



STATIONSGBIED HEEMSKERK

Nota van Uitgangspunten en Randvoorwaarden

20-10-2022



INHOUDSOPGAVE

1.	Introductie	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Opgave	4
1.3	Beleidskaders	4
2.	Plangebied	6
2.1	Planhistorie	6
2.2	Plangebied	6
2.3	Ruimtelijke context	8
3.	Ruimtelijke uitgangspunten	10
3.1	Landschap en openbare ruimte	10
3.2	Ontsluiting van het gebied	12
3.3	Stedenbouw en programma	15
3.4	Architectuur	20
4.	Betrokkenheid klankbordgroep	24

1. INTRODUCTIE

1.1 Aanleiding

De gemeente Heemskerk heeft haar stationsgebied aangewezen als ontwikkellocatie. Heemskerk kent een grote woningbouwopgave en wil met de ontwikkeling van het stationsgebied een bijdrage leveren aan het vergroten van haar woningvoorraad. Zij sluit daarmee aan op de ambities van de provincie Noord-Holland voor de verdichtingsopgave van stationsgebieden langs de Kennemerlijn. Deze ambities gaan over het toevoegen van woningen en voorzieningen bij de treinstations. Het gaat ook over verbeteren van fietsvoorzieningen zoals extra stallingsmogelijkheden en snelle routes die goed verbonden zijn met bewegwijzering en goede 'park & ride' faciliteiten.

Het projectgebied ligt voor een klein gedeelte op het grondgebied van Beverwijk. Ruimtelijk gezien is het één samenhangend gebied en bij de gebiedsontwikkeling zal het gebied ook als zodanig worden behandeld. Voor de Nota van Uitgangspunten en Randvoorwaarden is het belangrijk dat de beide gemeenten deze omarmen. Dat vraagt voor het besluitvormingsproces en de verdere planvorming een goede afstemming tussen beide gemeenten.

Om de Heemskerkse woningbouw te versnellen heeft de gemeente besloten dat zij de planontwikkeling, binnen gestelde kaders, overlaat aan marktpartijen. De rol van de gemeente is coördinerend en toetsend. Deze beslissing betekent dat marktpartijen het omgevingsplan (bestemmingsplan) en het beeldkwaliteitsplan ontwikkelen. De gemeente toetst deze plannen en bewaakt de voortgang.

Om als gemeente duidelijke kaders voor de ontwikkeling te stellen is deze Nota van Uitgangspunten en Randvoorwaarden

(NUR) opgesteld. Op basis van de NUR moet het mogelijk zijn om een financieel en maatschappelijk haalbaar plan te maken. De NUR wordt door de gemeenteraden van Heemskerk en Beverwijk vastgesteld. Naast de NUR wordt een notitie gemaakt met de technische eisen en randvoorwaarden op andere het gebied van geluid, bodem, natuur et cetera die samen met de NUR onderdeel uitmaken maken van de leidraad voor de partnerselectieprocedure.

1.2 Opgave

De opgave van het plangebied is om de zone rond de treinhalte en de aanliggende groene zone langs het spoor te transformeren naar een aantrekkelijk en aanvullend woonmilieu, met ruimte voor commerciële en/of maatschappelijke voorzieningen passend bij Heemskerk. Er moet een goede balans gevonden worden tussen programma (wonen en voorzieningen), mobiliteit (ontsluiting en parkeren) en openbare ruimte (landschap en water).

De huidige locaties van de supermarkt/kapsalon, het benzinestation en de verharde parkeervelden zijn onderdeel van de transformatie.

1.3 Beleidskaders

De beleidskaders van de gemeente Heemskerk vormen de basis van deze NUR. Mochten de uitgangspunten en randvoorwaarden van de NUR afwijken van de geldende beleidskaders dan is de NUR leidend. De positie van de locatie nabij het station geeft argumenten om bijvoorbeeld de Nota detailhandel ruimer te interpreteren en commerciële voorzieningen in het gebied toe te staan. Met een keuze voor bouwen voor specifieke doelgroepen wordt mogelijk afgeweken van de Woonvisie en de Technische Richtlijnen Parkeren Heemskerk.

Belangrijke gemeentelijke beleidskaders zijn onder andere:

- > Omgevingsvisie 2040 Heemskerk
- > Woonvisie 2025 Beverwijk – Heemskerk
- > Nota detailhandel
- > Technische Richtlijnen parkeren Heemskerk
- > Groenbeleidsplan
- > Klimaatadaptatieplan 2021-2026

Naast beleidskaders van gemeente Heemskerk zijn er beleidskaders van o.a. de Omgevingsdienst IJmond, NS/ ProRail, HHKN, provincie Noord Holland en de MRA (Convenant Duurzame en toekomstbestendige woningbouw). Omdat een deel van het grondgebied in gemeente Beverwijk ligt dient ook rekening gehouden te worden met haar beleidskaders. Uitgangspunt voor de ontwikkeling is dat het als één samenhangend gebied wordt beschouwd waaraan de gemeentegrens ondergeschikt is.

Om de planontwikkeling mogelijk te maken moet het vigerende bestemmingsplan worden aangepast. Bij het maken van het bestemmingsplan, oftewel het omgevingsplan volgens de nieuwe wet RO, zijn aanvullende onderzoeken verplicht, zoals de archeologische waardebeoordeling, bodem- en wateronderzoek, waardebeoordeling waardevolle bomen, geluidsonderzoek etc. Belangrijk voor een goede ontwikkeling van het gebied is dat er een integrale afweging wordt gemaakt van alle sectorale eisen. Voorop staat een kwalitatief woonmilieu met toegevoegde waarde voor Heemskerk en directe omgeving.



2. PLANGEBIED

2.1 Planhistorie

Het stationsgebied Heemskerk kent een voorgeschiedenis. In 2019 is een visietraject gestart. Uit dit traject is een beeld ontstaan dat in het plangebied ruimte is voor circa 300 woningen in de vorm van torens van gemiddeld 15 bouwlagen en parkeren onder het maaiveld. Om te voldoen aan de urgente vraag naar woningen is, samen met de woningcorporatie Woonopmaat, gekeken of er tijdelijke huisvesting (circa 70 woningen) kon worden gerealiseerd.

Beide voorstellen, zowel de gebiedsvisie als het plan voor tijdelijke huisvesting, zijn kritisch ontvangen door buurtbewoners. De voorgestane volumes in het gebiedsplan werden te hoog en massaal gevonden, niet passend bij Heemskerk en de directe omgeving. Ook zijn er zorgen over verkeersoverlast en het verdwijnen van openbaar groen geuit. De tijdelijke huisvesting werd vooral bekritiseerd vanwege zorgen over de doelgroep en de sociale veiligheid.

Dit heeft ertoe geleid dat de buurt kritisch staat tegenover woningbouwontwikkeling. De wijze waarop is gecommuniceerd heeft het vertrouwen geschaad. Bij het maken van de NUR is het participatieproces opnieuw opgestart om het vertrouwen te herstellen. Dit is onder andere gedaan door het instellen van een klankbordgroep met vertegenwoordigers van de wijken Oosterwijk, Broekpolder en potentiële nieuwe bewoners. De onderwerpen die door de buurt naar voren zijn gebracht zijn belangrijk voor de gemeente en de verdere uitwerking van de plannen en maken dan ook onderdeel uit van de NUR.

