ONTWIKKELSTRATEGIE SPOORZONE BEVERWIJK

DECEMBER 2021

BUREAU STEDELIJKE PLANNING

Status:
Definitief

Datum:
December 2021

Een product van:
Bureau Stedelijke Planning bv
Hoge Gouwe 93
2801 LD Gouda
0182 - 689416
www.stedplan.nl
info@stedplan.nl

Team Gebiedsontwikkeling en strategie
Anouk Nelemans MSc
Ir. Joris Quaedflieg
Drs. Dick van der Harst

Voor meer informatie: Ir. Joris Quaedflieg, jq@stedplan.nl

Review:
Drs. Dick van der Harst

In opdracht van:
Gemeente Beverwijk

De in dit document verstrekte informatie mag uitsluitend worden gebruikt in het kader van de opdracht waarvoor deze is opgesteld. Elk ander gebruik behoeft de voorafgaande schriftelijke toestemming van Bureau Stedelijke Planning BV©.

Projectnummer: 20210254
Referentie: 20211202_Ontwikkelstrategie Spoorzone

MANAGEMENTSAMENVATTING 4

1 INLEIDING ONTWIKKELSTRATEGIE SPOORZONE 5

1.1 WAAROM DE ONTWIKKELING VAN DE SPOORZONE

1.2 AMBITIES EN DOELSTELLINGEN

1.3 ONTWIKKELSTRATEGIE SPOORZONE

1.4 LEESWIJZER

2 DE SPOORZONE BEVERWIJK DUURZAAM EN PRETTIG LEEFBAAR WOONWERKGEBIED 9

2.1 GEZOND LEVEN IN BEVERWIJK

2.2 WONEN IN DE SPOORZONE

2.3 ECONOMISCHE PROFILERING

2.4 SPOORZONE ALS VOORBEELD VAN DUURZAME ONTWIKKELING

2.5 GROEN-BLAUWE LEEFOMGEVING

2.6 MOBILITEIT

3 SPOORZONE: EEN GEFASEERDE AANPAK IN DEELGEBIEDEN DE HOOFDLIJNEN VAN DE ONTWIKKELSTRATEGIE 16

3.1 CENTRUMZIJDE

3.2 OOSTZIJDE

4 SAMENWERKING IN DE SPOORZONE BETREKKEN VAN MARKTPARTIJEN EN STAKEHOLDERS 22

4.1 MARKTPARTIJEN EN BELEGGERS

4.2 GOVERNANCE

5 OPBOUWEN INVESTERINGS- EN ONTWIKKELKRACHT FINANCIËN, ORGANISATIE EN COMMUNICATIE 26

5.1 FINANCIËLE STRATEGIE

5.2 ORGANISATIE

5.3 COMMUNICATIESTRATEGIE

6 HET VERVOLG FASERING 30

6.1 WAAR STAAN WE NU?

6.2 STAPPENPLAN VOOR 2022

MANAGEMENTSAMENVATTING

Beverwijk staat aan de vooravond van een groei van ongeveer 40.000 naar 60.000 inwoners. Een groot deel van die nieuwe inwoners gaan wonen, werken en recreëren in de Spoorzone, een tweehonderd hectare groot gebied aan weerszijden van A22 en spoorlijn. De gemeenteraad heeft in april 2021 voor dit gebied de ambitie vastgesteld om een stoer, duurzaam en vooral prettig leefbaar gebied te creëren, waar gewoond en gewerkt wordt met voldoende voorzieningen én dat onlosmakelijk onderdeel uitmaakt van het centrum van Beverwijk. Voor dit gebied is eind 2020 een stedenbouwkundige, programmatische, verkeerskundige en financiële verkenning uitgevoerd. Op grond van deze verkenning is het mogelijk om 10.000 woningen in het gebied toe te voegen en 5.000 extra arbeidsplaatsen te creëren. Deze Ontwikkelstrategie Spoorzone geeft aan hoe we vanuit de Verkenning Spoorzone effectief tot planvorming en uitvoering kunnen komen. Het is ons advies aan de gemeente, gebaseerd op onze kennis en ervaring, de aangereikte beleidsstukken, interviews met interne en externe betrokken partijen en de expertsessie met de gemeenteraad.

In de Ontwikkelstrategie geven we per thematische ambitie adviezen aan de gemeente. Het gaat daarbij om de thema's: gezondheid, wonen, economie, duurzaamheid, vergroening / wateropgaven en mobiliteit. Deze zijn te vinden in hoofdstuk 2.

In hoofdstuk 3 worden aan de hand van de specifieke opgaven per deelgebied adviezen gegeven. In hoofdzaak onderscheiden we de Centrumzijde, met het Stationsgebied en Noord-Oost en de Oostzijde, met de Bazaar en Wijkermeerweg, de Kop van de Haven, de Parallelweg en het bestaande bedrijventerrein Beverwijk Business Docks Wijckermeer.

Hoofdstuk 4 behandelt de wijze waarop het beste met marktpartijen en andere stakeholders kan worden samengewerkt met speciale aandacht voor marktpartijen in de bouwkolom, en ook de complexe governance waarin de Spoorzone beweegt.

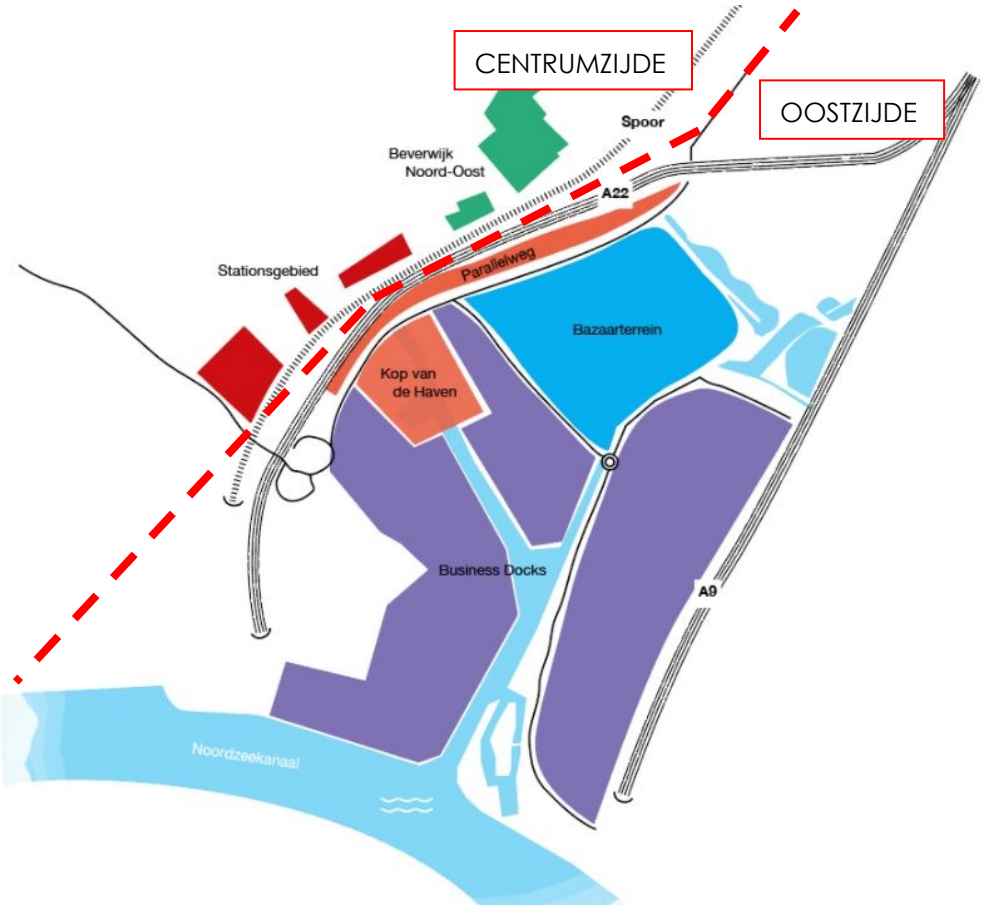
In hoofdstuk 5 wordt de financiële strategie, de (interne) organisatie en communicatie, participatie en branding behandeld.

Het laatste hoofdstuk vertaalt de ontwikkelstrategie in concrete stappen voor 2022.

1 INLEIDING
ONTWIKKELSTRATEGIE SPOORZONE

Met de Spoorzone wordt een nieuw stuk stad in Beverwijk gebouwd waarin wonen, winkels, werken, voorzieningen en recreëren samenkomen. Deze ontwikkelstrategie onderstreept wat Beverwijk op dit moment al doet en geeft aan hoe vanuit de Verkenning Spoorzone tot verdere planvorming en uitvoering kan worden gekomen.

De ontwikkeling van de Spoorzone is een kans om belangrijke gemeentelijke en regionale doelstellingen te realiseren op het gebied van gezondheid, wonen, economie, duurzaamheid en mobiliteit. De omvang van het gebied en de integrale aanpak binnen het gebiedsprogramma maakt het een krachtige ontwikkeling. De Spoorzone is opgedeeld in 6 deelgebieden: Het Stationsgebied en Noord-Oost aan de Centrumzijde, en de Bazaar (incl. Wijkermeerweg), Parallelweg, Kop van de Haven en Business Docks Wijckermeer aan de Oostzijde (Figuur 1).



FIGUUR 1 KAARTBEELD VAN HET PLANGEBIED
Bron: Gemeente Beverwijk, Spoorzone; bewerking Bureau Stedelijke Planning

1.1 WAAROM DE ONTWIKKELING VAN DE SPOORZONE

Het plan voor de ontwikkeling van de Spoorzone is ontstaan uit de urgentie van de woningbouwopgave en van een kwaliteitsverbetering van vooral de Oostzijde van het spoor. Binnen de regio IJmond en in de rest van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) is een groot tekort aan woningen en de opbouw van de voorraad sluit niet aan bij de wensen van de doelgroepen waardoor er te weinig doorstroming is. Met de ontwikkeling van de Spoorzone wordt in de woningbehoefte van Beverwijkers voorzien, kan de kwaliteit van de woningvoorraad in Beverwijk als geheel sterk worden verbeterd, en nieuwe voor de gemeente maatschappelijk en economisch waardevolle doelgroepen worden aangetrokken.

Naast de invulling van de woningbouwopgave en de verbetering van de leefomgeving, zorgt de ontwikkeling van de Spoorzone voor extra draagkracht voor bestaande en nieuwe voorzieningen. Zowel het toevoegen van arbeidsplaatsen als een stijging in bestedingen door de groei van het inwoneraantal zorgen voor een economische impuls in de gemeente en de regio.

