



Stationsgebied Heerhugowaard

Plan van aanpak Ontwikkelpunten OV-knooppunt

18 oktober 2021

ProRail



Apur
management consultants

 Heerhugowaard
Stad van kansen

 Provincie
Noord-Holland



Inhoud

1. Aanleiding, context en doel
 2. Scope
 3. Inhoudelijke aanleidingen
 4. Aanpak
 5. Kostenraming
 6. Governance
- Referenties

Dit document en leeswijzer

Dit plan van aanpak is opgesteld door APPM in opdracht van de gemeente

Heerhugowaard. Dit plan beschrijft het proces om voor het station Dijk en Waard – en daarmee ook het stationsgebied – te komen tot een gedragen Ontwikkelpplan. Daartoe worden eerst de aanleiding en context van het Ontwikkelpplan geschetst, gevolgd door een scopebeschrijving, de inhoudelijke aanleidingen en voorziene plannen binnen het stationsgebied. Daarna wordt de aanpak toegelicht, voorzien van een kostenraming en een governancevoorstel.

1. Aanleiding, context en doel

Vanaf 1 januari 2022 is de fusie van de gemeenten Heerhugowaard en Langedijk een feit en vormt het stationsgebied letterlijk en figuurlijk het **hart van de nieuwe gemeente Dijk en Waard**. Dit stationsgebied ondergaat de komende decennia een grote transformatie. De basis hiervoor is gelegd in de structuurvisie uit 2013 en recent verder vertaald in het **Masterplan Stationsgebied Dijk en Waard** (2020). Dit Masterplan is geen blauwdruk en de ontwikkeling zal ook niet via één plan plaatsvinden. Het stationsgebied is een gebied met veel verschillende eigenaren, ondernemers en bewoners. Bovendien liggen er grote opgaven in de openbare ruimte.

De **ontwikkeling van het stationsgebied** vraagt een **zorgvuldige strategie** die met **draagvlak van alle betrokkenen** tot stand moet komen. Het programma in het stationsgebied is nog niet precies vastgelegd. De gemeente wil graag flexibel in kunnen spelen op de vragen vanuit de markt en op kansen en ontwikkelingsvragen die zich aandienen. De dynamiek is groot en er lopen al diverse (her)ontwikkelingen en infrastructurele ingrepen, zoals bijvoorbeeld de voorbereidingen van de ondergrondse spoorpassage van de Zuidtangent. Er ligt daarnaast ook de kans om het station, en daarmee de gehele OV-knoop, nog beter te positioneren in dit gebied en de ontwikkelingen. NS, ProRail en de provincie zijn belangrijke partners om die kans te verzilveren. De basis in het Masterplan kan daarmee verder worden uitgebouwd.



1. Aanleiding, context en doel

De ontwikkeling van het stationsgebied biedt bij uitstek de kans om op een duurzame manier **aan te haken** bij het **grotere netwerk van de Randstad en Noord-Holland-Noord**.

Daarnaast biedt het mogelijkheden voor intensivering en binnenstedelijke ontwikkeling. De ambities zijn groot. Het huidige station uit de jaren tachtig (20.000 inwoners) is niet wat de gemeenteraad voor ogen heeft voor de nieuwe fusiegemeente (90.000+ inwoners met groei-ambitie en een stationsgebied vol regionale voorzieningen). Na 'Stad van de Zon' moet het stationsgebied het volgende **toekomstbestendige en innovatieve voorbeeld van gebiedsontwikkeling** worden in Noord-Holland Noord. Zowel op het gebied van energietransitie, klimaatbestendigheid, duurzame mobiliteit, groen én wonen. Maar ook in sociaal-maatschappelijk opzicht moet dit het hart van de nieuwe gemeente Dijk en Waard weerspiegelen. Dit is dan ook het moment om stappen te nemen.

Om te komen tot een gestructureerde aanpak van de OV-knoop en daarmee het stationsgebied wordt voorgesteld om een **Ontwikkelplan** op te stellen. Het uitwerken van een goed en integraal Ontwikkelplan vraagt een zorgvuldig proces. Niet alleen inhoudelijk, maar ook organisatorisch in relatie tot betrokken stakeholders. Bepaald moet worden hoe alle ontwikkelingen bij het station, het vastgoed, de openbare ruimte en de infrastructuur slim gecombineerd kunnen worden. In dit plan wordt deze aanpak gepresenteerd, in aansluiting op de ontwikkelprincipes uit het Masterplan Stationsgebied.



1. Aanleiding, context en doel

Doel van dit Plan van Aanpak (PvA): het uitwerken van de procesaanpak **om begin 2023** een gedragen Ontwikkelpplan voor de OV-knoop te hebben. In dit PvA wordt aangegeven wat, wanneer en met wie moet worden gedaan om dit te bereiken, inclusief bijhorende governance-structuur en een inschatting van de benodigde budgetten.

Het is de wens van de gemeente Heerhugowaard om in het **vierde kwartaal van 2021** het proces en de aanpak om te komen tot het **integrale Ontwikkelpplan** in de **gemeenteraad van Heerhugowaard vast te stellen**. Dit is inclusief een besluit over het beschikbaar stellen van het benodigde voorbereidingskrediet voor de totstandkoming daarvan. De uitwerking van dit PvA wordt daarmee voorzien vanaf **januari 2022**.

Omgevingsprogramma Mobiliteit Dijk en Waard (2021)

"Om het overstappen tussen trein, bus, fiets, taxi en auto zo comfortabel en efficiënt mogelijk te maken zetten we in op een compacte OV-knoop, gekoppeld aan een ongelijkvloerse onderdoorgang van de Stationsweg, met direct toegang tot de perrons. Fietsen kunnen aan weerszijden in gebouwde voorzieningen worden gestald met directe toegang tot de perrons. Er komt een gebouwde parkeervoorziening die een bijdrage levert aan de parkeerbehoefte in het gebied zelf. Hier is ruimte voor bewoners om een parkeerplaats te huren en voor bezoekers van woningen of bedrijven om te parkeren. Om het toenemende aantal treinreizigers te verwerken, de overstap van fiets op trein en andersom te verbeteren en een aantrekkelijke omgeving te creëren, is ook een aanpassing van het station en de daarbij behorende voorzieningen noodzakelijk"

