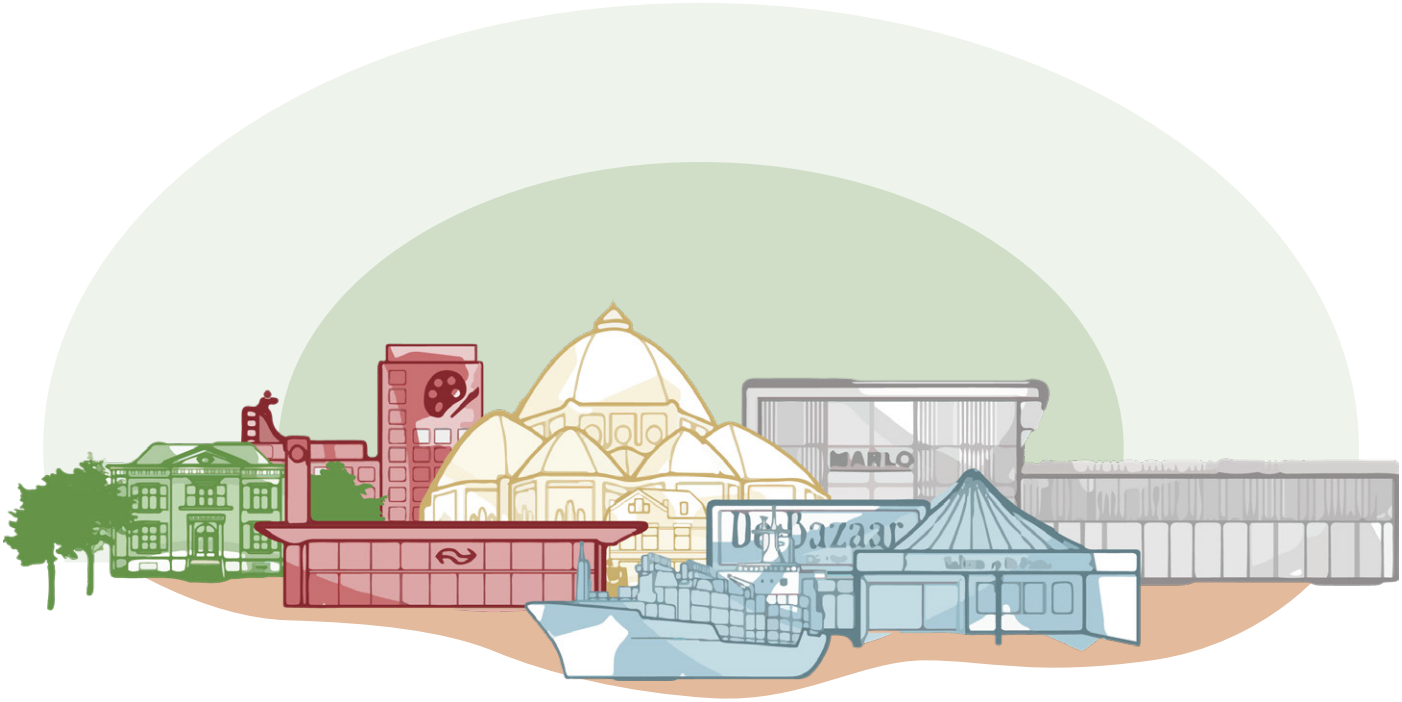


Stadskant

Spoorzone Beverwijk

Stedenbouwkundige Visie

15 februari 2023

gemeente beverwijk

StudioVinke

Voorwoord

Het programma Spoorzone is in 2021 formeel van start gegaan. De gemeenteraad omarmde de Verkenning Spoorzone destijds als een goede basis voor verdere planuitwerking. Met dit programma willen wij in Beverwijk de woonkansen vergroten, de werkgelegenheid (blijven) stimuleren, de kwaliteit van de leef- en werkomgeving verbeteren en onderzoeken hoe wij de Stadskant van de Spoorzone en Business Docks (het deel aan de oostzijde van de A22) beter met elkaar kunnen verbinden.

Een mooie, maar ook complexe opgave die niet in één keer gerealiseerd kan worden en die de gemeente ook niet alleen kan realiseren. Samenwerken met bewoners, ondernemers, grondeigenaren en andere stakeholders is hard nodig. Dat wordt door de gemeente gestimuleerd en gefaciliteerd. Om stap voor stap 'een stoer, duurzaam en prettig leefbaar gebied' te realiseren, waar gewoond en gewerkt wordt met voldoende voorzieningen én dat onlosmakelijk onderdeel uitmaakt van het centrum van Beverwijk!

Met deze stedenbouwkundige visie zetten wij een belangrijke stap in dit proces voor de Stadskant van de Spoorzone. Deze visie laat zien hoe de kansen vanuit de Verkenning Spoorzone en vanuit de Kansenkaart voor de Stadskant uit 2021, vertaald kunnen worden naar plannen met een heldere aanpak en fasering.
De stedenbouwkundige visie die voor u ligt schetst een toekomstbeeld over hoe de Stadskant eruit kan komen te zien. Het is nog geen kant en klaar plan dat direct uitgevoerd kan worden maar laat mogelijke toekomstbeelden zien. Daarom is het van belang om deze tussenstap met elkaar te markeren, te delen en vast te leggen hoe wij de toekomst voor ons zien in dit deel van Beverwijk.

Bij het opstellen van de stedenbouwkundige visie hebben wij bewoners, ondernemers en andere stakeholders in Beverwijk betrokken. Die dialoog zullen wij blijven opzoeken en voeren zodat wij de door de gemeenteraad vastgestelde ambitie en doelstellingen met elkaar kunnen realiseren.

Ali Bal

Wethouder Spoorzone Beverwijk

Inhoudsopgave

1 Introductie en doel 6

1.1. Inleiding 8

1.2. Ambitie 9

1.3. Plangebied 10

1.4. Procesbeschrijving 12

1.5. Leeswijzer 13

2 Context 14

2.1. Beleidsaspecten 16

2.1.1. Koersdocument Omgevingsvisie 16

2.1.2. Programma Spoorzone 17

2.1.3. Ontwikkelstrategie Spoorzone 17

2.1.4. Kansenkaart 17

2.2. Fysieke aspecten 18

2.2.1. Structuurkaart groen en water 18

2.2.2. Structuurkaart netwerk en verkeer 19

2.2.3. Kabels en leidingen 20

2.2.4. Bebouwing en programma 21

2.2.5. Barrièrewerking A22 en spoor 22

3 Gebiedsanalyse 24

3.1. Ruimtelijke structuur 26

3.1.1. Groei van Beverwijk 26

3.1.2. Ontwikkeling Spoorzone 27

3.1.3. Historische terugblik 29

3.1.4. Groenstructuur 30

3.1.5. Mobiliteit en bereikbaarheid 31

3.1.6. Sferen van de Stadskant 32
3.1.7. Sociale infrastructuur 34
3.2. Parkeren en verblijfskwaliteit 36
3.2.1. Parkeerdruk 36
3.2.2. Verblijfsduur 37
3.3. Trends en ontwikkelingen 38
3.3.1. Gezonde klimaatbestendige leefomgeving 38
3.3.2. Mobiliteit 40
3.3.3. Omgevingsaspecten 42
3.3.4. Woningbouwopgave en demografie 44
4 Participatie 46
4.1. Participatieproces 48
4.2. Drie kansenkaarten 50
4.3. Inspraak concept stedenbouwkundige Visie 52
5 Concept 54
5.1. Ritmes van de stad 56
5.2. Drie pijlers 57
5.3. Sfeergebieden 58
6 Visie 60
6.1. Droomschets 62
6.2. Groen-blauwe structuur 64
6.3. Visiekaart 68
6.4. Afhankelijkheden en fasering 72
7 Stedenbouwkundige principes 82
7.1. Ontwikkelkaart Stadskant Spoorzone 84
7.2. Hoofdstructuren 86
7.2.1. Voetgangers 86
7.2.2. Fietsers 87
7.2.3. Groenstructuur 88
7.2.4. Openbaar vervoer en auto 89
7.3. Algemene ontwikkelkaders 90
7.4. Ontwikkelkaders per sfeergebied 92
7.4.1. Landgoederenzone 92
7.4.2. Stationsplein 102
7.4.3. Meerplein en historisch centrum 110
7.4.4. Marlo-terrein en Brink 118
8 Vervolg 124
8.1. Vervolg 126
8.2. Kostenverhaal 127
9 Colofon 128