2.2 Plangebied

Het plangebied ligt tussen de wijken Oosterwijk en Broekpolder. Hoewel de begrenzing over het spoor loopt vindt de vastgoedontwikkeling plaats aan de centrumzijde van het spoor. In het gebied bevindt zich een treinstation op de Kennemerlijn tussen Haarlem en Alkmaar. Bij de treinstation stoppen sprinters en het is 20 minuten reizen naar Alkmaar en naar Haarlem.

Vanuit het plangebied ben je binnen 10 minuten fietsen in het centrum van Heemskerk. De dichtstbijzijnde wijkwinkelcentra zijn Europaplein (Oosterwijk) en Citadel (Broekpolder).

Een deel van het plangebied ligt op het grondgebied van gemeente Beverwijk. Gemeente Heemskerk maakt afspraken met gemeente Beverwijk zodat voor de marktselectie uitgegaan kan worden van één gebiedsontwikkeling.

Naast de gemeenten Heemskerk en Beverwijk zijn de betrokken partijen met grondposities:

- > Floor Holding B.V. (Tankstation)
- > Noordkroon B.V. (Lidl)
- > NS
- > ProRail
- > HHNK (Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier)
- > Stichting Woonopmaat
- > Liander

Om meer regie op het plangebied te krijgen is de Wet voorkeursrecht gemeenten gevestigd op de gronden van Floor Holding B.V., Noordkroon B.V. en het HHNK (Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier).

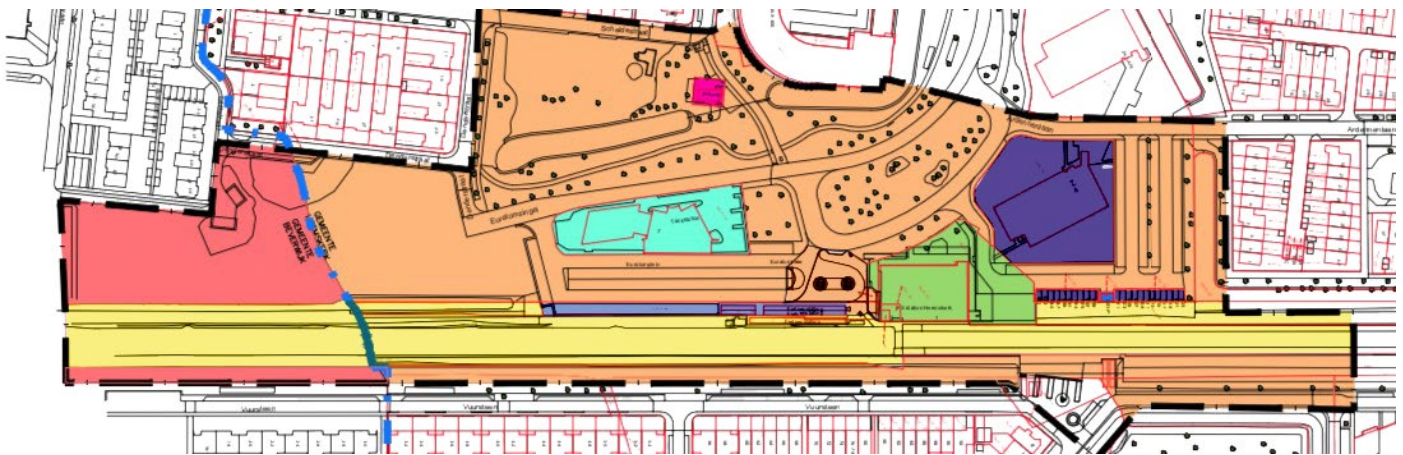
De treinhalte heeft niet de status van een knooppunt vanwege het ontbreken van bepaalde modaliteiten. De perrons zijn bereikbaar vanuit de woonwijk Broekpolder en de woonwijk Oosterwijk. Het spoor kan worden overgestoken middels een met spoorbomen bewaakt overpad. Het station heeft geen stationsgebouw, op dit moment staat aangrenzend aan de perrons een supermarktgebouw met daarin supermarkt Lidl en een kapsalon. De supermarkt Lidl is voornemens te verhuizen naar winkelcentrum Europaplein.

De groenstrook langs het spoor in het zuidwesten van het plangebied heeft de functie van speelplek en wordt gebruikt als ommetje voor de buurt om bijvoorbeeld de hond uit te laten.

Het gehele gebied valt onder Archeologische waardebeoordeling categorie 2. Dit betekent dat nader onderzoek nodig is omdat archeologische resten aanwezig kunnen zijn.

Een ernstige bodemverontreiniging ter plaatse van het tankstation aan het Euratomplein 7 is in 1999-2000 gesaneerd. Na de sanering is een lichte restverontreiniging achtergebleven. Er zal een verkennend bodemonderzoek worden uitgevoerd die onderdeel uitmaakt van de stukken voor de partnerselectie.

Eigendommen



Bron: Gemeente Heemskerk

- Gemeente Heemskerk
- Gemeente Beverwijk
- Tankstation – Floor Holding B.V.
- Lidl – Noordkroon B.V.

- NS
- Prorail
- HHNK
- Stichting WoonOpMaat
- Liander

2.3 Ruimtelijke context

Het station

Station Heemskerk is een treinhalt op de Kennemerlijn voor de omliggende woonwijken. Reizigers uit deze woonwijken komen vaak lopend of fietsend naar het station. De treinhalt heeft op een gemiddelde werkdag circa 2.750 in- en uitstappers (cijfers 2019: bron NS/ProRail). Ter vergelijking: Uitgeest heeft bijna het dubbele aantal in- en uitstappers; ander stations op de Kennemerlijn, zoals Driehuis, Santpoort Noord en Zuid en Bloemendaal, zijn een stuk kleiner (minder dan 1.500 in- en uitstappers (2019)). Inwoners uit Heemskerk en bezoekers maken tevens gebruik van de nabijgelegen stations Uitgeest en Beverwijk vanwege de betere treinverbindingen. Het station heeft 8 ov-fietsen en aan beide zijden van het spoor zijn openbare fietsenstallingen aanwezig.

Omliggende wijken

De wijk Broekpolder, aan de oostzijde van het spoor, is een Vinex wijk uit de jaren '90/'2000 waar vooral gebouwd is voor gezinnen. Aan de andere zijde, ligt de wijk Oosterwijk, een wijk uit de jaren '60, gelegen op grondgebied van zowel de gemeente Heemskerk als de gemeente Beverwijk. Het te ontwikkelen gebied ligt grotendeels aan de westzijde van het spoor dat onderdeel uitmaakt van de wijk Oosterwijk.

De meest urgente thema's in de wijk Oosterwijk zijn: sociale cohesie in de wijk, het veranderende klimaat, energietransitie, vernieuwing van de (sociale) woningvoorraad en transformatie van het verouderde winkelcentrum Europaplein.