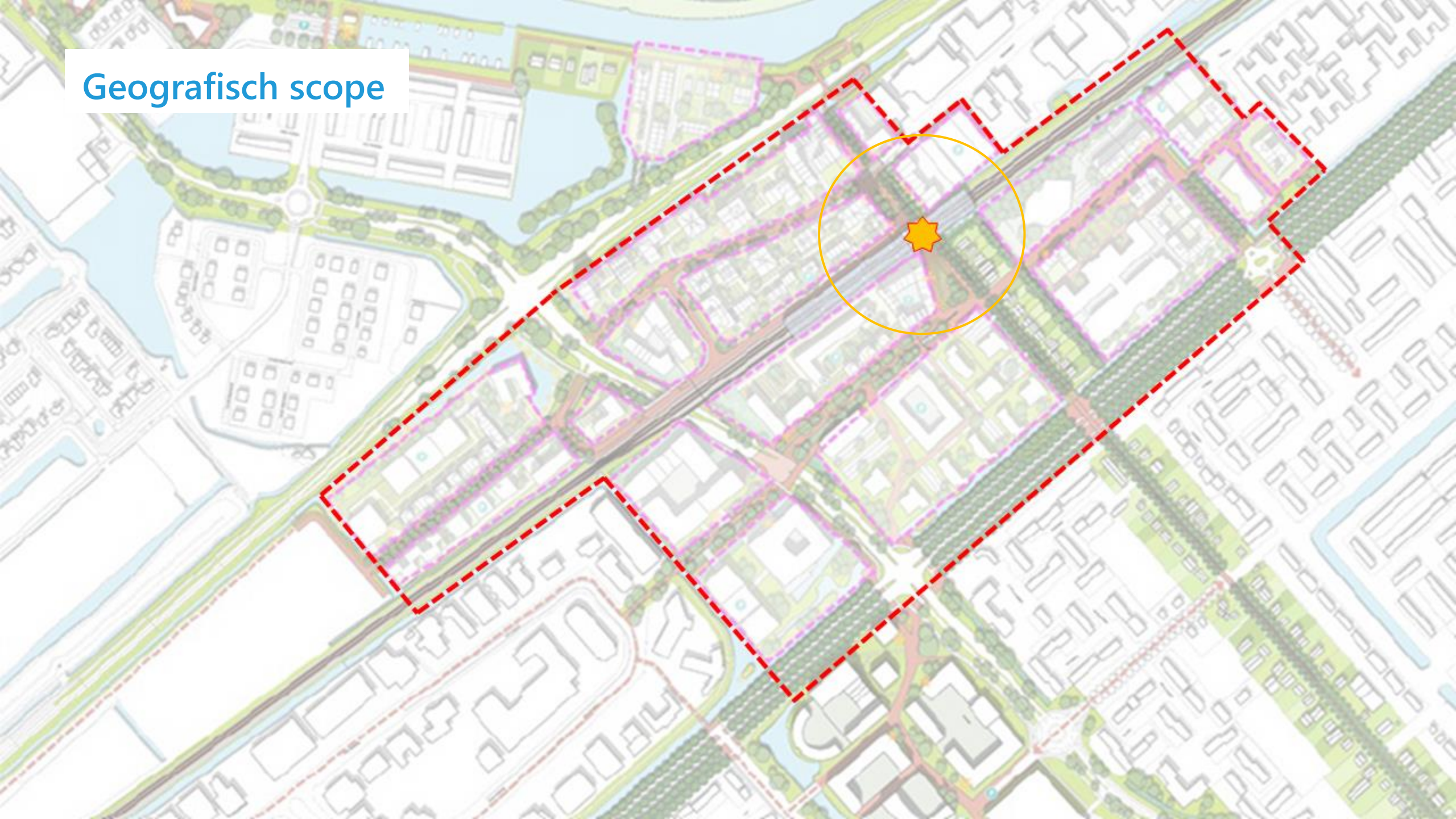


2. Scope

De scope voor het Ontwikkelplan wordt gedefinieerd door de volgende bouwstenen:

- Dit **PvA** beschrijft de **aanpak en het proces** om te komen tot een gedragen Ontwikkelplan voor de OV-knoop Dijk en Waard. Het Ontwikkelplan voor de OV-knoop wordt opgesteld in de periode vanaf **begin 2022 tot en met begin 2023**.
- Het inhoudelijk vertrekpunt voor dit PvA is het **Masterplan Stationsgebied Dijk en Waard**. Het nieuwe station is het hart in dit Stationsgebied en daarmee in de nieuwe gemeente Dijk en Waard. Met een nieuw station kan de identiteit van de nieuwe gemeente worden geladen.
- De focus ligt op het station en de directe omgeving. De **geografische scope van het stationsgebied** wordt gevormd door de **contour**, zoals aangegeven op de volgende pagina. Tijdens het proces moet met partijen de exacte scope voor de OV-knoop gedefinieerd worden.
- Het Ontwikkelplan wordt primair door de **gemeente samen met NS, ProRail en de Provincie Noord-Holland** opgesteld. In dit PvA gaan we er vanuit dat de nieuwe gemeente Dijk en Waard de opdrachtgever is voor dit Ontwikkelplan.
- De OV-knoop heeft **raakvlakken** met veel **andere ontwikkelingen**. Hierop dient waar mogelijk op te worden aangesloten. In het volgende hoofdstuk is aangegeven welke ontwikkelingen dit zijn.
- **Communicatie en participatie** maken **geen onderdeel** uit **van dit PvA**.