1 Introductie en doel

1.1. Inleiding

De Spoorzone kent twee zijden: ten westen van de A22 de Stadskant en aan de oostzijde van de A22 Business Docks. Deze stedenbouwkundige visie (hierna: Visie) gaat over de Stadskant van de Spoorzone en is opgesteld om een vervolg te geven aan de vernieuwing van het centrum. Een ontwikkeling die jaren geleden in gang is gezet met de bouw van een nieuw Stadhuis, een ondergrondse fietsenstalling, een nieuw busstation en de herinrichting van de openbare ruimte bij de Wijckermolen, Halve Maan, Stationsplein en Breestraat. Maar deze vernieuwing is nog niet klaar want er liggen nog genoeg kansen in de Stadskant om woningen te bouwen, nieuwe voorzieningen aan te trekken, het gebied te vergroenen en er een levendiger centrum van te maken. Dat blijkt ook uit de Kansenkaart die is opgesteld in samenspraak met bewoners en ondernemers. Maar om kansen te realiseren zijn keuzes nodig over onderwerpen als parkeren, gezondheid, mobiliteit, functies en voorzieningen. Die keuzes kunnen per ontwikkellocatie verschillen, besluitvorming daarover heeft soms meer tijd nodig en de uitkomst is ook nog niet altijd zeker.

Een deel van de Stadskant van de Spoorzone ligt in de gemeente Velsen, het betreft ontwikkellocatie Wijckerpoort. De gemeente Velsen is publiekrechtelijk bevoegd om over Wijckerpoort te besluiten en niet de gemeente Beverwijk ook al heeft de gemeente Beverwijk daar grond in eigendom. Dat betekent dat vaststelling van deze Visie voor en de ontwikkeling van Wijckerpoort alleen kan na besluitvorming door de gemeente Velsen. Deze Visie is daarom wat betreft Wijckerpoort onder voorbehoud van overleg met en goedkeuring van de gemeente Velsen.

Vrijheid in de vorm van een visie in plaats van een plan is dan ook wenselijk. Het biedt ruimte voor dialoog met de verschillende stakeholders en zorgt ervoor dat de ontwikkellocaties onderling niet te veel afhankelijk worden van elkaar. Een raamwerk voor een structuur van kwalitatieve groene routes en verbindingen die de relatie met de gebieden onderling en de aansluitende wijken borgen. En een dynamisch document moet een vooruitblik voor de komende 10 tot 20 jaar. In een dusdanig lang tijdsbestek kan er veel veranderen en waarop het nodig kan zijn om de Visie te actualiseren. Ambities van nu kunnen over 10 jaar achterhaald zijn.

1.2. Ambitie

De gemeenteraad heeft in 2021 de volgende ambitie voor de Spoorzone vastgesteld:

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

De Stadskant van de Spoorzone is daarbij een cruciale schakel. Het is de nieuwe schil van de bestaande stad en de eerste stap naar Business Docks ten oosten van het spoor en de A22. De Stadskant legt de basis voor de verdere verbinding met de Business Docks.

Naast de overkoepelende ambitie zijn de merkwaarden van Beverwijk ingrediënten voor de Spoorzone. Niet meetbaar, niet direct zichtbaar, maar wel voelbaar en ervaarbaar. Het gaat om de merkwaarden 'persoonlijk', 'elkaar vooruit helpen', 'echt', 'problemen worden kansen' en 'mozaïek van bedrijvigheid'. Kernbegrippen met een hoge mate van authenticiteit, oplossend vermogen en sociale cohesie. Randvoorwaarden voor een leefbaar en prettig woon- en werkklimaat, waarbij samenhang wordt nagestreefd met daarbinnen ruimte voor een eigen identiteit per ontwikkellocatie. Ankie's Hoeve en Meerplein hebben bijvoorbeeld duidelijk een verschillende sfeer en doelgroep, maar vertonen in beeldkwaliteit een duidelijke samenhang.

De samenhang is in hoge mate gelegen in het openbaar gebied, waar ruimte is voor een groen- en waterstructuur, voor ontmoeten, waarbij meer ruimte wordt gecreëerd voor voetgangers en fietsers en de mens, plant en dier centraal komen te staan. Binnen een sterke structuur is volop ruimte voor een eigen identiteit per ontwikkellocatie.

1.3. Plangebied

De Brink
Grote kerk
Marlo-terrein
Sint Agathakerk
Spoorpark Oost
Spoorsingel
Breestraat
Meerplein
P&R Wijckermolen
Kop van de Haven
splein
NS-station
Stadhuis
coop
Spoorpark West

1.4. Procesbeschrijving

De Visie is belangrijk om niet alleen de kansen vast te leggen, maar ook richting te geven aan de ontwikkeling van het gebied. Nadat de Kansenkaart in februari 2022 is aangenomen door het college van burgemeester & wethouders, is door het projectteam en de klankbordgroep gewerkt aan de Visie. In november en december 2022 is een concept van de Visie via inspraak gedeeld met bewoners, stakeholders en andere belanghebbenden, zodat ook zij input hebben kunnen leveren. Het resultaat is opgenomen in een aparte nota van beantwoording. Op deze manier hebben college van burgemeester en wethouders en de gemeenteraad ook die input kunnen meenemen in de besluitvorming.

Met deze Visie worden er echter nog geen woningen gebouwd, daar zijn meer stappen voor nodig. In de inleiding kwam het woord ontwikkellocaties al langs. Dat zijn plekken waar de Visie laat zien dat er nog gebouwd kan worden, welke identiteit daarbij hoort en welk programma passend is. Om te kunnen bouwen moeten er overeenkomsten opgesteld worden, ruimtelijke (vergunning)procedures worden doorlopen en dient er vaak ook nog een aanbesteding plaats te vinden. Voor de ruimtelijke (vergunning)procedures is de Visie te globaal. De Visie wordt daarom nog uitgewerkt in een plan openbare ruimte en een plan per ontwikkellocatie, zoals een stedenbouwkundig plan, bouwplan of bouwenvelop. Daarbij zal ook aandacht worden besteed aan de (beeld) kwaliteitseisen en randvoorwaarden die vanuit deze Visie worden meegeven. Binnen de Stadskant van de Spoorzone kennen wij de volgende ontwikkellocaties: Ankie's Hoeve, Wijckerpoort, Stationsplein, Meerplein, Wijckermolen/Spoorsingel, het Marlo-terrein en de Brink.

Er zullen verschillende samenwerkingen tot stand moeten komen om een plan per ontwikkellocatie te kunnen maken. Dat is nodig omdat bijvoorbeeld Wijckerpoort niet in de gemeente Beverwijk ligt maar in de gemeente Velsen. Maar ook omdat de gemeente niet alle grond in eigendom heeft. NS en ProRail hebben grondeigendom maar ook van ander (privaat) eigendom is sprake, zoals op het Marlo-terrein en de Brink. Wij willen dat ook de andere grondeigenaren de ontwikkeling gaan oppakken en samenwerken om de ambities te realiseren. Een voorbeeld is Ankie's Hoeve waar parallel aan het opstellen van de Visie in samenwerking wordt gewerkt aan een stedenbouwkundig plan.