Natuur, landschap en watersysteem

Heemskerk kent een fijnmazig netwerk van watergangen en sloten. Smal en breed als rand of juist als verbinding. Deze sloten worden omzoomd met stevige rietkragen die een zeer karakteristiek beeld geven en een meer geborgen ruimte bepalen in het vlakke polderlandschap. In de omliggende wijk is weinig groen. De bomen in het plangebied naast het station zorgen voor meer groenbeleving en verkoeling in de omgeving. Er is weinig biodiversiteit in het gebied.

Het rioolgemaal is van het hoogheemraadschap HHNK. Op dit gemaal zit bijna heel Heemskerk en ook de gemeente Uitgeest. Persleidingen van dit gemaal omleggen zal in overleg met HHNK moeten gebeuren, maar de kosten voor het omleggen van deze grote persleidingen en de voorzieningen hiervoor zijn heel hoog.

De locatie ligt op de grens van het watersysteem van Heemskerk en Beverwijk. Het waterpeil in het Heemskerkse deel is -1.45 m. Het waterpeil in het Beverwijkse deel is -1.60 m. Bij de planontwikkeling zal hier rekening mee moeten worden gehouden.



3. RUIMTELIJKE UITGANGSPUNTEN

3.1 Landschap en openbare ruimte Ruimtelijk aansluiten op de kwaliteiten van Heemskerk

- > Het plangebied kan een schakel zijn in een groter groen netwerk van Heemskerk en het buitengebied, als een doorlopend openbaar landschap. Het ontwerp voor de openbare ruimte houdt niet op bij de plangrens. Belangrijk is de omliggende wijken te betrekken bij de inrichting zodat er een samenhangend en kwalitatief gebied ontstaat. Uitgangspunt voor dit doorlopende landschap is minimale verharding, groen tot aan de gevel en volle grond. Het gebied rond de treinhalte met de bestaande flats maakt onderdeel uit van dit landschap.
- > Op hoger schaalniveau is van groot belang het handhaven en versterken van de doorgaande groen/natuurverbinding langs het spoor en tussen de Lessestraat/ Euratomsingel en het buitengebied, via de Vlaskamp. Deze laatste verbinding zal mede afhankelijk zijn van een toekomstige interwijkverbinding onder of boven het spoor. De ontwikkeling moet ook waarde hebben voor de bestaande omgeving.
- > In de openbare ruimte is ruimte voor speelvoorzieningen en ontmoetingsplekken voor de jeugd. Openbare ruimte moet kwalitatief goed zijn. Het uitgangspunt is dat 50% van het openbaar groen een inrichtingsniveau heeft van een park. Dat betekent dat bij de grondexploitatie extra budget wordt opgenomen voor aanleg, onderhoud en beheer. Het karakter van de openbare ruimte is parkachtig met slingerende wandelpaden door het gebied die aansluiten op de omgeving. Een eventuele onderdoorgang of passerelle van het spoor moet een vanzelfsprekend onderdeel zijn van het buitenruimte ontwerp.
- > Bestaande volwassen bomen dienen zoveel mogelijk te worden behouden. Nader onderzoek is nodig om te bepalen wat de

kwaliteit van de bomen is en in hoeverre ze behouden kunnen worden. Wanneer kap nodig is voor de ontwikkeling zal er een compensatieplicht gelden.

- > Ontwerpopgave: landschaps- en vastgoedontwikkeling zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Het nieuwe woonmilieu bestaat uit een openbaar doorlopend landschap, goed verbonden met bestaande routes.
- > Ontwerpopgave: De nieuw ingerichte openbare ruimte binnen het plangebied is parkachtig van karakter (50% van het openbaar groen heeft een inrichtingsniveau van een park) en zowel voor de nieuwe bewoners als de bestaande buurt te gebruiken. Onderzoek daarbij hoe de betrokkenheid en sociale cohesie onder buurtbewoners verhoogd kan worden met bijvoorbeeld een pluktuin, boomgaard of moestuin en voeg de best passende voorzieningen toe aan het ontwerp.

Water

- > Heemskerk kent een fijnmazig netwerk van watergangen en sloten. Smal en breed als rand of juist als verbinding. Deze sloten worden omzoomd met stevige rietkragen die een zeer karakteristiek beeld geven en een meer geborgen ruimte bepalen in het vlakke polderlandschap.
- > De sloten en rietkragen passen goed bij het plangebied, maar er kan ook gekozen worden voor andere inrichtingselementen die het groene karakter ondersteunen. Uitgangspunt is een watersysteem met goede waterkwaliteit. De bestaande peilen binnen het plangebied en de aanwezige persleiding zijn randvoorwaarden voor de aanleg van nieuwe watergangen.
- > Ontwerpopgave: Waterpartijen en oevers dienen natuurvriendelijk, met oog voor ecologie en biodiversiteit, te worden ingericht en integraal mee ontworpen met het groen.



Referentiebeelden

1. <https://www.parkhaga.nl/nieuws/2529/34-appartementen-fase-3-in-voorverkoop/>
2. <https://landezine.com/activity-landscape-kastrup-by-masu-planning/>
3. <https://brooklynbased.com/2021/04/06/brooklyn-skate-garden/>
4. Foto BVR
5. <https://landezine.com/lineair-park-public-space-urban-plan-and-bridges-by-loos-vliet/>
6. <https://delva.la/projecten/ringdijkpark/>

Klimaatadaptatie

- > Klimaatadaptatie is in deze tijd en in dit gebied een belangrijk uitgangspunt. Wateroverlast, droogte en hittestress moeten worden voorkomen. Zo moet worden voorzien in voldoende open waterberging om verslechtering van het watersysteem te voorkomen. Wateroverlast dient voorkomen te worden door de vertraagde afvoer van hemelwater bij een hevige bui en hemelwater dient zo veel mogelijk geïnfiltreerd te worden in de bodem i.p.v. afgevoerd te worden via het riool.
- > Ontwerpopgave: ontwikkel klimaatadaptief door minimalisatie van verharding en het behoud en/of toevoegen van groen, bomen, schaduw en water(berging).

Biodiversiteit

- > Het gebied kent nu weinig biodiversiteit. Door meer soortenrijkdom toe te voegen en natuurinclusief te bouwen en in te richten, kan dit gebied bijvoorbeeld meer vogels, vleermuizen, vlinders, bijen en kleine zoogdieren zoals egels huisvesten.
- > Ontwerpopgave: bouw natuurinclusief en bevorder de soortenrijkdom.

3.2 Ontsluiting van het gebied

Zone langs het spoor

- > De zone ligt aan de rand van de wijk Oosterwijk en wordt begrensd door het spoor. Deze geïsoleerde ligging biedt een kans voor het creëren van een autoluwe binnenwereld. Een autoluwe ruimte wordt gecreëerd door inprickers in het gebied die niet met elkaar verbonden worden. Op deze manier zijn er geen sluiproutes mogelijk. Het moet daarnaast minder aantrekkelijk

zijn om huidige straten van de wijken te gebruiken als ontsluiting van het gebied. Het gebied moet wel bereikbaar zijn voor nood- en hulpdiensten. Het stimuleren van wandelen en fietsen gaat samen met het beperken van de autobereikbaarheid. Dat kan gevolgen hebben voor de autobereikbaarheid van de huidige bewoners aan de Denderstraat en de Scheldestraat. Bij de planuitwerking moet hier goed naar gekeken worden.