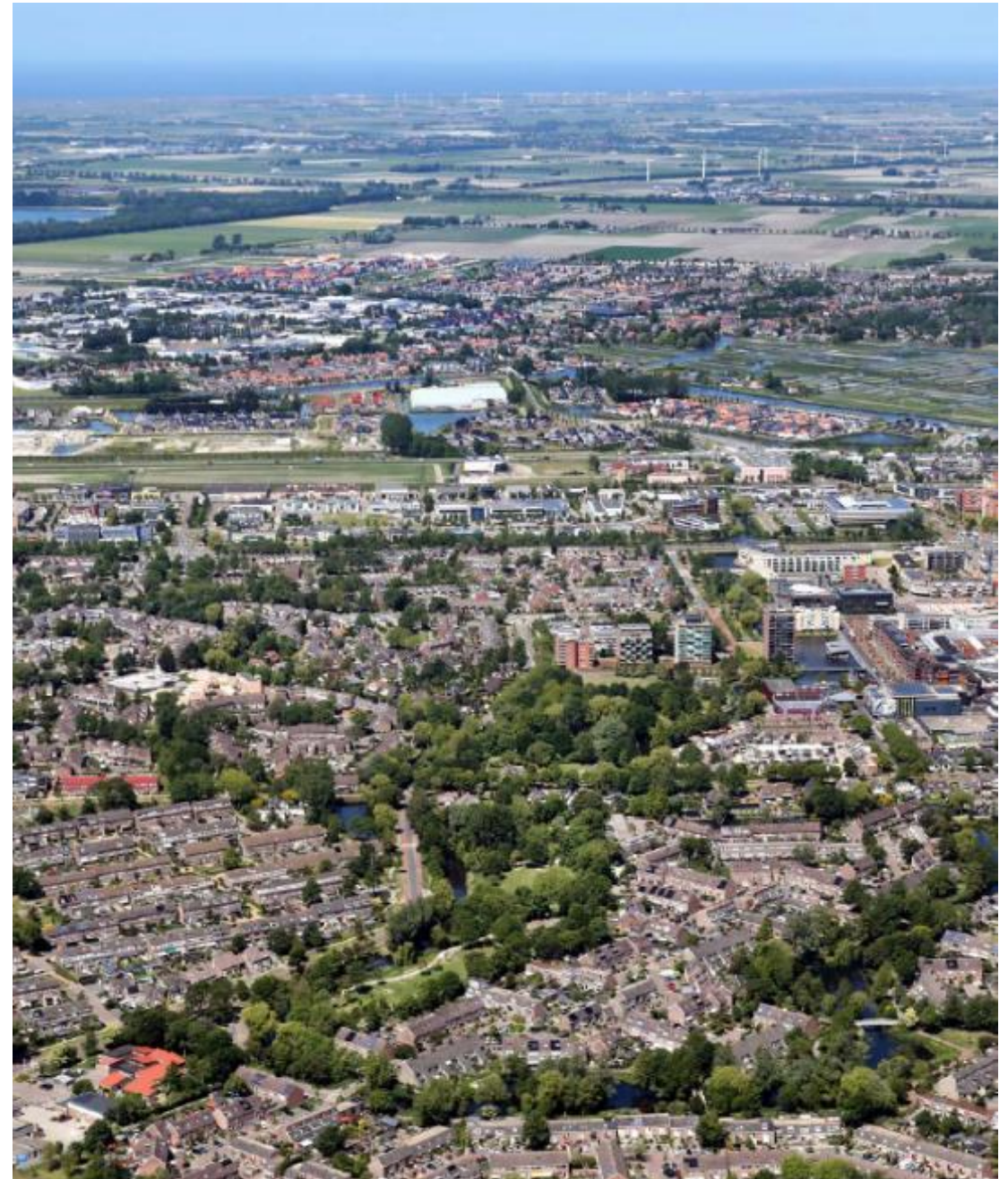
Geografisch scope



3. Inhoudelijke aanleidingen

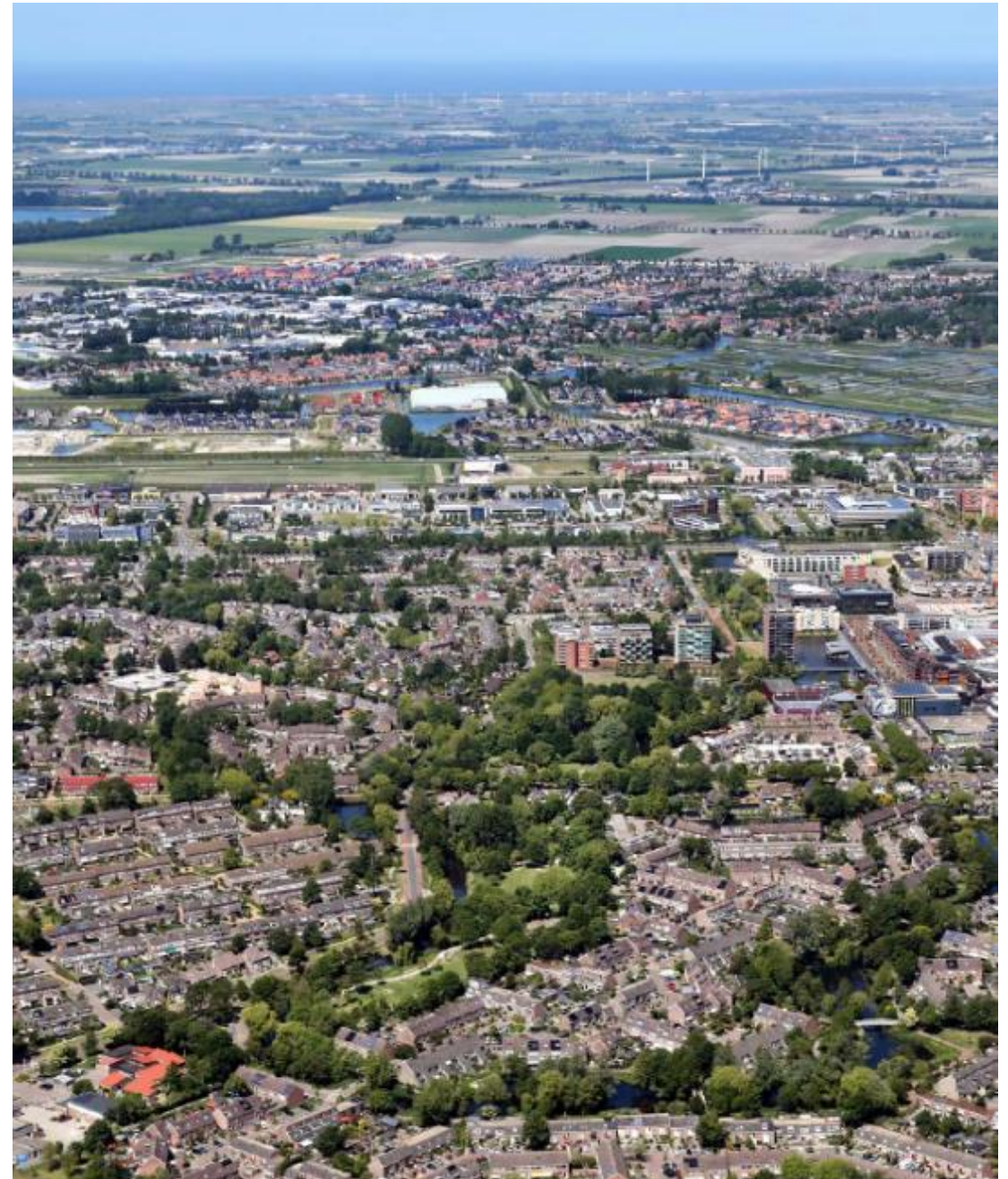
De volgende inhoudelijke ontwikkelingen geven de directe aanleiding voor de **transformatie** van het station en het **stationsgebied**. Het is zaak dat met de aanpak van de OV-knoop hierop wordt aangesloten en waar mogelijk deze ontwikkelingen worden versterkt of ondersteund.

- **Woningbouwopgave:** de ambitie van de gemeente is om versneld nieuwe woningen te bouwen, zoals ook aangegeven op de Nationale Woningbouwkaart . Ook 'de markt' heeft dat opgepikt. De binnenstedelijke projecten die in aanbouw zijn en de vele nieuwe grondposities die zijn ingenomen in het stationsgebied bewijzen dat. Het toevoegen van woningen in het stationsgebied vergroot de wens voor een goedwerkende OV-knoop. De aanpak van de OV-knoop dient fysiek te worden afgestemd met de ontwikkelingen op aanpalende percelen (zoals bijvoorbeeld het P+R-terrein van NS in relatie tot de naastgelegen ontwikkeling).
- **Fase 1 Masterplan:** er is gestart met de uitwerking en realisatie van fase 1 van het Masterplan. Dit betreft de route van het NS-station naar het Stadshart, de woongebieden en werklocatie Beveland, de openbare ruimte en bereikbaarheid van de Langedijkzijdje van het stationsgebied én de klimaat- en wateropgave. Er dient afstemming plaats te vinden tussen deze ontwikkelingen en de OV-knoop.



3. Inhoudelijke aanleidingen

- **Onderdoorgang Zuidtangent:** in samenwerking met ProRail wordt de gelijkvloerse kruising van de Zuidtangent met het spoor omgebouwd tot een tunnel. Met de realisatie van de tunnel komt de opgang naar het station vanaf de Zuidtangent te vervallen. Dit heeft invloed om het functioneren van het station en specifiek de opgangen en perrons. **Dit moet nog verder uitgewerkt worden.**
- **Nieuw opstelsterrein treinen:** ProRail gaat een nieuw opstelsterrein voor treinen aanleggen op het toekomstige bedrijventerrein De Vaandel. Dit is nodig omdat er meer treinen gaan rijden op de corridor Alkmaar-Amsterdam. Daarmee gaan mogelijk meer treinen halteren op station Dijk en Waard; het station dient dit te kunnen faciliteren.
- **Knooppuntontwikkeling station Dijk en Waard:** in het Masterplan is globaal aangegeven welke kansen er liggen rond het station. Naast wonen is dat ook werkgelegenheid, onderwijs en zorg: een 'Moderne Stad' als knooppunt-typologie. De ontwikkeling van een Noord-Hollandse 'Buitenpoort' draagt vervolgens ook bij aan een tegenspits-beweging op het spoor. Het is zaak deze kansen te verzilveren met de betrokken partners; NS, ProRail en provincie Noord-Holland. Dit geeft daarnaast ook invulling aan de **raadsmotie** van 20 november 2020 waarin wordt opgeroepen om *"het opknappen van het station zo snel mogelijk mee te nemen in de ontwikkelingen en zo mogelijk in fase 1 van het Masterplan Stationsgebied"*.



3. Inhoudelijke aanleidingen

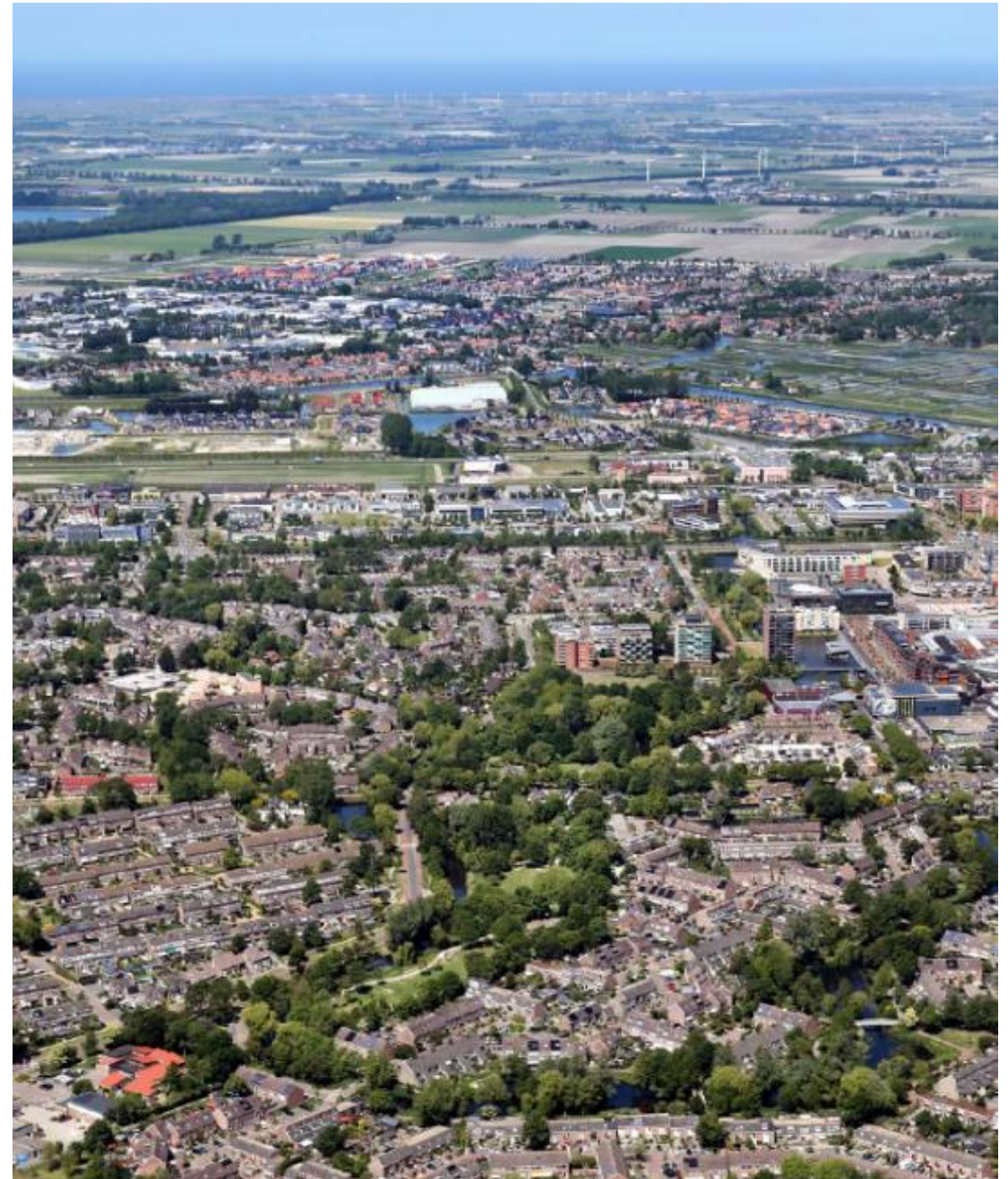
Naast deze directe aanleidingen dient de aanpak van de OV-knoop aan te sluiten op de volgende, bredere ontwikkelingen:

- In de rapportage **Long Island van Amsterdam, perspectief op de Zaancorridor** (28 september 2020) is een eerste verkenning opgenomen van de sterke punten, ontwikkelkansen en netwerkpositie van de Zaancorridor, de spoorlijn tussen Amsterdam Centraal en Dijk en Waard. Hierbij wordt gekeken naar vier thema's: Wonen, Bereikbaarheid, Bedrijvigheid en Recreatie & Toerisme. Ook wordt hier de link gelegd met de MRA en het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB).
- In het kader van het **Programma Hoogfrequent Spoor** (PHS) wordt na 2028 het aantal intercity's per uur tussen Amsterdam en Alkmaar verhoogd van vier naar zes per uur. Het aantal sprinters tussen Amsterdam en Uitgeest wordt eveneens verhoogd van vier naar zes per uur. Uit dit programma volgt onder andere de realisatie voor het nieuwe opstelterrein De Vaandel.
- Urhahn is op dit moment bezig met het opstellen van de **Gebiedsvisie Grenzeloos Dijk en Waard** (concept, 29 april 2021). Hiermee worden de waterrijke groene zone én de groen-stedelijke zone van het Stationsgebied e.o. in één visie gevangen.



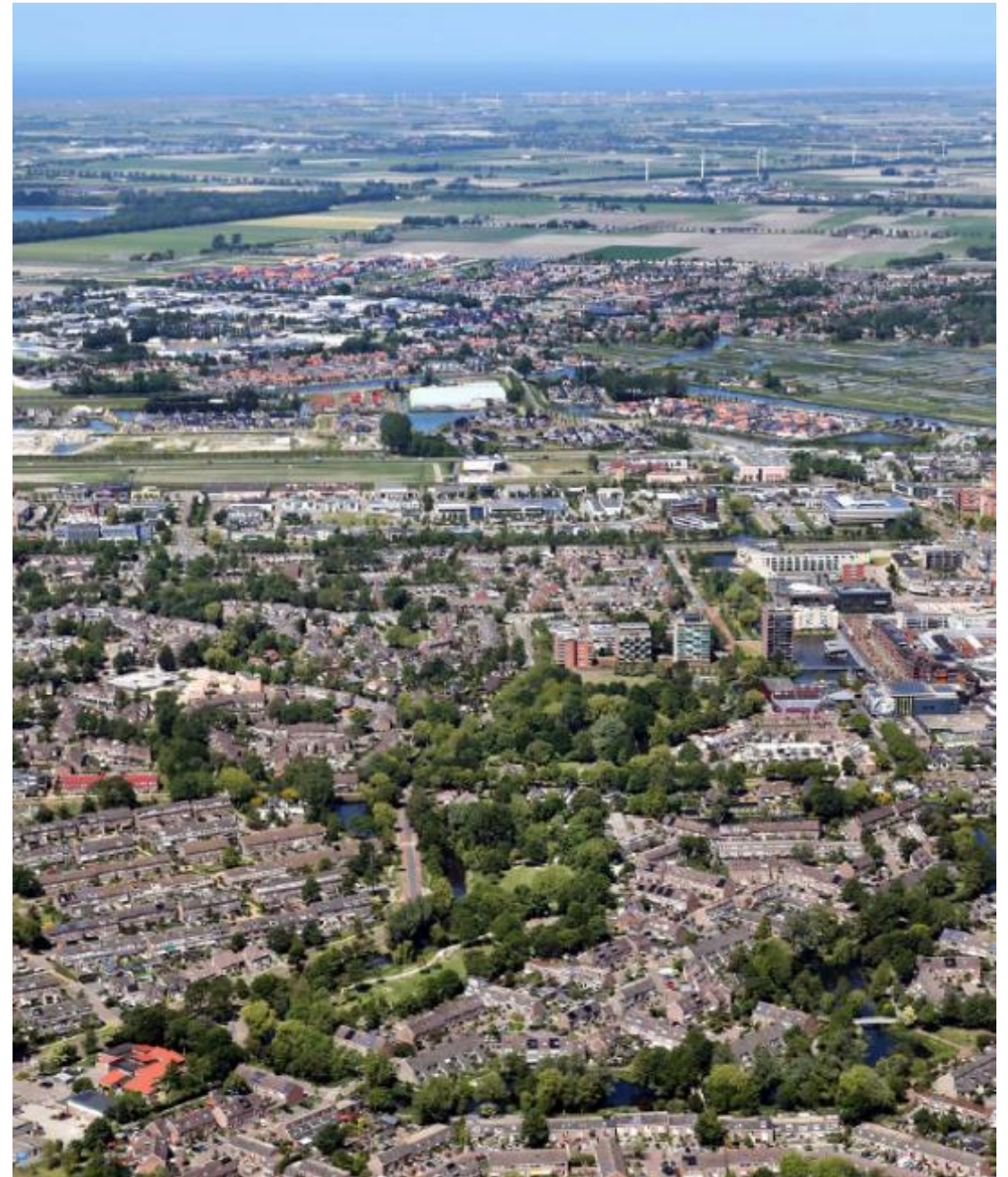
3. Inhoudelijke aanleidingen

- Het Rijk en de MRA werken in het **programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid** (SBaB) de mobiliteitsvraagstukken uit die voortkomen uit de Verstedelijkingsstrategie voor de MRA. Zo worden samenhangende keuzes gemaakt op het gebied van infrastructuur, duurzame mobiliteit en verstedelijking. Heerhugowaard sluit aan op diverse programmalijnen, waaronder HUBs.
- De programmalijn HUBs wordt uitgewerkt in een **regionale HUB-strategie**, met als doel het autoverkeer richting stedelijk gebied af te vangen. Vanuit dit traject wordt gezocht naar interessante locaties voor de HUBs, waaronder de OV-knoop Dijk en Waard.
- In aansluiting op het OV Toekomstbeeld 2040 Nederland is vanuit het **Regionaal OV Toekomstbeeld voor Noord-Holland en Flevoland** de ambitie geformuleerd dat in 2040 het openbaar vervoer (OV) samen met de fiets en de auto onderdeel uitmaakt van een geïntegreerd en uitstootvrij systeem waarmee bewoners en bezoekers snel, milieuvriendelijk en efficiënt van deur-tot-deur kunnen reizen. Dit leidt tot een voorkeursnetwerk 2040 met daarin aangepaste netwerk- en dienstregelingsmodellen.
- Het stationsgebied speelt een belangrijke rol in de doorvoer van water in deze polder. Daarnaast is het stationsgebied heel stenig. Het thema **klimaatadaptatie** is daarmee een belangrijk thema in deze ontwikkeling.