De Oostzijde van de Spoorzone is deels verouderd en kent vooral op de meubelboulevard veel leegstand. Het is momenteel geen aantrekkelijk verblijfsgebied en het is niet goed verbonden met de Centrumzijde. Met de ontwikkeling van de Spoorzone kan Beverwijk als aantrekkelijke woon en werkgemeente beter op de kaart worden gezet.

1.2 AMBITIES EN DOELSTELLINGEN

Voor de ontwikkeling van de Spoorzone is de volgende ambitie vastgesteld door de gemeenteraad:

Het realiseren van een stoer, duurzaam en prettig leefbaar gebied, waar gewoond en gewerkt wordt met voldoende voorzieningen én dat onlosmakelijk onderdeel uitmaakt van het centrum van Beverwijk.

Deze ambitie is uitgewerkt in het volgende voorlopige **programma** voor de Spoorzone:

- Het toevoegen van circa 10.000 woningen, waarvan ± 2.000 aan de Centrumzijde en ± 8.000 aan de Oostzijde;
- Het creëren van circa 5.000 extra arbeidsplaatsen tot 2040 t.o.v. 2020;
- Het vergroten van het aantal voorzieningen in samenhang met de groei;
- Het inpassen van groen en water in de leefomgeving.

De ambitie voor de Spoorzone sluit goed aan op het collegeprogramma 2018-2022. Hierin staan de thema's gezondheid, wonen, werken, mobiliteit en duurzaam centraal. Beverwijk wil bouwen aan een divers en toekomstbestendig woningaanbod, een groene en gezonde leefomgeving realiseren, bedrijvigheid stimuleren, en zorgen voor een goede bereikbaarheid.

De gemeenteraad heeft ter ondersteuning van de ambitie de onderstaande **doelstellingen vastgesteld**:

- **Het creëren van een gezondere leefomgeving**;
- Een economisch vitaler gebied creëren;

- De organisatiegraad van de ondernemers in het gebied vergroten;
- Onderwijs beter laten aansluiten op de werkgelegenheid;
- Het toevoegen van nieuwe functies in het gebied;
- Het verbeteren van de bereikbaarheid van, naar en binnen het gebied;
- Het verbeteren van de OV-bereikbaarheid en -gebruik in het gebied;
- Op termijn realiseren van een zelfstandig functionerende zeehaven;
- Het verduurzamen van het gebied en het vastgoed: klimaatadaptatie, energietransitie en circulariteit krijgen een prominente plek in de plannen;
- Vergroening van het gebied: om te voldoen aan de opgaven van klimaatadaptatie, leefbaarheid en identiteit;
- Entrees naar de stad binnen het gebied aantrekkelijker maken.

Voor een nadere uitleg van de doelstellingen wordt verwezen naar het raadsvoorstel Gebiedsprogramma Spoorzone.

1.3 ONTWIKKELSTRATEGIE SPOORZONE

Deze ontwikkelstrategie geeft op hoofdlijnen aan hoe de Spoorzone verder tot uitvoering kan komen. De strategie is dynamisch en modulair, ook vanwege de looptijd van het programma van meer dan 25 jaar. Dit betekent dat het een adaptieve ontwikkelstrategie betreft die aangepast kan worden op basis van nieuwe inzichten en context en uitgaat van een geleidelijke ontwikkeling in deelgebieden.

WAAROM DE ONTWIKKELSTRATEGIE ››

Eind 2020 is een aantal onderzoeken uitgevoerd die hebben geresulteerd in de Verkenning Spoorzone. Onderdeel hiervan zijn een stedenbouwkundige, programmatische, verkeerskundige en financiële verkenning. Ook is onderzoek gedaan naar de mogelijke maatschappelijke en economische baten van de ontwikkeling voor Beverwijk en de regio. Deze verkenningen hebben geresulteerd in een ontwikkelprogramma gebaseerd op de ambitie en doelstellingen van de Spoorzone.

Deze ontwikkelstrategie geeft aan hoe vanuit de Verkenning Spoorzone **effectief tot planvorming en uitvoering kan worden gekomen**. Meer concreet gaat de ontwikkelstrategie over:

- Het afstemmen van lopende trajecten en projecten op de ambities van de Spoorzone en het bieden van een handelingsperspectief voor nieuwe initiatieven, voornamelijk aan de Oostzijde van het spoor;
- De te ondernemen acties om de deelgebieden aan de Oostzijde te gaan ontwikkelen, primair op de Parallelweg Midden/Oost;
- Meer verbinding tussen de thema's aanbrengen zodat een integrale gebiedsontwikkeling mogelijk is;
- Verhogen en/of bestendigen van het commitment voor de Spoorzone bij de gemeenteraad en stakeholders;

- Betrekken van de belanghebbenden in de ontwikkeling. Dit zijn bijvoorbeeld marktpartijen, (zittende) ondernemers, NS en ProRail, de regio (IJmond, Noordzeekanaalgebied, MRA), provincie en het Rijk.
- Duidelijkheid geven over de kaders en de fasering van deelgebieden, waardoor de markt in actie kan komen;
- Activeren benodigde middelen voor de komende periode en inzicht in de toekomstige financiële strategie voor de realisatie.

1.4 LEESWIJZER

De ontwikkelstrategie bestaat uit de volgende onderdelen:

- De **te nemen strategische stappen op de thema's**: gezondheid, wonen, economie, duurzaamheid, groen en water en mobiliteit (hoofdstuk 2).
- De **ontwikkelstrategie** voor de **Spoorzone als geheel** en per **deelgebied** (hoofdstuk 3).
- Samenwerking met **marktpartijen en andere stakeholders** (hoofdstuk 4).
- De **financiële, organisatorische en communicatiestrategie** (hoofdstuk 5).
- Het **stappenplan** en **fasering** voor de korte termijn (hoofdstuk 6).

FIGUUR 2 DE VERKENNING SPOORZONE (DECEMBER 2020)
Bron: Gemeente Beverwijk, Spoorzone

2 DE SPOORZONE BEVERWIJK
DUURZAAM EN PRETTIG LEEFBAAR WOONWERKGEBIED

In dit hoofdstuk zijn onze adviezen over de te nemen strategische stappen voor de uitwerking van de thematische ambities en vraagstukken rondom de Spoorzone benoemd. Alle thema's dragen bij aan de verwezenlijking van de Spoorzone als duurzaam en prettig leefbaar woonwerkgebied. Daarbij moet worden gewaarborgd dat de ene ambitie de andere ambitie niet dwarszit en waar mogelijk juist versterkt.

2.1 GEZOND LEVEN IN BEVERWIJK

De gemeente zet zich via diverse programma's en akkoorden in om de gezondheid van haar inwoners te verbeteren. Denk hierbij aan de 'Regionale Gezondheidsnota', het 'Leefstijlakkoord', het 'Schone Lucht Akkoord', het 'Programma Duurzaamheid' en het 'Programma Gezondheid & Luchtkwaliteit' en de 'Visie op een gezondere leefomgeving IJmond'. Gezondheid is ook een belangrijke drijfveer en accelerator voor de ontwikkeling van de Spoorzone. In de 'Visie op een gezondere leefomgeving IJmond', die de drie IJmondgemeenten i.s.m. de provincie Noord-Holland vaststelden, is opgenomen dat de luchtkwaliteit in de IJmond in 2030 moet voldoen aan de WHO-advieswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof. In lijn met deze visie gaat Beverwijk zich inzetten voor een transitie naar "schonere" economische activiteiten. Daarnaast is gezondheid een belangrijke spil bij de verkeersvraagstukken. Voor de ontwikkeling van de Spoorzone is de snelheidsverlaging van de A22 cruciaal. Gezondheid is bij de gesprekken over deze snelheidsverlaging een belangrijk onderdeel, aangezien de snelheidsverlaging op de A22 bijdraagt aan de verbetering van de luchtkwaliteit en een vermindering van de geluidsbelasting. Met de ontwikkeling van de Spoorzone wil Beverwijk ook het imago en de aantrekkingskracht verbeteren: gezond leven in Beverwijk.

Voor het thema gezondheid adviseren wij aan de gemeente Beverwijk om de volgende **strategische stappen** te zetten binnen de ontwikkeling van de Spoorzone:

- Het thema **gezondheid centraal stellen** in de uitvoering en branding van de Spoorzone.
- Verbetering van de gezondheid **inzetten als accelerator** binnen de governance en gesprekstafels waarin de ambities van de Spoorzone opgenomen moeten worden. Dit kan versnellend werken voor meerdere doelstellingen zoals de transformatie van de Kop van de Haven, vergroening en de daarvoor benodigde snelheidsverlaging op de A22.

2.2 WONEN IN DE SPOORZONE

Met de Verkenning Spoorzone is de basis gelegd voor het beoogde woonprogramma[1]. Hiervan is op dit moment alleen het aandeel sociale woningen (20% aan de Oostzijde) door de gemeenteraad vastgelegd. Door aan de Oostzijde van de Spoorzone nieuwe en moderne sociale huurwoningen te programmeren ontstaat schuifruimte in andere delen van de stad met een hoge concentratie woningen in het sociale segment. In die gebieden kunnen sociale woningen dan deels geüpgraded of vervangen worden door woningen in het middeldure segment. Daarnaast wordt door nieuwbouw en herontwikkeling van bestaande wijken voorzien in een doorstroming vanuit de sociale naar de middeldure sector en vanuit gezinswoningen naar ouderenwoningen. Hierbij zijn de afspraken die worden gemaakt met de woningbouwcorporaties essentieel. Het is van belang dat de doelstellingen en toekomstplannen van de woningbouwcorporaties overeenkomen met de ambities en de ontwikkelingen van de Spoorzone. Daarnaast is medefinanciering door de woningbouwcorporaties aan de (semi-) openbare ruimte gewenst; ook zij profiteren immers van investeringen in de kwaliteit van de omgeving.

Voor het thema wonen, adviseren wij aan de gemeente Beverwijk om de volgende **strategische stappen** te zetten binnen de ontwikkeling van de Spoorzone:

- **Regionale afstemming.** De ontwikkeling voorziet naast de Beverwijkse- ook deels in de regionale behoefte. Maak regionale afspraken over de programmering en fasering binnen de Spoorzone, zodat de Spoorzone niet alleen een Beverwijkse ambitie is maar een gezamenlijke. Monitoring van de woningbouw in samenwerking met de buurgemeenten is van belang om zicht te houden op de feitelijke realisatie, de plancapaciteit en eventuele over programmering;
- **Aansluiting op de markt**: vertaling van de ambitie en programmering naar het type woonmilieu, doelgroepen en bijbehorende woningtypen;
- **Creëer een duidelijke branding** voor de Spoorzone als geheel en de deelgebieden afzonderlijk en sluit daarbij zoveel mogelijk aan bij de uitkomsten van het lopende stadsimago traject en bestaande trajecten zoals Beverwijk Business Docks;
- **Afstemming en overleg met marktpartijen en woningbouwcorporaties** over de doelstellingen en toekomstplannen van deze partijen in samenhang met de doelstellingen en plannen van de Spoorzone. En over de medefinanciering van deze partijen aan publieke ingrepen in de openbare ruimte;
- **Sturing vanuit de gemeente** op het woningbouwprogramma door **heldere kaders** af te spreken met de markt per deelontwikkeling.