- > De minder aantrekkelijke ruimte direct langs het spoor kan ingezet worden voor parkeren bestemd voor wonen. Een alternatief is het maken van parkeerplaatsen onder de woongebouwen waardoor er minder verharding is in de openbare ruimte. Om de kwaliteit van de luwte ook echt te kunnen inzetten voor een prettig woonmilieu en een doorlopend landschap voor de buurt zijn geluidswerende voorzieningen bij het spoor noodzakelijk.
- > Door fiets- en wandelroutes toe te voegen, wordt het gebied een aanvulling voor de wijk en nieuwe bewoners. Door het gebied is een IJmondiale doorfietsroute gepland. Dit dient in het ontwerp voor de buitenruimte te worden meegenomen, waarbij de landschappelijke uitstraling uitgangspunt is.
- > Fietsparkeerplaatsen voor de woningen dienen integraal te worden meegenomen in het planontwerp, in pandig in de woongebouwen. Voor bezoekers geldt 0,3 fietsparkeerplekken per woning, in de openbare ruimte.
- > Ontwerpopgave: Het gebied is geen onderdeel van een doorgaande autoroute maar is een bestemming. De afwikkeling van het autoverkeer en parkeren bevindt zich aan de randen van het gebied en



1.



4.



2.



5.



3.



6.

Referentiebeelden

1. https://www.vanbergenkolpa.nl/nl/71_cohousing_tuinkamers.html
2. <https://landezine.com/rieteiland-oost/>
3. <https://nk-tegelwippen.nl/project/groene-parkeerplaatsen/>

4. <https://plantingup.co.uk/pu-events/save-dates-17th-28th-march-permablitzes/>
5. <https://architectenweb.nl/projecten/project.aspx?ID=37618>
6. <https://www.loosvanvliet.nl/nl/project/173/lineair-park-de-blarcummeermeent>

de autobereikbaarheid voor de huidige bewoners is een belangrijk aspect. Indien parkeren voor de nieuwe woongebouwen langs het spoor wordt gesitueerd vraagt dit aandacht met oog op de sociale veiligheid en de inrichting van het maaiveld. De geplande IJmond fietsroute en de fietsenstallingen voor bezoekers dienen integraal in het buitenruimte ontwerp te worden meegenomen. De landschappelijke uitstraling is uitgangspunt.

- > Ontwerpopgave: Een geluidsscherm direct langs het spoor is voorwaardelijk of een alternatieve geluidwerende voorziening als onderdeel van het landschap, bijvoorbeeld een talud. Ook kan gekeken worden naar een combinatie met geluidswerende voorzieningen aan de gevel. Houd rekening met de reflectie van geluid op schermen en gebouwen. Er dient een geluidsonderzoek te worden gedaan in de planuitwerking.

Zone rond de treinhalte

- > Het gebied is nu een lege zone van gras met bomen langs de zoom en een supermarktgebouw dat het zicht op de halte ontnemt. Voor de toekomst staat toegankelijkheid en veiligheid van het gebied voorop. Hierbij is de zichtbaarheid en herkenbaarheid van de treinhalte en de entree van groot belang. Met doorgaande fiets- en wandelroutes wordt het gebied een aanvulling voor de wijk en nieuwe bewoners.
- > De treinhalte dient voor met name fietsers en voetgangers goed bereikbaar te zijn en in mindere mate voor de auto. Dit om autogebruik te ontmoedigen en fietsen en wandelen te stimuleren. Met NS/ProRail is afgesproken dat het aantal parkeerplaatsen voor P+R omlaag kan van 139 naar 72 parkeerplaatsen. Het parkeerprogramma voor commerciële of maatschappelijke functies dient compact te worden opgelost. Mogelijk dubbel grondgebruik is onderwerp van nadere studie.
- > De mogelijkheden voor deelmobiliteit is onderdeel van het onderzoek, zowel voor bewoners van het gebied als voor treinreizigers (OV fietsen, deelauto's, scooters).
- > Fietsparkeerplaatsen voor de woningen en het station dienen integraal te worden meegenomen in het planontwerp. Voor bezoekers geldt 0,3 fietsparkeerplekken per woning, in de openbare ruimte. Bij het station moet er ruimte zijn voor ruim 500 stallingsplekken (nog nader te bepalen) te verdelen aan beide zijden van het station.
- > Het station, met de perrons en overpad, blijven op dezelfde locatie liggen. In 2023 worden de perrons vernieuwd. Het overpad zoals in de huidige situatie is niet wenselijk als interwijkverbinding. Voor de verbinding van beide zijden van het spoor kan er, afhankelijk van het planconcept, worden gekozen voor een onderdoorgang of passerelle. Een onderdoorgang of passerelle moet voldoende breed zijn, goed toegankelijk voor alle doelgroepen en sociaal veilig. Of er een onderdoorgang of passerelle komt is onderdeel van de verder planuitwerking. Op de ingrediëntenkaart-uitgangspunten is hiervoor een zoekgebied aangegeven. De financiering hiervan zal geen onderdeel van de exploitatie van dit gebied. Er wordt op dit moment gezocht naar externe financieringsmogelijkheden.
- > Ontwerpopgave: Maak de treinhalte sociaal en verkeerskundig veiliger door het toevoegen en/of verbeteren van routes, het verbeteren van de zichtbaarheid en een compacte oplossing voor het autoparkeren in combinatie met andere functies/voorzieningen. Bij de herontwikkeling kunnen de documenten van de Spoorbouwmeester ter inspiratie dienen: Het Stationsconcept, Het Stationskwartier, Hartelijk Welkom.
- > Ontwerpopgave: De stedelijke logica dicteert de locatie van de

interwijkverbinding (onderdoorgang of passerelle). Zorg ervoor dat de nieuwe interwijkverbinding aantrekkelijker is dan de route over de perrons, ondanks het hoogteverschil.

