

## **Bijlage 1**

### **Ruimtelijk-economische context Zuidtangent-tunnel**

#### **Structuurvisie Heerhugowaard 2020, Stad van Kansen**

De in 2011 vastgestelde Structuurvisie Heerhugowaard 2020 stelt dat: *'mobiliteit een randvoorwaarde voor maatschappelijke welvaart is. De behoefte aan mobiliteit groeit in Heerhugowaard door stedelijke ontwikkelingen, stijging van het inwoneraantal en welvaart.'*

Heerhugowaard wil, zo stelt de gemeentelijke structuurvisie, de individuele mobiliteit van haar inwoners waarborgen. In het streven naar een energieneutrale stad streeft de gemeente in die mobiliteitsbehoefte naar een balans tussen **leefbaarheid**, **verkeersveiligheid** en **bereikbaarheid**. De ontwikkeling van het Heerhugowaardse Stationsgebied speelt daar in de nabije toekomst een centrale rol in. Niet alleen als multimodale OV-knoop, maar ook als een gebied waar nu en in de toekomst nieuwe binnenstedelijke ontwikkelingen kunnen plaatsvinden en met elkaar verbonden worden. De Structuurvisie Stationsgebied Heerhugowaard is daartoe in januari 2013 door de gemeenteraad aangenomen. Parallel daaraan hebben er inmiddels al diverse ruimtelijke ontwikkelingen hun plek in en om het Stationsgebied gevonden. Regiokantoor GGZ, het Hoogheemraadschap, Praktijkschool Focus, de fietsbrug Stationsweg en de duurzame transformatie van Forum II. De grootste nieuwe ontwikkeling nabij het Stationsgebied is natuurlijk de komst van het RTIC, maar ook de steeds groter wordende trekkracht van het Heerhugowaardse Stadshart met winkelcentrum Middenwaard in het regionale voorzieningenaanbod mag niet vergeten worden. Onder andere de 'Boulevard van Lichaam & Geest' en de Zuidtangent als Stadsboulevard zijn daarop als verbindende concepten binnen de stad in de Structuurvisie Stationsgebied geïntroduceerd.

We verduurzamen en veraangenamen waar mogelijk, waarbij de autobereikbaarheid in die context een blijvende belangrijke (economische) rol blijft spelen. Voor de bereikbaarheid en economische vitaliteit van Heerhugowaard is het dan ook wenselijk dat het hoofdwegenstelsel voor gemotoriseerd verkeer goed doorstroomt. Met het doortrekken van de Oosttangent en het reconstrueren en optimaliseren van verschillende delen van de Zuidtangent wordt het hoofdwegenstelsel afgerond. De aanleg van de derde fase van de Oosttangent is inmiddels gestart en de Zuidtangent langs het Stadshart wordt, vanuit een door de raad gewenste integrale visie op de totale Zuidtangent, in 2014 gereconstrueerd.

Daar komt bij dat de doorstroming op de provinciale wegen langs Heerhugowaard (en de optimalisering van de aansluiting van het lokale hoofdwegennet) momenteel haar beslag krijgt in de vele grote projecten aan de N242 en in de voorbereiding van de aanleg van de Westfrisiaweg. De doorstroming zal verbeteren en het doorgaand verkeer zal, naar verwachting, minder gebruik gaan maken van de lokale wegen. De N23, tenslotte, wordt door de provincie uiterlijk in 2017 opgeleverd.

In de veelheid aan projecten die toewerken naar het gewenste toekomstbeeld voor Heerhugowaard, speelt de Zuidtangent-tunnel een belangrijke rol. De laatste ontbrekende schakel in een ketting van verbeterprojecten door de jaren heen. En niet als afsluiting van een periode van investeringen, maar ook als basis voor een zonnige toekomst. Er wordt namelijk niet alleen op dit moment en in de nabije toekomst geïnvesteerd in bereikbaarheid, zoals de gemeentelijke structuurvisie al heeft voorzien. Voor de langere termijn wordt vanuit de Structuurvisie Stationsgebied een doorkijk gegeven naar hoe het spoor een belangrijke rol gaat spelen in de ruimtelijk-economische toekomst van de gemeente. Ook in dat nieuwe toekomstperspectief speelt de Zuidtangent-tunnel een meer dan belangrijke rol.

## **Structuurvisie Stationsgebied Heerhugowaard**

De Structuurvisie Stationsgebied Heerhugowaard is in januari 2013, na een uitgebreid proces van interactieve beleidsontwikkeling met bewoners, ondernemers, belangenorganisaties, experts en beoogde projectpartners, door de gemeenteraad vastgesteld. Naar aanleiding van de behandeling van de ingekomen inspraakreacties, is de structuurvisie zonder nieuwe ingekomen zienswijzen vastgesteld.

Een belangrijke - zo niet het belangrijkste item - in de aanvankelijk ingekomen inspraakreacties, was de toekomstige inpassing van de Zuidtangent-tunnel. In de open discussies met klankbordgroep, expertteam, Bedrijfskring Heerhugowaard en tijdens de inloopmiddag ging het vaak over een toekomstige (ultieme) oplossing voor deze belangrijke verkeersader. Zo is de raad en het college voortijdig gevoed met de belangrijkste maatschappelijke opvattingen ten aanzien van een toekomstige Zuidtangent-tunnel. Die opvattingen gingen verder dan alleen maximale doorstroming van de weg en verrijkten de trits 'leefbaarheid', 'verkeersveiligheid' en 'bereikbaarheid' uit de gemeentelijke structuurvisie met 'economische vitaliteit'. Het uiteindelijke ontwerp voor de Zuidtangent-tunnel zal straks dan ook een ultiem compromis op de aspecten bereikbaarheid van de stad', 'bereikbaarheid van het Stationsgebied', 'veiligheid' en 'leefbaarheid' moeten zijn.