In deze Visie zit een aantal droombeelden die alleen haalbaar zijn als een aantal grote beslissingen en investeringen worden genomen en gedaan. Denk bijvoorbeeld aan het autoluw maken van het centrum. Dat kan alleen als de A22 wordt afgewaardeerd en een extra aansluiting krijgt zodat het doorgaande verkeer de A22 kan gebruiken en niet meer via de Wijckermolen of Spoorsingel hoeft.

Tot slot zijn er in het kader van de overkoepelende Visie ook percelen ingetekend die niet in eigendom zijn van de gemeente. Bij de uitwerking wordt rekening gehouden met de wetgeving en belangen van partijen. Nadere afstemming, overleg, onderzoek en afspraken zijn onderdeel van de uitwerking.

1.5. Leeswijzer

In deze stedenbouwkundige Visie voor de Stadskant van de Spoorzone Beverwijk zal stapsgewijs een stedenbouwkundige ontwikkelkaart worden opgebouwd. Deze ontwikkelkaart is het resultaat van alle voorgaande behandelde input en de gesprekken tijdens de opstelperiode van de Visie.

In het eerste hoofdstuk worden de ambities en het doel van de Visie beschreven. Tevens wordt het plangebied nader toegelicht en het doorlopen proces beschreven.

In het tweede hoofdstuk wordt de beleids- en fysieke context van de Visie geschetst, waarna in het derde hoofdstuk een diepere gebiedsanalyse de ruimtelijke basis legt. Zo ontstaat een breed en ruimtelijk beeld van de Stadskant, de uitdagingen en vooral de kansen.

Het vierde hoofdstuk behandelt het doorlopen participatietraject. Middels meerdere manieren van participatie is er input opgehaald vanuit de bewoners, ondernemers en belanghebbenden. Deze input is vervolgens overzichtelijk verwerkt in drie kansenkaarten.

In hoofdstuk vijf worden alle voorgaande aspecten samengebracht in het ruimtelijke concept voor de Stadskant. Hierin worden drie pijlers onderscheiden die elk hun weerslag hebben op de Visie voor de vijf sfeergebieden van de Stadskant. Deze input wordt vervolgens ruimtelijk uitgewerkt in hoofdstuk zes, waar het stedenbouwkundige toekomstbeeld voor de Stadskant is vertaald in een visiekaart.

Nadat in hoofdstuk zes de stip aan de horizon is gezet, wordt de Visie in hoofdstuk zeven vertaald in concrete stedenbouwkundige principes, een ontwikkelkaart, ontwikkelkaders per sfeergebied en een faseringsstrategie. Ook is in dit hoofdstuk uitdrukkelijk aandacht voor de afhankelijkheden van de Visie: immers, dit document is nog maar het begin van een langjarig proces tot ontwikkeling.

Tenslotte worden in hoofdstuk acht de vervolgstappen behandeld die tot stand zijn gekomen uit deze Visie.

2 Context

2.1. Beleidsaspecten

Veel van het door de gemeenteraad vastgestelde beleid voor Beverwijk is van toepassing op het programma Spoorzone, en de ontwikkeling van de Stadskant in het bijzonder. Bij gebiedsontwikkeling en verandering in de bestaande omgeving is het merendeel van de beleidsterreinen van de gemeente van toepassing. Gebiedsontwikkeling gaat bijvoorbeeld niet alleen over de fysieke leefomgeving (zoals woningbouw of openbare ruimte) maar ook over gezondheid (zoals mobiliteit en milieu) en de sociale leefomgeving (zoals de voorzieningen en toegankelijkheid). Naast deze Visie wordt gewerkt aan het opstellen van een omgevingsvisie voor de gehele gemeente, waarin toetsing plaatsvindt aan bestaand beleid en dat ook wordt beschreven. Voor het opstellen van de omgevingsvisie een koersdocument vastgesteld voor de gemeenteraad. Het koersdocument en straks de omgevingsvisie beschouwen op integrale wijze al het bestaande beleid in Beverwijk en geeft zo richting aan de toekomstige ontwikkelingen in de stad. Dat koersdocument en straks de omgevingsvisie zijn het overkoepelende kader voor deze Visie en daarom is niet al het bestaande beleid opnieuw samengevat. Daarnaast zijn er voor het programma Spoorzone een aantal specifieke besluiten genomen die van toepassing zijn voor deze Visie: de Verkenning Spoorzone, de ontwikkelstrategie en de Kansenkaart. Het koersdocument, de Verkenning Spoorzone, de ontwikkelstrategie en de Kansenkaart worden hieronder kort beschreven.

2.1.1. Koersdocument Omgevingsvisie

Het koersdocument beschouwd op integrale wijze al het bestaande beleid in Beverwijk en geeft zo richting aan de toekomstige ontwikkelingen in de stad. Het is een 75% versie van de Omgevingsvisie, geeft integrale afgewogen beleidslijnen geeft aan waar nog schuurpunten in het vastgestelde beleid liggen. Over deze schuurpunten moeten eind 2022 nog keuzes gemaakt worden.
Deze keuzes over gezondheid, parkeren, komen op gebiedsniveau terug in deze Visie, waaronder:

- gezondheid boven alles?
- beperkte beschikbare ruimte voor ambities in de openbare ruimte (afwegingen tussen bijvoorbeeld: groen, parkeren, klimaat en spelen)
- doorvertalen van energiedoelen en duurzaamheidsaspecten

2.1.2. Programma Spoorzone

Het programma Spoorzone: 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

Doel van het programma is het gebied in samenhang te ontwikkelen tot een modern stedelijk woon-werkgebied. Het programma heeft een looptijd van 25 jaar.

De gemeente Beverwijk heeft eind 2020 verkend wat de kansen en mogelijkheden zijn. Belangrijkste uitkomsten zijn dat het gebied op termijn ruimte biedt voor circa 10.000 woningen en 5.000 extra arbeidsplaatsen. Zonder daarvoor natuurgebied of open landschap op te offeren.

In april 2021 werd de verkenning door de gemeenteraad omarmd. De eerste stappen worden nu gezet, waarvan deze stedenbouwkundige Visie voor de Stadskant onderdeel uitmaakt.

2.1.3. Ontwikkelstrategie Spoorzone

Op basis van de Verkenning is in 2021 een ontwikkelstrategie opgesteld en in 2022 vastgesteld door de gemeenteraad. 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.

2.1.4. Kansenkaart

Ter voorbereiding op het opstellen van deze Visie is een uitgebreid participatietraject doorlopen om de kansen voor de Stadskant in beeld te brengen. Deze zijn vertaald naar een kansenkaart weergegeven in drie thema's: programma, mobiliteit en openbare ruimte. De kansenkaart laat zien, wat inwoners en ondernemers van de Stadskant vinden, wat er moet gebeuren en waarmee rekening moet worden gehouden bij de verdere ontwikkeling van het gebied.

2.2. Fysieke aspecten

2.2.1. Structuurkaart groen en water

Goede basis, geen verbinding

De groenstructuur rondom de Spoorzone kenmerkt zich door grotere groengebieden ten noorden en ten zuiden van de spoorzone. Zo zorgen de landgoederen en parken in de landgoederenzone voor hoogwaardig groen op steenworp afstand van het station. Ook de nu weinig gebruikte terreinen van Ankie's Hoeve en Wijckerpoort hebben potentie om belangrijke schakels te vormen in het groene netwerk.
Infrastructuur als de A22, het spoor en de Velsertraverse doorsnijden de groenstructuren. Het groen rondom de Velsentraverse, zoals Spoorpark West, Wijckeroogpark en groenzones in Velsen-Noord worden slecht bereikbaar vanaf Stadskant Spoorzone en daardoor onbenut.

