

Stationsomgeving

Nota van Beantwoording



Reactie op ingediende zienswijzen op 1e
concept NUR van 24 december 2021

15 november 2022

In januari 2022 zijn alle klankbordgroepleden en omwonenden in de gelegenheid gesteld om een zienswijze in te dienen op de 1e versie van de Nota van Uitgangspunten en Randvoorwaarden (versie 24 december 2021). Omdat het vanwege de coronaperiode niet mogelijk was om een inloopavond te organiseren hebben wij in circa 300 huishoudens in het omliggende gebied een brief gestuurd. Daarin hebben wij aangegeven dat het mogelijk was om te reageren op de concept NUR. De leden van de klankbordgroep hebben wij een email gestuurd met het verzoek de concept NUR te lezen en eventueel te reageren.

Er 14 reacties ingediend door omwonenden. We hebben alle ingediende reacties geanonimiseerd opgenomen.

In veel reacties stonden dezelfde soort reacties zodat we in de beantwoording verwijzen naar een eerdere beantwoording.

Met de klankbordgroepleden is op 28 februari 2022 overleg geweest over alle ingediende reacties en op welke punten de Nota van Uitgangspunten en Randvoorwaarden is aangepast.

Zienswijze 1	Wij zijn nu vier jaar bewoner aan de Lessestraat op de vierde etage. Onze keuze viel toen op dit appartement waar we nog steeds prima wonen. Na enkele maanden kregen wij een rapport in onze handen over de plannen met het stationsgebied. Na het zien van de plannen in Basis School de Vlinder was dit toch echt een koude douche dit leek wel het Manhattan van Heemskerk. Na dat het plan in de la is gegaan hebben wij er verder niks meer van gehoord. Nu is dit plan begrijp ik verwijderd want de nood is hoog er moet snel gebouwd worden op de postzegel voor ons appartement. De <u>conclusie</u> van de klankbordgroep over Nota van Uitgangspunten en Randvoorwaarden kunnen wij geheel ondersteunen. In mijn eigen beleving vind ik de plattegrondjes en kaartjes vaag en soms niet volledig ook de grens van het gebied is wel erg ruim gesteld zelfs tot aan de gevel van ons appartement. De hoogte van de gebouwen is inmiddels bijgesteld naar 4 tot 6 verdiepingen of is dit een worst voor ons als bewoner 300 woningen is het besluit maar hoeveel torens moet je daar voor neer zetten?? Tegenwoordig wordt er voor 70% gestapelde bouw toegepast maar de vraag is hier niet naar 70% wil een grondgebonden huis. Gebouwd worden is wel zeker en nodig maar omdat binnenstedelijk (verdichting) op te lossen is een druppel op de bekende plaat. Oplossing (wie ben ik) er moet worden gebouwd in buitenstedelijk gebied in het verleden noemden men dat ook Vinex wijken.	Wij begrijpen uw zorgen over de invulling van het gebied. Van het plan met hoge torens tot 20 verdiepingen die stonden in de Ruimtelijke Visie uit 2019 (Possad Maxwan) is afscheid genomen. Samen met de klankbordgroep, omwonenden en belanghebbenden (provincie, ProRail etc.) zijn de uitgangspunten en randvoorwaarden voor een nieuw plan in de NUR beschreven. Aan deze punten moeten de plannen van de ontwikkelaars voldoen. Het plangebied is niet de bebouwingsgrens. Er kan niet overal in het plangebied worden bebouwd en er staan afstandseisen voor nieuwe bebouwing opgenomen ten opzichte van bestaande bebouwing. We willen projectontwikkelaars uitdagen om met name voor starters en senioren te bouwen. Ook is er aandacht voor betaalbare woningen en specifieke woonvormen.
Zienswijze 2	Wij willen onze grote bezorgdheid uiten door middel van deze brief aangaande de herinrichting van het stationsplein van Heemskerk. U zegt dat er nog projectontwikkelaars worden gezocht om een plan te maken voor dit kleine stukje grond voor het realiseren van 300 woningen, dit kan alleen maar door middel van stapelen van de woningen. En dat is nu precies wat we niet willen. Er is vast wel een architect te vinden die een mooi ontwerp kan maken met alleen laagbouw en met behoud van al het groen en bomen en water. Ook mag het plan niet over de bestaande rijweg komen, zodat we er allemaal met plezier kunnen wonen. Wij wensen u allen veel wijsheid toe in deze.	Het is de bedoeling dat er een substantieel aantal woningen wordt gebouwd in het projectgebied. Dat wil niet zeggen dat er 300 woningen moeten komen. We dagen projectontwikkelaars uit om met een kwalitatief mooi ontwerp te komen. We hebben in de versie van de Nota van Uitgangspunten de eis opgenomen dat minimaal 50% van het gebied onbebouwd moet blijven zodat een doorlopend parkachtig landschap kan ontstaan. Als we laagbouw zouden toestaan kunnen er veel minder woningen worden gebouwd en gaat dit ten koste van het parkachtige landschap dat we willen.
Zienswijze 3	Ik heb grote behoefte aan concreet ingevulde maatvoering. OOK ZOU HET PRETTIG ZIJN ALS DE GEMEENTE HET VERSCHIL MAAKT TUSSEN INSPIRAAK en (beperkte) VOORLICHTING	Het is voor ons onduidelijk wat in dit geval wordt bedoeld met maatvoering. Er is een projectgebied. De tekeningen in de Nota van Uitgangspunten zijn geen ontwerp tekeningen met maatvoering want dat volgt in de

