

Raad van de gemeente Beverwijk / Gemeenteraad  
Postbus 450  
1940 AL BEVERWIJK

**documentnummer**  
UIT-22-75543 / Z-21-75571

**team**  
Ruimtelijk beleid

**Beverwijk**  
20 april 2022

**uw kenmerk/uw brief van**

**behandeld door**  
M. ter Horst

**verzonden**

**onderwerp**

4e voortgangsbericht gebiedsontwikkeling Spoorzone Beverwijk.

Geachte leden van de raad,

Hierbij bieden wij u het vierde voortgangsbericht van het gebiedsprogramma Spoorzone Beverwijk aan. De opzet van dit bericht is anders dan de vorige voortgangsberichten. Gegeven het feit dat een deel van de gemeenteraad nieuw is blikken we terug op de formele start van het programma in april 2021 en de door de gemeenteraad vastgestelde ambitie en doelstellingen. Vervolgens nemen we u mee in de voortgang van het programma door in te zoomen op wat per doelstelling is gedaan en in gang is gezet. Tenslotte geven we aan de hand van de bijgevoegde raadskalender een doorkijk in de regionale-, gemeentelijke- en Spoorzone specifieke beleidsstukken, die de komende periode aan u voorgelegd gaan worden.

**Ontstaan van het programma**

Eind 2020 hebben wij een uitgebreide stedenbouwkundige-, verkeerskundige- en financiële verkenning voor de Spoorzone Beverwijk uitgevoerd (INT-21-59203). Uitkomsten daarvan zijn onder andere dat binnen de Spoorzone in potentie 10.000 woningen en 5.000 extra arbeidsplaatsen kunnen worden gerealiseerd over een periode van meer dan 25 jaar. Dit zal vooral via sloop en/of nieuwbouw en (deels) transformatie van bestaande gebouwen gaan plaatsvinden in de gekleurde gebieden, zoals weergegeven in figuur 1 op de volgende pagina. Het grootste deel van het bedrijventerrein behoudt daarbij zijn huidige functie. We onderscheiden daarbij 6 deelgebieden:

- Stationsgebied;
- Noord-Oost;
- Parallelweg;
- Kop van de Haven;
- Bazaarterrein;
- Business Docks.

Uitvoering geven aan de beoogde ontwikkelingen kan alleen als er op het vlak van mobiliteit (zoals verkeer en parkeren) en hinder (vooral geluid) maatregelen worden getroffen. Omdat een belangrijk deel van deze maatregelen onder de bevoegdheid van andere overheden valt vraagt dit om een zorgvuldig proces én een integraal pakket van samenhangende maatregelen.



*Figuur 1: De 6 deelgebieden binnen Spoorzone*

Onder meer op basis van de uitkomsten van de Verkenning heeft de gemeenteraad in april 2021 ingestemd met de start van het gebiedsprogramma Spoorzone (INT-21-58861). Onderdeel van die besluitvorming was het vaststellen van een ambitie en doelstellingen.

#### Ambitie

De gemeenteraad heeft voor de Spoorzone de volgende ambitie vastgesteld:

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

#### Doelstellingen

Om de ambitie waar te kunnen maken zijn de volgende ondersteunende doelstellingen geformuleerd, die ook door de gemeenteraad zijn vastgesteld:

- Creëren van een betere leefomgeving;

- Een economisch vitaler gebied creëren;
- Meer samenbrengen van werken en onderwijs in de keten;
- Toevoegen van nieuwe functies;
- Betere OV-bereikbaarheid en -gebruik in het gebied;
- Verbeteren van de bereikbaarheid van, naar en binnen het gebied;
- Realiseren van een zelfstandig functionerende zeehaven;
- Verduurzamen van het gebied / vastgoed;
- Vergroenen van het gebied en het verbeteren van de verbindingen met omliggende groengebieden;
- Verbeteren van de entrees van het gebied;
- Vergroten van de organisatiegraad van de ondernemers in het gebied.

### **Inzet per doelstelling**

Hieronder nemen we u mee in de wijze waarop wij aan deze doelstellingen invulling geven en wat we daarbij in gang gezet en bereikt hebben.

