

nummer :  
onderwerp : Nota van Uitgangspunten en Randvoorwaarden (NUR)  
"Stationsgebied Heemskerk"

Aan de raad,

### **Inleiding**

Het project herontwikkeling Stationsgebied is begin 2021 in een stroomversnelling terecht gekomen. Eén van de grondeigenaren meldde zich bij de gemeente en wilde samenwerken aan de herontwikkeling van het gebied. Tevens is uit nader onderzoek gebleken dat het planproces kan worden versneld door niet meer alles zelf te doen. Dit kan door aan de voorkant van het planproces duidelijke kaders mee te geven aan marktpartijen. Deze marktpartijen stellen een plan op dat de gemeente vervolgens toetst aan de vooraf meegegeven kaders. De gemeente krijgt, nadat de kaders zijn vastgesteld, een meer coördinerende en toetsende rol. Hierdoor besparen we ambtelijke capaciteit en maken we gebruik van kennis en ervaring van marktpartijen.

### **Toelichting/motivering/risico's**

#### *Terugblik op eerder planproces*

In 2019 is een ruimtelijke visie op hoofdlijnen voor de korte en lange termijn opgesteld. Deze visie is in 2019 gepresenteerd aan de raadscommissie. In de omgeving waren indertijd onder andere veel zorgen over de hoogte, massaliteit (bebouwingsdichtheid), bezonning en mogelijke verkeerscongestie in de wijk. Er zijn een paar honderd reacties ingediend.

De korte termijn maatregelen uit de visie betroffen de herinrichting van de stationspleinen. Deze maatregelen zijn en worden de komende periode uitgevoerd. Vanwege alle zorgen uit de buurt heeft de planvorming voor de langere termijn een periode stilgelegen. Toen is op verzoek van de toenmalige gemeenteraad onderzocht of er tijdelijke woningen konden worden gebouwd. Samen met Woonopmaat is een plan bedacht voor de realisatie van 72 tijdelijke woningen. Ook vanwege dit plan is veel onrust ontstaan in de directe omgeving. Omwonenden maakten zich onder andere zorgen over de te huisvesten doelgroepen, architectuur en inrichting van het gebied (architectuur, verloren gaan van groenvoorzieningen et cetera).

Begin 2021 is een doorstart gemaakt. Door niet meer alles zelf te doen, en ruimtelijke kaders te stellen aan de voorkant van het planproces, kan het project worden versneld. Daarnaast is een samenwerkingsovereenkomst gesloten met één van de grondeigenaren (die zelf projectontwikkelaar is). Deze eigenaar wil samen met de gemeente samenwerken om het gebied te herontwikkelen.

#### *De NUR is kaderstellend en richtinggevend*

Het doel is om marktpartijen uit te dagen hun creativiteit in te zetten om te komen tot een kwalitatief mooi ontwerp dat ook financieel haalbaar is. Daarom is de NUR vooral kaderstellend en leggen we niet alles vooraf gedetailleerd vast. Marktpartijen kunnen hun marktverkenning doen en een voorstel doen voor de planontwikkeling en ontwikkelstrategie. We toetsen achteraf op basis van vooraf meegegeven beoordelingscriteria of de ingediende visies en ontwerpen voldoen aan de NUR. Deze toetsing zal gebeuren door de beoordelingscommissie. De beoordelingscriteria maken onderdeel uit



van de documenten die horen bij de partnerselectieprocedure. De documenten voor deze procedure worden waarschijnlijk in december 2022 voorgelegd aan uw college.

In de NUR wordt het gebied in twee gebieden opgeknipt: zone langs het spoor en de zone bij de treinhalte. De zone langs het spoor zou sneller kunnen worden ontwikkeld omdat het grotendeels onbebouwd is. Daarentegen is de zone langs de treinhalte complexer vanwege bestaande bebouwing (die moet worden verworven) en verharding die gaat verdwijnen. Dit deel van de herontwikkeling kost meer tijd.