		volgende fase als projectontwikkelaars ontwerpen gaan maken. In deze fase van het planproces is tijdens de informatiebijeenkomst van 30 juni 2021 aangegeven dat de participatiegraad “adviseren” en “informerende” is. Een deel van de klankbordgroep en omwonenden hebben daarom een advies (zienswijze) ingediend. De gemeenteraad beslist over de Nota van Uitgangspunten en Randvoorwaarden en de ingediende zienswijzen. Dit is niet de verantwoordelijkheid van de klankbordgroep en dat is ook nooit zo gecommuniceerd.
Zienswijze 4	1. Zelf ben ik momenteel medisch niet in goede doen, m.a.w. ik kan mij niet echt verdiepen in de materie, maar ik wil in de eerste plaats wel een dringende oproep doen om u te verdiepen in de destijds talloze fouten die begaan zijn bij het op poten zetten van de BIJLMERMEER. Een wijk volproppen met bewoners is iets anders dan voor de huidige zowel als de nieuwe bewoners een prettige woon en leefomgeving te creëren en daarmee te garanderen. 2. Luistert u a.u.b. naar de klankbordgroep en zoek a.u.b. naar wegen om constructief met deze groep te werken.	Dit is een heel terecht punt en wij hebben in de Nota van Uitgangspunten en Randvoorwaarden allerlei waarborgen opgenomen om te voorkomen dat hier een versteend gebied ontstaat. Zie ook onze reactie onder zienswijze 2.
Zienswijze 5	Allereerst wil ik voorzichtig mijn steun betuigen voor de Klankbordgroep die bij de ontwikkeling van het stationsgebied betrokken is. Toch heb ik als één van de bewoners van het stationsgebied wél zeer grote zorgen over de toekomst aangaande het 'fijn wonen' in dit gebied. Ik zal dit proberen kort weer te geven. Allereerst heb ik in 2019 met afschuw moeten vernemen dat er mogelijk hoogbouw in de vorm van een aantal woontorens van 15 etages - op steenworp afstand – gerealiseerd gaan worden nabij het huidige appartementencomplex (Lessestraat) en de eengezinswoningen (Scheldestraat). Dit heeft ook bij veel medebewoners in het stationsgebied tot veel onrust geleid. Deze grootstedelijke hoogbouw heeft bovendien nog aandacht gekregen in de Heemskerkse Courant (week 48, december 2021) waar Willy Hutter terecht opmerkt dat deze geplande massale bouw te grootschalig is voor deze postzegel (het stationsgebied). Verder sluit ik mij aan bij de onrustgevoelens die er terecht bij veel mensen leven, en dat er inderdaad in de Nota van Uitgangspunten en Randvoorwaarden te gemakkelijk voorbij wordt gegaan aan de bewonersreacties uit 2019. Dit laatste kan ik beamen. Een medebewoner uit de buurt heeft mij verteld dat je stem laten horen	Zie reactie bij zienswijze 1. Zie reactie bij zienswijze 3.