#### Creëren betere leefomgeving

In de Spoorzone is het in de huidige situatie, ondanks dat aan wettelijke normen voor geluid en luchtkwaliteit wordt voldaan, niet overal prettig om te wonen en te verblijven. Dit komt door de nadelige effecten van het vele (doorgaande) verkeer, de nadelige effecten van de zware industrie en de beperkte mate waarin schonere en meer gezonde vervoersbewegingen worden mogelijk gemaakt. Dit betreft niet alleen de oostzijde, maar ook deels de westzijde van de Spoorzone.

#### *Aanhaken op wat loopt*

We streven naar een gebied waar het fijn wonen, werken en verblijven is. Dit betekent dat we dan goed moeten weten wat de situatie nu is en waar we naar toe willen. Daartoe is onder meer aangehaakt bij vele lopende processen en initiatieven, zoals:

- Het Schone Lucht Akkoord;
- Programma Gezonde Leefomgeving van de provincie;
- Programma Gezondheid en luchtkwaliteit door de ODIJ;
- Samen gezond in Kennemerland (regionale gezondheidsnota);
- Platform Milieu en Gezondheid;
- Bestuurlijk overleg Industrie en Gezondheid;
- Omgevingsvisie;
- Programma Duurzaamheid.

#### *GGD als onafhankelijk adviseur*

We hebben de GGD bereid gevonden om ons te adviseren in de gebiedsontwikkeling. Concreet betekent dit dat zij gevraagd en ongevraagd adviseren op programma-, deelgebied- en projectniveau. Hun adviezen proberen we zo veel mogelijk mee te nemen in bijvoorbeeld het stedenbouwkundig plan voor de westkant van de Spoorzone (Stationsgebied en Noord-Oost), maar ook in de gesprekken met andere betrokkenen over het verbeteren van de gezondheid van onze inwoners en werkzame personen in het gebied. De GGD adviseert ook over de diverse onderzoeken die we doen.

#### *Onderzoeken*

We hebben een aantal onderzoeken in gang gezet en deels afgerond, die ons een beter beeld geven van vooral de geluidsproblematiek. We weten nu beter wat het geluidseffect van het wegverkeer, spoorlijn, vliegverkeer en de industrie is op de

bestaande bebouwing en het beoogde programma en wat mogelijke maatregelen zijn in de planvorming of bij de bron om het geluidsniveau te beperken. Zo weten we nu bijvoorbeeld dat het verlagen van de snelheid op de A22 van 100 naar 80 km/h voor het geluidsniveau in de Spoorzone een kleiner effect heeft dan gedacht. Stiller asfalt daarentegen levert meer dan drie keer zoveel geluidswinst op. Het verlagen van de snelheid zal naar verwachting wel een positief effect hebben op de luchtkwaliteit en de uitstoot van stikstof en daarmee op de leefbaarheid. De mate waarin dat 'winst' oplevert is echter lastig te bepalen omdat het in beeld brengen van de huidige situatie tijdrovend en kostbaar is én de wettelijke normen voor luchtkwaliteit heel ruim zijn. Dat wil echter niet zeggen dat het daarmee overal een prettig leefbaar gebied is. Hierover zijn we nog met den GGD in gesprek en daarover hopen wij u in een volgend voortgangsbericht verder te kunnen informeren.

#### *Wat vindt de gemeenteraad?*

Onderdeel van de ambitie is het 'prettig leefbaar' maken van de Spoorzone. Wat willen we daarin bereiken? Wilt u dat wij in de Spoorzone alleen aan de wettelijke normen qua geluid en/of luchtkwaliteit voldoen? Of hanteren we de veel strengere normen van de Wereldgezondheidsorganisatie van de Verenigde Naties (WHO-normen) voor luchtkwaliteit? Vindt u één zogenaamde dove gevel (een gevel zonder onderdelen die open kunnen) voor een woning het maximum, of mogen dat er ook meer zijn. Ook als dat betekent dat we misschien veel minder woningen kunnen realiseren? Voor de zomer zouden wij hierover graag met u in gesprek gaan in het kader van het stedenbouwkundig plan voor het Stationsgebied (incl. Noord-Oost).

#### Een economisch vitaler gebied creëren

We zetten in op hoogwaardige maak- en onderhoudsindustrie, , 'slimme' start-ups en grown-ups, een innovatief distributiecluster, detailhandel in het centrum, grootschalige detailhandel op de Parallelweg en een toekomstbestendige Beverwijkse Bazaar. Onze inzet hierop bestaat uit meerdere onderdelen.