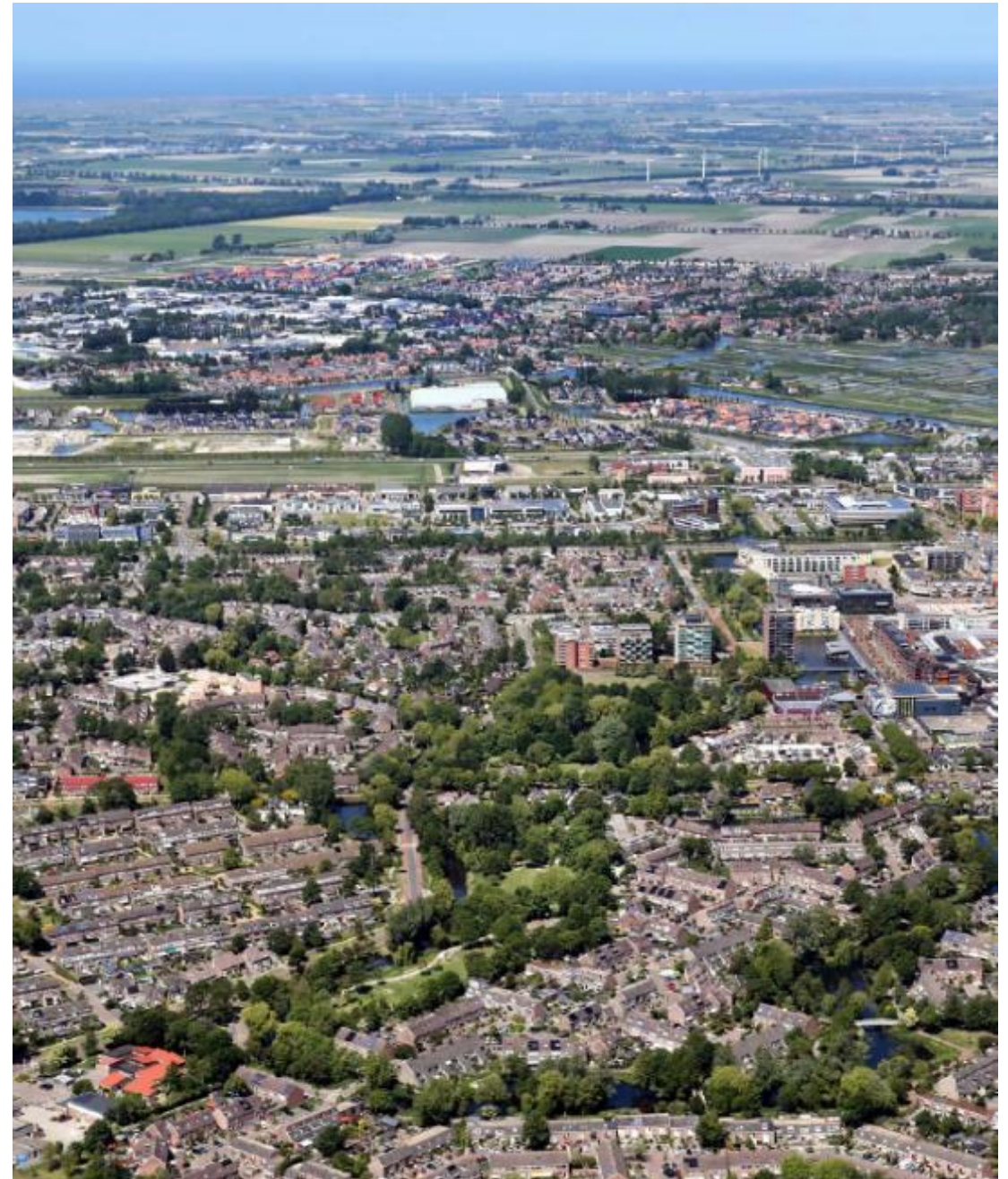
3. Inhoudelijke aanleidingen

- De **Nationale Omgevingsvisie** (NOVI) stuurt op de ontwikkeling van het Stedelijk Netwerk Nederland; een goed bereikbaar netwerk van steden en regio's met een aantrekkelijk vestigingsklimaat. De transformatie van het stationsgebied in combinatie met de intensivering van de Zaancorridor past in deze strategie
- Provincie Noord-Holland en NS werken samen met de regio's aan een Regionale Ontwikkelagenda voor de spoorcorridors. In het kader van die agenda vindt de uitwerking plaats voor een vijftal spoorcorridors plaats. De **Helderse Lijn** (Alkmaar – Den Helder) ontbrak tot voor kort nog. Daar wordt aan gewerkt; er worden 10 concrete acties in gang gezet om de gedeelde ambities te realiseren.
- In Noord-Holland Noord wordt bestuurlijk samen gewerkt aan de **Focusagenda Duurzame Mobiliteit**, waarin ontwikkeling van stationsgebieden als Dijk en Waard een focuspunt is. De Bereikbaarheidsvisie Noord-Holland Noord stelt de ontwikkeling van De Zaancorridor als prioriteit.
- De Provincie Noord-Holland werkt samen met de regiopartners aan de **Strategische Samenwerkingsagenda**. Onderdeel van deze agenda is ook de mobiliteit in deze regio.
- Vanuit het OV-fonds van de Provincie Noord-Holland is een **ontwikkelbudget** van 2 miljoen euro beschikbaar gesteld voor **ketenreismiddelen**. Dit budget is aanvullend op het budget van 2 miljoen euro voor fietsparkeren van NS.



3. Inhoudelijke aanleidingen

- Met het vervallen van één de drie sporen worden er door ProRail in de periode 2023/2024 twee zijperrons gerealiseerd. Dit moment wordt aangepakt om ook de transfer te verbeteren. Daarnaast wordt al het meubilair vervangen en de K+R, taxistandplaatsen en de hellingbaan aangepakt. Dit zijn allemaal **korte-termijn maatregelen**, die vooruit lopen op de aanpak van het station en het stationsgebied. Met het verdwijnen van één spoor ontstaat de kans om de **vrijkomende ruimte groen in te vullen**.
- Er wordt in het stationsgebied gewerkt aan de ontwikkeling van een **lage-temperatuurnetwerk** (samen met Liander en HVC) waarop alle bedrijven kunnen aansluiten. Dit netwerk zal ruimte vergen voor opwekking en ondergrondse infra.
- Samen met de Provincie Flevoland en de Vervoerregio werkt de Provincie Noord-Holland aan het **Regionaal Toekomstbeeld Fiets** (in aansluiting op het Nationaal Toekomstbeeld Fiets). Uitgangspunt is de realisatie van een schaa sprong in het regionale fietsnetwerk.
- ProRail werkt aan het toevoegen van **extra fietsparkeerplaatsen** bij station Heerhugowaard. In 2040 moeten het huidige aantal van circa 2.000 plaatsen zijn uitgebreid naar circa 2.450 stuks.



Ontwikkelplan

1

Stap 1: Bepalen startpositie
Startnotitie

2

Stap 2: Duiden opgaven
Handelingsperspectief

3

Stap 3: Bepalen ambitie en programma van eisen
Functioneel Programma van Eisen

4

Stap 4: Verkennen ontwikkelmodellen
Varianten (o.b.v. bv budget, woningbouw, functioneren knoop)

5

Stap 5: Beoordelen varianten
Beoordelingsmatrix ontwikkelmodellen

6

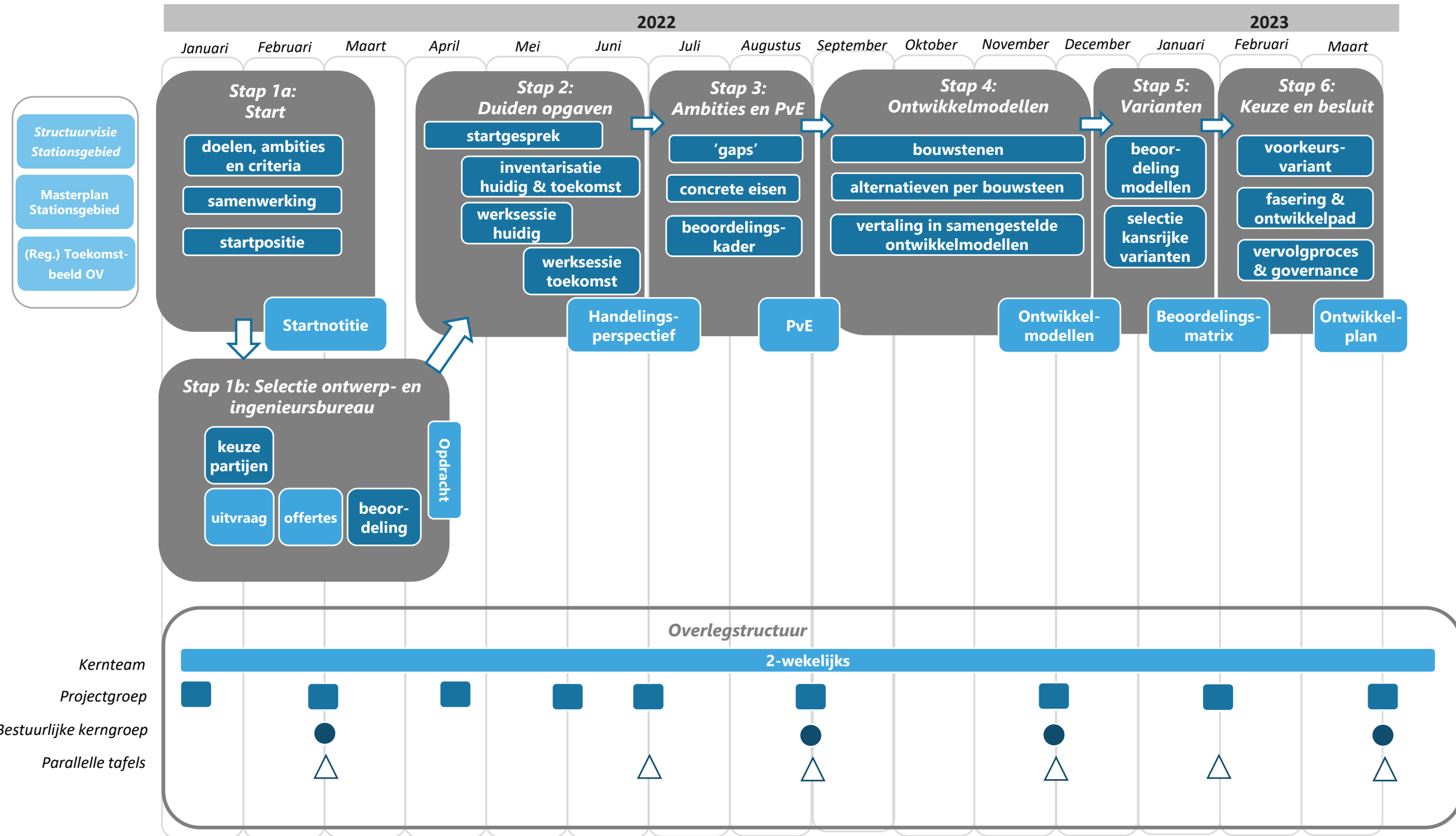
Stap 6: Keuze en besluitvorming ontwikkelmodel
Ontwikkelplan Stationsgebied