	tóch geen enkele zin heeft. Dit om de eenvoudige reden dat er mogelijk tóch niet naar de bewoners geluisterd gaat worden. Ik vind dit betreurenswaardig. Er schijnen daarentegen wethouders te zijn die zeggen het belangrijk te vinden dat haar inwoners prettig kunnen wonen in Heemskerk. Als zij dit echt menen, laat dit dan alsjeblieft óók gelden voor de bewoners in het stationsgebied en laten zij óók luisteren naar deze mensen. Ik begrijp dat men woningen wil bouwen, maar laat dit dan alsjeblieft passen bij Heemskerk. De bewoners van het stationsgebied willen immers óók wonen in een fijne leefomgeving. Die geplande afschuwelijke woontorens zijn mijns inziens voor veel bewoners een klap in het gezicht. En met de gemeentelijke verkiezingen in het vooruitzicht heb ik totaal nog geen idee welke lokale partij er voor de bewoners van het stationsgebied gaat opkomen. Ook om deze reden zie ik de toekomst voor wat betreft het wonen in het stationsgebied nog altijd zeer somber in. Het lijkt mij dat een projectontwikkelaar of een wethouder ook geen woontoren voor zijn voordeur gebouwd wil zien. Afsluitend hieraan wil ik verder nogmaals meedelen blij te zijn met de betrokkenheid van de KBG Stationsgebied Heemskerk, die bezorgd zegt te zijn over de hoogbouw, inkijk, windhinder, schaduwwerking en grootstedelijke uitstraling, en dat zij van mening is dat de ontwikkeling moet passen bij Heemskerk. Ook de toenemende verkeersdruk valt mijn inziens moeilijk te rijmen met de klimaatdoelstellingen die de landelijke en lokale politiek zegt na te willen streven. Ik hoop dat ik met deze uiteenzetting iets duidelijk heb kunnen maken.	Wij begrijpen dat deze herontwikkeling gaat leiden tot verandering van de woonomgeving en dat dit impact heeft op omwonenden. Er spelen echter meer belangen. Er is echter in heel Nederland en ook in Heemskerk een zeer groot tekort aan woningen. Starters op de woningmarkt kunnen bijvoorbeeld nauwelijks aan een woning komen. Daarnaast zijn er in dit gebied veel gevoelens van onveiligheid en overlast. Door deze ontwikkeling willen dit probleem meteen aanpakken. Door middel vooraf meegegeven kaders en randvoorwaarden aan ontwikkelaars verwachten wij dat er een kwalitatief mooi plan kan komen. Twee omwonenden en/of betrokkenen mogen deelnemen in de beoordelingscommissie die ontwerpen van de ontwikkelaars gaan beoordelen.
Zienwijze 6	Na de bijeenkomst van 30 november 2021 en het mooie filmpje over de Nota van uitgangspunten, bekruipt mij het gevoel dat ik iets anders heb gezien en gehoord dan de gemeente Heemskerk mij probeert wijs te maken? Zonder alles punt voor punt te willen behandelen, wil ik heel duidelijk stellen dat zowel het één, als het ander, heel erg suggestief werd en wordt gebracht: Tijd voor het creëren van een fijne woonomgeving, met -meer groen, maar vooral meer bebouwing -meer reuring, maar we hebben al genoeg (jongeren) overlast	Zie de reacties op zienswijzen 1 tot en met 5.

	-mooie openbare ruimten, typisch Heemskerk. Het groen kan nu al niet worden onderhouden; waar moet ik dan aan denken? -winkelcentrum, met straks 2 supermarkten, maar veel minder winkels dan voorheen? -knooppunt openbaarvervoer = niet meer dan dorpsstationnetje zonder aansluitende busverbinding Alles voorzien van mooie foto's en filmpjes welke de realiteit ver te boven gaan, waarbij wij een voorgekookte keuze mogen maken, maar die niet de onze hoeft te zijn. Voorbeeld: Wij mogen een keus maken tussen flats van 6 hoog tot 15 hoog, maar de keus voor patiobungalows in de Denderstraat staat er niet bij, dus kiezen de bewoners gedwongen voor de laagste flats! Misschien moet de klankbordgroep eens een inspraakrondje doen op een Raadsvergadering. Misschien dat er dan iets terugkomt van het uitgangspunt dat de Gemeente een afspiegeling van de bewoners hoort te zijn.	Het commercieel programma moet aanvullend zijn op bestaande voorzieningen en mag niet concurrerend zijn. Op 3 oktober 2022 heeft een gesprek plaatsgevonden tussen raadsleden en leden van de klankbordgroep.
Zienswijze 7	N.a.v. de ontvangen "Concept NUR voor de Stationsomgeving" (d.d. 24-12-20) wil ik via deze mail graag reageren. Door de klankbordgroep is reeds een reactie naar de gemeente verstuurd. Met het door hen geformuleerde commentaar ben het helemaal eens. Persoonlijk heb ik enkele aanvullende vragen en opmerkingen. 1.3 Beleidskaders - Zijn alle beleidskaders in het bezit/inzichtelijk voor de klankbordgroep? Bijvoorbeeld de Technische richtlijnen parkeren Heemskerk. Het bevreemdt mij dat eerst de beleidskaders worden genoemd en dat in de volgende alinea wordt gemeld dat er mag worden afgeweken van de beleidskaders. Waarom zijn er dan beleidskaders? Deze opstelling van de gemeente leidt ertoe dat de marktpartijen alle vrijheid krijgen. 2.1 Planhistorie - Het vermelden dat het vertrouwen in de gemeente is verbeterd is een slechte inschatting van de van de werkelijkheid. Er wordt zeer slecht naar de bewoners/klankbordgroep geluisterd en er wordt slechts alleen naar het belang van de marktpartijen gekeken. 2.2 Plangebied - Dat de groenstrook alleen voor honden uitlaat plek wordt gebruikt is een foutieve weergave van de werkelijkheid.	Er kan alleen gemotiveerd worden afgeweken van bestaande beleidskaders. In deze fase van het planproces is tijdens de informatiebijeenkomst van 30 juni 2021 aangegeven dat de participatiegraad "adviseren" en "informer" is.