Het historisch, van oorsprong middeleeuwse centrum, is met zijn smalle straten en verharde pleinen erg stenig. Dit leidt tot problemen als hittestress en wateroverlast en klachten over het ontbreken van groen. De Havenkant van de Spoorzone ligt lager dan de Stadskant. Een groot deel van het hemelwater dat valt in de Stadskant wordt afgevoerd naar de Havenkant via waterstructuren. Omdat door het spoor en de A22 dat niet (alleen) via oppervlakte water kan gaat dat via drainages en duikers die een maximale capaciteit hebben. Als er meer regen valt dan de drainages en duikers kunnen verwerken ontstaat er door de vele verharding wateroverlast. Een goed voorbeeld daarvan is dat de Viaductweg onder water komt te bij veel regenval.

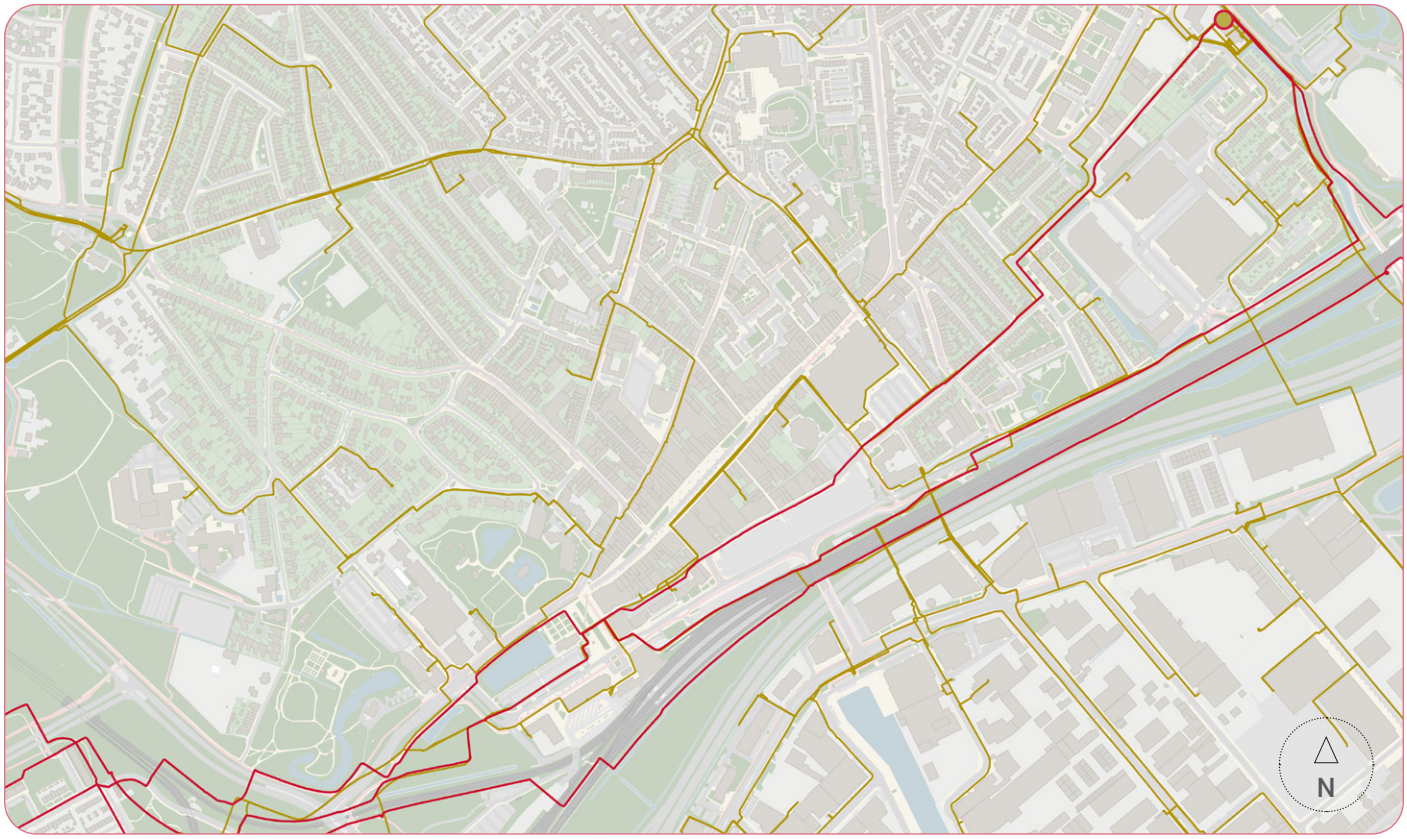
Ten noordoosten van de Spoorzone bevindt zich evenwijdig aan de waterkerende Aagtendijk, het park Adrichem, het Aagtenpark en het gebied van de nieuwe Waterlinie (Stelling van Amsterdam). Dit is een andere hoofdgroenzone die het landschap en de natuur van buiten tot diep in de stad laten komen. Deze zijn nu op geen wijze met de structuren aan de westzijde van het centrum verbonden.

2.2.2. Structuurkaart netwerk en verkeer

De auto centraal

In de huidige situatie is er veel ruimte in gebruik door de auto in de Spoorzone. Dit uit zich in twee snelwegen waarvan er één dwars door het plangebied loopt, veel parkeergelegenheid in- en rondom het centrum, drukke verkeersaders parallel aan de snelweg en een ruimhartig parkeerbeleid. Verder ontbreekt een fijnmazig netwerk van langzaam verkeersverbindingen en creëert het spoor een extra barrière tussen de Business Docks en de Stadskant. Het OV-knooppunt is tegelijkertijd ook een kans voor het verduurzamen van de mobiliteitsbewegingen in Beverwijk.