3.3 Stedenbouw en programma

- > Er wordt uitgegaan van één gebiedsontwikkeling met één doorlopend landschap waarin onderscheid wordt gemaakt in stedenbouw en programma voor de zone langs het spoor en de zone rond de treinhalte (zie ingrediëntenkaart-uitgangspunten). Het programma betreft hoofdzakelijk wonen met een uitgangspunt van circa 200 tot 300 woningen en een gemengd programma in de zone rond de treinhalte met voorzieningen. In de zone langs het spoor en in de zone rond de treinhalte kan tot maximaal 6 bouwlagen gebouwd worden. Daarvoor gelden wel aanvullende regels zodat er geen uniforme torens ontstaan (zie verderop in dit document).
- > Op de plek waar de zone rond de treinhalte en de zone langs het spoor elkaar raken is er ruimte om te bouwen tot 8 bouwlagen (voorzieningen in de plint met erboven woningen). Een mogelijkheid tot 10 bouwlagen geldt bij een bijzonder ontwerp en overtuigende ruimtelijke onderbouwing.
- > Uitgangspunt is dat het gebied minimaal 50% onverhard terrein blijft houden, waardoor het gebied zoveel mogelijk groen en openbaar toegankelijk kan worden ingericht. Per saldo is daarmee het percentage verhard/onverhard ongeveer gelijk aan de huidige situatie, zij het anders over het gebied verdeeld en in andere verschijningsvorm met meer kwaliteit. Door het parkeren van de woongebouwen langs het spoor te leggen en vanaf die kant de woongebouwen te ontsluiten kunnen de gebouwen aan de wijkkant in het groen komen te liggen hetgeen bijdraagt aan

de groene beleving. Voorwaarde is dat er geen privé tuinen zijn en zo min mogelijk verharding. De 50% regel voor onverhard gebied slaat op het te bebouwen gebied (zie ingrediëntenkaart – randvoorwaarden: bebouwingsgrens) en slaat dus niet op het totale plangebied.

Woonprogramma

- > Het aantal woningen is uiteindelijk afhankelijk van het type woningen en de bijbehorende parkeeroplossing. Er is een grote vraag naar betaalbare woningen voor jongeren en starters op de woningmarkt in Heemskerk. Daarnaast is er behoefte aan woonprogramma ten behoeve van de doorstroming. Denk daarbij aan ouderen of 'empty nesters' die een woning in de buurt zoeken of een collectieve woonvorm of meergeneratiegebouw. Voor specifieke doelgroepen met eigen woonwensen, zoals kleine woningen met collectieve voorzieningen (bijvoorbeeld het delen van buitenruimte, werkruimte, wasruimte) en een groter percentage betaalbare woningen kan afgeweken worden van de woonvisie. Voor traditionele rijtjes woningen is geen ruimte. (Voor betaalbare woningen hanteren wij de grens van 85% NHG-grens uit 2022. In 2023 herijken we onze doelgroepenverordening, waarbij de prijsgrens van 'betaalbare woningen' mogelijk wordt aangepast).

Zone langs het spoor

- > In de zone langs het spoor is voldoende ruimte voor losstaande woongebouwen met verdraaiingen en verspringende rooilijnen. Een differentiatie aan woning typologieën is vereist met daarbij de wens tot variatie in woonconcepten. Het biedt daarmee een verrijking aan het woningaanbod in Heemskerk. Gebouwen langs het spoor vormen geen gesloten wand. Door de maximale bouwhoogte ontstaan hier geen solistische anonieme

Ingrediëntenkaart Uitgangspunten



ZONE ROND TREINHALTE
GEMENGD PROGRAMMA



ZONE LANGS SPOOR
WOONPROGRAMMA



BIJZONDER ONTWERP
GEMENGD PROGRAMMA



DOORLOPEND LANDSCHAP



BOUWVLAKKEN WOONGEBIED
(INDICATIEF)



UITBREIDEN WATER
(INDICATIEF)



PARKEREN
(INDICATIEF)



INPRIKKERS VERKEER
(INDICATIEF)



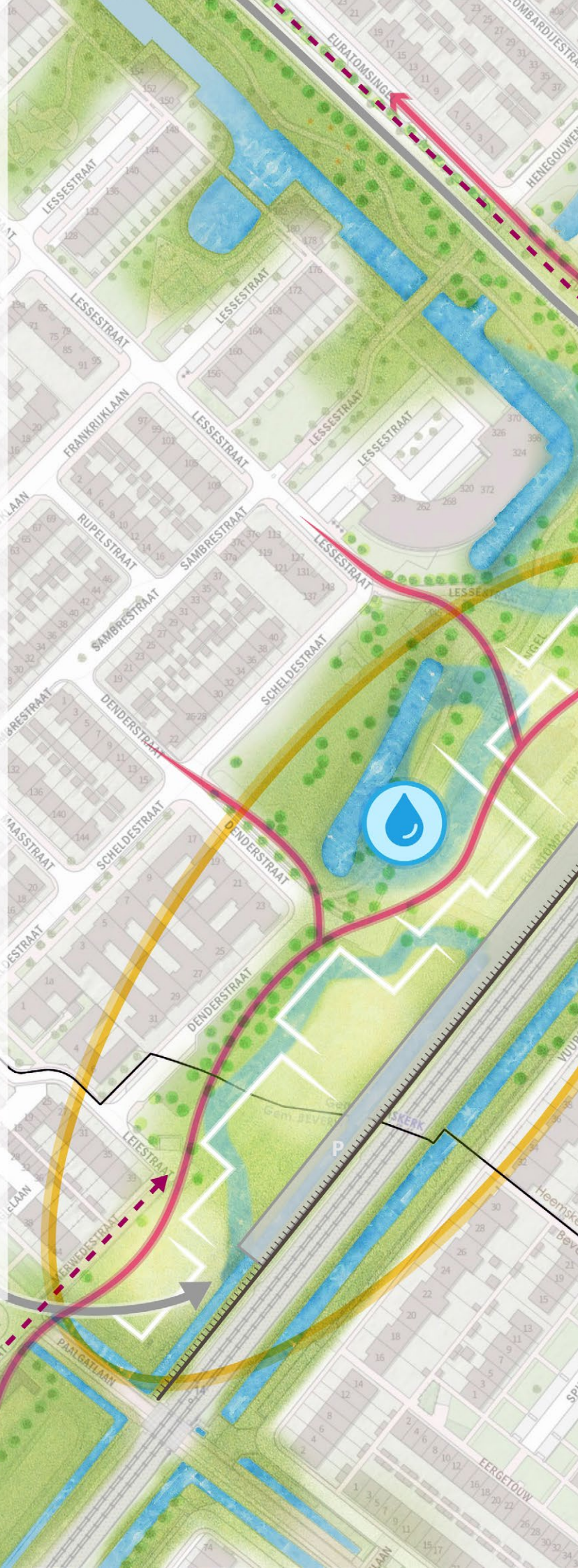
FIETS- & WANDELROUTE
(INDICATIEF)