	Er wordt hier voorbijgegaan aan het feit dat dit een speelplaats is voor veel buurtkinderen. Hier wordt gevoetbald, gespeeld, hutten gebouwd enz. met andere woorden de groenstrook heeft nog vele andere functies. 3.2 Landschap en openbare ruimte • Het belang van de strook bomen aan de oostkant van de Denderstraat is essentieel om de huidige bewoners af te schermen van de geplande hoogbouw. Behoud van deze groenstrook met hoge bomen is mijns inziens essentieel om een natuurlijke scheiding tussen bestaande en nieuwbouw te verzorgen. Dit is beeldbepalend. In de NUR staat geschreven dat de intentie is om bomen te behouden. Dit dient anders beschreven te worden: alle bomen dienen behouden te blijven. Dit is de uitstraling en karakter van de wijk. • Uitgangspunt is dat 50% openbaar groen met een inrichtingsniveau park krijgt. Wat is de definitie van inrichtingsniveau park? Waar is dit beschreven? Dit betekent dat hier dus niet gefietst wordt en dat er alleen wandelpaden zijn? • Beheer buitenruimte/park lijkt mij een taak van de gemeente en die hoort niet bij de buurtbewoners te liggen. Het wordt woningbouw voor jongeren waardoor onderhoud van de buiten ruimte niet of nauwelijks zal geschieden. Dit is vragen om verloedering en vervuiling van de nieuwe wijk. 3.3 Ontsluiting van het gebied • Hoe wordt dit gebied autoluw gemaakt? Dit kan alleen wanneer er geen mogelijkheid is voor sluiproutes als gevolg van meerdere ontsluitingen. De wijk dient daarom alleen ontsloten te worden door de Eurotoomsingel. • Autoluw betekent ook dat het onaantrekkelijk moet worden gemaakt om gebruik te maken van de huidige straten van de wijken om het nieuwe gebied met bijvoorbeeld snelheid drempels. 3.4 Stedenbouw en programma • Een bvo van 20.000 m² voor 200 woningen betekent 100 m² per woning. Als er over 300 woningen wordt gesproken betekent dit gemiddeld 66 m² per woning. De doelgroep die de gemeente in deze	Het is onmogelijk om vooraf vast te leggen dat alle bomen behouden moeten blijven. Hiermee zou de planontwikkeling op slot gezet kunnen worden. Het is zeker niet de bedoeling dat alle bomen gerooid gaan worden. Het liefste behouden we alle bomen. Er kunnen zich echter situaties voordoen waarbij een boom in de weg staat. Iedere boom die moet worden gerooid moet overigens worden gecompenseerd. Met het woord “park” wordt reeds aangegeven dat dit meer is dan alleen een grasveld. We willen ook vooral ontwikkelaars uitdagen met voorstellen te komen. Er zijn steeds meer woonconcepten waar bewoners juist wel zelf het beheer (deels) in handen nemen en zelfs een deel van het openbaar gebied adopteren. We willen ook hier vooral ontwikkelaars uitdagen met voorstellen te komen. Dit is afhankelijk van de ontwerpen die nog worden ingediend. Het is niet de bedoeling dat er doorgaand verkeer komt en het is de bedoeling dat er een centrale parkeeroplossing komt langs het spoor. Zie ook de reactie op zienswijze 3. Wij hebben de norm van 20.000 BVO uit de NUR gehaald en deze vervangen door de harde eis dat 50% van het plangebied onverhard
--	--	---

	woningen plant zal waarschijnlijk geen betaalde parkeerplaats in het gebouw kopen. Dit gaat betekenen dat alle parkeerplaatsen buiten zullen worden gebruikt. Het is daarom van belang dat voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn. Parkeren in de omliggende wijken wordt als niet mogelijk geacht en zal deze wijken zwaar gaan belasten. • Een inschatting: De gemeente stelt in de NUR dat 50% van de nieuwe wijk het stempel groen krijgt. Dat betekent dat van het totale oppervlak van circa 20.000 m² een 10.000 m² groen wordt. Voor wegen fietspaden en parkeren zal circa 3000 m² in beslag worden genomen. Dit resulteert in ca. 7.000 m² bewoond oppervlak. Op dit oppervlak dienen 200 tot 300 woningen gebouwd te worden. Uitgaande van 8 woningen per woonlaag zijn voor 200 woningen totaal 25 woonlagen nodig. Indien 300 woningen op deze locatie komen betekent dit dat er 38 woonlagen nodig zijn. In de NUR is aangegeven dat de hoogte van de gebouwen 4 tot 6 woonlagen bedraagt, kan geconcludeerd worden dat er 5 tot 8 woontorens op 7.000 m² moeten komen? 3.5 Architectuur • De vermelding "Voor de architectuur is de menselijke maat en het dorpse karakter van Heemskerk uitgangspunt". Dit klinkt heel mooi maar is totaal niet reëel, wetende dat er 300 woningen op 7.000 m² moet worden gebouwd. Een dorpskarakter is dan een utopie. Tot slot. Ik kan mij niet aan de indruk onttrekken dat de gemeente de plannen voor stationsgebied klaar heeft liggen en bepaalt wat er gaat gebeuren. De klankbordgroep is slechts een procedurele noodzaak waarbij de gemeente doet voorkomen dat bewoners inspraak hebben. De zeggenschap en invloed van de klankbordgroep is mijns inziens nihil. Ook de onlinebijeenkomst waarbij vragen werden gesteld hoe de bewoners het nieuwe plan het liefst zien ingedeeld worden zijn op meerdere manieren uitlegbaar. De retorische vraag "Wilt u veel groen in de nieuwe wijk" kan straks ook worden uitgelegd	moet blijven. Hierdoor dagen we ontwikkelaars uit met creatieve ideeën te komen. Deze berekening kunnen wij lastig beoordelen. Er staat immers nergens wat de oppervlakte van de woningen is. Daarnaast biedt de Nota van Uitgangspunten en Randvoorwaarden mogelijkheden voor bijzonder woonconcepten. Zie ook de reactie op eerder zienswijzen. Er ligt op dit moment geen plan of ontwerp. Wij gaan projectontwikkelaars vragen een plan/ontwerp uit te werken. Zie de reactie op zienswijze 3.
--	--	---