2.2.3. Kabels en leidingen



Bron: PDOK elektriciteitsnetten, juni 2022

Cruciaal gebied voor energienetwerk

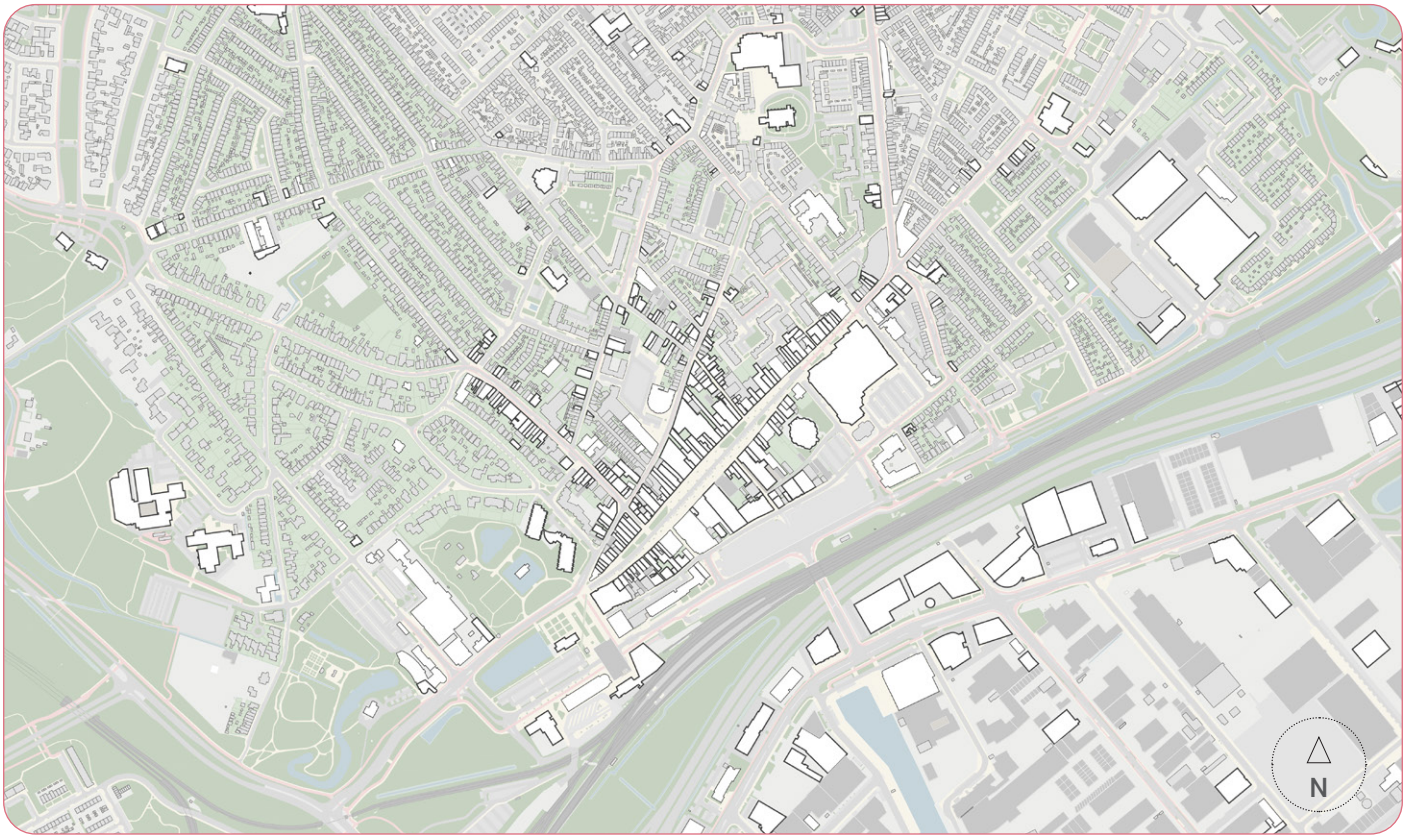
Door de nabijheid van het Cluster Velsen, een drietal elektriciteitscentrales bij TATA steel, liggen er een aantal significante ondergrondse hoogspanningskabels door de Spoorzone. Deze zijn in rood aangegeven op bovenstaande kaart. Bij de verdere ontwikkeling zal er rekening moeten worden gehouden met deze kabels. Deze brengen namelijk beperkingen met zich mee wat betreft bovengronds grondgebruik. Momenteel wordt er gewerkt aan het aanleggen van een elektriciteitsnet (onder andere door Wijckerpoort) om de windmolenparken op zee aan te sluiten, deze staat echter nog niet in de kaart.

Hoogspanningskabel

Middenspanningskabel

Onderstation Beverwijk

2.2.4. Bebouwing en programma



Bron: BAG, augustus 2022

Sterk gemengde Stadskant

In bovenstaande kaart zijn de voorname plintfuncties van panden zoals beschreven in de Basisregistratie Adressen en Gegevens (BAG) geclusterd op basis van de mate van toegankelijkheid van de plintfunctie. Zichtbaar hierdoor wordt het onderscheid tussen de winkelgebieden, woongebieden en industriegebieden in de Spoorzone. Opvallend zijn de uitlopers van het winkelgebied rondom de Breestraat en de leegte op het Meerplein. Wel valt op dat de Stadskant al een zeer publiek karakter kent wat betreft functies en voorzieningen.

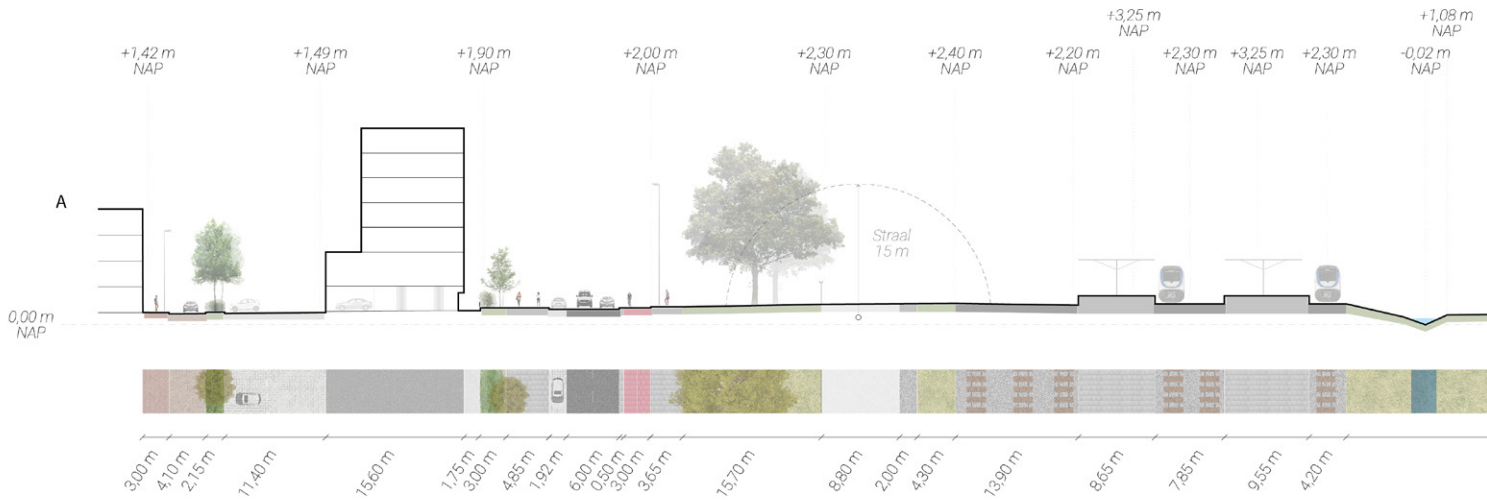
- *Publiek toegankelijke functie (commercieel of openbaar)*
- *Gedeeltelijk toegankelijke functie (kantoren)*
- *Niet-toegankelijke functie*
- *Industriële of overige functie*