2.3 ECONOMISCHE PROFILERING

Door de gebiedsontwikkeling komen vraagstukken naar voren over de economische profilering en het type bedrijvigheid in de Spoorzone. De bedrijven die in of bij het te transformeren gebied gevestigd zijn moeten kunnen mengen met het beoogde woningbouwprogramma. Door in te zetten op hoogwaardige maak- en onderhoudsindustrie wordt verder gebouwd op de huidige economische structuur, maar wordt het wel mogelijk om te innoveren en door te

[1] Het uitgangspunt is 10.000 woningen, waarvan 20% sociaal (in de Oostzijde), 25% goedkoop, 35% middelduur en 20% duur waarvan 10% eengezinswoningen en 90% meergezinswoningen.

groeien naar een nieuwe en schonere economie. Uitganspunt is een geleidelijke ontwikkeling waarbij de huidige bedrijven niet gedwongen worden uitgeplaatst. Dat vergt meestal maatwerkoplossingen per bedrijf en dat is een tijdsintensief proces, waarvoor voldoende capaciteit beschikbaar dient te zijn.

Ten aanzien van het verzelfstandigen van de Zeehaven is in 2021 rust gecreëerd door dit voor drie jaar uit te stellen om eerst een beter beeld te krijgen van de beoogde woningbouw aan de Kop van de Haven en de effecten van die plannen en de mogelijke brug over Zijkanaal A op de Zeehaven. Verzelfstandigen van de Zeehaven is nu als separate doelstelling geformuleerd, maar afgevraagd moet worden of dat niet een mogelijke resultante in plaats van een voorwaarde kan zijn van het te doorlopen proces. Uitkomst van het proces kan immers zijn dat privatisering niet haalbaar is.

Voor het thema economie adviseren wij aan de gemeente Beverwijk om de volgende **strategische stappen** te zetten:

- **Meer duidelijkheid creëren over de op basis van het huidige economische beleid gewenste economische profilering en aan te trekken (innovatieve) bedrijven** in de Spoorzone;
- **Heldere communicatie en branding** over deze profilering zodat Beverwijk in beeld komt bij potentiële vestigers;
- **Onderzoek naar de feitelijke milieuhinder** van de zittende bedrijven;
- **Onderzoek naar mogelijke aanpassingen van "de bron"** in samenspraak met de bedrijven in hoge milieucategorieën en naar **de kosten** van betreffende (fysieke) maatregelen;
- **Onderzoek naar potentiële alternatieve locaties en verplaatsingskosten** voor bedrijven die niet goed in de planvorming van de gebiedsontwikkeling passen en hierom op vrijwillige basis willen verplaatsen;
- Als de mogelijkheid zich voordoet het strategisch verwerven van locaties in het gebied om bedrijven vrijwillig naar te verplaatsen;
- Door middel van **placemaking en tijdelijke invulling** kan in de tussentijd de weg worden vrijgemaakt voor de gewenste type bedrijvigheid en om een overgang te maken naar 'schone', duurzame en innovatieve bedrijven en voorzieningen.
- **Schrappen van verzelfstandiging van de Zeehaven als doestelling en inzetten** op het verkrijgen van duidelijkheid over de gewenste ontwikkelrichting van de Zeehaven en wat de economische potentie van de Zeehaven is na de realisatie van de ontwikkelingen rond de Zeehaven.

TECHPORT

FIGUUR 3 TECHPORT
Bron: Techport

CONCEPT

2.4 SPOORZONE ALS VOORBEELD VAN DUURZAME ONTWIKKELING

De gemeente Beverwijk is geen ‘early adapter’ en wil een slimme volger zijn van bewezen technieken. In de Spoorzone kunnen deze nieuwe technieken en methoden worden toegepast. Het uitganspunt van de duurzame ontwikkeling is om te experimenteren met duurzaamheid waar mogelijk en om te verkennen hoe ver de duurzame ontwikkeling van de Spoorzone kan komen, rekening houdend met de andere doelstellingen voor het gebied. Vanwege de grote opgaven en beperkt beschikbare capaciteit en middelen zal continue gezicht moeten worden naar maatregelen die met beperkte inzet de grootste invloed hebben. Daarnaast dient vooral ook aangesloten te worden bij bestaande initiatieven in en om het gebied, zoals de Stichting Business Docks en Greenbiz.

Het college heeft recent het Programma Duurzaamheid aan de gemeenteraad aangeboden. Alle thema’s uit dit programma zijn relevant voor de Spoorzone:

- **Klimaatadaptatie en groen**: door de openbare ruimte klimaatbestendig en groen in te richten (voorkomen van zowel wateroverlast als hittestress);
- **Energie en warmte**: door (op gebiedsniveau) energie neutrale nieuwbouw na te streven en de lat in de loop van de tijd te verhogen naar klimaat neutrale nieuwbouw;
- **Milieu, luchtkwaliteit en mobiliteit**: door milieuvervuilende bedrijven te verduurzamen, en te kiezen voor een mobiliteitssysteem waarin fietsen, wandelen en OV centraal staan;
- **Circulaire economie**: door in de Spoorzone te experimenteren met circulaire gebiedsontwikkeling;
- **Duurzame economie**: door ruimte te scheppen voor nieuwe bedrijvigheid in sectoren als de energietransitie, klimaatadaptatie en circulaire economie.

Voor het thema duurzaamheid adviseren wij aan de gemeente Beverwijk om de volgende **strategische stappen** te zetten:

- **Opstellen van heldere kaders voor de ontwikkeling van de Spoorzone als geheel en aan de voorkant van deelontwikkelingen** zodat er **sturing** komt op de duurzame ontwikkeling;
- **Stimuleren van initiatieven uit de markt** en **ontwikkelaars wijzen op de ambitie** om duurzaam te ontwikkelen;
- **In beeld brengen van lopende programma’s en subsidietrajecten** waarop kan worden aangesloten.

2.5 GROEN-BLAUWE LEEFOMGEVING

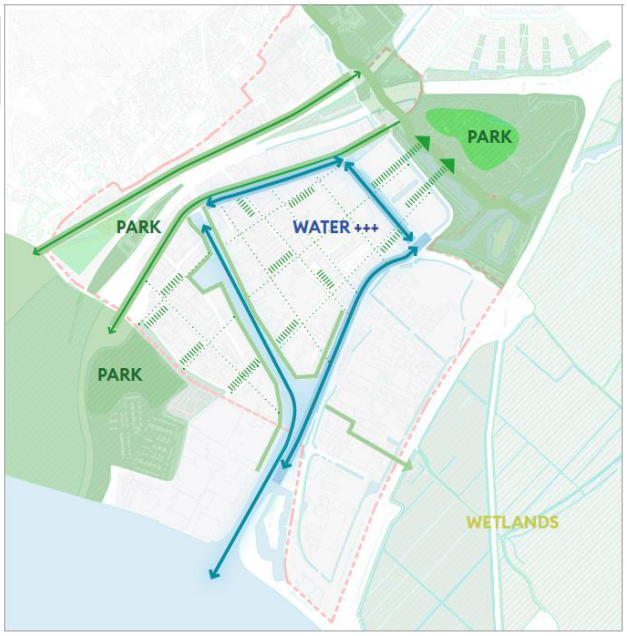
Om te voldoen aan de opgaven van klimaatadaptie en leefbaarheid is de toevoeging van groen en water een van de speerpunten in de Spoorzone. Op gebiedsniveau is een groen blauwe casco voorgesteld, dat geleidelijk kan worden gerealiseerd door hier per deelontwikkeling op aan te sluiten. De vergroening van het gebied gaat ook nu al van start door:

- Ruimte te bieden aan vergroeningsinitiatieven (zowel tijdelijk als permanent groen) mogelijk i.c.m. placemaking initiatieven;

- Het opnemen van klimaat adaptieve maatregelen en groenstructuren in de Kansenkaart voor de Centrumzijde, die dient als ruimtelijk en programmatisch kader voor de ontwikkelingen die op korte termijn in dit deelgebied van start gaan.

Voor het thema groen blauwe leefomgeving adviseren wij aan de gemeente Beverwijk om de volgende **strategische stappen** te zetten:

- **Concretisering van het casco** naar een meer **gedetailleerdere groen-blauwe structuurkaart** zodat ontwikkelingen in deelgebieden optimaal kunnen aansluiten en bijdragen aan het geheel;
- **Uitwerken structuurkaart in kaders per deelgebied,** wanneer deze tot ontwikkeling komen;
- **Stimuleren en (beperkt) investeren in vergroeningsinitiatieven** op strategische plekken binnen het toekomstige groen blauwe casco. De vergroening heeft geen definitief ontwikkelingsplan nodig en kan (en is) daarom nu al van start. Dit betreft zowel tijdelijk als permanent groen. Het toevoegen van groen kan voor een prettiger gezicht zorgen en mensen kunnen zien dat er wordt gewerkt aan het gebied. Vergroening kan bijvoorbeeld gerealiseerd worden met vastgoed (zoals groene gevels en daken) of groen in de openbare ruimte;
- **Starten met vergroening van de Parallelweg en Meerplein**. De Parallelweg en het Meerplein zijn geschikte plekken om te gaan starten met de vergroening, Er is ruimte voor extra tijdelijk groen en de stenige uitstraling kan met weinig investeringen al sterk worden verbeterd. Naast de Parallelweg en het Meerplein is in het groen-blauwe casco een park opgenomen tussen de A22 en het spoor. Dit gebied is nog niet goed ontsloten. Een mogelijke oplossing is het realiseren van een tijdelijke loopbrug totdat de onderdoorgang bij het station is gerealiseerd.



FIGUUR 4 GROEN BLAUW CASCO
Bron: Verkenning Spoorzone Beverwijk, BFAS+ (2020)

2.6 MOBILITEIT

De Spoorzone heeft een hoge verkeersintensiteit en het grootste aandeel bestaat uit doorgaand verkeer. Voor de ontwikkeling van de Spoorzone naar een aantrekkelijk en prettig leefbaar gebied is het van belang dat deze verkeersstromen beperkt worden. In de verkenning zijn daarvoor een aantal maatregelen in beeld gebracht (Figuur 5):

- Nieuwe verbinding tussen de aansluiting Beverwijk op de A22 en de N246 aan de zuidkant van het plangebied (1);
- Nieuwe aansluiting op de A22 ter hoogte van De Meerlanden (noordkant plangebied - 2);
- De doorgaande route vanaf de A22 via de Parallelweg en de Viaductweg naar Beverwijk onmogelijk maken voor autoverkeer door de Parallelweg af te waarderen (3) en de Viaductweg uitsluitend toegankelijk te maken voor langzaam verkeer (4);
- Daarnaast wordt voorgesteld de A22 af te waarderen naar een weg met een maximumsnelheid van 70 km/uur (5).