	omdat de bewoners meer groen in het gebied wensen is het noodzakelijk om de flats met meer woonlagen uit te voeren. De suggestieve vragen tijdens de onlinebijeenkomst zie ik als een schijnvertoning. Met slechts 10 vragen kan er niet worden gesproken over een samenspraak tussen buurtbewoners en gemeente. Dat de gemeente durft te beweren dat het vertrouwen in haar is verbeterd is nogmaals een verdraaiing van de werkelijkheid en laat zien dat de gemeente ver van de bewoners staat en totaal geen inlevingsvermogen heeft. Mijn vertrouwen in u is minimaal.	
Zienswijze 8	Wij beiden staan volledig achter de samenvatting van de 7 klankbordleden en we verwachten dan ook dat de Gemeente serieus met hun aanbevelingen om gaat ?, op dit moment krijg wij deze indruk niet. Verder verbaasd ons ook dat men nu nog anno 2022 nog steeds de norm van 1 aanhoudt per parkeerplek gezin, dan steek je aardig je hoofd in het zand. Ikzelf denk dat je als norm 1,5 al laag zit.	Wij luisteren naar alle klankbordgroepleden en lezen ook alle ingediende reacties. Dit betekent niet dat we iedereen gelijk kunnen geven. Dit is een stationslocatie waar niet alleen gezinnen komen te wonen. Ook jongeren die minder gehecht zijn aan het bezit van een auto komen hier te wonen en bijvoorbeeld een auto willen delen met buurtgenoten.
Zienwijze 9	Zojuist hebben wij de NUR gelezen. Met verbazing hebben we gekeken naar de referentiebeelden en de vrijblijvendheden in de tekst. De beelden zijn volgens ons compleet misleidend. Het lijkt ons onmogelijk om naast het bouwen van zoveel woningen op zo'n kleine ruimte nog zoveel parkachtig groen over te houden. Dat zult u zelf ook wel beseffen. Verder zien we veel vage uitgangspunten, zoals bijvoorbeeld: - zoveel mogelijk bomen behouden, hoeveel dan? - afstand tot bestaande bebouwing, hoe ver dan? - parkeerplaats per woning ongeveer 1, maar waar moet de rest dan parkeren? - 200 - 300 woningen, dat is nogal een verschil! We zijn het dan ook volledig eens met de eindconclusies van de klankbordgroep leden Leiestraat/Denderstraat/Scheldestraat/Vuursteen. We hopen dat onze omgeving groen zal blijven met een prettig, dorps karakter. Wat denkt u van de helft van het aantal woningen? Zeg eens eerlijk.	Zie onder andere de beantwoording van zienswijze 6.
Zienswijze 10	Als inwoner van de stationsomgeving heb ik op 30 november jl. de informatiebijeenkomst bijgewoond, die moest leiden tot het opstellen van een NUR. Volgens de projectleider waren er voor deze bijeenkomst 300 à 400 uitnodigingen verstuurd. Helaas waren er slechts ca. 40 (toekomstige) bewoners in staat de digitale bijeenkomst bij te wonen, omdat nu eenmaal niet iedereen de vaardigheid heeft om digitaal te	Deze zienswijze is al beantwoord op 27 januari 2022 door de projectleider aan de indiener van deze reactie.

vergaderen. Op mijn vraag of en hoe de andere bewoners geïnformeerd zouden worden, antwoordde de projectleider dat dit de eigen verantwoording is. Dit geeft een schokkend inzicht in hoe deze projectleider burgerparticipatie ziet : niets open en eerlijk communiceren, niets over en weer informatieverstrekking, niets luisteren naar elkaar, enz.

Dankzij de oplettendheid van leden van de klankbordgroep is naar voren gekomen dat de gemeente Heemskerk op haar website de concept Nota van Uitgangspunten en Rondvoorwaarden voor de herinrichting van de stationsomgeving heeft geplaatst, met de toevoeging dat suggesties of aanbevelingen tot uiterlijk 7 februari gedaan kunnen worden. Over deze publicatie is op GEEN ENKELE MANIER met de bewoners gecommuniceerd. Dit onderschrijft eens te meer de visie van de projectleiding over participatie.