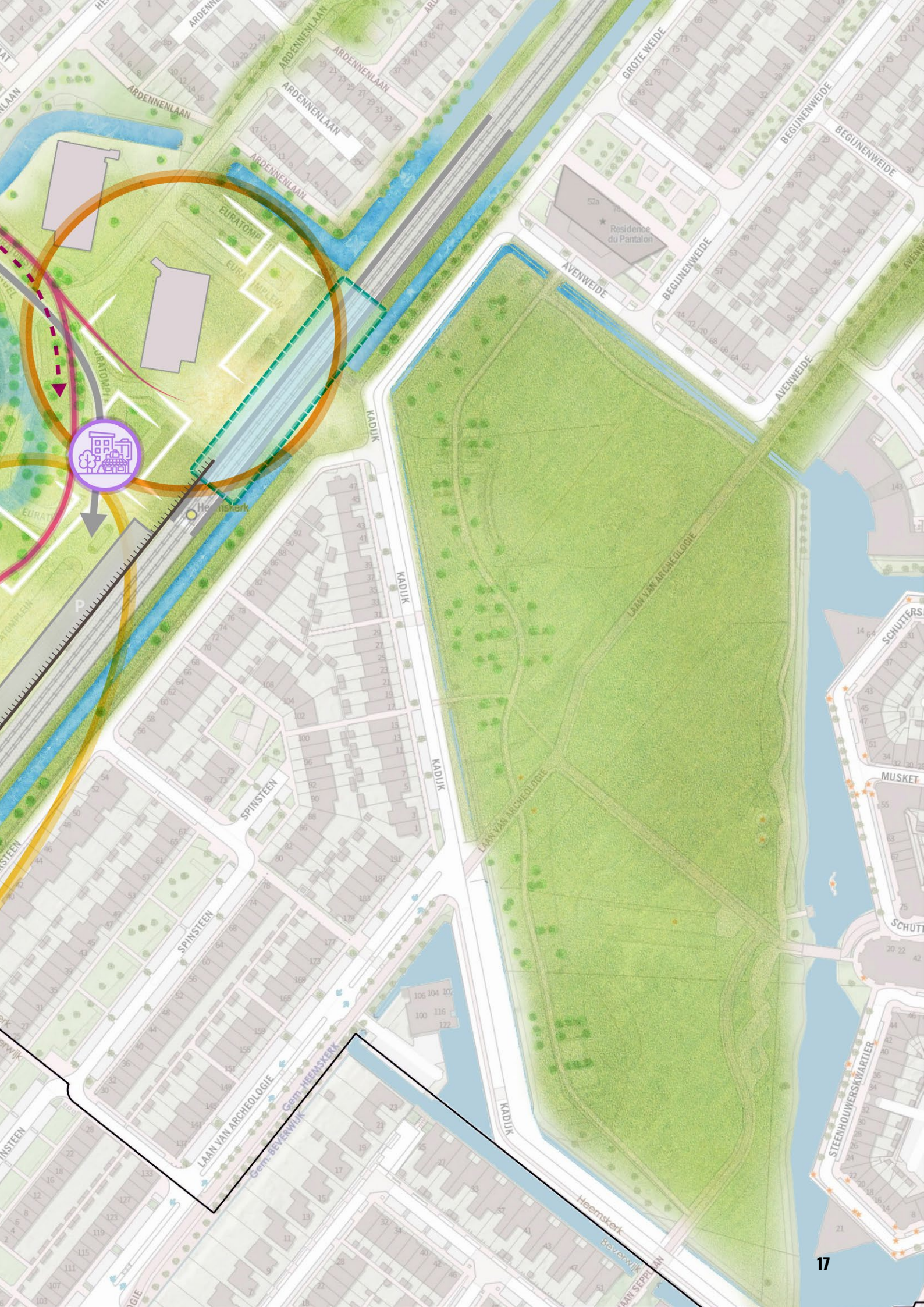


IJMONDIALE DOORFIETSROUTE
(INDICATIEF)



ZOEKGEBIED
INTERWIJKVERBINDING





woontorens maar woongebouwen in het openbaar groen. Gemeten vanaf het hart van het spoor is de minimale afstand tot de nieuwbouw 12,5 meter.

- > De opbouw van de woongebouwen in de zone langs het spoor is bij voorkeur getrapt, zowel in de hoogte als in de gevels. Er mag tot maximaal 6 bouwlagen gebouwd worden. Wel kunnen er eengezinswoningen komen als onderdeel van een woongebouw. Daarbij is er geen sprake van privé groen op maaiveld maar wel privé buitenruimtes op hoogte of een balkon aan de gemeenschappelijke groene buitenruimte. Er dient veel aandacht te worden besteed aan de sociale veiligheid van het gebied. Denk hierbij aan collectieve voorzieningen in de plinten en de positie van de entrees van de gebouwen die uitnodigt tot ontmoeten. Parkeren onder de woongebouwen is mogelijk op voorwaarde van behoud van de speelse en trapsgewijze opbouw van de bouwblokken en de landschappelijke uitstraling.
- > Er dient afstand te worden gehouden tot de bestaande bebouwing. De afstand is afhankelijk van de hoogte van de gebouwen; hoe hoger het woongebouw hoe verder weg van de bestaande woningen. Een afstand van gevel tot gevel is gesteld op minimaal 20 meter. Daarbij dient rekening te worden gehouden met het uitzicht (privacy), wind, bezonning en geluidsweerkaatsing (spoorweggeluid). Dit geldt ook voor de gevolgen voor de bewoners aan de Broekpolderzijde. De bebouwingsgrens is opgenomen in de ingrediëntenkaart met de randvoorwaarden.

Zone rond de treinhalte

- > In de zone rond de treinhalte is er de kans om de leefbaarheid te bevorderen met een gemengd programma en aantrekkelijk ingerichte openbare ruimte

en stationsentree. In deze zone wordt uitgegaan van een commercieel en/of maatschappelijk programma in de plint met daarboven woningen.

- > Voor het commerciële en/of maatschappelijke programma is maximaal 1.700 m² opgenomen. Uitgangspunt van de gemeente is dat een commercieel programma mogelijk is mits het van toegevoegde waarde is ten opzichte van de nabijgelegen voorzieningen. Dit dient te worden onderbouwd door de ontwikkelende partij.
- > Het parkeerterrein en de garageboxen bij de Euratomflat wordt integraal meegenomen bij de ontwikkeling en het landschapsplan. Verkend wordt samen met de corporatie Woonopmaat of de plint van de Euratomflat uitgebreid kan worden voor programma met oriëntatie op het stationsplein.

Knooppunt en interwijkverbinding

- > De ontwikkeling van stationsgebied Heemskerk is een kans om het huidige gebied een knooppunt te maken. Weliswaar niet in een hoogstedelijke sfeer maar wel bijvoorbeeld als recreatief knooppunt. Een treinhalte voor de wijk én voor mensen die de natuur en prachtige duinengebied opzoeken. Dat kan gestimuleerd worden door het maken van een trein-fietsknooppunt met routes naar het centrum, het duinengebied en de kastelen.
- > De nadruk zal blijven liggen op een lokaal station voor de direct aangrenzende wijken. Het recreatief knooppunt is een extra accent. De eventuele maatschappelijke en commerciële voorzieningen die hier een plek krijgen kunnen bijdragen aan een meer levendig gebied. De interwijkverbinding



Referentiebeelden

1. <https://extra-ag.ch/wettbewerbe/wohn%C3%BCberbauung-falkeisenmatte-zofingen-2014#wettbewerbeEntry>
2. <https://architectenweb.nl/projecten/project.aspx?ID=28260>
3. <https://landezine.com/museum-grounds-and-neanderpark-mettmann-by-rmp->

4. <https://www.bura.city/merwede>
5. <https://www.netguru.com/blog/node-js-community>
6. <https://parklingezeigen.nl/spoorbrug-voor-wandelaars-en-fietsers-park-lingezeigen/>

sluit daar mooi op aan. Voor nu is er een zoekgebied aangewezen waar een logische plek is voor een ondertunneling of overkluizing van het spoor. Aan beide ingrepen zit een prijskaartje en realisatie zal mede afhangen van de mogelijke financiering.