Al deze maatregelen worden nu in regionaal verband verder onderzocht en daarin worden ook de volgende maatregelen meegenomen:

- Volledig maken van het knooppunt Beverwijk;
- Aansluiting N208 op de A9 en afkoppelen van de A22;
- De A8-A9 verbinding.

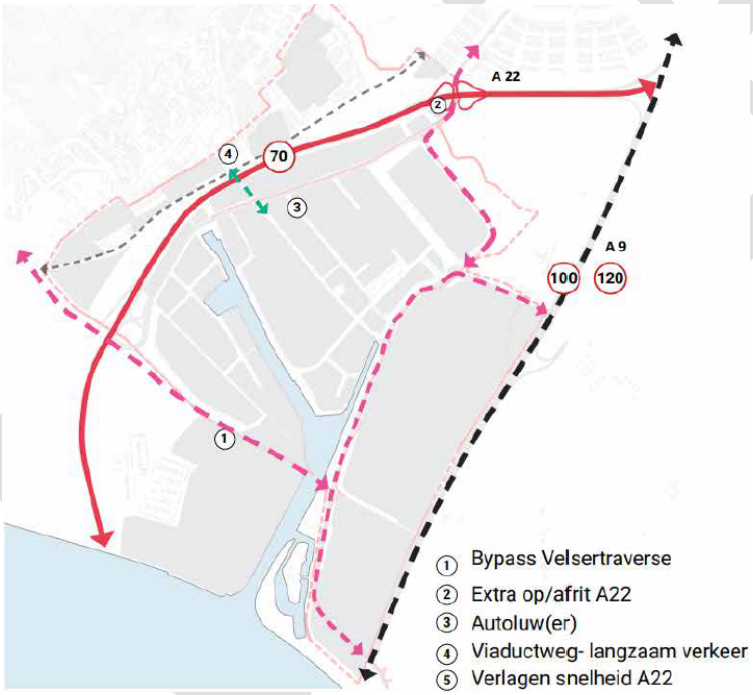
Ook spelen er een aantal ontwikkelingen omtrent het openbaar vervoer en het station. Beverwijk zet in op een verbetering van het OV en de OV-ontsluiting, voornamelijk aan de Oostzijde van het station:

- De realisatie van de HOV-busbanen Wijckerpoort en Wijckermolen staan (vooralsnog) gepland voor de periode 2022-2023;
- Beverwijk was voorheen een intercitystation. Met de groei van het aantal inwoners in de Spoorzone zou Beverwijk graag de intercity-status terugkrijgen. Het creëren van tegenspits door het toevoegen van functies is hierin een belangrijke spil. Daarnaast is het essentieel dat zowel de huidige als toekomstige inwoners van Beverwijk (meer) gebruik gaan maken van het OV;
- Het verbeteren van de OV-ontsluiting aan de Oostzijde van het station door het realiseren van een oost ingang (doortrekken van de huidige tunnel), mede ter ontsluiting van het beoogde park tussen A22 en spoor;
- Het vernieuwen van het station en de stationsomgeving. Een aandachtspunt van ProRail is de lage belevingswaarde van het station. ProRail en de NS staan open om meer verblijfskwaliteit te creëren in het stationsgebouw, bijvoorbeeld door middel van meer winkels en een huiskamer.

Voor het thema mobiliteit adviseren wij aan de gemeente Beverwijk om de volgende **strategische stappen** te zetten:

- **Voortzetten van het in beeld brengen van de impact van de beoogde aanpassing van de verkeersstructuur** op het (regionale) verkeersnetwerk en de daaruit volgende benodigde integrale ingrepen en investeringen;

- **Doorgaan met gesprekken over de verlaging van de maximumsnelheid van de A22 met het Rijk**. Hierin is het opbouwen van de argumentatie en de juiste timing van belang. Daarom zet Beverwijk in op een integrale aanpak, waarbij ook het belang van een gezonde leefomgeving centraal staat;
- **Nader onderzoek naar technische en financiële mogelijkheden** zodat er een belangrijke basis ligt in gesprekken met partijen/investeerders;
- **Experimenteren met lagere parkeernormen** voor specifieke woningtypes in combinatie met vervoersalternatieven (bijv. parkeerhubs en autodelen). Door dit concept ook in te voeren aan de Centrumzijde, wordt ook in dit gebied minder ruimte aan de auto geboden, wat de aantrekkelijkheid en leefbaarheid verhoogt;
- **Het stimuleren van het OV-gebruik** zodat er commitment komt voor de spoorwegonderdoorgang aan de Oostzijde en voor de intercity. In de komende periode vinden verkenningen plaats met eigenaren, NS en de provincie over de randvoorwaarden en benodigde investeringen;
- **Doorzetten van gesprekken met eigenaren, NS en ProRail** voor de vernieuwing van het station en de stationsomgeving naar aanleiding van de kansenkaart.



FIGUUR 5 VERKEERSOPLOSSINGEN BINNEN HET PLANGEBIED
Bron: Verkenning Verkeersoplossingen voor de Spoorzone Beverwijk, Goudappel Coffeng (2020)

3 SPOORZONE: EEN GEFASEERDE AANPAK IN DEELGEBIEDEN
DE HOOFDLIJNEN VAN DE ONTWIKKELSTRATEGIE

De Spoorzone is een integrale gebiedsontwikkeling bestaande uit zeer verschillende deelgebieden met ieder hun eigen snelheden en opgaven. Voor de ontwikkeling adviseren wij een situationele aanpak die in basis faciliterend en stimulerend is en incidenteel een actieve aanpak vergt al naar gelang de opgaven in de deelgebieden dat vereisen. Met actief bedoelen wij dan risicodragend participeren, bijvoorbeeld door strategische aankopen te doen.

3.1 CENTRUMZIJDE

Aan de Centrumzijde wordt op basis van de Verkenning Spoorzone toegewerkt naar realisatie. Op dit moment wordt met de partijen in het gebied samen aan de Kansenkaart gewerkt, dat uitgewerkt wordt in een Stedenbouwkundig plan. Voor Spoorzone als geheel is het belangrijk dat hier de toekomstige kwaliteit al wordt getoond met (nieuwe) doelgroepen, duurzame maatregelen, groen en architectuur. Dit verhoogt de kans om nieuwe investeringen en initiatieven aan te trekken. Daarnaast is het van belang dat er investeringsvermogen wordt opgebouwd voor toekomstige (deelgebied overstijgende) ontwikkelingen, zodat de sprong over het spoor op termijn kan worden gemaakt.

Daarbij zijn er ook gedeelde opgaven met de buurgemeenten Heemskerk en Velsen. De drie gemeenten hebben vergelijkbare opgaven (o.a. energietransitie, levendigheid, en vernieuwing van woningen en het centrum). We adviseren een gezamenlijke aanpak waar dit meerwaarde biedt, bijvoorbeeld bij de ontwikkeling van Ankie's Hoeve en het regionale woningbouwprogramma.

Stationsgebied
De gemeente, NS en ProRail hebben een groot aandeel grondeigendom in het Stationsgebied. Alle drie willen op korte termijn ontwikkelingen van de grond krijgen. Het Stationsgebied is bij uitstek geschikt om snel te starten. De prioriteit ligt bij Ankie's Hoeve als kwalitatieve showcase voor de Spoorzone. Ontwikkeling van deze locatie wordt in samenhang met de Wijckerpoort bezien, waardoor invulling gegeven wordt aan de doelstelling om de entrees van de Spoorzone en daarmee de gemeente te verbeteren. De gemeente Velsen dient, meer dan nu het geval is, onderdeel van dat proces te worden.

Het Meerplein is een belangrijk deelproject binnen het Stationsgebied. Het is letterlijk de schakel tussen het centrum en Oostzijde. Het beoogde programma en de langzaam verkeersverbindingen zijn hierin erg belangrijk. Om de business case voor ontwikkeling van het Meerplein rond te krijgen dient er op het niveau van de hele Centrumzijde goed nagedacht te worden over het parkeren. Vanuit financiële en functionele overwegingen ligt bovengronds gestapeld parkeren hier of elders (in een parkeer-hub) meer voor de hand. Met vergroening van

het Meerplein kan ook in de huidige (tijdelijke) situatie al een start worden gemaakt, omdat daarmee in deze fase de vergroening van het gebied zichtbaar wordt.

Op dit moment worden met de Kansenkaart en daarna het Stedenbouwkundig plan de ruimtelijke, programmatische en infrastructurele kaders opgesteld. De opgave hier is om met deze ontwikkeling:

- De Spoorzone vanaf het begin op het gewenste hoge kwaliteitsniveau neer te zetten;
- De vergroening van het gebied te starten/realiseren;
- De entrees van Beverwijk te verbeteren op de Wijckerpoort en Ankie's Hoeve;
- Financiële middelen te genereren én te reserveren voor toekomstige investeringen.

Noord-Oost

In het deelgebied Noord-Oost zijn de eerste ontwikkelingen al van start gegaan. Dreef Beheer is het winkelvastgoed op het Marloterrein aan het vernieuwen en heeft plannen voor het toevoegen van appartementen. Daarnaast worden er op dit moment woningen en appartementen ontwikkeld aan De Brink door private vastgoedeigenaren. De Brink transformeert naar een gemengd woonwerkgebied.

De opgave hier is om vooruitlopend op de ontwikkeling van de rest van de Spoorzone:

- De ambities op het gebied van wonen, mobiliteit, duurzaamheid enzovoort al zo veel mogelijk te verwezenlijken (o.a. door het intensiveren van het woningbouwprogramma waar mogelijk);
- Actief eigenaren te benaderen en daarbij het enthousiasmeren van ontwikkelaars;
- Financiële middelen te genereren via het wettelijk Kostenverhaal voor toekomstige investeringen elders in de Spoorzone.

FIGUUR 6 NIEUWBOUW AAN DE BRINK (LINKS) EN HET STATIONSGEBIED (RECHTS)
Bron: Gemeente Beverwijk

3.2 OOSTZIJDE

Aan de Oostzijde is ons advies om als uitgangspunt te hanteren dat de deelgebieden zelfstandig van elkaar ontwikkeld kunnen worden, zonder daarbij de samenhang van de hele Spoorzone te verliezen. Belangrijke randvoorwaarde daarbij is dat de deelgebieden qua schaal en maat (ruimtelijk en programmatisch) groot genoeg zijn en er geen versnippering plaatsvindt van deelontwikkelingen. Dit vereist een goede organisatie en sterke samenwerking tussen de eigenaren (onderling) en de gemeente. Deze modulaire aanpak van de ontwikkeling geeft de gemeenteraad ook de mogelijk per deelgebied een Go/No Go besluit te nemen.