Op bovengenoemde informatiebijeenkomst werden wij uitgenodigd mee te doen aan een quiz, de zogenaamde mentimeter, opgesteld door BVR, met voor haar welgevallige vragen. Zo was één van de vragen bijvoorbeeld of een bouwhoogte van 4 tot 6 lagen acceptabel was. Als je eerst wordt voorgehouden dat de bouwhoogte 15 etages zou worden, is het niet moeilijk om te bedenken dat grotendeels werd aangegeven dit acceptabel te vinden. Helaas was er geen mogelijkheid om aan te geven of dit voor het hele gebied geldt , of voor een bepaald gedeelte dan wel meerdere delen. Dit soort nuances komt dan ook niet terug in de concept NUR. Bovendien wordt voor de directe omgeving van de treinhalte totaal nog geen invulling gegeven, dit wordt op een later tijdstip bepaald. Hiermee wordt dit deel dus feitelijk buiten de concept NUR gehouden.

Een inhoudelijke reactie geven op deze concept NUR is onmogelijk om de eenvoudige reden dat de inhoud van deze concept NUR geen concrete feiten geeft, maar slechts vage plannen. Globaal wordt een een parkachtige woonomgeving geschetst met waterpartijen met rietkragen, openbaar groen, ja zelfs mogelijkwerwijs een gezamenlijke volks- of pluktuin, een fietspad, enz. Als bewoner juich ik uiteraard een dergelijke invulling toe. Ik heb alleen één prangende vraag : Waar komen dan de huizen, de ontsluitingswegen en bijvoorbeeld de parkeerplaatsen ?

Ik zou het bijzonder op prijs stellen als u mij deze informatie op korte termijn kunt verstrekken, om mij daarmee de mogelijkheid te geven om daadwerkelijk voor 7 februari inhoudelijk op deze concept NUR te reageren.

Graag hoor ik van u.

Wij begrijpen dat dit lastig is. De Nota van Uitgangspunten en Randvoorwaarden is kaderstellend en richtinggevend voor projectontwikkelaars. We willen niet alles vooraf gedetailleerd vastleggen om ontwikkelaars uit te dagen met creatieve plannen en ontwerpen te komen.

Zienswijze 11	Wat ik zie in de conceptnota is veel groen en diverse soorten woningbouw, 4-hoog en terrasvorm, hetgeen er mooi uitziet. Alleen is mij niet duidelijk hoe het stationsgebied qua bebouwing eruit gaat zien. Kan ik daar info over ontvangen ?	In deze fase van het project wordt er nog geen plan gemaakt, maar worden de kaders van een toekomstig plan bepaald. Zodra een ontwikkelende partij een plan uitwerkt komt er meer inzicht in zaken als concrete maatvoering, plek van bebouwing of architectuur.
Zienswijze 12	Als bewoner van de stationsomgeving Heemskerk heb ik de email ontvangen over de voortgang mbt de ontwikkeling van het stationsgebied. Hierin wordt uitgelegd dat de gemeente het gebied niet zelf gaat ontwikkelen, maar dit laat uitvoeren door een projectontwikkelaar, waarbij de Nota van uitgangspunten en randvoorwaarden leidend is. Hieruit maak ik op dat de Nota in feite een programma van eisen is, waarbinnen de projectontwikkelaars moeten opereren. Hieronder heb ik samengevat waarom ik van mening ben dat deze Nota weliswaar een aardig startpunt is, maar nog lang niet de kwaliteit heeft om als een programma van eisen te kunnen voldoen. Als ik naar de Nota kijk, begint deze met een duidelijke opdracht: er moeten woningen komen, al dan niet met toevoeging van commerciële of maatschappelijke activiteiten. Daarbij moet het gebied aantrekkelijk blijven en toegankelijk (natuur en mobiliteit). In hoofdstuk drie wordt dit verder uitgewerkt. Ik beperk me tot de 'ontwerpopgaven', daar dit vermoedelijk de uitgangspunten zijn. Samengevat: 1. Een doorlopend landschap zijn met goede verbindingen 2. Water en riet hebben. Bij voorkeur gaat het dan om een gezond watersysteem met goede waterkwaliteit. 3. Veel park bevatten, met behoud van bestaande bomen, dat liefst door de bewoners wordt beheerd. Er is ruimte voor speelvoorzieningen en ontmoetingsplekken. 4. Geen doorgaande route worden 5. Goede toegang tot het station bieden 6. Oosterwijk met de Broekpolder verbinden op een veilige manier 7. Er is ruimte voor sociale voorzieningen rond het perron 8. 200-300 woningen. Grootste urgentie is betaalbaar wonen voor jongeren en starters en ook voor doorstromers moet gezorgd worden. Maar het kunnen ook woningen voor andere doelgroepen	