#### Lagere parkeernorm

In tegenstelling tot ons parkeerbeleid wordt voor het gehele plangebied een parkeernorm 1,0 gehanteerd (inclusief bezoekers parkeren). Er is onrust in de wijk ontstaan dat daardoor de parkeerdruk in de wijk verder zou toenemen. Wij hebben daarom parkeeronderzoek laten doen in de wijk. Hieruit blijkt dat op het drukste moment van de week afhankelijk van de plek in de wijk nog steeds parkeercapaciteit over is voor eventuele overloop. Door voor specifieke doelgroepen te bouwen, die minder waarde hechten aan autobezit, een uitgekiend mobiliteitsconcept (bijvoorbeeld deelautosysteem) en dubbelgebruik van het P&R-terrein en/of parkeerplekken voor voorzieningen, verwachten wij dat deze parkeernorm afdoende is. Hiermee ontmoedigen we autobezit bij toekomstige bewoners.

#### Afwijking Woonvisie

We stellen niet verplicht dat er traditionele grondgebonden woningen conform de Woonvisie gebouwd moeten worden. Deze passen ook minder op deze plek. Deze plek leent zich voor een andere bebouwingstypologie. We willen daarom ruimte geven aan meer betaalbare appartementen/studio's (met bijzondere financieringsconstructies zoals Koopstart), speciale woonconcepten (bijvoorbeeld kleinere woningen en meer gemeenschappelijke ruimten) en woningen voor specifieke doelgroepen (bijvoorbeeld jongeren, starters en senioren).

#### Spanning bebouwd oppervlak en parkachtig landschap

Een kwalitatief mooi ontwerp en speciale aandacht voor het verbeteren van de sociale veiligheid zijn belangrijke speerpunten in de NUR. Om dit te waarborgen waren een footprint van circa 4.000 m<sup>2</sup> en een bebouwd oppervlak van circa 20.000 bruto vloeroppervlakte opgenomen in de eerdere versies van de NUR. Bij nader inzien blijkt deze normering niet een effectief sturingsmechanisme te zijn omdat de kans dan bestaat dat getallen in plaats van een bijzonder kwalitatief ontwerp centraal staan. Om die reden hebben we deze twee kwantitatieve eisen vervangen door de eis dat 50 procent van het gebied onverhard moet blijven. Op deze wijze ontstaat ruimte voor een parkachtig landschap.

#### Overleg NS/Prorail over capaciteit P&R-terrein

Het huidige P&R-terrein wordt deels niet gebruikt. Er is capaciteit voor circa 150 auto's. Wij hebben parkeeronderzoek laten doen op drukke werkdagen tussen 7:00 en 19:00 uur. We hebben tevens onderzocht met welke reden de auto's werden geparkeerd. Hieruit blijkt een gemiddelde bezetting van 50 parkeerplekken waarvan 40 auto's werden geparkeerd om vervolgens met de trein verder te reizen en 10 auto's werden geparkeerd om naar de supermarkt of de kapsalon te gaan. Met NS/Prorail hebben we overlegd wat een redelijk aantal parkeerplekken zou zijn, waarbij rekening wordt gehouden met een toename van het gebruik van de trein en een inhaalslag in vervoersbewegingen na de coronaperiode. In totaal zijn we met NS/Prorail uitgekomen op 72 P&R-plekken. Het worden openbaar toegankelijke parkeerplekken dus zonder slagboom.

#### Overleg met Woonopmaat

Wij hebben verzocht of de bestaande Euratomflat meegenomen kan worden in de herontwikkeling. Dit

blijkt niet mogelijk omdat het complex de komende jaren wordt gerenoveerd/verduurzaamd. Daarnaast heeft Woonopmaat de komende jaren een dusdanig grote investeringsopgave en grote vraag naar woningen dat dit complex niet kan worden vervangen. De garageboxen langs het spoor kunnen wel meegenomen in de herontwikkeling. In overleg met Woonopmaat kunnen de bestaande plinten worden uitgebreid indien dat nodig is voor de herontwikkelingsopgave.