Om niet afhankelijk te zijn van te nemen infrastructurele maatregelen, van (provinciale) regelgeving of bestaande milieucontouren adviseren wij aan de gemeente Beverwijk dat er wordt aangevangen in deelgebieden die weinig van dit soort beperkingen kennen, zoals de Parallelweg Oost, en deels Parallelweg Midden. Ook het deelgebied Bazaar komt hiervoor in aanmerking wanneer met de grondeigenaren overeenstemming kan worden bereikt over een gezamenlijk aanpak. Wanneer versnellingskansen zich voordoen op andere deellocaties kunnen die worden opgepakt. Risico van de voorgestelde modulaire aanpak aan de Oostzijde is dat na een Go-besluit voor 1 of 2 deelgebieden de overige gebieden, door beperkt beschikbare capaciteit en middelen voor langere tijd niet ontwikkeld kunnen worden.

Een aantal gebieden kan pas op de middellange termijn tot ontwikkeling komen, terwijl hier wel actuele opgaven zijn (leegstand en verloedering), zoals rond de Kop van de Haven en de Parallelweg West en Midden. Wij adviseren om in deze gebieden te starten met tijdelijke invullingen en placemaking zodat wel de kwaliteit van de omgeving verbeterd wordt en de weg kan worden vrij gemaakt voor toekomstige ontwikkelingen. Daarnaast behoeden tijdelijke invullingen ook voor een verdere verslechtering van de leefomgeving.

De deelgebieden aan de Oostzijde kennen verschillende opgaven en aanpak in de ontwikkelstrategie:

Bazaar
De Bazaar is strategisch gelegen (deels) buiten de milieuhindercirkels, heeft een beperkt aantal eigenaren, een extensieve bebouwing en is door de omvang een belangrijk vliegwiel voor de ontwikkelingen aan de Oostzijde. De Bazaar heeft de potentie om een florerend gemengd gebied te worden, waar de Bazaar in een nieuwe geconcentreerde vorm wordt versterkt met woningbouw, voorzieningen en bedrijfsmatige ontwikkelingen in een kwalitatief goede leefomgeving waar mensen samenkomen en verblijven. De opgave hier is om met de eigenaar te komen tot een samenwerkingsvorm en tot programmatische en ruimtelijke kaders passend bij de ambities van de Spoorzone.

FIGUUR 7 BINNEN DE BAZAAR (LINKS) EN LUCHTFOTO BAZAAR (RECHTS)
Bron: Gemeente Beverwijk

Wijkermeerweg
De strook tussen het Bazaarterrein en de Wijkermeerweg behoort tot de laatste fase van de gebiedsontwikkeling. Alleen aan de Parallelwegzijde zou eventueel eerder tot ontwikkeling kunnen worden gekomen, als onderdeel van de Paralelweg Oost en Midden. Dit deelgebied

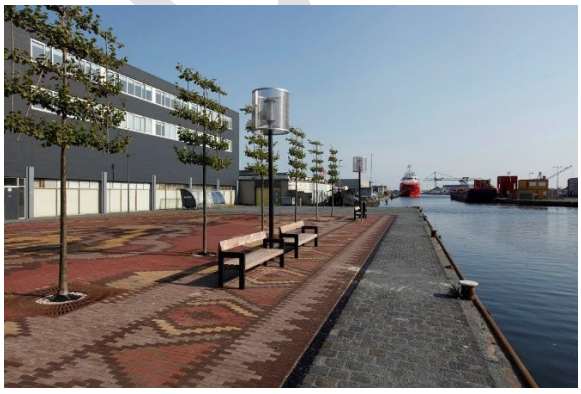
maakt al wel onderdeel uit van het transformatiegebied in de Visie Noorzeekanaalgebied 2040 en is ook geen onderdeel van het industrieterrein van provinciaal belang. Wel ligt het in diverse grote hindercontouren, bijvoorbeeld van de RWZI van het Hoogheemraadschap. De opgave hier is om in de huidige situatie de groen- en wateropgaven op te kunnen pakken.

Kop van de Haven
De Kop van de Haven is onderdeel van het plan op de middellanger termijn. Woningbouw is nog niet mogelijk omdat het onderdeel is van een industrieterrein van provinciaal belang en enkele bedrijven met zware milieucategorieën huisvest. Tegelijkertijd liggen hier de kansen om met een economische transitie te komen tot een aantrekkelijk woonwerkgebied. Innovatief maar passend bij de lokale economische kracht. De locatie van de Kop van de Haven is, evenals het Meerplein, een scharnierpunt tussen oost en west en maakt het een aantrekkelijk gebied door de mogelijkheid van wonen aan het water.

Voor dit gebied liggen verschillende onderzoeksvragen die eerst opgelost moeten worden:
- Kan het deel Kop van de Haven gedezoneerd worden en kunnen de grenzen van het industrieterrein van provinciaal belang aangepast worden?
- Wat is de economische potentie van de haven na de gebiedsontwikkeling?
- Wat zijn de huidige feitelijke milieucategorieën van de gevestigde bedrijven?
- Welke investeringen vraagt het om de milieuhinder te verminderen door hoge milieucategorieën bij individuele bedrijven te verlagen door (fysieke) maatregelen te treffen?
- Als de verlaging in de milieucategorie niet voldoende of niet mogelijk is, kan het bedrijf dan eventueel vrijwillig verplaatsen, waar zijn potentiële reële alternatieve locaties en wat is de benodigde financiële investering?

We adviseren een actief faciliterende aanpak vanuit de gemeente. De opgave hier is om met zittende ondernemers, eigenaren en provincie te komen tot een onderbouwde visie en strategie. Wanneer zich mogelijkheden voor doen dient ook de strategische verwerving van sleutellocaties hier of elders in de Spoorzone overwogen te worden om bedrijfsverplaatsingen te kunnen faciliteren.

Met placemaking en tijdelijke invullingen in de verouderde delen en leegstaande panden kan al vanaf de start energie los worden gemaakt. Ook wordt dan al op kleine schaal ingezet op het eindbeeld van de Spoorzone en wordt de Oostzijde op de mental map gezet en geactiveerd.



FIGUUR 8 KOP VAN DE HAVEN
Bron: Gemeente Beverwijk

CONCEPT

Parallelweg
Door de hoge verkeersintensiteit, geluidshinder van de snelweg en milieuhinder van het industrieterrein kan er in de Parallelweg West en deels in de Parallelweg Midden nog niet ontwikkeld worden. Het gebied leent zich wel voor tijdelijke invulling waarmee de eerste impuls aan het gebied kan worden gegeven. Het deelgebied Parallelweg Oost heeft minder milieutechnische beperkingen en kent veel minder (doorgaand) verkeer. Wij adviseren aan de gemeente Beverwijk om de Parallelweg Oost, nu de start van het proces met de Bazaar vooralsnog niet van de grond komt, als versneller voor de overige ontwikkelingen in te zetten.

Een groot nadeel is dat het gebied momenteel niet goed is verbonden met de Centrumzijde. De uitwerking van de stationslocatie in Parallelweg West is een cruciale schakel in het succesvol verbinden van de Centrum- en Oostzijde. Een mogelijke oplossing is het realiseren van een tijdelijke loopbrug totdat de onderdoorgang is gerealiseerd. Daarnaast adviseren wij om (tijdelijk) groen aan de Parallelweg te realiseren om het gebied nu al te verbeteren.

De opgave hier is om concreet in beeld te brengen wat nodig is om tot realisatie te komen in de Parallelweg. Hierom adviseren wij het volgende:
- In beeld brengen van vereiste maatregelen tegen geluidshinder en de mogelijkheden van bouwen langs het spoor en snelweg;
- In beeld brengen van de beperkingen door de milieuhinder van bestaande bedrijven en de mogelijke oplossingen daarvoor in samenwerking met deze bedrijven;
- Het opstellen van een Kansenkaart (gelijk aan de Centrumzijde) per deelgebied met ruimtelijke en programmatische kaders die helderheid geven aan mogelijke ontwikkelaars en investeerders;
- Voortzetten van de gesprekken met de eigenaren, Provincie, NS en ProRail (werkgroep station) voor de realisatie van de oostelijke station ingang;
- Voortzetten van de gesprekken met de regio en de provincie om te komen tot een gezamenlijk verzoek aan het Rijk (inclusief financieel aanbod) voor het verlagen van de snelheid en andere infrastructurele maatregelen in de regio, zoals wellicht de nieuwe aansluiting op de A22, en het volledig maken van het knooppunt Beverwijk.

Business Docks Wijckermeer
Business Docks Wijckermeer is de overkoepelende naam voor de bedrijventerreinen De Pijp en Wijckermeer. Op het bedrijventerrein zijn ruim 600 bedrijven gevestigd van verschillende achtergronden (logistiek, bouw-, techniek- en installatiebedrijven, internationale dienstverleners, start ups en grow ups). Dit maakt Business Docks een goede plek voor het samenbrengen van werken en onderwijs in de keten. Beverwijk zet in op een betere aansluiting van diverse onderwijsvormen op de werkgelegenheid, zoals kennismakingsprogramma's voor de maakindustrie en diverse opleidingen, diverse stage- en leerwerkplekken en programma's voor bij-, her- en omscholing van personeel. Voor efficiëntie en effectiviteit is het van belang dat de aansluiting van onderwijs op het werken in de handen van externe partijen ligt zoals Stichting Business Docks Wijckermeer en Techport i.p.v. de handen van de gemeente.

Daarnaast zet de gemeente in op het vergroten van de organisatiegraad van de ondernemers. De gemeente is hiermee gestart door samen met ondernemers het initiatief te nemen voor de oprichting van Stichting Business Docks Wijckermeer. De Stichting wordt in raad en daad en financieel ondersteund vanuit de gemeente. Via de Stichting is een door de gemeente

gesubsidieerd ondernemersloket opgezet. De gemeente is door deze acties voortvarend bezig met het vergroten van de aandacht en de kracht van de Stichting Business Docks Wijckermeer. Ons advies is om dit voort te zetten totdat de Stichting volledig op eigen benen kan staan.

We adviseren voor het deelgebied Business Docks Wijckermeer een gezamenlijke aanpak met de Stichting en de gemeente Velsen aangezien een deel van het bedrijventerrein in deze gemeente is gesitueerd.