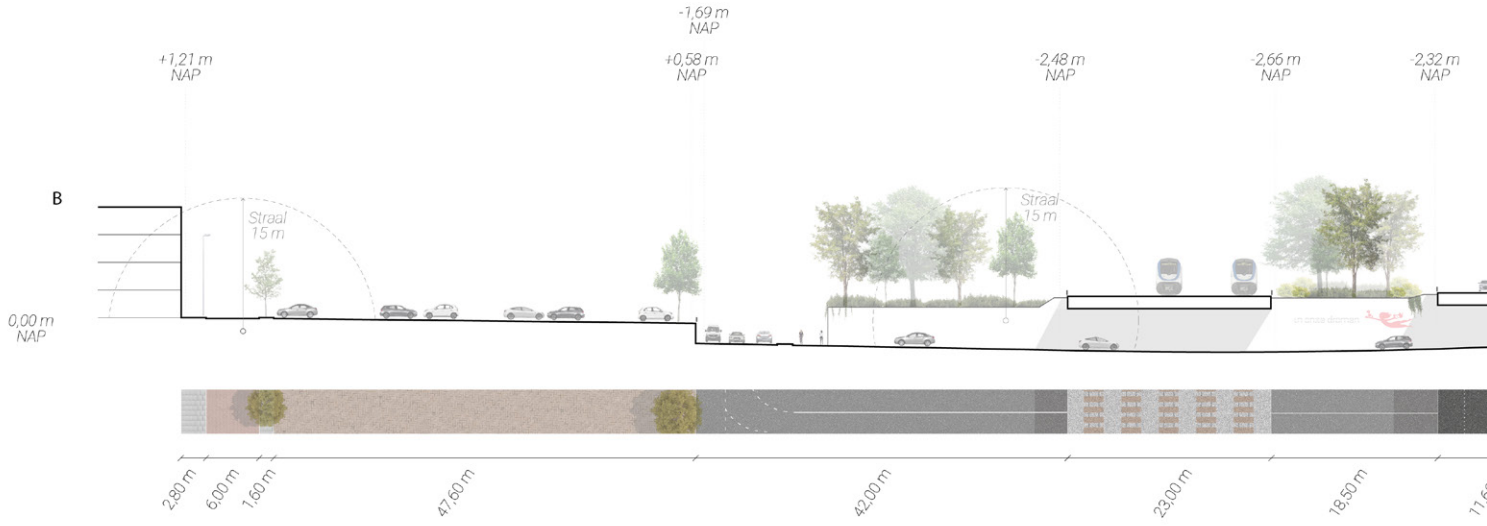
2.2.5. Barrièrewerking A22 en spoor

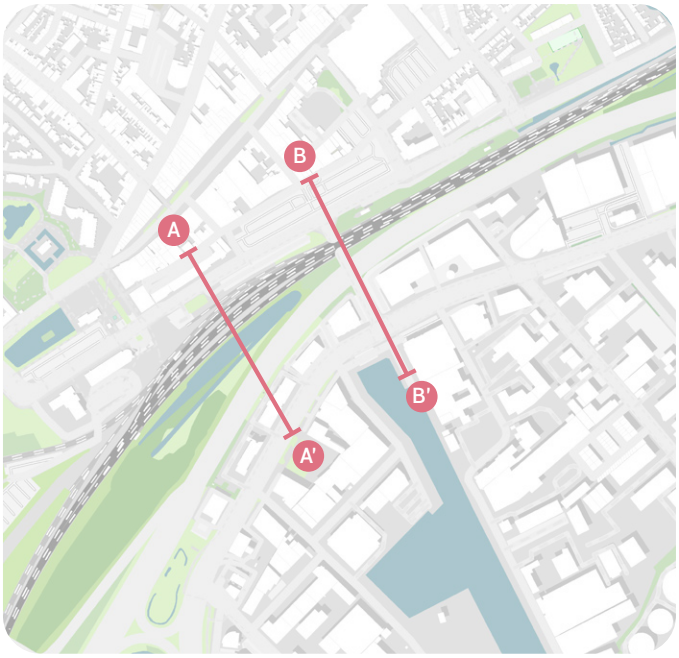
In onderstaande doorsneden is de barrière tussen de Stadskant en de Business Docks-zijde van de Spoorzone te zien.

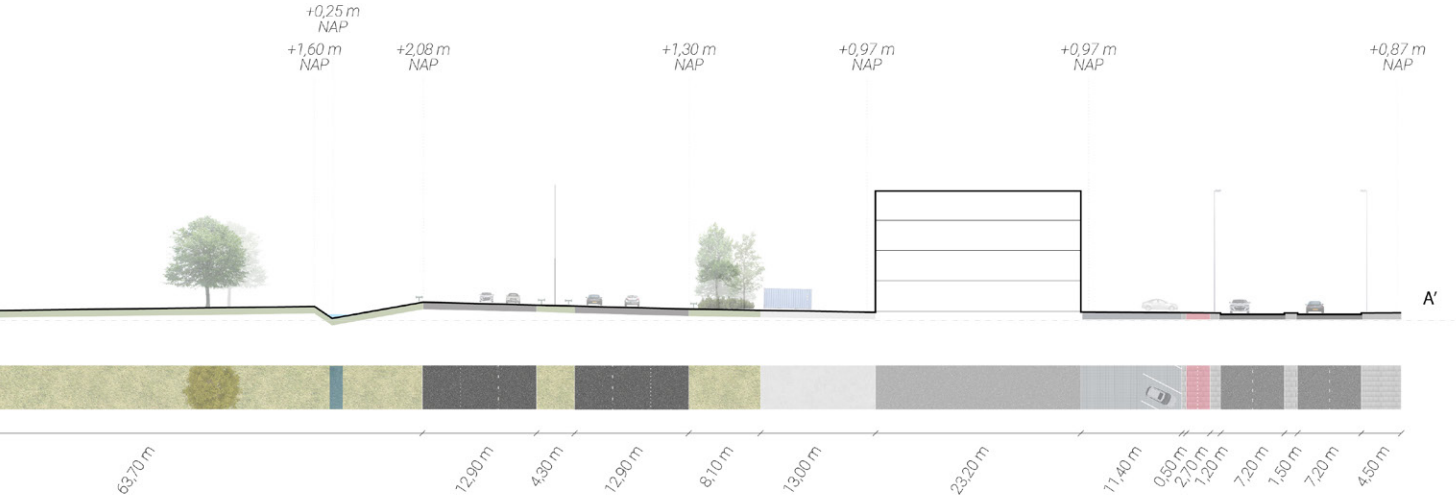
Doorsnede AA' laat het verloop zien vanaf de Wijckermolen via het treinstation tot aan het havengebied. hierdoor worden de vrij beperkte hoogteverschillen zichtbaar tussen de Wijckermolen, het spoor, de A22 en de Parallelweg. Deze liggen vrijwel op eenzelfde hoogte. Opvallend daarin is het grote oppervlak aan autoinfrastructuur nu in gebruik voor de ontsluiting. Van links naar rechts zijn dit: twee banen voor de Wijckermolen, zes banen voor de A22 en vier banen voor de Parallelweg. Deze autowegen lopen daarbij allen in dezelfde richting. Dit biedt mogelijk kansen voor een efficiëntere ontsluiting om ruimte voor andere doelen vrij te spelen, maar levert momenteel vooral een barrière op.

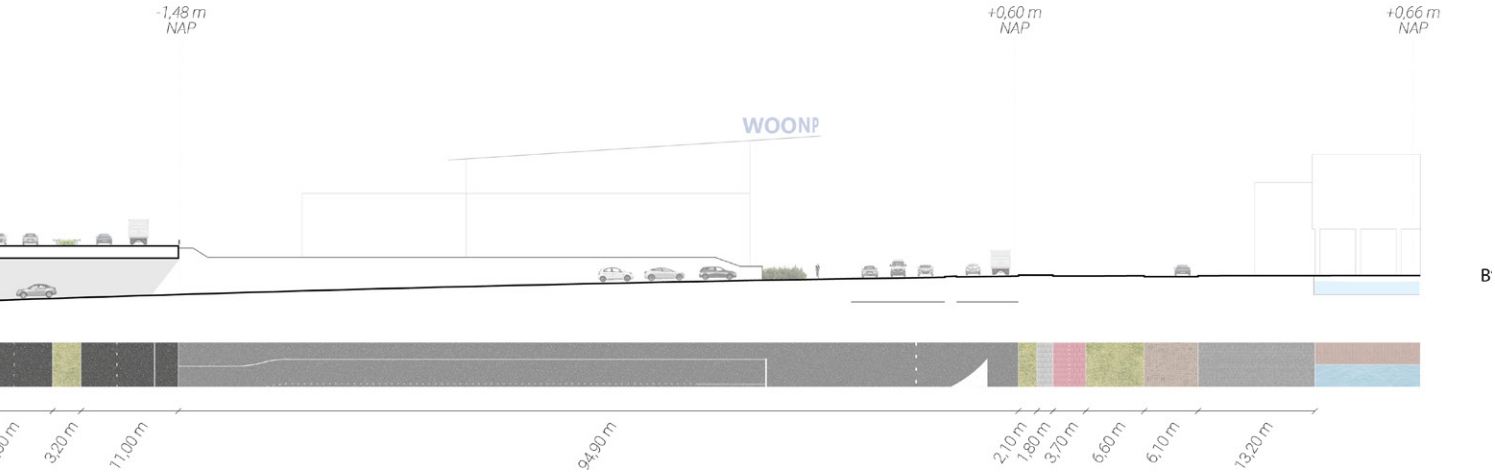
Doorsnede BB' toont de doorsnede vanaf het Meerplein via de Viaductweg naar de Kop van de Haven. De tunnelbak van de Viaductweg is duidelijk te zien en heeft op het diepste punt een hoogteverschil van 2,27 meter ten opzichte van het Meerplein.