### Tunnel of overkluizing

Bij de vorige gemeenteraad bestond de wens in het plangebied de wijken Oosterwijk en Broekpolder te verbinden door middel van een tunnel of een overkluizing. De kosten daarvan worden globaal begroot op respectievelijk 6 en 1,5 miljoen euro. Het is niet mogelijk om die wens te financieren uit de gebiedsexploitatie omdat het plan dan financieel onhaalbaar is. Wij gaan voor deze wens op zoek naar een externe financieringsbron(nen). We onderzoeken op dit moment mogelijkheden via de regeling Woningbouw Impuls (WBI). Deze regeling kent verschillende tranches. Deze tranches worden iedere keer ruim overschreven met projecten zodat keuzes moeten worden gemaakt. Of een dergelijke aanvraag succesvol is valt op dit moment niet te zeggen.

### *Samenwerking met de gemeente Beverwijk*

Een deel van het projectgebied (circa 10%) ligt op grondgebied van de gemeente Beverwijk. De afgelopen periode heeft veelvuldig afstemming plaatsgevonden over het proces en inhoud van de NUR. De gemeente Beverwijk heeft nauwelijks ambtelijke capaciteit beschikbaar omdat de focus bij hen ligt op de herontwikkeling van haar eigen stationsomgeving. Wij hebben de afspraak gemaakt dat wij Beverwijk ontzorgen en geregeld overleg hebben. Tevens is afgesproken dat NUR ook ter besluitvorming in december 2022 wordt voorgelegd aan de raad van Beverwijk.

Ook hebben we overleg over de Beverwijkse grondpositie en onder welke voorwaarden deze kan worden ingebracht in een gezamenlijke gebiedsexploitatie. Op ambtelijk niveau worden deze voorwaarden op dit moment in goed overleg besproken en we willen deze voorwaarden vastleggen in een nog op te stellen overeenkomst. Deze overeenkomst worden in december 2022 of januari 2023 voorgelegd aan beide colleges.

### *Risico's*

#### 1. De herontwikkeling is financieel onhaalbaar

De ambities op het gebied van programma en de inrichting van het openbaar gebied zijn hoog. Daarnaast is de opgave complex door de ligging bij het station. Ook zijn de twee te verwerven locaties duur. Wij hebben de NUR globaal doorgerekend en hieruit blijkt dat er een financieel uitvoerbaar plan mogelijk is. De kosten en opbrengsten houden elkaar ongeveer in evenwicht. Het is echter geen locatie die grote financiële tegenvallers kan opvangen. Door grote kostenstijgingen of bijvoorbeeld veranderingen in de woning- en de financieringsmarkt kan er een financieel onhaalbaar plan ontstaan. De woningbouw- en financieringsmarkt is op dit moment volop in beweging.

#### 2. Verwervingsproces kan vertragen

In het gebied liggen twee te verwerven locaties: de supermarkt en het tankstation/wasstraat. Beide functies zijn niet in te passen op de bestaande locatie. Deze ontwikkeling heeft grote impact op de bedrijfsvoering van de betrokken bedrijven. In goed overleg met de eigenaren proberen we tot een oplossing te komen. Het is bij verwervingsprocessen lastig in te schatten of minnelijke verwerving mogelijk is of dat partijen het laten aankomen op een onteigeningsprocedure. Dat laatste heeft niet onze voorkeur. Wij verwachten overigens dat de nog te selecteren ontwikkelaar(s) het plangebied in twee fasen zullen ontwikkelen en zullen starten met het gebied waar geen verwervingen hoeven

plaats te vinden. Het risico bestaat dat door het verwervingsproces vertraging in een deel van het plangebied kan optreden.