#### *Randvoorwaarden scheppen*

Via de Economische Samenwerking IJmond (ESIJ) proberen we in Beverwijk en de regio IJmond randvoorwaarden te scheppen waarmee de markt en andere partijen invulling aan deze doelstelling kunnen geven.

Tegelijkertijd proberen we via onder meer subsidies initiatieven in gang te zetten en te ondersteunen. Een voorbeeld van een project is de oprichting van het Cluster Transport en Logistiek binnen de OV-IJmond dat wij financieel ondersteunen. In dit cluster werken lokale ondernemers samen om te verduurzamen en te innoveren, maar ook om in een gezamenlijke campagne personeel te werven.

Op dit moment werken we aan een Ondernemersfonds nieuwe stijl, een doorontwikkeling van de Beverwijkse Aanjaagregeling.

#### *Samenwerking*

We werken veel samen met externe partijen zoals de OV-IJmond, Stichting Business Docks, GreenBiz en Techport. Techport is een netwerk van meer dan 70 scholen, bedrijven en overheden in de Metropoolregio Amsterdam (provincies Noord-Holland en Flevoland, de vervoersregio Amsterdam en 31 gemeenten), met de IJmond als kern. Hun ambitie is om in 2030 dé excellente economische regio van de Nederlandse maak- en onderhoudsindustrie te zijn. Techport werkt aan innovaties op het gebied van duurzaamheid en digitalisering, een gezonde arbeidsmarkt, een actueel en uitdagend opleidingsaanbod en aan voldoende talent.

#### *Publiekrecht*

Via ons publiekrechtelijk instrumentarium, zoals bestemmingsplannen, sturen we ook op gewenste en ongewenste ontwikkelingen. Bij twee havenondernemers aan

de Zuiderkade hebben we het mogelijk gemaakt om hun activiteiten te optimaliseren, zonder dat het de beoogde woningbouw aan de Kop van de Haven extra zal beperken. De gemeenteraad heeft daar de benodigde verklaringen van geen bedenkingen voor afgegeven.

Soms laten we ook activiteiten niet toe omdat het ten koste gaat van wat we vanuit het programma willen bereiken, zoals bij een ondernemer aan de Ringvaartweg die ook aan particulieren wilde gaan verkopen.

#### Meer samenbrengen van werken en onderwijs in de keten

We zetten in op een betere aansluiting van diverse onderwijsvormen op de lokale en regionale werkgelegenheid, zoals kennismakingsprogramma's voor de maakindustrie en diverse opleidingen, diverse stage- en leerwerkplekken en programma's voor bij-, her- en omscholing van personeel.

#### *Via partners*

Hier is onze rol vooral ook ondersteunend. Wij initiëren hierin geen zaken zelf, maar ondersteunen andere partijen zoals bijvoorbeeld het hiervoor aangehaalde initiatief onder de vleugels van OV-IJmond. Een andere belangrijke partij voor ons is Techport. Zij organiseren allerlei zaken die bijdragen aan deze doelstelling. Zo organiseren zij bijvoorbeeld de Techport Technologie Week, allerlei Masterclasses, fieldlabs, Innovation Tribes en Challenges. In 2023 opent Techport een fysieke locatie aan de Rooswijkweg in Velsen-Noord; het Techport Innovation Centre. Een nieuw te bouwen ontmoetingscentrum voor de technici van de toekomst, bedrijven, onderwijs en overheid.

#### Toevoegen van nieuwe functies

We streven een gemengd gebied na, waar naast het werken en winkelen ook wonen en daarbij behorende voorzieningen worden toegevoegd. Het werken wordt nadrukkelijk niet vervangen door het wonen. Sterker nog, we willen het aantal arbeidsplaatsen in en om het gebied fors laten toenemen. Er blijft ook plaats voor zware industrie in het gebied.