- > Een interwijkverbinding die Oostwijk en Broekpolder met elkaar verbindt kan voor de huidige bewoners het voordeel opleveren dat zij beide gebieden kunnen gebruiken voor hun dagelijkse ommetjes. De huidige anonimiteit van het stationsgebied wordt daarmee extra doorbroken.

Uitgangspunten bouwregels

- > Maximaal 6 bouwlagen, bestaande uit losse woongebouwen met verspringende rooilijnen, verdraaiingen en getrapte opbouw. Daarbij dient rekening gehouden te worden met de persleiding die door het gebied loopt.
 - > Op de plek waar de zone rond de treinhalte en de zone langs het spoor elkaar raken geldt een maximale bouwhoogte van 8 bouwlagen met een mogelijkheid tot 10 bouwlagen bij een bijzonder ontwerp en overtuigende ruimtelijke onderbouwing
 - > Uitgangspunt is dat het gebied minimaal 50% onverhard terrein blijft houden, waardoor het gebied zoveel mogelijk groen en openbaar toegankelijk kan worden ingericht.
 - > Geen privé groen op maaiveld.
 - > Afstand van nieuwbouw is minimaal 20 meter tot bestaande bebouwing en minimaal 12,5 meter gemeten vanuit het hart van het spoor.
 - > Onderzoek naar bezonning, wind, uitzicht en geluidweerskaatsing.
 - > Het volume aan commercieel en/of maatschappelijk programma is maximaal 1.700 m2 bvo.
- > De parkeernorm (inclusief bezoekersparkeren) voor wonen is circa 1. Afwijken kan bij bijzondere woonconcepten en moeten onderbouwd worden.
 - > Parkeren op maaiveld en mogelijk onder de woongebouwen onder de voorwaarde van behoud van de speelse en trapsgewijze opbouw van de bouwblokken en de landschappelijke uitstraling.
 - > Richtlijn parkeren commerciële en/of maatschappelijke voorzieningen 2,5 parkeerplaats per 100 m2 bvo, afhankelijk van type voorziening en doelgroep en mogelijkheden alternatief vervoer.

3.4 Architectuur

- > Voor de architectuur is de menselijke maat en het dorpse karakter van Heemskerk uitgangspunt. De architectuur van de gebouwen en opbouw van de volumes versterken het karakter van het landschap. Het gebied wordt niet onderbroken door erfafscheidingen. De gebouwen staan in een open landschap.
- > Materiaalgebruik is duurzaam en heeft een zachte uitstraling. Materiaal en detaillering ogen niet hard en glad (zoals in hoogstedelijke gebieden), maar organisch en met reliëf.
- > Er wordt in ieder geval klimaatadaptief gebouwd, evenals dat voor woningbouw geldt dat gasloos de norm is. Het is tijdens de partnerselectie een pluspunt voor marktpartijen wanneer zij plannen indienen met aandacht voor duurzaam circulair en energieneutraal bouwen.



Referentiebeelden

1. <https://www.s-la.ch/projekte/blick-zum-schloss.html>
2. <https://naturschutz.ch/news/gesellschaft/100000-franken-fuer-biodiversitaet-im-siedlungsraum/152110>
3. <https://architectenweb.nl/nieuws/artikel.aspx?ID=50719>

4. <https://www.archdaily.com/915599/nl-architects-plus-studio-design-terraced-affordable-housing-for-frankfurt>
5. [https://www.behance.net/gallery/80300755/Parking-Housing-Strasbourg-\(France\)-FULL-CGI](https://www.behance.net/gallery/80300755/Parking-Housing-Strasbourg-(France)-FULL-CGI)
6. <https://anma.fr/fr/projets/ecoquartier-de-lancienne-gare/>