### 3. Personeelsgebrek en tekort aan bouwmaterialen

Er ligt een grote woningbouwopgave in Heemskerk. We willen dat er snel wordt gebouwd. De woningbouwmarkt wordt op dit moment getergd door kostenstijgingen en personeelstekorten. Dit kan leiden tot vertraging in het bouwproces.

### **Financiën**

Het uitgangspunt is dat er een financieel haalbaar plan komt. Uit de grondopbrengsten moeten onder meer de verwervingskosten (2 locaties) en de ambtelijke voorbereidingskosten worden terugverdiend. Wij hebben in een financieel model (bijlage 4) een globale berekening gemaakt van de kosten en opbrengsten. Hieruit blijkt dat het mogelijk moet zijn om tot een financieel haalbaar plan te komen. In de bijgaande geheime bijlage 4 staat de financiële doorrekening. De wens voor een overkluizing of een tunnel wordt buiten de gebiedsexploitatie gehouden omdat dit leidt tot een zeer groot tekort in de gebiedsexploitatie. Hiervoor gaan we zoeken naar externe financieringsbronnen.

### **Participatie**

Omdat er onrust en zorgen zijn in het gebied is besloten een klankbordgroep in te stellen. In juni 2021 zijn de leden gekozen. Het is een mix van direct omwonenden uit Heemskerk en Beverwijk, woningzoekenden en personen die willen meedenken over duurzaamheid en betaalbare woningen (bijzondere woonconcepten). Zij zijn meegenomen in de verschillende stappen om te komen tot een NUR. Dit proces werd begeleid door een onafhankelijk procesbegeleider en heeft tot waardevolle input geleid voor de NUR. De groep heeft een adviserende rol gehad. Er is altijd gecommuniceerd dat de gemeenteraden van Heemskerk en Beverwijk besluiten over de NUR. In het bijgaande participatiedocument (bijlage 2) zijn alle participatiestappen gedetailleerd uitgewerkt.

Daarnaast is een Nota van Beantwoording (zie bijlage 3) toegevoegd met de ingediende reacties en de beantwoording daarvan. Wat opvalt is dat het gekozen planproces nieuw is voor veel inwoners. Er ontbreekt immers een nieuw ontwerp voor het plangebied. Daardoor is het lastig te reageren op uitgangspunten omdat die ruimte bieden voor verschillende ontwerpen. Om zorg bij omwonenden weg te nemen, hebben we besloten twee mensen uit de omgeving of betrokkenen te laten deelnemen in de beoordelingscommissie. Op die manier hopen wij dat er meer vertrouwen ontstaat dat er een kwalitatief goed plan wordt gekozen dat voldoet aan de Nota van de Uitgangspunten en Randvoorwaarden.

### **Planning**

Nadat de NUR is vastgesteld door de raden van Heemskerk en Beverwijk, zal worden gestart met een zogenaamde partnerselectieprocedure. We willen hiermee starten in januari of februari 2023.

### **Relatie met regionale samenwerking**

De NUR is tot stand gekomen in nauwe samenspraak met de gemeente Beverwijk.

### **Conclusie c.q. voorstel**

Het college stelt voor om de NUR en de Nota van Beantwoording vast te stellen.

### **Beslispunten**

1. De Nota van Uitgangspunten en Randvoorwaarden "Stationsgebied Heemskerk" vast te stellen;
2. De Nota van Beantwoording vast te stellen;



De raad van de gemeente Heemskerk;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 15 november 2022, nummer ;

gehoord de commissie RWK van 8 december 2022;

**b e s l u i t :**

1. De Nota van Uitgangspunten en Randvoorwaarden "*Stationsgebied Heemskerk*" vast te stellen;
2. De Nota van Beantwoording vast te stellen.

Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente Heemskerk in zijn openbare vergadering van 22 december 2022

de raad voornoemd,

W.J. Vrolijk-Gevaert  
de griffier,

de voorzitter,