#### *Drie snelheden*

De Spoorzone kent drie ontwikkelingsnelheden. Aan de oostkant van de A22 zijn we voor het toevoegen van woningbouw grotendeels afhankelijk van de instemming van de provincie op het (gedeeltelijk) dezoneeren of herzoneeren van het industrieterrein. Dat wil zeggen het aanpassen van de geluidszone, waardoor wonen rechts van de A22 wel mogelijk gemaakt kan worden. Hoe we dat willen doen en wat dat betekent voor gevestigde bedrijven en de beoogde plannen is onderdeel van lopend geluidsonderzoek, waar de provincie en beide Omgevingsdiensten aan tafel zitten. Dit is een ingewikkeld en tijdrovend proces dat meer tijd vraagt dan voorzien. Voor de Parallelweg Oost zijn we in gesprek met een gerenommeerde partij, die zich oriënteert op dit gebied. Of deze partij bereid is te investeren hangt ook af of het nieuwe college en de nieuwe gemeenteraad de ingezette koers van de Spoorzone blijven volgen.

De situatie ten aanzien van De Bazaar is nog ongewijzigd. Wel hebben we de uitkomsten van de besluitvorming over de Ontwikkelstrategie Spoorzone (INT-21-62830) met hen gedeeld. Daarin is aangegeven dat wij de gesprekken met De Bazaar over eventuele planvorming alleen verder op willen pakken als zij een professionele (institutionele) partij met ervaring in integrale binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen aan zich binden. In dat geval dient de gemeenteraad ook in te stemmen met de daarvoor benodigde capaciteit (financiën en personeel).

Aan de westzijde van de A22 wordt gewerkt aan het stedenbouwkundig plan en daar kunnen we meer vaart maken dan aan de oostzijde van de A22. Onder meer de via

een brede participatie tot stand gekomen Kansenkaarten zijn input daarvoor, maar ook de uitkomsten van diverse onderzoeken. Op basis van de eerste inzichten zijn er echter een aantal belangrijke issues die het college graag op korte termijn (voor het zomerreces) met de gemeenteraad willen bespreken voordat we het stedenbouwkundig plan verder vorm willen geven. Over de vorm en het moment waarop we dat willen doen komen wij op korte termijn met een voorstel. Gevolg hiervan is dat de planning aangepast zal worden. De voorgenomen inspraak op het concept stedenbouwkundig plan vindt pas plaats nadat wij met de gemeenteraad over de belangrijke issues hebben gesproken.

Op enkele plekken binnen de Spoorzone zijn nu al bouwactiviteiten te zien of zijn plannen in de vergunning- of in de voorbereidende fase. Aan de Brink verrijst het nieuwbouwproject De Brinck met 94 huurwoningen, die nog dit jaar worden opgeleverd.

#### Betere OV-bereikbaarheid en -gebruik in het gebied

Met name aan de oostzijde van de A22 is een betere OV-ontsluiting noodzakelijk om het autogebruik af te remmen. Tegelijkertijd zorgt het creëren van een zogenaamde tegenspijs voor meer reizigers op het spoor en daarmee tot een frequentere treinenloop op de Kennemerlijn. Dit doen we door een programma rond het station te realiseren en het station beter bereikbaar te maken vanaf met name de oostkant.

#### *Meer intercitytreinen*

Het aantal intercitytreinen dat in Beverwijk stopt is sinds de ingang van de nieuwe dienstregeling in december vorig jaar vergroot. Dit betekent bijvoorbeeld dat er van Beverwijk naar Amsterdam Centraal in de spits 4 intercitytreinen en 2 sprinters rijden en naar Haarlem 2 intercitytreinen en 2 sprinters. Ook het aantal treinen dat in de spits naar Beverwijk rijdt in de andere richting is nu hoger.

#### *HOV Beverwijk vertraagd*

Het provinciale project HOV Beverwijk (hoogwaardig openbaar vervoer) is vertraagd doordat er na inspectie door eigenaar Rijkswaterstaat scheurvorming is geconstateerd in het beton aan de zuidzijde van het viaduct van de Velsertaverse. Hierover hebben wij de gemeenteraad per brief geïnformeerd (UIT-22-74602 / Z-22-80700). In de maand april wordt het onderzoek naar de scheurvorming afgerond en wordt een voorstel gedaan voor maatregelen. De maatregelen hebben tot doel om de toekomstige busbanen aan te kunnen sluiten op de Velsertaverse, zodat de HOV gerealiseerd kan worden. Wij zijn nu aan zet om gronden te verwerven en planologische medewerking te verlenen volgens, in overeenstemming met de samenwerkingsovereenkomst (2019) tussen de Provincie Noord-Holland en de gemeenten Velsen en Beverwijk.