FIGUUR 9 STICHTING BUSINESS DOCKS WIJCKERMEER
Bron: Gemeente Beverwijk

CONCEPT

4 SAMENWERKING IN DE SPOORZONE BETREKKEN VAN MARKTPARTIJEN EN STAKEHOLDERS

4.1 MARKTPARTIJEN EN BELEGGERS

Aangezien de gemeente een voornamelijk faciliterende en stimulerende aanpak hanteert is een uitnodigend en helder perspectief nodig om eigenaren en investeerders te verleiden om posities te verwerven en initiatieven te starten. Uit de marktconsultatie onder projectontwikkelaars, woningbouwcorporaties en beleggers die Bureau Stedelijke planning in 2020 in opdracht van de gemeente Amsterdam voor de gebiedsontwikkeling Havenstad heeft gehouden, en die ook voor Spoorzone grotendeels van toepassing kan zijn, komt het volgende naar voren:

1. Belangrijk is dat marktpartijen **de potentie van de locatie zien**, in de zin van de verwachte vraag naar het gemengde woonmilieu dat door de gemeente voorzien wordt en daarmee van het opwaartse potentieel van het onroerend goed dat gerealiseerd kan worden;
2. De keuze voor uitvoering door marktpartijen in combinatie met een voornamelijk ondersteunende en faciliterende rol van de gemeente wordt kwetsbaar geacht vanwege het risico van speculatieve grondaankopen en van een min of meer toevallige, niet geplande fasering (waardoor blokken waar voorzieningen zijn gepland, te vroeg of juist te laat worden ontwikkeld, en voor blokken met meerdere eigenaren elk van de eigenaren ontwikkelingsinitiatieven kan belemmeren of vertragen);
3. Marktpartijen hebben **behoefte aan (planologische) zekerheden over het transformatieproces**, aan zekerheid over tijdige aanleg of reconstructie van weg- en OV-infrastructuur, en aan **een sterke gemeentelijke projectorganisatie** met draagvlak en mandaat;
4. Marktpartijen geven aan dat zij liefst **gezamenlijk met de gemeente** fundamentele analyses en behoefteonderzoeken willen uitvoeren om tot integrale stedelijke kwaliteit te komen.

Aanbevelingen voor de ontwikkelstrategie van de Spoorzone die op basis van de ervaring in Havenstad geformuleerd kunnen worden met betrekking tot de relatie met en het betrekken van de marktpartijen zijn:

- **Investeer in samenwerking van de markt met de gemeentelijke projectorganisaties in de IJmond en wellicht Zuid-Kennemerland**. Een voorbeeld van een vorm van (gestructureerd) overleg vormt het Bouwberaad zoals in de regio Alkmaar;
- Denk na over **allianties van marktpartijen**. Per deelgebied kan, geïnitieerd of gestimuleerd door de gemeente, een optimale mix tot stand komen van professionele eigenaren en te betrekken ontwikkelaars, corporaties en beleggers. Samen met hen vanaf het begin het ontwikkelingsproces in gang zetten;
- Per deelgebied zou het advies zijn om aan de Centrumzijde, voor zover de marktpartijen nog niet zijn uitgekristalliseerd, te kiezen voor **ontwikkelaars met bewezen kwaliteiten en binding met de stad**, en aan de Oostzijde per deelgebied specifiek te kijken, maar bovenal te kiezen voor **partijen met een lange termijn perspectief**, die kapitaalkrachtig zijn en oog hebben voor tijdelijke invulling. Hier ligt het meer voor de hand om in te zetten op grote ontwikkelende institutionele beleggers.

Voor het deelgebied Bazaar zou het toewerken naar het betrekken van een dergelijke partij bij het ontwikkelproces door de eigenaren een stimulans tot verdere ontwikkeling geven.

4.2 GOVERNANCE

De Spoorzone kent een complexe governance met diverse gesprekstafels en besluitvormingsorganen. Beverwijk maakt daarbij gebruik van haar eigen kracht en zoekt samenwerking in de ontwikkeling bij de relevante externe partijen om tot realisatie te komen (Tabel 1).

DEELGEBIED	PARTIJEN	HANDELINGSWIJZE
Stationsgebied	NS, ProRail, eigenaren, huurders, ontwikkelaars en buurgemeenten	Aan de hand van de Kansenkaart en het Stedenbouwkundig plan wordt in samenwerking met de partijen de invulling van het gebied bepaald en tenders voor de deellocaties uitgezet. Ankie's Hoeve is daarbij de showcase voor de hele Spoorzone.
Noord-Oost	Eigenaren, huurders, bewoners, ontwikkelaars	Doorpakken met de lopende private ontwikkelingen. Aan de hand van de Kansenkaart en het Stedenbouwkundig plan worden eigenaren en ontwikkelaars actief benaderd om ambitie en doelstellingen van de Spoorzone waar mogelijk voor het voetlicht te brengen en te realiseren.
De Bazaar	Eigenaren, huurders, professionele ontwikkelende belegger	De Bazaar zich laten verbinden met een door de gemeente goed te keuren professionele ontwikkelende belegger en pas daarna het gesprek verder voeren om te komen tot een Intentieovereenkomst.
Wijkermeerweg	Eigenaren, huurders en HHNK, St. BDW	In de huidige situatie in samenspraak met eigenaren, huurders, St. BDW en HHNK tot een oplossing komen van de waterproblematiek en vergroenen
Kop v/d Haven	Eigenaren, huurders, St. BDW, IJmondregio, NZKG, Provincie	Nader onderzoek uitvoeren naar de openstaande vraagstukken (zie 3.2). Daarna met partijen de haalbare toekomst van een zelfstandige Zeehaven onderzoeken.
Parallelweg	Eigenaren, huurders, St. BDW en ontwikkelende beleggers	De invulling van de Parallelweg Oost uitwerken en aftasten energie bij grondeigenaren en ontwikkelende beleggers.
GEBIED ALS GEHEEL		
Spoorzone (woningbouw-ontwikkeling)	IJmondregio, MRA, marktpartijen (incl. corporaties)	Regionale afstemming op programma en fasering nastreven i.c.m. marktoets op dat programma.
Spoorzone (infrastructurele ingrepen)	Rijk, Provincie, NS, ProRail, IJmondregio, GGD	• Het Rijk gaat over de snelheidsverlaging op de A22. De casus regionaal opbouwen (gezondheid, milieu en wonen) en vanuit de regio het gesprek daarover aangaan met het Rijk.

CONCEPT

		• De provincie kan meewerken m.b.t. knooppuntontwikkelingen. Werkgroep station met NS, ProRail, PNH en deskundigen. • Infrastructurele en programmatische ingrepen met effect op de buurgemeenten worden afgestemd.

TABEL 1 BELANGHEBBENDE PARTIJEN EN HANDELINGSWIJZE PER DEELGEBIED
Bron: Bureau Stedelijke Planning (2021)

De governance dient zo ingericht te zijn dat samenwerkingsverbanden en netwerken met het Rijk, de MRA en het Noordzeekanaalgebied optimaal worden benut om de Beverwijkse ambitie en doelstellingen te verwezenlijken.

In de MRA is een Verstedelijkingsstrategie 2050 opgesteld. De daarin bepaalde richtingen kunnen gevolgen hebben voor de ontwikkeling en uitvoering van de Spoorzone. De eindversie van de verstedelijkingsstrategie is 24 november 2021 vastgesteld door het Rijk en ligt nu bij colleges en raden voor om een mening te vormen over de eindversie. Belangrijke onderwerpen zijn:

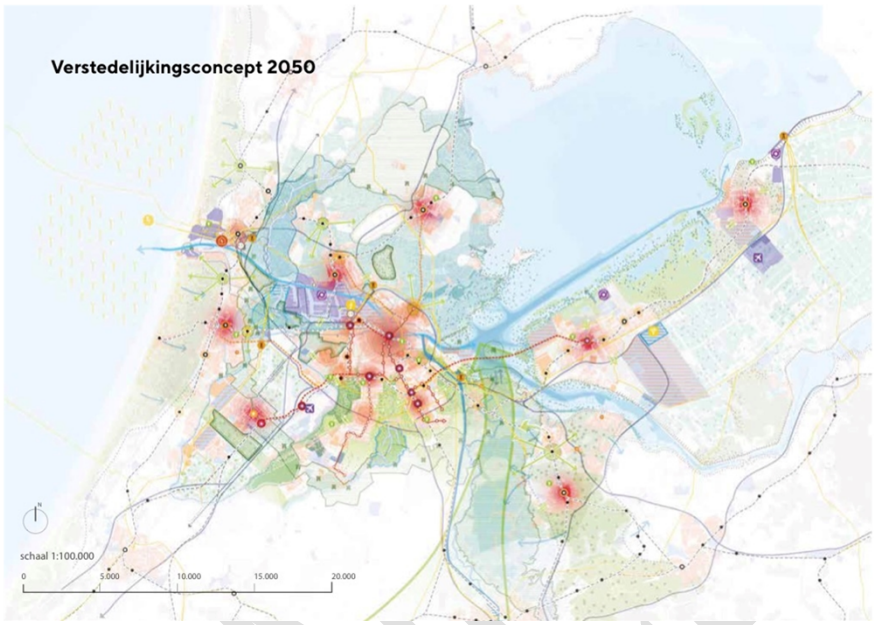
- Gezondheid en leefbaarheid: in de IJmond is de belastbaarheid overschreden, dit blijkt ook uit de analyse van het RIVM); investeringen en ruimtelijke keuzes zijn nodig om deze situatie te verbeteren;
- Gecombineerde woon- en werkgebieden worden ondersteund (cf. visie NZKG 2040);
- Energietransitie: voor nieuwe energieprojecten in de IJmond is de belastbaarheid van de omgeving en de inwoners bepalend en richtinggevend;
- Ontwikkeling van landschap, toerisme, groen en ecologie;
- Mobiliteit: veel OV-inzet en fietsroutes; wat betreft wegverkeer: de verdeelringen A10 en A9 zijn nodig bij de afwikkeling van incidenten en de robuustheid van het systeem. Onderzocht wordt wat de gevolgen zijn van een eventuele afwaardering van de A10Zuid voor de A9/A5;
- Bedrijventerreinen: geen droge bedrijven in de Wijkermeerpolder; andere locaties binnen de MRA en daarbuiten zijn Boekelermeer in Alkmaar, Baanstee Noord Purmerend, De Vaart Almere en Flevokust Lelystad;
- Zoeklocatie piekwaterberging in OERIJ.

De belangrijkste ambities voor de Spoorzone zijn opgenomen in de verstedelijkingsstrategie van de MRA. Een aantal van deze punten wordt verder uitgewerkt, voordat er keuzes kunnen worden gemaakt. Deze uitwerking vindt plaats in het kader van de NOVI-gebiedsaanpak Noordzeekanaalgebied (NZKG). We adviseren daarom dan ook om in de governance primair in te zetten op een goede verankering van Verstedelijkingsstrategie MRA en verdere aanscherpingen vanuit de Spoorzone in de NOVI NZKG.