4. Aanpak

Om te komen tot een gedragen Ontwikkelplan voor de OV-knoop wordt een proces met zes stappen doorlopen, zoals op hoofdlijnen weergegeven in de afbeelding hiernaast.

In het processchema op de volgende pagina zijn de stappen verder uitgewerkt. In dit schema is tevens de globale planning en de mijlpalen aangeven. Daarna worden de werkzaamheden per stap nader toegelicht.

In het schema is tevens de afstemming met omliggende ontwikkelingen aangegeven via 'tafels'.



4. Aanpak per stap

Stap 1: Startnotitie

In de startnotitie wordt in ieder geval de volgende basis vastgelegd:

- **Doelen, ambities en criteria** bij de ontwikkeling van het stationsgebied.
- Overzicht van omliggende ontwikkelingen, eerder genomen besluiten en vastgestelde budgetten. En daarmee vaststellen van de exacte **startpositie**.
- Exacte **samenwerkingsvorm – en afspraken** met NS, ProRail en PNH.

Daarnaast wordt in deze stap de uitvraag (en indien noodzakelijk de aanbesteding) opgesteld voor de selectie van een ontwerp- en ingenieursbureau voor de uitwerking van stap 2 t/m 6.

Stap 2: Handelingsperspectief

Om samen een goed vertrekpunt te definiëren en de opgave in kaart te brengen wordt voorgesteld een zogenaamd 'handelingsperspectief' op te willen stellen. De methodiek om te komen tot een handelingsperspectief is ontwikkeld in het kader van het Toekomstbeeld OV. Het is bedoeld om gezamenlijk de huidige situatie en het wensbeeld van het station/de OV-knoop in kaart te brengen en te komen tot een gezamenlijke visie op de opgave. Het resultaat: een gedragen beeld van de huidige situatie en opgaven voor het station/de OV-knoop die de komende jaren aan de orde zijn.

In het handelingsperspectief staan vier aspecten centraal: plaats, knoop, mobiliteit en mens. Deze indeling geeft invulling aan de verschillende facetten die van toepassing zijn op het integraal functioneren van het stationsgebied en de OV-knoop.



4. Aanpak per stap

De enige manier om tot een gedragen resultaat te komen, is door partijen die het uiteindelijk moeten gaan doen een grote rol te geven in de totstandkoming ervan.

Met behulp van verkregen informatie wordt het functioneren in beeld gebracht en gezamenlijk door de stakeholders beoordeeld op een schaal van - - tot ++. Zo ontstaat een gezamenlijk beeld van hoe het stationsgebied en de OV-knoop nu functioneren. Bovendien worden kansen en knelpunten zichtbaar.

	--	-	+/-	+	++
Plots	☐	☐	☐	☐	☐
	☐	☐	☐	☐	☐
	☐	☐	☐	☐	☐
	☐	☐	☐	☐	☐
Knoop	☐	☐	☐	☐	☐
	☐	☐	☐	☐	☐
	☐	☐	☐	☐	☐
	☐	☐	☐	☐	☐
Mobiel	☐	☐	☐	☐	☐
	☐	☐	☐	☐	☐
	☐	☐	☐	☐	☐
	☐	☐	☐	☐	☐
Mens	☐	☐	☐	☐	☐
	☐	☐	☐	☐	☐
	☐	☐	☐	☐	☐
	☐	☐	☐	☐	☐

Om invulling te geven aan het Handelingsperspectief worden de volgende stappen voorgesteld. Na doorlopen van deze stappen wordt het Handelingsperspectief opgesteld.

- **Startgesprek:** in het startgesprek wordt met het ontwerp- en ingenieursbureau hun Plan van Aanpak, de te betrekken stakeholders en de planning besproken.
- **Inventarisatie huidige situatie:** om een goed beeld te krijgen van de OV-knoop wordt een inventarisatie van de beschikbare informatie uitgevoerd. Hierbij kan worden gedacht aan onderzoeken, enquêtes, analyses en tellingen. Op basis hiervan wordt een analyse uitgevoerd van het huidige functioneren van de knoop en wordt het eerste deel van het Handelingsperspectief gevuld.
- **Werksessie huidige situatie:** aan de hand van de inventarisatie in vorige stap wordt samen de gemeente, ProRail, NS en provincie in een werksessie van het ontwerp- en ingenieursbureau alle informatie doorlopen en de huidige situatie gezamenlijk beoordeeld.
- **Werksessie toekomstige situatie:** in de tweede werksessie wordt samen met alle stakeholders een gewenst toekomstbeeld vastgesteld. Op dat moment is ook duidelijk op welke vlakken 'Gaps' ontstaan en vervolgstappen gewenst zijn, en waar de knoop al goed scoort.

4. Aanpak per stap

Stap 3: Ambitie en programma van eisen

- In deze stap vindt een nadere uitwerking plaats van de gesignaleerde 'gaps' in het handelingsperspectief. Daarbij gaat het om het verschil tussen de huidige situatie en de gewenste situatie. Allereerst worden hierbij ambities en doelen geformuleerd. Wat zijn aspecten waarop partijen inzetten, waar moet het project aan bijdragen?
- Waar mogelijk worden deze ambities vertaald in **concrete eisen** die kunnen worden meegegeven bij de nadere uitwerking en het opstellen van ontwikkelmodellen voor de knoop. Ook wordt een eerste verkenning gedaan van mogelijke alternatieven en de bouwstenen waar die uit bestaan, om mee te geven bij de uitwerking.
- **Eén van de bouwstenen die specifieke aandacht vraagt is het parkeervraagstuk. Er dient een parkeerstudie uitgevoerd te worden voor in ieder geval de situatie op en direct rond het station. Daarbij is nadrukkelijk input nodig van alle partners.**
- Daarnaast wordt een **beoordelingskader** opgesteld aan de hand waarvan de op te stellen ontwikkelmodellen worden beoordeeld. In beoordelingskader gaat het onder meer om (technische) haalbaarheid, kosten/opbrengsten, functioneren van het station/de OV-knoop en de relatie met de gebiedsontwikkeling.
- Het resultaat van stap 2 en 3 wordt voorgelegd voor bestuurlijke besluitvorming.

Stap 4: Ontwikkelmodellen

- Deze stap is erop gericht om – ondersteund door een ontwerpbureau – te komen tot een uitwerking van verschillende alternatieven. Daarbij is het waarschijnlijk nodig om eerst de individuele **bouwstenen** verder uit te diepen (station, vastgoed, P+R, busstation, klimaatadaptatie etc.) en te vertalen in **alternatieven per bouwsteen**, voordat verschillende ontwikkelmodellen kunnen worden uitgewerkt.
- De bouwstenen worden vertaald in enkele onderscheidende **samengestelde ontwikkelmodellen** voor het station/OV-knoop. Uitwerking van de ontwikkelmodellen gebeurt door het ontwerpbureau, met input van het projectteam. Parallel worden door het ingenieursbureau technische uitwerkingen (op hoofdlijnen) en **kostenramingen** opgesteld van de ontwikkelmodellen.
- **Bij deze stap, maar mogelijk al eerder in stap 2 of 3, worden het Bureau Spoorbouwmeester en het Ministerie van I&W (via Paul Schimmel) aangehaakt.**

4. Aanpak per stap

Stap 5: Beoordelen varianten

- In deze stap vindt de **beoordeling** van de verschillende ontwikkelmodellen plaats aan de hand van het beoordelingskader dat in stap 3 is opgesteld.
- De beoordeling is de eerste stap om gezamenlijk met partijen te komen tot een **selectie van kansrijke alternatieven** voor verdere uitwerking. Welke alternatieven vallen direct af en welke zijn interessant genoeg om mee te nemen in de nadere uitwerking in de volgende fase.