#### *Actieprogramma OV-knooppunten IJmond/Zuid-Kennemerland*

De provincie, NS, ProRail, Beverwijk en andere gemeenten aan de Kennemerlijn hebben een regionaal actieprogramma voor de spoorcorridor OV-knooppunten IJmond/Zuid-Kennemerland vastgesteld.

In dit actieprogramma zijn een aantal acties opgenomen, die bijdragen aan onze ambities in de Spoorzone. Het gaat dan om de volgende acties:

- Het ontwikkelen van gemengde woon-werk locaties met voldoende ruimte voor kennisintensieve bedrijvigheid nabij kansrijke OV-knooppunten;
- Onderzoek naar hoe bezoekers van nabijgelegen natuur- en recreatiegebieden gestimuleerd kunnen worden om met het OV te reizen;
- Onderzoeken hoe de verbinding van de OV-knooppunten met de omgeving, bijvoorbeeld via een onderdoorgang of oversteekplaats, kan worden verbeterd.

Hierover hebben we de gemeenteraad per brief geïnformeerd (UIT-22-74654 / Z-22-80809).

#### Verbeteren van de bereikbaarheid van, naar en binnen het gebied

Het gebied is op zich goed ontsloten, maar er rijdt te veel gemotoriseerd verkeer doorheen dat weinig goede alternatieven heeft. We willen werken aan die alternatieven. Daarnaast zijn de oost-west verbindingen beperkt, met name voor fietsers en voetgangers. We willen binnen de Spoorzone het langzaam verkeer beter mogelijk gaan maken.

#### *Verkeersonderzoeken*

We hebben samen met onze partners in IJmond Bereikbaar onderzocht wat de effecten van het beoogde programma in Spoorzone is op de verkeersinfrastructuur in de IJmond tot 2040 en welke maatregelen genomen kunnen worden. We bouwen daarbij voort op eerder onderzoek in de verkenning Spoorzone (december 2020). Dit onderzoek is op een haar na afgerond. Ook is er op MRA niveau vanuit het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) in het kader van het Multimodaal Toekomstbeeld (MTB 2040) een vergelijkbaar onderzoek gedaan voor de hele MRA. Uit beide analyses blijkt dat de groei van het wegverkeer tot 2040 enorm is, vooral door de zelfstandige (zogenaamde autonome) groei. De beoogde toename van woningbouw en werkgelegenheid in de MRA verergert de situatie. Binnen de IJmond is het aandeel Spoorzone in de totale groei van het verkeer echter beperkt, dus ook zonder het beoogde programma worden bestaande knelpunten erger en ontstaan er nieuwe knelpunten.

#### *Stedenbouwkundig plan*

In het stedenbouwkundig plan voor de westkant van de Spoorzone wordt weergegeven hoe wij om willen gaan met de bereikbaarheid binnen dit deel van de Spoorzone en de wijze waarop we de oost-west verbindingen in de toekomst zien. Dit kan echter niet losgezien worden van de hierboven beschreven problematiek én de wijze waarop wij het autobezit en autogebruik binnen de gemeente mogelijk maken. Omdat dit een te veelomvattend onderwerp is om in dit voortgangsbericht te beschrijven gaan wij u hierover op korte termijn informeren én daarover met u in gesprek.

#### Realiseren van een zelfstandig functionerende zeehaven

Een langgekoesterde ambitie is het verzelfstandigen van onze zeehaven De Pijp. Verzelfstandiging hangt nauw samen met de plannen voor de Spoorzone en de Kop van de Haven in het bijzonder. Verdere stappen in de verzelfstandiging kunnen pas gezet worden nadat duidelijkheid is over onze transformatieplannen en de daarvoor benodigde aanpassingen in de infrastructuur. De gemeenteraad heeft daarom bij de start van het gebiedsprogramma Spoorzone ook ingestemd met het uitstellen van de privatisering van zeehaven De Pijp voor tenminste 3 jaar.