Voor de governance adviseren wij aan de gemeente Beverwijk:

- **Optimaal benutten van samenwerkingsverbanden met het Rijk, de MRA en het Noordzeekanaalgebied** om de Beverwijkse ambities te verwezenlijken;
- **Opstellen van een netwerkanalyse en interne en externe afstemming op verschillende dossiers** voor een optimaal bereik en maximale impact.

- **Een actieve inzet en regie (met voldoende capaciteit)** op de belangrijkste tafels, primair de NOVI NZKG.
- **Regionale afstemming binnen de IJmond** op de onderwerpen: gezondheid, mobiliteit, wonen en economie.
- **Een sterke samenwerking en gezamenlijke uitwerking van het station en omgeving (inclusief de oostzijde) met NS, ProRail, eigenaren en gemeente:** dit is een belangrijke schakel in de ontwikkeling om de sprong over het spoor te kunnen maken**.**



FIGUUR 10 MRA VERSTEDELIJKINGSCONCEPT 2050
Bron: MRA

CONCEPT

5 OPBOUWEN INVESTERINGS- EN ONTWIKKELKRACHT
FINANCIËN, ORGANISATIE EN COMMUNICATIE

5.1 FINANCIËLE STRATEGIE

De eigen investeringskracht van Beverwijk is beperkt. Ruimte die er is om te investeren wordt ingezet voor wettelijke taken, zoals onderwijshuisvesting en onderhoud en vervanging van openbare ruimte. Daar komen de benodigde investeringen vanuit de wettelijke duurzaamheidstaken nog bij. Ambities die de gemeenteraad naast de Spoorzone heeft beconcurreren elkaar om capaciteit en middelen. Wij adviseren de gemeente daarom om haar ambities af te stemmen op haar lange termijn investeringskracht.

Uit de Verkenning is gebleken dat de benodigde investeringen voor met name infrastructuur meer dan € 80 mln. bedragen. Investeringen ten behoeve van milieumaatregelen bij het zittende bedrijfsleven, dan wel mogelijke vrijwillige bedrijfsverplaatsingen zijn nog niet bekend, evenals de mogelijke saneringskosten. Daarnaast is gemiddeld genomen tussen een half en een miljoen per jaar aan plankosten nodig. Voor de Spoorzone betekent dit dat binnen de reserve Spoorzone financiële middelen gespaard moet gaan worden. Inkomsten binnen de Spoorzone zouden daarvoor ingezet kunnen worden, denk hierbij aan grondinkomsten, parkeerinkomsten, maar bijvoorbeeld ook WOZ-opbrengsten.

Tegelijkertijd is het zaak om deelplannen die veel voorinvesteringen vergen vanuit financieel perspectief zo ver mogelijk in de tijd weg te zetten om de tijd te krijgen om te sparen. Zelf sparen is echter niet toereikend. Samenwerking met externe partijen is randvoorwaardelijk. Zonder investeringen en subsidie van andere overheden en bijdrages van markpartijen en corporaties is realisatie van grote delen van de Spoorzone niet mogelijk. De ontwikkeling van de Spoorzone is een langlopend programma. Er lopen nog een aantal onderzoeken die duidelijk moeten maken welke infrastructurele maatregelen wanneer nodig zijn en welke bedrijven de beoogde woningbouw hinderen. Uitkomsten van deze onderzoeken geven weer wat meer inzicht in de hoogte en het tijdvak van de benodigde investeringen. Hierdoor zijn er nu nog geen concrete uitspraken te doen over de hoogte van de investeringen, welke partijen bijdragen en waaraan, of wie risico's gaan dragen en welke risico's dat zijn.

Uitganspunt is dat de kosten van gebiedsoverstijgende ingrepen zo veel mogelijk worden gedragen door partijen die baat hebben bij deze ingrepen (wettelijk Kostenverhaal). Op dit moment wordt aan de hand van scenario's onderzocht hoe het Kostenverhaal het beste georganiseerd kan worden onder de nieuwe Omgevingswet, waarbij enerzijds de kosten maximaal verhaald kunnen worden en anderzijds de risico's voor de gemeente daarin geminimaliseerd worden. Daarnaast adviseren wij dat wordt onderzocht welke subsidies haalbaar zijn. In het bijzonder zijn de extra vrijgemaakte rijksmiddelen in vervolg op de Woningbouwimpuls relevant en wellicht nu wel kansrijk.

Bijdragen kun je onder meer bewerkstelligen door aan de voorkant afspraken te maken met ontwikkelende partijen via de anterieure overeenkomst. Daarnaast is het voor nieuwe vastgoedontwikkelingen wettelijk verplicht om een deel van de publieke kosten te verhalen bij ontwikkelende partijen die baat hebben bij de investering.

De start van de planvorming wordt door de gemeente gefinancierd met een voorbereidingskrediet voor de projectorganisatie, planvorming en onderzoeken die nodig zijn om tot realisatie te komen. In deze startfase wordt ook in beeld gebracht wat de beste instrumenten zijn om de uitvoering van gebiedsoverstijgende ingrepen (bijv. infrastructuur, groen en openbare ruimte) te borgen binnen de gebiedsontwikkeling. Wij adviseren om in de financiële strategie nader uit te werken welke investeringen de gemeente en andere overheden en marktpartijen kunnen en willen doen, in welke fase en onder welke condities.

Wij adviseren de volgende uitgangspunten in de ontwikkeling:

- Geleidelijk opbouwen van investeringskracht door te starten met ontwikkelingen met een overwegend positief saldo (te beginnen aan de Centrumzijde), het verzekeren van grond- en parkeerinkomsten in de reserve Spoorzone en het onderzoeken van het inzetten van WOZ-inkomsten en bijdragen uit het gemeentefonds ten behoeve van het gebiedsprogramma;
- Het instrumentarium (mogelijk onder de Omgevingswet) nader in beeld te brengen;
- Maximaal toepassen Kostenverhaal om de publieke ingrepen mede te financieren;
- Nader preciseren van de kosten van de totale ontwikkeling en per deelgebied, en daarnaast in beeld brengen van de mogelijke investeringskracht van de gemeente en andere partijen tot 2045;
- Inbouw van Go/No Go momenten per deelgebied voor de gemeenteraad, op basis van een transparante onderbouwing. De deelgebieden worden zo zelfstandig mogelijk van elkaar ontwikkeld;
- Op termijn voor strategische verwervingen de mogelijkheid van de Wet voorkeursrecht gemeente (Wvg) openhouden. Dit kan bijvoorbeeld nuttig zijn om bedrijfsverplaatsingen en de transformatie van de Kop van de Haven in gang te zetten.

5.2 ORGANISATIE

Een slagvaardige programmaorganisatie die mee kan groeien (of krimpen) met de ontwikkeling en beschikt over voldoende investeringsmiddelen is cruciaal. Een vaste kern van eigen personeel is daarin wenselijk. Op dit moment worden cruciale programma- en projectmanagementfuncties ingevuld door externe inhuur. Samen met de (te) dunnen beleidsmatige bezetting vormt dat een grote kwetsbaarheid in het programma. De financiële advisering binnen het programma dient ons inziens ook versterkt te worden. Slagvaardig maken van de programmaorganisatie kan onzes inziens dan ook niet losgezien worden van de organisatiestructuur van de gemeente en het strategisch personeelsbeleid. De wijze waarop het programma (deels) binnen de lijn is georganiseerd werkt in deze fase van het programma goed. In een latere fase kan ervoor gekozen om de programmaorganisatie meer los te positioneren van de lijnorganisatie om de slagkracht verder te vergroten. Meestal worden dan ook mensen in het programma gedetacheerd vanuit de partners in de gebiedsontwikkeling. Dat gaat gepaard met een andere wijze van aansturen, bijvoorbeeld

CONCEPT

door een projectdirecteur met verdergaande bevoegdheden en een rechtstreekse financiële verantwoording aan de raad.

Wij adviseren aan de gemeente Beverwijk om de volgende stappen in de organisatie te zetten:

- Het doorzetten van de huidige projectorganisatie. Aanvullingen zijn:
    - Aanstellen van een programmacontroller voor borging financiële haalbaarheid, verevening binnen de gebiedsontwikkeling en risicomanagement;
    - Vormen van projectgroepen in wisselende samenstelling (waaronder mogelijk ook externe partijen) voor de uitvoeringsprojecten per deelgebied.
    - Verkennen of huidig mandaat ambtelijk opdrachtgever passend is bij een slagvaardige projectorganisatie (bijvoorbeeld in de onderhandeling en gesprekken met marktpartijen).
- Geleidelijke uitbouw van de organisatie met de voortgang van de ontwikkeling. Daarnaast is het belangrijk dat er wordt toegewerkt naar meer vast personeel en minder externe inhuur. Dit dient in samenhang bezien worden

5.3 COMMUNICATIESTRATEGIE

De gemeente zet in op een effectieve en frequente **communicatie**, **participatie en branding** om zo betrokkenheid, externe aandacht en de aantrekkingskracht van nieuwe bewoners en investeringen te vergroten. Een heldere ingerichte en zichtbare communicatie draagt ook bij aan een herkenbare profilering van de Spoorzone. Centraal staat het beantwoorden van de vraag waarom je in Beverwijk, de Spoorzone, een deelgebied en een specifieke vastgoedontwikkeling zou moeten willen wonen. Dit moet een logisch verhaal zijn dat aansluit op de kwaliteiten die al aanwezig zijn en op nieuwe kwaliteiten die je toe wil voegen. Het dient aan te sluiten op de elementen die samen de ambitie verwoorden; gezond, groen, duurzaam, economisch vitaal, bereikbaar, kwaliteit en een aantrekkelijke leefomgeving. Door het intensiveren van de samenwerking, placemaking en branding ontstaat ook binding tussen de partijen onderling en met het gebied.

De communicatiestrategie richt zich op het **bouwen aan een duurzame relatie met de omgeving** door structureel contact op diverse niveaus te onderhouden en bewustzijn in te bouwen. De focus ligt bij de volgende vijf thema's:

1. Herkenbare profilering en imago van de Spoorzone en de deelgebieden bevorderen waaronder door middel van placemaking georganiseerd binnen het centrale thema van de Spoorzone;
2. Participatiestructuur opstellen rond visie en planvorming per deelgebied;
3. Omgevingsmanagement ondersteunen en stimuleren;
4. Proactief mediabeleid en eigen kanalen (website, social media);
5. Interne communicatie op orde.

Belangrijk in de communicatiestrategie is dat het geen standalone aanpak is. Er wordt een eenduidig en integraal samenhangend beeld over het plangebied gehanteerd. Naast het

overkoepelende beeld van de Spoorzone wordt elk deelgebied passend gepositioneerd naar de ambitie, kwaliteit en sfeer van het betreffende gebied.

We adviseren om meer ruimte te geven aan initiatiefnemers. Deze ruimte wordt geboden door middel van participatieprocessen en het stimuleren van placemaking. De gebiedsontwikkeling van de Spoorzone wordt op deze manier publiek gedragen.