A
A'
B
B'


+0,25 m NAP
+1,60 m NAP
+2,08 m NAP
+1,30 m NAP
+0,97 m NAP
+0,97 m NAP
+0,87 m NAP
A'
63,70 m
12,90 m
4,30 m
12,90 m
8,10 m
13,00 m
23,20 m
11,40 m
0,50 m
2,70 m
1,20 m
7,20 m
1,50 m
7,20 m
4,50 m


-1,48 m NAP
+0,60 m NAP
+0,66 m NAP
WOONP
B'
3,20 m
11,00 m
94,90 m
2,10 m
1,80 m
3,70 m
6,60 m
6,10 m
13,20 m

3 Gebiedsanalyse

3.1. Ruimtelijke structuur

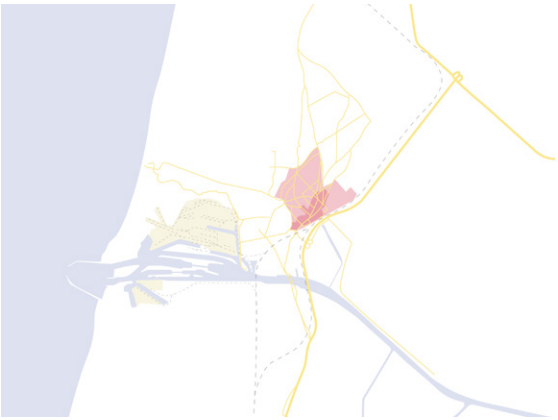
3.1.1. Groei van Beverwijk

1815: stad aan het Wijkermeer

In 1815 lag Beverwijk aan het Wijkermeer dat zich uitstrekte tot aan het IJ. Beverwijk was zo per schip bereikbaar via de Zuiderzee.

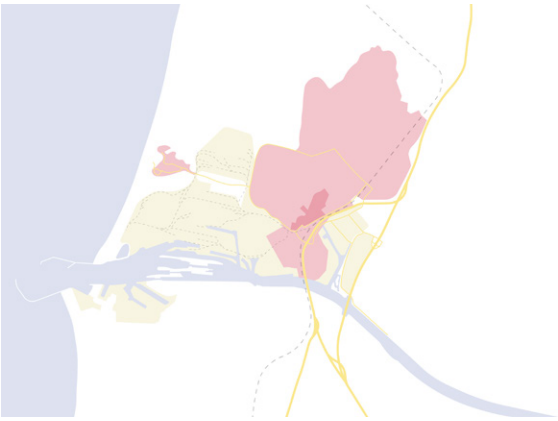
1900: demping Wijkermeer en aanleg spoorlijn

In 1900 is een ingepolderde Wijkermeer zichtbaar. Ook wordt in deze periode de spoorlijn aangelegd door het huidige plangebied. Grootste verandering is de aanleg van het Noordzeekanaal dat in 1876 gereed kwam en een grote ruimtelijke en culturele herconfiguratie met zich meebracht. In deze tijd was het Meerplein een belangrijke insteekhaven voor de stad.



1960: rappe modernisatie en industrialisatie

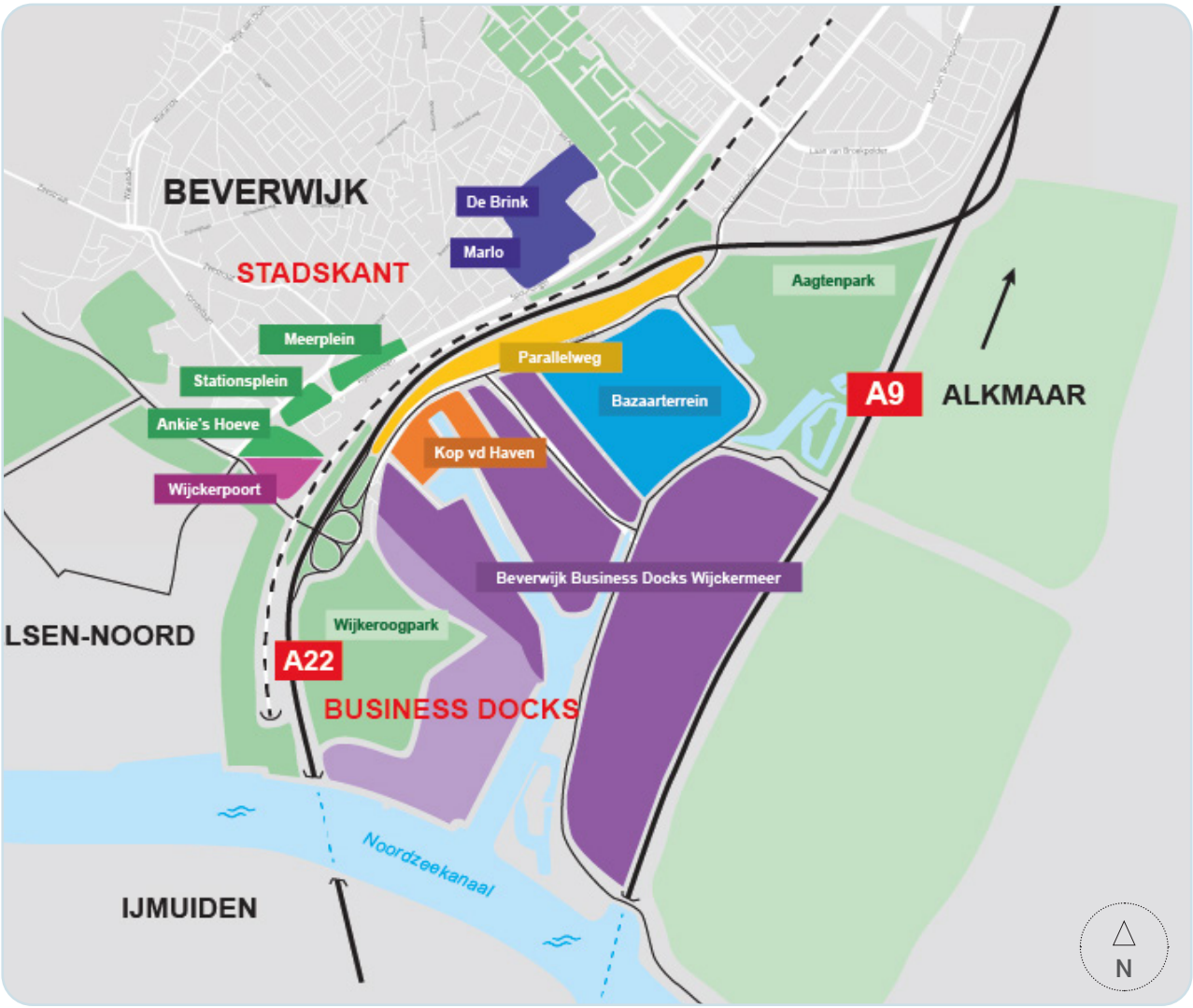
Tussen 1900 en 1960 gaat de industrialisatie en modernisatie hard in Beverwijk. Met de komst van de Hoogovens en de rappe expansie daarvan, ontstaan snel nieuwe wijken in Beverwijk en de omringende gemeenten in de IJmond. De ontwikkeling van Beverwijk verloopt grotendeels parallel aan de ontwikkeling van de Koninklijke Hoogovens.



2022: stad in de IJmond

Anno 2022 is Beverwijk uitgegroeid tot een middelgrote stad van ongeveer 40.000 inwoners midden in de regio IJmond. Het gebied van de Hoogovens, thans TATA steel, strekt zich inmiddels uit over een gebied van 750 hectare in drie gemeenten. Door de hoge woningvraag, de ligging in de Metropoolregio Amsterdam en de komende transitie naar een duurzamer gebied, liggen er nieuwe ruimtelijke opgaven voor Beverwijk.