De civieltechnische, verkeerskundige en stedenbouwkundige situatie ter plaatse van de Zuidtangent-tunnel is complex en binnen alle belangen dient evenwichtig een definitieve afweging gemaakt te worden. Het was te vroeg om in de Structuurvisie Stationsgebied al over concrete oplossingen te praten; die behoeven een zorgvuldige voorbereiding op meer detailniveau. In de definitieve besluitvorming rondom de Structuurvisie Stationsgebied is daartoe onder andere het instrument 'Maatschappelijke Kosten Baten Analyse' geïntroduceerd. Dit instrument zal ingezet worden in de beoordeling van de verkennende (civieltechnische) studies voor de Zuidtangent-tunnel om tot een definitieve keuze voor het ontwerp te komen.

## **De Zaan-corridor en de provincie Noord-Holland**

Naar aanleiding van de Structuurvisie Stationsgebied worden door de gemeente diverse strategische trajecten gevolgd, die allen op hun beurt de context bepalen waarbinnen de Zuidtangent-tunnel ontworpen en gefinancierd kan worden. Het zijn relatief nieuwe kansen voor de gemeente.

Zo is een goede positionering van het Heerhugowaardse Stationsgebied binnen de Transit Oriented Development-strategie van de provincie Noord-Holland relevant. Niets doen is, met het oog op veranderende marktomstandigheden in de toekomst, geen optie. Actief participeren in het OV-knooppuntenproject is dan ook een noodzaak. De eerste resultaten daarin worden al zichtbaar: de Zaanse OV-corridor heeft als ambtelijke werktitel inmiddels de OV-corridor Amsterdam - Heerhugowaard gekregen, is inmiddels thematisch behandeld in GS en zal (zo wordt verwacht) de komende maanden door het college van GS ook voor de toekomst bestuurlijk omarmt worden. Het biedt uitgelezen mogelijkheden om binnen een nieuwe provinciale focus op de ontwikkeling van stationsgebieden langs deze corridor, op cofinanciering van de Zuidtangent-tunnel aan te sturen. Provinciale mobiliteitsmodellen hebben inmiddels aangetoond dat investeren in een goede treindienstregeling van en naar Heerhugowaard haar vruchten zal afwerpen. Effectief het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) doortrekken vanuit Amsterdam naar Alkmaar door naar Heerhugowaard, zal zo van invloed zijn op het ontwerp van de spoortunnel. Dat is weliswaar nog slechts een meerjarenvisie waarop de Regio Alkmaar én de provincie bij het Rijk kunnen aansturen (het realiseren van PHS heeft als deadline voor het Rijk 2020 en 2028), maar is wel degelijk relevant voor het ontwerp van de Zuidtangent-tunnel.

Dat uit de provinciale verkeersmodellen blijkt dat de Zuidtangent-tunnel ook in de toekomst voor de doorstroming op de N242 een cruciale ingreep is en er gesproken kan worden over een nieuwe buslijn in het kader van de ontwikkeling van het RTIC, toont aan dat het provinciale belang in de Zuidtangent en het spoor toeneemt.

## **ProRail**

ProRail heeft naar aanleiding van de Structuurvisie Stationsgebied en vanuit hun verantwoordelijkheid met betrekking tot de realisatie van het Programma Hoogfrequent Spoor bestuurlijk laten weten tot samenwerking met de gemeente te willen komen. Een samenwerking, waarin allereerst onderzocht wordt welke gezamenlijke kansen in de toekomst verzilverd kunnen worden. De resultaten van de samenwerking tussen gemeente, ProRail en provincie kunnen nadrukkelijk van positieve invloed zijn op het ontwerp en de financiering van de tunnel. De eerste verkennende gesprekken hierover zijn in 2013 gestart.

## **Groot Onderhoud Asfalt aan en veiligheid op de Zuidtangent in het Stationsgebied**

De raad heeft in september 2011 een motie aangenomen om op het kruispunt Zuidtangent-Stationsplein weer een zebrapad aan te leggen. Bij het nemen van het verkeersbesluit (BW11-0577) heeft het college eveneens de opdracht uitgezet om te onderzoeken hoe de kruising veiliger is te maken. Deze motie wordt ingevuld door vanaf eind mei een proces op te starten om met belanghebbenden uit het gebied te onderzoeken hoe het kruispunt veiliger kan worden ingericht. Communicatie met ondernemers, belangenorganisaties en omwonenden staat in dit proces centraal. De gemeenteraad zal over het resultaat van dit proces direct na de zomer 2013 teruggekoppeld worden en over kunnen besluiten.

In het kader van zowel de verkeersveiligheid als het regulier onderhoud van de kruising is een bedrag ad. € 125.000 benodigd. Dit bedrag wordt conform de Voorjaarsnota 2012<sup>1</sup> gedekt uit de voorziening Groot Onderhoud Wegen en het structureel beschikbare budget voor de aanpak van black spots.

Deze 'tussenstap' is relevant voor de Zuidtangent-tunnel. De uitkomst van dit proces om tijdelijke maatregelen bespreekbaar te maken kan, naast een gewenste voorlopige oplossing voor een gevaarlijk kruispunt, tevens een volgende stap zijn in het creëren van maatschappelijk draagvlak om tot een uiteindelijke definitieve invulling van het kruispunt te komen: namelijk, de tunnel.

---

<sup>1</sup> Voorjaarsnota 2012, Paragraaf 4.3 Beleidsintensivering, onder "C. Onderhoud en veiligheid kruispunt Zuidtangent- Stationsplein/ Bevelandseweg - categorie bestuurlijke wens", bladzijde 22.