#### *Noorderkade*

Recent is aan de Noorderkade schade geconstateerd aan een gedeelte van de damwand. De schade bevindt zich in het gedeelte van de Noorderkade dat al eerder buiten gebruik is gesteld en is afgezet met rood-witte afscheidingen. Vanuit veiligheidsoverwegingen is een extra afzetting met dranghekken op de kade geplaatst. Vanwege dit mogelijke veiligheidsrisico heeft het college er voor gekozen om de Noorderkade, buiten het Port Security-gebied, geheel buiten gebruik te houden. Er wordt nu nader onderzoek uitgevoerd naar de gebruiksmogelijkheden in de komende periode. De gemeenteraad is hierover per brief geïnformeerd (UIT-22-75430 / Z-22-81944)

### Verduurzamen van het gebied / vastgoed

In de plannen voor de Spoorzone hebben klimaatadaptatie en groen, energie en warmte, milieu, luchtkwaliteit en mobiliteit en circulariteit een prominente plek. De gemeenteraad heeft tijdens de start van het programma via een aangenomen amendement bepaald om bij de verdere uitwerking van de plannen uit te gaan van de wettelijke duurzaamheidseisen én eventuele aanvullende eisen die nog worden vastgelegd in het nog vast te stellen programma duurzaamheid.

### *Programma duurzaamheid*

De gemeenteraad heeft in februari 2022 het programma Duurzaamheid vastgesteld. In het programma wordt Spoorzone aangeduid als een mogelijk voorloper en 'proeftuin' voor verduurzaming elders in de gemeente. Harde kaders worden niet meegegeven, maar er wordt gesproken over veel kansen voor verduurzaming, zoals:

- Energie-neutrale en klimaat-neutrale nieuwbouw;
- Een klimaatbestendige en bio-diverse inrichting van de openbare ruimte;
- Stimuleren van wandelen, fietsen en OV door het beperken van het gebruik van de auto en het terugbrengen van het aantal parkeerplaatsen;
- Beperken geluidsoverlast en emissies van de A22, de N197 en de A9.

Vooruitlopend op het opnemen van bovenstaande als kader in de Omgevingsvisie proberen wij hier in het stedenbouwkundig plan al zoveel mogelijk aan tegemoet te komen.

### *Via Partners*

Het verduurzamen van de bedrijvigheid binnen de Spoorzone loopt voornamelijk via partners, zoals GreenBiz IJmond en Stichting Business Docks, die wij actief ondersteunen. Daarnaast heeft de Omgevingsdienst IJmond (ODIJ) een belangrijke rol. Stichting Business Docks en vooral GreenBiz hebben contact met de ondernemers op het bedrijventerrein om hen te adviseren en te helpen te verduurzamen.

Het Nova college is onderwijspartner van GreenBiz. Op verzoek van GreenBiz hebben zij een krachtige mbo4+ opleiding Junior Consultant Duurzaamheid ontwikkeld, waar dit jaar de eerste leerlingen van zullen afstuderen. Deze afgestudeerden zijn als allround duurzaamheidsspecialist in staat om bedrijven te adviseren over alle groene technische vragen.

### Vergroenen van het gebied en het verbeteren van de verbindingen met omliggende groengebieden:

We willen meer groen toevoegen in het gebied, zowel in de openbare ruimte, als op private kavels en op daken. Het groen in het gebied krijgt voldoende ruimte om te kunnen voldoen aan de opgaven van klimaatadaptatie, leefbaarheid en identiteit. Het draagt ook bij aan groene verbindingen met omliggende groengebieden, zoals het Aagtenpark, het Wijkeroogpark en de Amsterdam Wetlands ten oosten van de A9. Hieronder verstaan wij ook het verbeteren van de waterstructuur in het gebied.

### *Planvorming en tijdelijk groen*

In het stedenbouwkundig plan voor de westzijde van de Spoorzone doen wij voorstellen over het toevoegen van groen en het verbeteren van de waterstructuur. Omdat wij aan de oostzijde van de A22 nog in de fase voor concrete planvorming zitten, kijken we daar hoe we in de tijdelijke situatie kunnen vergroenen. Concreet werken we dat uit voor de Parallelweg en de Kop van de Haven. In het volgende voortgangsbericht hopen wij al de eerste concrete resultaten te kunnen melden rond de Kop van de Haven en inzicht te kunnen geven in de plannen voor de Parallelweg.