	worden..... en voor andere doelgroepen kan worden afgeweken van de visie 9. Woningen langs het spoor zijn bij voorkeur getrapt en circa 4-6 hoog met mogelijke uitzondering naast het station. 10. Onderzoek naar zon, wind, geluid en uitzicht 11. Parkeernorm van 1 12. Er wordt bij voorkeur duurzaam en circulair gebouwd 13. Voor de zone nabij de treinhalte moet visie nog verder uitgewerkt Op de eerste vijf punten zal algemeen weinig bezwaar zijn. Een rustige wijk met ruimte voor groen. Teksten als 'bij voorkeur' (punt 2) moeten uit deze nota verdwijnen. Ik wil niet bij voorkeur goede kwaliteit. Dit is een eis. Als het economisch interessanter is om het koelwater van Tata hier door de sloten te leiden, gaan we dat toch NIET doen. Ten aanzien van de voorziene onderdoorgang (6) van het spoor om de woonwijken te verbinden merk ik op dat de kenmerking dat het station een onveilige locatie (zoals beschreven in hoofdstuk 2) was niet volledig accuraat is. Ik denk dat dit nog steeds als een onveilige locatie ervaren wordt door de hangjongeren en het vandalisme. Het station is meestal grotendeels verlaten en daarmee een ideale hangplek. Volgens punt 7. zijn er mogelijkheden om dit probleem te ondervangen. Hier zou niet moeten staan dat er ruimte is om (vrijblijvend), maar dat het een eis is om hier iets mee te doen. Bij punt 8-10, als het echt gaat om wat de bewoners in de omgeving zorgen baart wordt de visie nog waziger. Er moeten woningen gebouwd worden voor groepen die nu moeilijk een woning kunnen bekomen (goed plan), maar voor allerlei andere doelgroepen mag ook en kan de visie zelfs overboord. Dat klinkt nagenoeg als carte blanche. Hier moet duidelijk gedefinieerd worden wat verstaan wordt onder betaalbare woningen, hoe de verdeling in woningen moet zijn (sociale huur/vrije sector huur/koop incl maximale prijzen). Een al te eenzijdig woningaanbod komt meestal de buurt ook niet ten goede, dus een goede mix is gewenst. Hetzelfde geldt voor de aard van de woningen langs het spoor. 'bij voorkeur' kan dus ook totaal anders worden. En circa 4-6? Hoeveel is dat? Alles tussen 2 en 10? En dan een volledige ongedefinieerde mogelijke uitzondering naast het station. Op basis van deze visie moet duidelijk zijn waar het heen gaat. Dat is zo niet het geval. Ik zie ook geen enkele reden waarom er direct naast het station een uitzondering zou moeten gelden. Op dit moment staan daar ook geen	Wij hebben de Nota van Uitgangspunten en Randvoorwaarden hierop aangescherpt en minder vrijblijvend gemaakt. De Woonvisie is leidend. We willen alleen op deze locatie meer ruimte bieden aan betaalbare kleinere studio's met eventueel gemeenschappelijk voorzieningen. Er zal uiteraard een mix van koop- en huurwoningen komen in verschillende prijsklassen.
--	---	---

	hoge gebouwen die vervangen worden, net als in de rest van het gebied. Ik denk de meestgenoemde zorg die door de omwonenden werd genoemd is wat hoogbouw gaat doen met hun zicht, zon etc. Dat wordt in de Nota ondervangen met de tekst dat hier onderzoek naar gedaan moet worden. En dan? Dit onderzoek moet gedaan worden voordat deze Nota wordt afgerond, waarna er in overleg acceptabele voorwaarden opgesteld worden, die onderdeel zijn van deze Nota. Op die manier wordt (deels) tegemoetgekomen aan de zorgen van de bewoners. Nu niet. Een parkeernorm is vast op hoger nivo bepaald? Mij komt een norm van 1 erg laag over. In onze wijk zou dat in ieder geval ruim onvoldoende zijn. De Nederlander is nog lang niet zo ver dat die massaal een de deelauto of iets dergelijks gaat en de gebruikscijfers van het station geven weinig hoop dat de nieuwe bewoners massaal de trein gaan pakken. Het risico van een lage norm is dan dat er geparkeerd gaat worden op plekken waar dat niet de bedoeling is. Dit zal tot veel ergernis gaan leiden. Ten aanzien van het milieu laat Heemskerk zien daar niet al te veel mee op te hebben getuige punt 12. Graag duurzaam, maar anders mag ook. Ook hier is geen sprake van een voorkeur, maar van een eis. Punt 13 laat de status van deze nota het best zien. 'het programma voor dit gebied moet nog verder uitgewerkt'. Dat betekent dat deze Nota nog niet de status van concept heeft, maar slechts een aanzet is. Het is nog lang niet af. Er moet een integrale visie op het gehele gebied zijn alvorens hierover een beeld gevormd kan worden. Ik kan niet anders dan concluderen dat er nog veel werk te doen is voordat dit concept de kwalificatie Nota van Uitgangspunten verdiend. De vrijheden die hierin zijn opgenomen maken het nagenoeg onmogelijk om op een later tijdstip voorstellen van projectontwikkelaars te beoordelen. Zoals ik het lees past vrijwel elke voorstel hier wel in. Dat kan niet de bedoeling zijn. Ik vergelijk deze Nota met een verkoopbrochure van een woning. In zo'n tekst lees ik daar termen als 'originele details' (enkel glas), 'goede aansluiting op uitvalswegen' (direct aan een snelweg), 'uitzicht op het park' (alleen vanaf zolder, uiterst naar rechts kijken). In deze nota staat er dan 'bij voorkeur', 'er is ruimte', 'circa', 'betaalbaar'. Het grote verschil met de verkoopbrochure is dat daarin ook foto's staan die niet liegen en dat je er kunt kijken voordat je eraan vastzit. Met deze nota is dat niet het	Wij hebben parkeeronderzoek laten doen in de wijk. Op de drukste momenten in de avond op werkdagen. Daaruit blijkt dat er op verschillende plekken in de wijk geen 100% bezetting is en er parkeercapaciteit ongebruikt is. Een deel van de mensen die hier komt te wonen weet dat er wordt afgeweken van de parkeernorm en er dus minder parkeerplekken zijn. Er is in de metropoolregio een duurzaamheidsconvenant opgesteld. Dit convenant is ook van toepassing op deze locatie. Dit klopt in eerste instantie gaan ontwikkelaars een visie op hoofdlijnen maken. Dit wordt later uitgewerkt in een ontwerp.
--	--	---