Stap 6: Maken keuze en opstellen Ontwikkelplan

- Op basis van de beoordeling van de varianten in stap 5 wordt gezamenlijk een **voorkeursvariant** voor de ontwikkeling van het station bepaald. Hierbij wordt tevens aangegeven welke impact of aansluiting dat heeft op de overige ontwikkelingen in het Stationsgebied.
- De voorkeursvariant wordt verder uitgewerkt en vertaald in een adaptief **ontwikkelpad** (uitgezet in de tijd) en een **faseringsplan**. Op deze manier wordt de ontwikkeling van het station/de OV-knoop in samenhang met de gebiedsontwikkeling uitgewerkt.
- Er worden afspraken gemaakt over het **vervolgproces** en **governance** van de vervolgstappen. Bovendien worden principeafspraken gemaakt over de **bekostiging (van zowel plan als het proces)**. Het is daarbij van belang een beeld te krijgen van de **(toekomstige) bekostiging en daarmee borging** van de opgave in de tijd.
- De opbrengst van de stappen 1 t/m 6 wordt vertaald in een **Ontwikkelplan** voor het station/de OV-knoop.
- Na een akkoord op ambtelijk niveau door alle betrokken partijen, wordt het Ontwikkelplan bestuurlijk vastgelegd.

5. Kostenraming

In de tabel hiernaast is de kosteninschatting opgenomen voor de gepresenteerde stappen. Per stap is de inzet geraamd voor inhoudelijke ondersteuning door een inhoudelijk ontwerp-/ingenieursbureau.

Daarnaast zijn de kosten aangegeven voor het projectmanagement. Hierbij is uitgegaan van een gemiddelde inzet van 3 dagen per week voor een team van een projectmanager, een projectassistent en een strategisch adviseur.

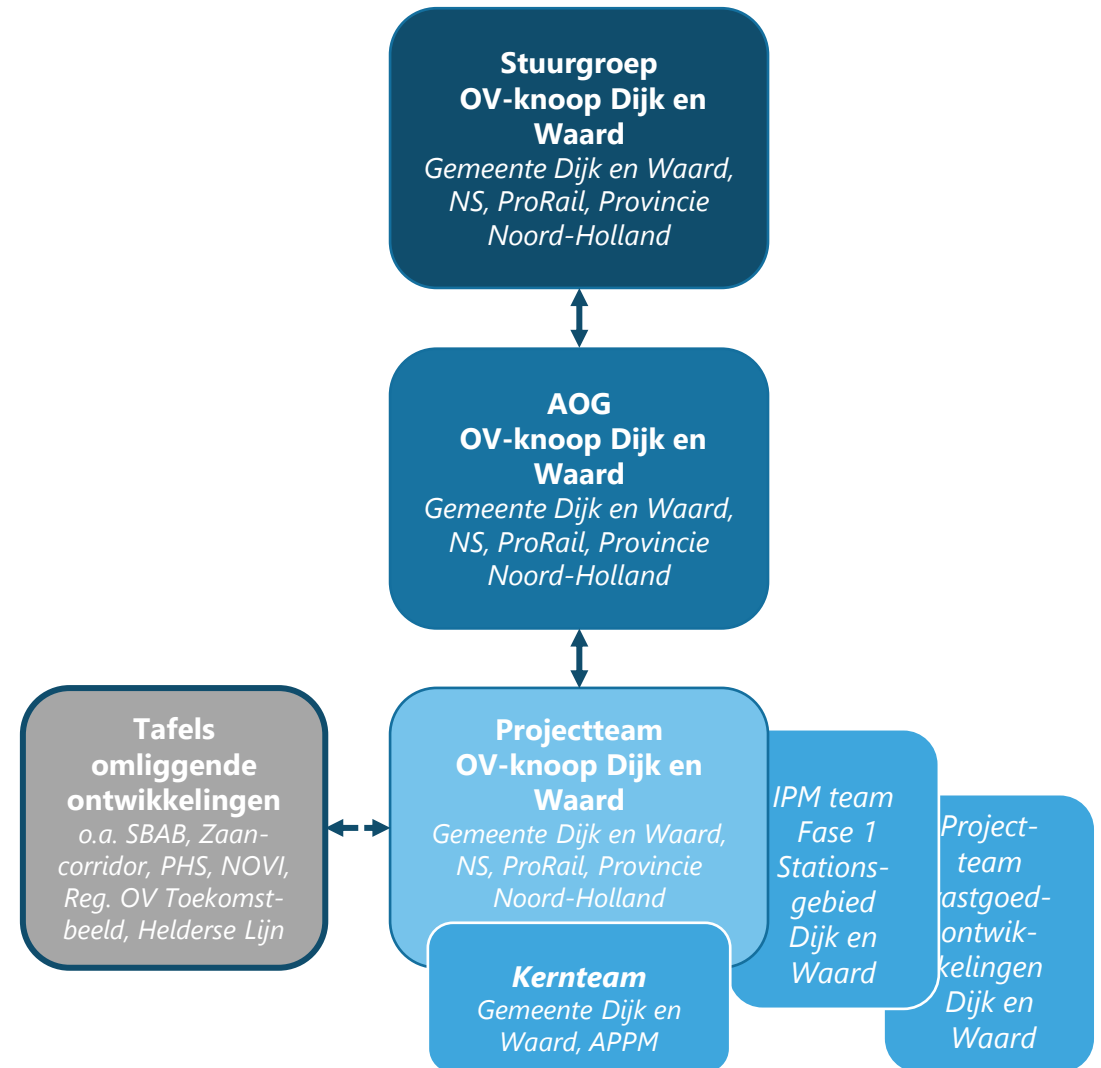
Deze kosteninschatting heeft betrekking op de externe advieskosten. Bij deze kosteninschatting zijn de kosten voor de ‘interne inzet’ van de gemeente buiten beschouwing gelaten. Dat geldt ook voor de inzet en kosten van de partners; NS, ProRail en Provincie Noord-Holland. Deze kosten worden geacht voor eigen rekening van deze partijen te zijn. De gemiddelde inzet wordt voor iedere partner ingeschat op 0,5 dag/per week gedurende de hele doorlooptijd (circa 60 weken).

Onderdeel	Kosten
Stappen	
1a. Startnotitie	xxxxxxxx
1b. Aanbesteding	xxxxxxxx
2. Handelingsperspectief	xxxxxxxx
3. Ambities en PvE	xxxxxxxx
4. Ontwikkelmodellen	xxxxxxxx
5. Beoordelen varianten	xxxxxxxx
6. Ontwikkelplan	xxxxxxxx
subtotaal	xxxxxxxx
Projectmanagement	
projectteam APPM	xxxxxxxx
Onvoorzien	
onvoorzien (10%)	xxxxxxxx
TOTAAL	xxxxxxx