In de plannen voor de herinrichting van de Zuiderkade geven we al wel invulling aan de doelstelling om definitief te vergroenen. Het is de bedoeling dat de werkzaamheden, die ongeveer een half jaar duren, nog in 2022 te starten

#### Verbeteren van de entrees van het gebied

Het streven is de entrees van het gebied aantrekkelijker te maken dan ze zijn. Denk hierbij aan aansprekende en mooi in de omgeving ingepaste ontwikkelingen op de Wijckerpoort en Ankie's Hoeve, maar ook aan de entree bij de aansluiting van de A9.

#### *Ankie's Hoeve*

Op Ankie's Hoeve is het haalbaarheidsonderzoek (een stappenplan waaruit blijkt of een idee ook uitvoerbaar en rendabel is) met SBB afgerond. Hieruit is gebleken dat er enkele zware elektriciteitsleidingen ongunstig in het gebied liggen. Wat dit voor het stedenbouwkundig ontwerp, het programma en de financiën betekent wordt nu nader onderzocht. Wij hebben goede hoop dat voor de zomer tot een verkoopbesluit te kunnen komen. Mocht dit het geval zijn, dan is het de bedoeling om nog dit jaar de ruimtelijke procedures te starten. Insteek is om in 2024 te kunnen starten met bouwen. Vooruitlopend op de ontwikkeling is SBB bereid gevonden – voor eigen rekening en risico – een zogenaamd Wikkelhuis te plaatsen. Dit tijdelijke paviljoen zal gebruikt worden om het gebied “op de kaart te zetten”. Bewoners en belangstellenden zijn vanaf medio mei welkom voor informatie over de Spoorzone en Ankie's Hoeve in het bijzonder. Vanuit het Wikkelhuis zullen ook activiteiten worden georganiseerd.

#### *Wijckerpoort*

Wijckerpoort ligt in de gemeente Velsen, maar is eigendom van de NS, ProRail en een klein deel gemeente Beverwijk. Wijckerpoort is als toekomstige woningbouwlocatie opgenomen in het Koersdocument voor de Omgevingsvisie Velsen, maar heeft geen prioriteit gekregen. Hierover zijn wij ambtelijk en bestuurlijk in gesprek met Velsen.

Wij zijn op initiatief van het Nova college met hen in gesprek om te bezien of zij van de Laurens Baecklaan kunnen verplaatsen naar de Spoorzone. Als zij voor een campusachtige setting kiezen, dan is wat ons betreft Wijckerpoort een goede plek daarvoor, in combinatie met woningbouw en eventueel andere aanvullende functies. Mocht het nieuwe college van de gemeente Velsen voor de verdere uitwerking van de invulling van Wijckerpoort echter geen capaciteit beschikbaar stellen, dan dienen wij daar in het stedenbouwkundig plan rekening mee te houden. De gemeenteraad van Velsen is immers alleen bevoegd om het kader voor Wijckerpoort vast te stellen.

#### *Parallelweg Oost en het Slotakkoord*

De eerste bebouwing die je ziet als je vanaf de A9 via de A22 Beverwijk binnenrijdt zijn de gebouwen aan de linkerzijde langs de Meerlanden. Zoals hiervoor beschreven zijn wij in gesprek met een partij over dit deel van de Parallelweg. Dit is echter ook de plek waar we vanuit de mobiliteitsoplossingen denken aan een volledige aansluiting op de A22. Een andere invulling van deze entree zal daarom nog wel enige tijd op zich laten wachten.

De beoogde nieuwbouw van 74 woningen door Woonopmaat aan de Ann Burtonlaan en Theo Uden Masmanlaan vormt straks de entree van de Spoorzone aan de oostzijde van de A22. Dit plan genaamd Slotakkoord is echter vertraagd. Hierover hebben wij de gemeenteraad per brief geïnformeerd (UIT-22074743 / Z-18-51014).