	geval en daarom moet het programma sterker afgebakend worden alvorens te aanvaarden.	
Zienswijze 13	In de NvU lees ik over nodige geluidswerende maatregelen langs het spoor om het wonen in het stationsgebied mogelijk te maken. En dat er geen gesloten wand mag ontstaan langs het spoor. Wat ik mee wil geven is dat 'het spoor' het uitzicht is van de bewoners aan de Broekpolderkant (Vuursteen). Dus hou hier rekening mee met de invulling van de directe spoorzone met geluidwerende maatregelen en bebouwing. Voorbeeld wat ik hierbij wil noemen is de verbreding van het perron aan de Broekpolderkant. Waar wij eerst uitzicht hadden op een groene haag kijken we nu tegen een metalen raster met wat groen dat nauwelijks groeit en een groen dekzeil. Ik heb een ander idee bij 'groene invulling' dan Prorail blijkbaar. Ander punt is de opmerking op pagina 14 dat er wat bouwlagen betreft een mogelijke uitzondering gemaakt kan worden in de zone bij de treinhalte. Ik vertaal dat als meer bouwlagen dan de genoemde 4 tot 6. Maar het kunnen er ook minder zijn. Wees daar duidelijk in en laat dat niet in het midden, dat voorkomt discussie.	Aan het bouwen langs het spoor zijn strikte regels van toepassing voor onder geluidsbelasting. Dit wordt in een later planstadium verder uitgewerkt. Wij hebben een aantal verscherpingen aangebracht.
Zienswijze 14	Suggesties / aanbevelingen In de IJmond zijn er inrichtingseisen vastgelegd voor de IJmondse doorfietsroutes. Wij pleiten er hierbij voor dat de gewenste vormgeving sowieso als basis wordt gehanteerd en niet de marges van minimum maten worden 'opgezocht'. Enkele aanvullende aanbevelingen die we hebben zijn: • combineer fiets- en voetganger voorzieningen naast elkaar zonder hoogte verschil en beiden met ruime maten zodat er over en weer geen hinder ontstaat; • een doorfietsroute in dit geval de oostelijke doorfietsroute vereist een optimale herkenbaarheid zowel fysiek (eenvormige herkenbare materiaal keuze op fietsstraten en fietspad maar ook in de voorrang en verlichting dit de route herkenbaar geleid en op kruispunten in evenwicht zijn met de kruisende rijbanen en/of fietspaden; • een inrichting die evenwichtig is en waar anti-autopalen overbodig zijn dus een gebalanceerd netwerk voor zowel auto, voetganger als fiets; • voorzie de doorfietsroute op delen met groene bermen sowieso van kantmarkering voor een goede geleiding en herkenbaarheid en geef deze grasbermen een breedte van 1,5 m (frequent maaien);	Dit zijn allemaal punten die in de planuitwerking verder aan de orde komen. In die fase zitten we nu nog niet. Hierop wordt in een later planstadium getoetst.

	• belangrijk aspect bij de inrichting is het profiel van vrije ruimte naast de fietsverharding. Geen beplanting maar grasbermen en obstakels op ruime afstand ($> 0,75$ m vanaf de rand). • Last but not least, goede befietsbare bochtvormgeving dwz rechtstanden $R >$ of gelijk 20 m en kruispunten $R >$ of gelijk 5 m zoals verwoord in de ASVV 2021 (laatste editie). Wij kijken uit naar een kwalitatief hoogwaardige inrichting van het gebied. De leesbaarheid en herkenbaarheid dragen bij aan een verkeersveilige openbare ruimte.	
--	--	--