerst omschreven in de ontwikkelstrategie. De tijd van grote risicovolle voorinvesteringen vanuit overheidspartijen is voorbij. Gedurende deze vijf jaar is het echter nog altijd mogelijk nieuwe publieke investeringen te prioriteren. Het Programma Mobiliteit Dijk en Waard is in relatie tot de opgave voor het Stationsgebied Dijk en Waard een goede basis: investeren in een duurzame mobiliteitsketen van langzaam verkeer en openbaar vervoer. De gemeente geeft bovendien de voorkeur om te investeren daar waar ook marktinitiatieven opbloeien die bijvoorbeeld bijdragen in het opwaarderen aan het streefbeeld zoals geschetst in het masterplan. De gemeente werkt zoveel mogelijk met stapsgewijze investeringsbeslissingen: soms kleinschalige projecten, dan weer omvangrijker en soms projecten met meer risico. Investeringsbeslissingen zijn altijd doordacht vanuit een gemeentelijke budgetscan, met wettelijke kostenafwenteling naar initiatiefnemers. Een volgende fase van ontwikkeling zal zich dan ook kunnen richten op een nieuw NS-station met voorzieningen, stationsplein en bijbehorende infrastructuur. De budgettaire randvoorwaarden om de voorbereiding ter hand te nemen is voorbehouden aan de gemeenteraad.



Sfeerbeeld uit Masterplan 2020