#### Vergroten van de organisatiegraad van de ondernemers in het gebied.

Met de oprichting van de Stichting Business Docks op het bedrijventerrein Beverwijk Business Docks Wijckermeer hebben we hier al een goede invulling aan gegeven. De Stichting wordt financieel door ons ondersteund. In het 2<sup>e</sup> voortgangsbericht

(UIT-21-73066 / Z-21-75571) hebben wij de gemeenteraad nader geïnformeerd over de Stichting en zijn doelstellingen. In de afgelopen periode hebben zij zich nadrukkelijk op de kaart gezet door bijvoorbeeld bijna alle 800 ondernemers op het terrein te bezoeken met een promotieteam, het bestuur van de Stichting en vertegenwoordigers van het gemeentelijke kernteam Spoorzone. Recent heeft de Stichting het certificaat Keurmerk Veilig Ondernemen mogen ontvangen en is het bedrijventerrein Business Docks voor de komende 3 jaar gecertificeerd. Ook hebben wij samen met de Brandweer, Politie en de Stichting een convenant getekend waarin we voor de komende 3 jaar gaan samenwerken aan een veiliger en schoner bedrijventerrein.

### **Hoe wordt u de komende tijd betrokken?**

In de komende periode komen er diverse zaken op u af, die direct of indirect van belang zijn voor het gebiedsprogramma Spoorzone. Allereerst heeft de vorming van een nieuw college en het inwerken van de nieuwe gemeenteraad prioriteit. Tijdens de introductiedagen op 1 en 2 april heeft u al met managers van het ruimtelijk domein door de Spoorzone gewandeld en ook in november vorig jaar is de gemeenteraad uitvoerig bijgepraat tijdens een rondwandeling met het college en het kernteam Spoorzone.

### Raadskalender

Bijgevoegd is de actuele raadskalender (UIT-22-64869) voor de periode tot medio 2023. De raadskalender is een werkdocument dat wij bij ieder voortgangsbericht updaten. Het eerstvolgende voortgangsbericht staat gepland voor juli 2022 en de volgende daarop voor september. Hieronder nemen we u hierin mee.

### *Regionale besluitvorming*

Tot de zomer worden er geen regionale stukken aan u voorgelegd, die een sterke relatie hebben met de Spoorzone.

### *Gemeentelijke beleidsstukken*

Afhankelijk van de collegevorming zal het nieuwe college naar verwachting voor de zomer het woonwagendstandplaatsenbeleid met u willen bespreken. Binnen de Spoorzone is op dit moment één standplaats aanwezig aan de Brink.

In juli krijgt u de jaarstukken 2021 en de Voorjaarsnota 2022 ter besluitvorming voorgelegd. In de jaarstukken zal u ten aanzien van de Spoorzone geen grote afwijkingen aantreffen van wat in de Programmabegroting 2022 staat. In de Voorjaarsnota 2022 krijgt u – net als vorig jaar – een financiële doorkijk voor de komende jaren. In de Programmabegroting 2023 krijgt u een voorstel voor de structurele dekking van de kosten voor het gebiedsprogramma de komende jaren.

### *Spoorzone specifieke zaken*

Zodra het nieuwe college is geïnstalleerd zouden wij graag met de gemeenteraad in gesprek gaan om een aantal belangrijke issues te bespreken, die bepalend zijn voor de verder uitwerking van de Spoorzone en dan met name voor het stedenbouwkundig plan. Het gaat daarbij vooral om gezondheid (normen vs. prettig leefbaar), mobiliteit (bereikbaarheid en parkeren), mate van gewenste stedelijkheid (dichtheid en bouwhoogte), wijze van vastleggen van het woonprogramma (privaatrechtelijk/ publiekrechtelijk), financiën (benodigde investeringen), samenwerking (IJmond en MRA) en de participatie hierover. Het effect hiervan op de planning voor het stedenbouwkundig plan verwerken we in de raadskalender bij het volgende voortgangsbericht.

Naast de hiervoor genoemde bijeenkomst verwachten we u voor de zomer te kunnen informeren over de verkoop van Ankie's Hoeve.  
Het volgende voortgangsbericht krijgt u eind juni, begin juli toegestuurd.

Wij hopen u hiermee voldoende op de hoogte te hebben gesteld van de voortgang van het gebiedsprogramma Spoorzone en we gaan daarover naar aanleiding van dit voortgangsbericht graag met u in gesprek.

Hoogachtend,

de gemeentesecretaris,                      de burgemeester,

drs. E.R. Loenen

drs. M.E. Smit

Bijlage:

4<sup>e</sup> Raadskalender Spoorzone Beverwijk d.d. april 2022 (UIT-22-64869)