Ingrediëntenkaart Randvoorwaarden



**GELUIDSWERENDE
VOORZIENING**



**AFSTAND TOT SPOORWEG
(GELUID)**



**BESTAANDE BOMEN BEHOUDEN
(ZOVEEL MOGELIJK)**



**DOORZICHTEN
(INDICATIEF)**

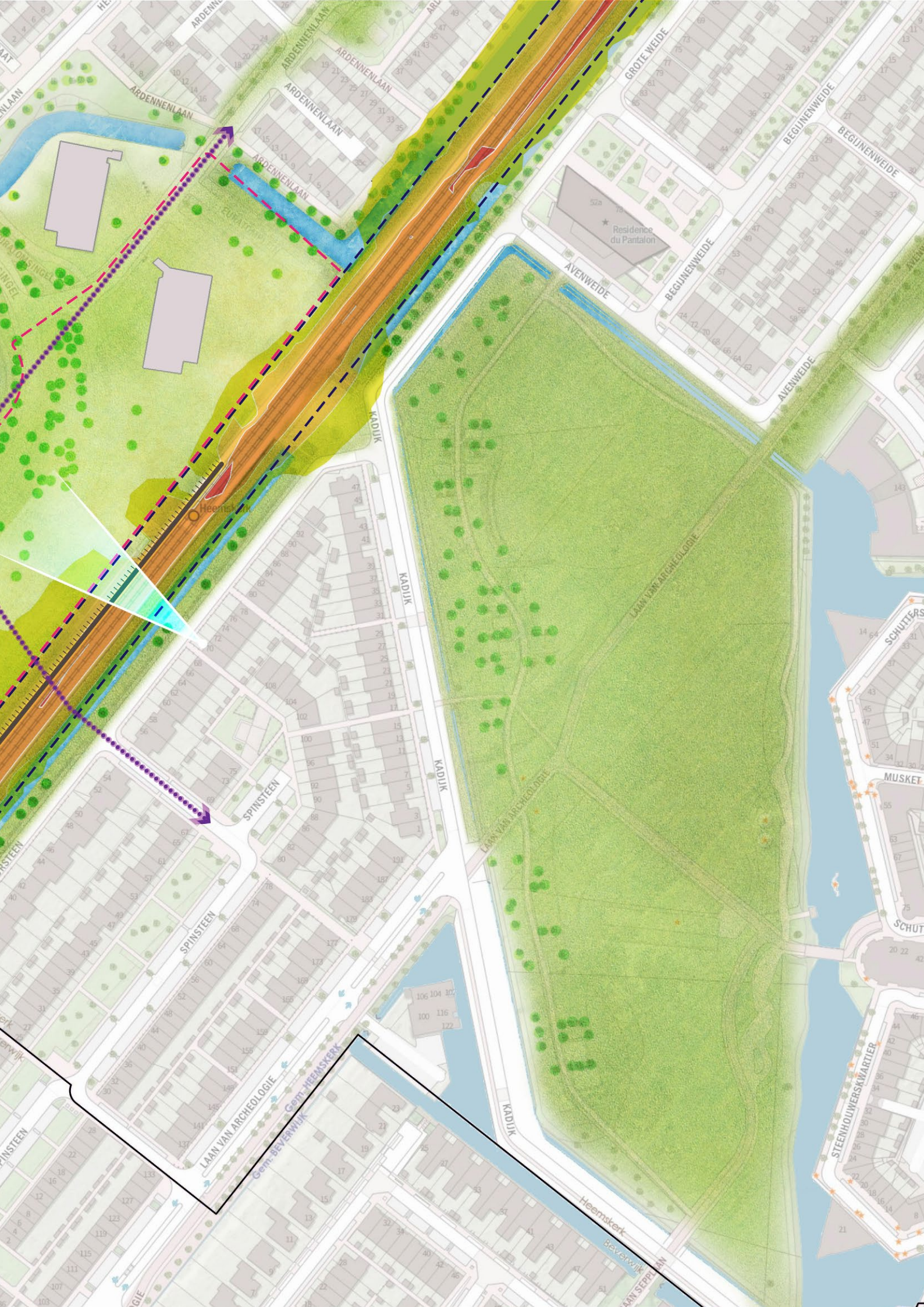


BEBOUWINGSGRENS



PERSLEIDING

55-60 DB
60-65 DB
65-70 DB
>75 DB



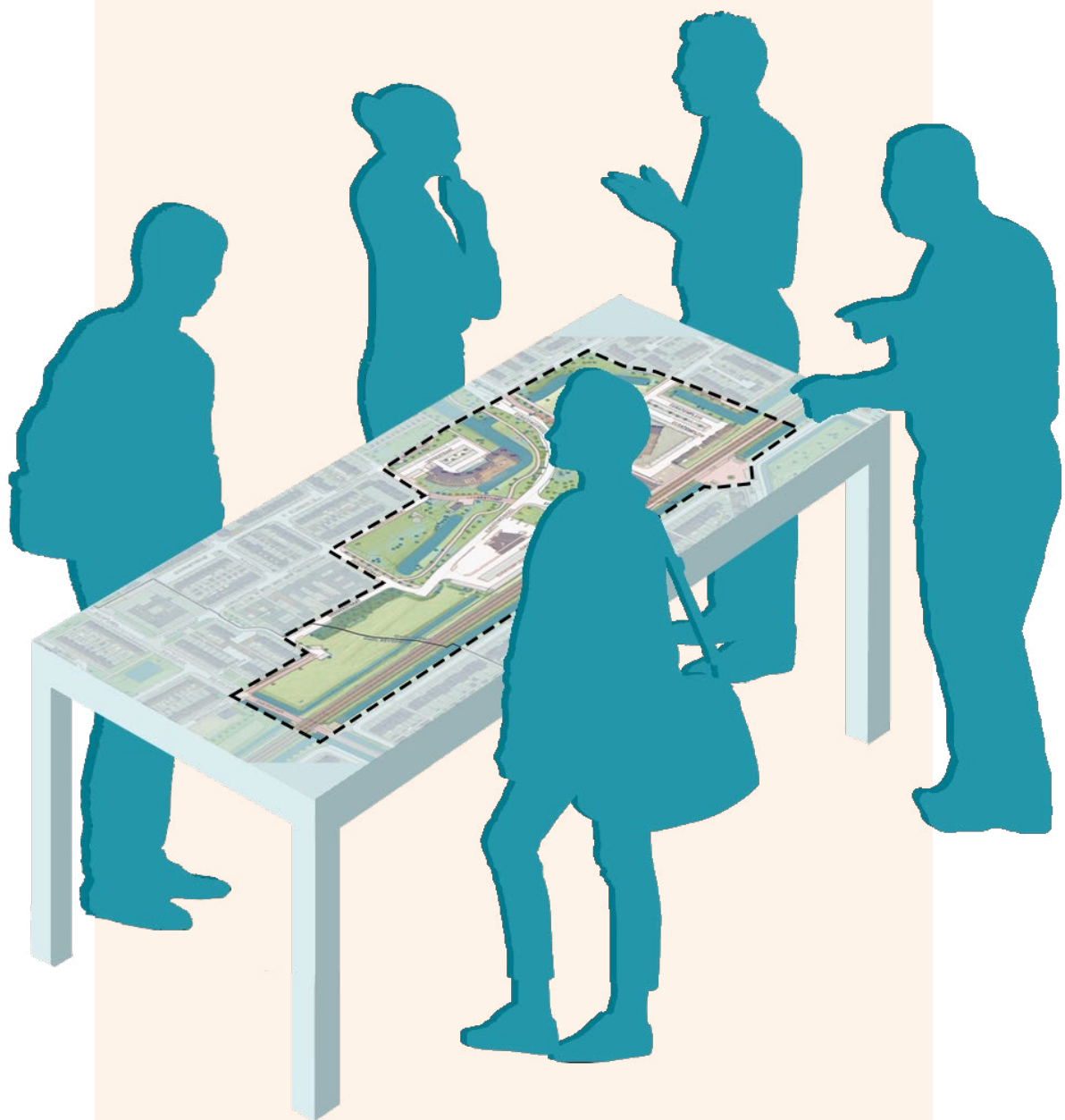
4. BETROKKENHEID KLANKBORDGROEP STATIONSGBIED HEEMSKERK

Voor de ontwikkeling van het stationsgebied is door de gemeente een klankbordgroep samengesteld, bestaande uit vertegenwoordigers van de buurten Oosterwijk en Broekpolder en geïnteresseerde nieuwe bewoners. De klankbordgroep is bij de planontwikkeling betrokken. Er zitten twee leden van de klankbordgroep in de beoordelingscommissie van de partnerselectieprocedure.

De klankbordgroep vindt het belangrijk dat de ontwikkeling past bij Heemskerk. Daarbij horen begrippen als: gemoedelijk, dorps, rustig, kindvriendelijk, gezellig, toegankelijk, veilig en sociaal.

De klankbordgroep ziet kansen om met de ontwikkeling de doorstroming voor het wonen in de wijk te bevorderen, betaalbare huisvesting te realiseren, voorzieningen voor de jeugd toe te voegen, de omgeving rond de treinhalte sociaal aangenamer te maken en te verlevendigen. Belangrijk is de kwaliteit en toegankelijkheid van het groen.

De klankbordgroep maakt zich zorgen over hoogbouw, inkijk, windhinder, schaduwwerking en grootstedelijke uitstraling wat snel bij hoogbouw wordt geassocieerd. Veel woningen wordt aan de ene kant fijn gevonden zodat veel woningzoekenden een huis kunnen vinden maar men is terughoudend wanneer het te veel verkeer aantrekt.





Colofon

Stationsgebied Heemskerk: Nota van Uitgangspunten en Randvoorwaarden

Dit document is opgesteld door BVR
adviseurs ruimtelijke ontwikkeling in opdracht
van Gemeente Heemskerk.

Alles uit deze rapportage mag worden overgenomen
mits de bron wordt vermeld. Aan de inhoud van deze
rapportage kunnen geen rechten worden ontleend.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met
Henk de Ruiter (h.deruiter@heemskerk.nl).

Oktober 2022