Daarnaast adviseren wij om doorlopend de successen in de Centrumzijde en meerwaarde en kansen van nieuwe ontwikkelingen aan de Oostzijde in de marketing en communicatie te laten zien.

PLACEMAKING
Bij placemaking staan de huidige en toekomstige bewoners en gebruikers van een gebied centraal. Door inrichting van de openbare ruimte of gebouwen met aantrekkelijke (tijdelijke) functies of door activiteiten te organiseren wordt een gebied geactiveerd en ontstaat binding met een gebied. Dat kan met een park, maar er moet wel iets gedaan worden om het bijzonder te maken en te laten gebruiken. Een voorbeeld is Stadsstrand de Oerkap in Haarlem.

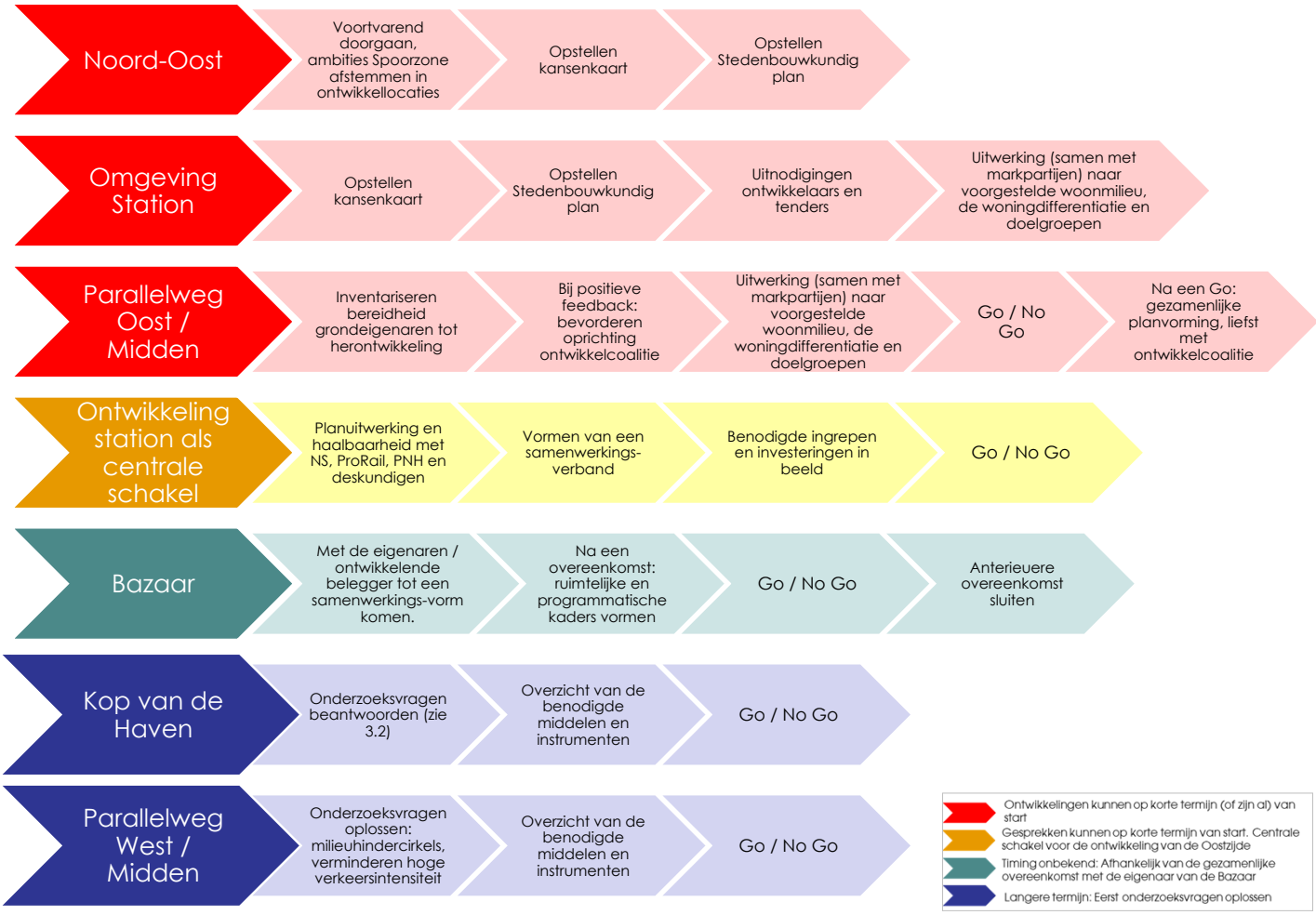
CONCEPT

6 HET VERVOLG FASERING

6.1 WAAR STAAN WE NU?

Op dit moment is het globale programma voor de Spoorzone opgesteld, zijn in de Verkenning Spoorzone ruimtelijke, programmatische, infrastructurele en financiële uitgangspunten en randvoorwaarden in beeld gebracht, zijn een aantal ontwikkelingen aan de Centrumzijde gestart en lopen er diverse onderzoeken aan vooral de Oostzijde.

Voor het Stationsgebied en Noord-Oost wordt een volgende stap naar uitvoering gezet met het opstellen van de Kansenkaart en het Stedenbouwkundig plan. Voor Ankie's Hoeve loopt een versnellingstraject met een lokale ontwikkelaar. Hieronder geven wij verdieping van ons advies over de stappen die op de korte termijn (in 2022) kunnen worden genomen om ook de Oostzijde onderdeel te maken van de gebiedsontwikkeling en op te lijnen voor realisatie.



FIGUUR 11 STAPPENPLAN PER DEELGEBIED
Bron: Bureau Stedelijke Planning (2021)

6.2 STAPPENPLAN VOOR 2022

STAP 1: DOORPAKKEN CENTRUMZIJDE EN OPLIJNEN OOSTZIJDE

Aan de Centrumzijde zijn de eerste ontwikkelingen al van start gegaan en worden er gesprekken gevoerd over verdere ontwikkelingen. Hierin doorpakken is belangrijk aangezien deze ontwikkelingen energie los kunnen maken bij inwoners en ontwikkelende partijen. Daarnaast zijn de opbrengsten nodig om vervolgstappen te kunnen nemen. Daarom is het belangrijk om in deze fase de structurele middelen te verzekeren voor de projectorganisatie.

Parallel aan dit proces wordt de ontwikkeling van de Oostzijde opgestart waarvoor wij adviseren een slag te slaan in de vertaling van het beleid naar de realiteit door:

- Verdieping van het woonprogramma: door het beter in beeld hebben van de doelgroepen voor de Spoorzone vanuit Beverwijk, IJmond en de MRA worden het gewenste woonmilieu en de kansrijke woningtypen duidelijk (zie 2.2).
- De gewenste en meest kansrijke economische profilering in beeld, in het bijzonder welke bedrijvigheid aansluit bij de economische transitie, mengbaar is met wonen en waarvan de vestigingscriteria aansluiten op de locatie (zie 2.3).
- Inventariseren (via markpartijen en/of projectorganisatie) van de bereidheid van grondeigenaren in Parallelweg Oost (en deels Midden) tot herontwikkeling binnen de ambities van de Spoorzone.

STAP 2: CONCRETISERING UITVOERING OOSTZIJDE

Aan de Oostzijde adviseren wij de planvorming harder te maken tot een realistisch programma, financiële strategie en (perspectief op) het oplossen van de huidige belemmeringen. Onderdeel is ook concretisering van de thematische kaders waar deze nog niet voldoende zijn uitgewerkt: wonen, economie, duurzaamheid, mobiliteit, groen etc.

De huidige verkenningen geven daarvoor op onderdelen nog onvoldoende basis. In deze fase adviseren wij deze uit te werken en op basis daarvan onderbouwde keuzes te maken die kunnen rekenen op draagvlak bij politiek en andere overheden.

We adviseren aan de gemeente Beverwijk in de financiële strategie in ieder geval uit te werken welke investeringen de gemeente kan en wil doen, in welke fase en onder welke condities. En het inzichtelijk maken welke investeringen van andere overheden en marktpartijen noodzakelijk zijn in de tijd.

Daarnaast adviseren wij om voor de stationsomgeving met betrokken partijen tot concrete afspraken te komen ten aanzien van investeringsbereidheid in de toekomst. Het Stedenbouwkundig plan dat medio 2022 gereed is biedt daarvoor mooie handvatten.

STAP 3: SAMENWERKINGSVERBANDEN EN ACTIVERING DEELGEBIEDEN

Nadat er een concrete invulling en haalbaarheid van vooral de Oostzijde op tafel ligt, is er een goede basis om voortgang te boeken in de gesprekken met de externe partijen

CONCEPT

(eigenaren en andere overheden). In deze fase adviseren wij om per deelgebied gesprekken te voeren met de belangrijkste stakeholders. Dit betreft de Parallelweg, Bazaar en het stationsgebied. Inzet is om te komen tot intentie- en waar mogelijk anterieure overeenkomsten.

Belangrijke te realiseren resultaten zijn ook:
- Snelheidsverlaging A22.
- Aanleg oostelijke ingang van het station.
- Dezoneren van het industrieterrein.

Wanneer zicht is op medewerking van eigenaren in de ontwikkeling van deelgebieden kan juridisch-planologische verankering van de kaders in het Omgevingsplan plaats vinden. Voor het zover is dienen er in de Omgevingsvisie concrete keuzes gemaakt te worden ten aanzien van beoogde ontwikkelingen in de Spoorzone. De bij de Omgevingsvisie verplichte Milieu Effectrapportage (MER) zal daarin ook belangrijke kaders meegeven.

Tegelijkertijd adviseren wij om individuele kansen in de Kop van de Haven en de Parallelweg te pakken door placemaking en tijdelijke invulling. Kansrijk is om hier een samenwerkingsverband met gemeente, creatieve sector, ondernemers en de eigenaren in het gebied op te zetten om zo ideeën te delen en gezamenlijke kansen te activeren (referentieproject: Haags samenwerkingsplatform I'M BINCK).

I'M BINCK

I'M Binck is het samenwerkingsplatform van de Binckhorst in Den Haag. De Binckhorst is een stadswijk dat wordt getransformeerd tot gemengd woon-werkgebied. Bij I'M Binck komen ondernemers, bewoners, makers en organisaties bij elkaar. Uit netwerksessies komen concrete en creatieve ideeën die vervolgens worden opgepakt en gerealiseerd. Een voorbeeld is de CarWeide; een tijdelijke nieuwe invulling van groen op het voormalige Karwei terrein. De CarWeide moet zich de komende jaren gaan ontwikkelen tot een uitnodigende groene ontmoetingsplek voor bewoners en werkenden in de Binckhorst en omgeving.