6. Governance

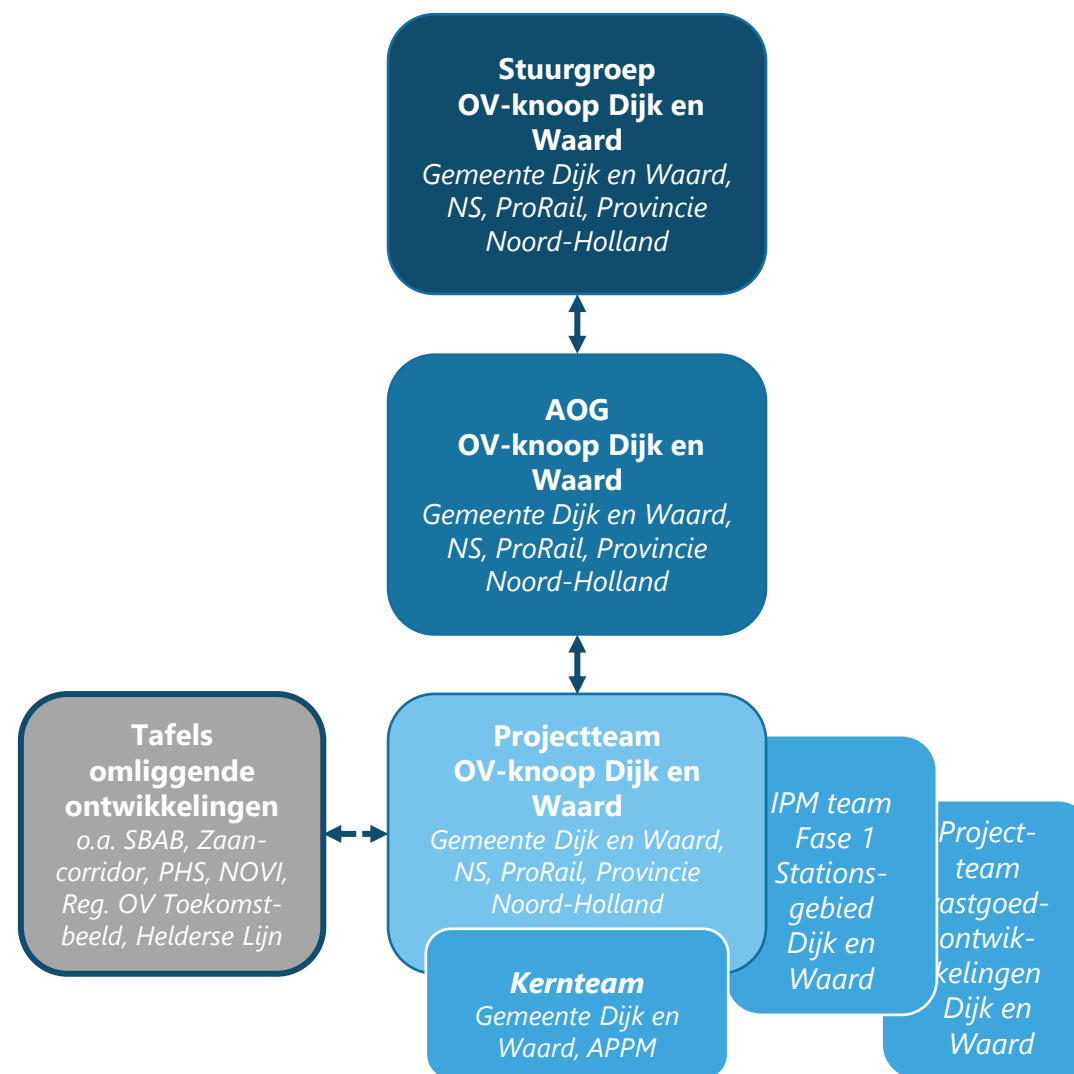
Op hoofdlijnen ziet de governance om te komen tot een Ontwikkelplan voor het station/de OV-knoop eruit als hiernaast weergegeven.

- Op bestuurlijk niveau vindt sturing plaats vanuit een **Stuurgroep OV-knoop Dijk en Waard**. Hierin hebben de wethouder Mobiliteit van de gemeente Dijk en Waard (voorzitter), de gedeputeerde voor Mobiliteit en Bereikbaarheid van de provincie Noord-Holland en de regiodirecteuren van ProRail en NS zitting, waar mogelijk in aansluiting op het bestuurlijk overleg over de Zaancorridor. De Stuurgroep komt circa twee keer per jaar bij elkaar. Resultaten van het proces worden zo nodig via het programma SBaB geagendeerd bij het BO-MIRT.
- In een **ambtelijk-opdrachtgeversoverleg (AOG)** vindt voorbereiding van de stuurgroep en de ambtelijke sturing op de opgave plaats. Het AOG vindt circa eens in de 2 maanden plaats. Bij dit overleg schuiven de Directeur Ruimte van de gemeente (Erik Annaert), de Programmamanager OV-knopen van de Provincie Noord-Holland (Corine Meijer), de Assetmanager van ProRail (Marije Wijga) en de Manager Planontwikkeling van de NS (Daan Klaase) aan.



6. Governance

- Een **Projectteam** bestaat uit een bredere vertegenwoordiging van de betrokken partijen, **namelijk de Programmamanager Stationsgebied van de gemeente** (Patrick Rentinck), de Adviseur Mobiliteit van de Provincie Noord-Holland (Paul Chorus), de Ontwikkelaar van ProRail (Jarko van Nunen) en de Stationsontwikkelaar van NS (Remco Ates). Verder ligt het voor de hand om een vertegenwoordiger van het Bureau Spoorbouwmeester toe te voegen en zo nodig specifieke gemeentelijke projectleiders. Naast vertegenwoordiging van de **deelnemers** aan de Stuurgroep **en het AOG** kunnen hier – wanneer dat voor het proces nodig is – ook vastgoedeigenaren/ontwikkelaars aan deel nemen. Het projectteam komt circa **één keer per maand** bijeen waarin zij input leveren aan de inhoudelijke studie. Het Projectteam wordt voorbereid door het Kernteam en inhoudelijk bijgestaan door een ontwerp/ingenieursbureau.
- Het **Kernteam** is een vertegenwoordiging van het projectteam en zorgt voor de dagelijkse aansturing van het proces en de voortgang om te komen tot een Ontwikkelplan. In het Kernteam hebben de gemeente en APPM (als partij die het proces organiseert) zitting. Het Kernteam komt circa **2-wekelijks** bij elkaar.



Enkele relevante referenties APPM



Eindhoven Internationale Knoop XL – gemeente Eindhoven/Provincie Noord-Brabant

Procesmanagement en strategisch adviseur van de samenwerking tussen publieke partijen om tot afspraken te komen over de aansturing, bekostiging en tot standkoming van het Programma Internationale Knoop XL, onder meer richting het BO MIRT. Internationale Knoop XL betreft een grootschalige, complexe gebieds- en infraontwikkeling rond het station in Eindhoven. Onderdeel van het proces is het opstellen van een handelingsperspectief, een programma van eisen en ontwikkelmodellen voor de Multimodale Knoop: het station, een busstation, alle modaliteiten in relatie tot de omliggende gebiedsontwikkeling.



Stationsgebied Hoofddorp – gemeente Haarlemmermeer

Strategisch advies voor de ontwikkeling en governance van het stationsgebied. De gemeente Haarlemmermeer wil meer regie op de gebiedsontwikkeling rond het station. Dit doet zij enerzijds door het opstellen van een stedenbouwkundig kader. Anderzijds bereidt zij een governance model voor, voor de gebiedsontwikkeling van het stationsgebied. Wij adviseren over de governance structuur voor de integrale ontwikkeling van het stationsgebied en bieden ondersteuning op cruciale momenten in het proces richting de directie en het bestuur.



Stationsgebied Haarlem – gemeente Haarlem

Project- en procesmanagement voor breed gedragen integrale visie voor stationsgebied Haarlem. De provincie en de gemeente hadden behoefte aan een integrale visie voor de stationsomgeving. De grote uitdaging daarbij was om de enorme groei van de mobiliteit in de stad en de regio goed te faciliteren en om tegelijk een ruimtelijk aantrekkelijk stationsgebied te realiseren. Wij hebben het projectmanagement gevoerd en het participatieproces georganiseerd, in samenwerking met Goudappel Coffeng en Urhahn

Enkele relevante referenties APPM



Multimodaal Toekomstbeeld MRA – Programma SBaB/Ministerie van I&W

In het kader van het Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) geven wij in combinatie met Goudappel Coffeng het proces vorm om te komen tot een Multimodaal Toekomstbeeld voor de MRA. Het doel is om te komen tot een optimaal multimodaal (OV, auto, fiets, deelsystemen, hubs) functionerend netwerk voor de bereikbaarheid van woningen en economische toplocaties bij polycentrische verstedelijking in de MRA. Als onderdeel van dit proces wordt toegewerkt naar een regionale HUB-strategie.



Toekomstbeeld OV 2040 – Ministerie van I&W

Procesmanagement en strategisch adviseur van het opstellen van een landelijk perspectief voor het Openbaar Vervoersysteem in 2040. Vanuit een ruimtelijk-economische analyse zijn onderscheidende perspectieven uitgewerkt en getoetst aan doelstellingen. Op basis hiervan is toegewerkt naar een integraal samenhangend perspectief. Dit geheel is vormgegeven in een interactief proces met relevante stakeholders: Rijksoverheid, provincies, regionale overheden en vervoerders. In het verlengde is een ontwikkelagenda opgesteld met de inzet richting een nieuw kabinet.



Maak plaats! / Governance Zaancorridor – Provincie Noord-Holland

Mede-auteur van de publicatie 'Maak Plaats!' over knooppuntontwikkeling: het beter benutten van de bestaande stad en de bestaande infra-netwerken. De publicatie is in co-productie met de Vereniging Deltametropool opgesteld. Knooppuntontwikkeling komt in de praktijk lastig tot stand. Om dit te doorbreken is – als onderdeel van de publicatie – een proces- en organisatievoorstel uitgewerkt voor de Zaancorridor. De aanpak is uitgewerkt langs zes principes.



Nederland mooier maken

APPM werkt aan een mooier Nederland. We streven naar een leefbare, bereikbare, klimaatbestendige, waterrijke en duurzame samenleving.

APPM