3.1.2. Ontwikkeling Spoorzone

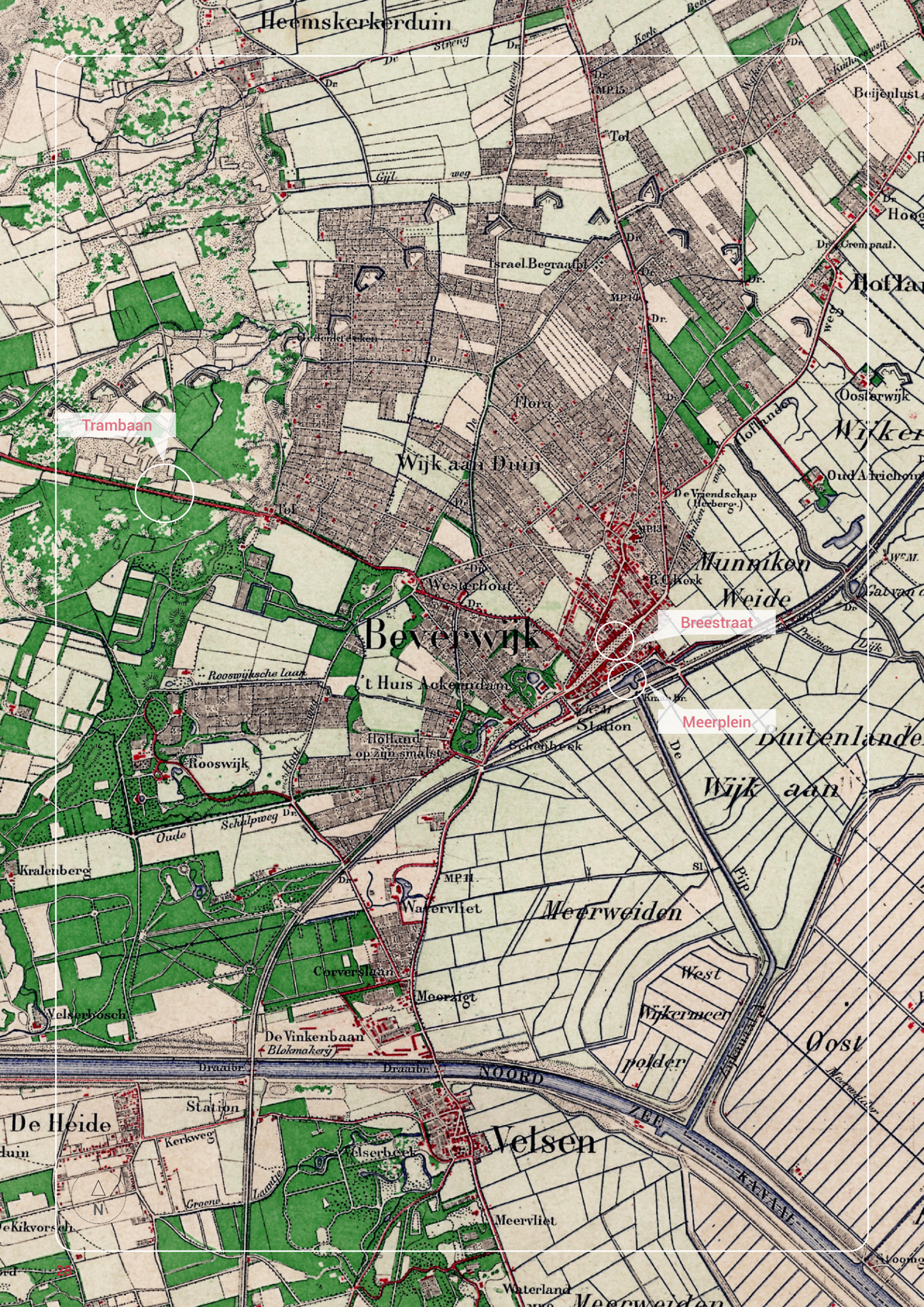


Spoorzone

De gemeente heeft eind 2020 verkend wat de kansen en mogelijkheden zijn om het Beverwijkse Spoorzonegebied te (her)ontwikkelen. De Spoorzone is een groot gebied aan de oost- en westkant van het spoor en de A22. Grofweg het gebied tussen de A9, centrum Beverwijk, Aagtenpark en Wijkeroogpark. Uit de verkenning blijkt dat het gebied op termijn ruimte biedt voor circa 10.000 woningen en 5.000 extra arbeidsplaatsen. Zonder daarvoor natuurgebied of open landschap op te offeren. In april 2021 werd de verkenning door de gemeenteraad omarmd.

Stadskant

Als entree van Beverwijk liggen er aan de Stadskant veel kansen voor woningbouw en maatschappelijke/ commerciële voorzieningen. Er is interesse vanuit de markt om de Stadskant aan te pakken. Zo is de gemeente in gesprek over woningbouw op Ankie's Hoeve en willen NS en ProRail graag stappen zetten om het Stationsplein te vernieuwen en daar waar mogelijk te ontwikkelen. Dit zal de sociale veiligheid op een aantal plekken aan de Stadskant goed doen. De komst van de HOV-busbanen moet zorgen voor een betere bereikbaarheid van Beverwijk met het openbaar vervoer. Uitvoering staat gepland vanaf 2023/2024.
De Stadskant kent verschillende sfeergebieden (identiteiten) en daarbinnen liggen verschillende ontwikkellocaties. De Kop van de Haven wordt meegenomen in deze Visie in verband met de verbinding tussen Stadkant en de Business Docks. De Kop van de Haven is echter geen onderdeel van de Stadskant en is dus geen concrete ontwikkellocatie in deze Visie.


Trambaan
Breestraat
Meerplein
Heemskerkerduin
Beijenlust
Israel Begraafpl.
Wijk aan Duin
Flora
De Vriendschap (Herberg.)
Munniken Weide
Westerhout
Beverwijk
't Huis Ackerndam
Rooswijksche laan
Rooswijk
Holland op zijn smalst
Station
Schelpweg
Kralenberg
Watervliet
Meerweiden
Corverslaan
Meerzigt
Velserbosch
De Vinkenbaan
Blokmakerij
NOORD
Station
De Heide
Kerkweg
Velsen
Velserbeek
Meervliet
Waterland
Oost
West Wijkermeerpolder
Oostarwijk
Oud Arrichem
Duitenlanden
Wijk aan
Pijp
Tol
Gijl weg
Kerk
Hoofdweg
Crompaal.
Hoofland
Pruimen Dijk
Groene Laantje
Oude Schelpweg
Haut weg
Draaibr.
Kanaal
N

3.1.3. Historische terugblik

Om een goed beeld te krijgen van de waarde en potentie van de Stadskant, is het interessant om een kaart net na de aanleg van het Noorzeekanaal en de spoorlijn uit 1890 te bekijken.

Zichtbaar in de kaart is de gedempte Wijkermeer en het nieuw aangelegde Noordzeekanaal. Maar ook de uitgestrekte landgoederenzone met buitenplaatsen van rijke Amsterdammers die ten tijde van de open verbinding tussen het IJ en het Wijkermeer gemakkelijk naar Beverwijk zeilden vanuit Amsterdam. Verder valt de Breestraat op als hart van Beverwijk en het Meerplein als aan- en afvoerhaven voor allerlei tuinder-gerelateerde goederen. De vele buitenplaatsen zorgen voor een uitgesproken groen karakter in de duinrand en worden afgewisseld door akkers en tuinbouwpercelen.

Er loopt tevens een trambaan vanaf het treinstation naar Wijk aan Zee. Hier reden van 1882 tot 1924 eerst stoomtrams en later paardentrams naar het strand. De afwezigheid van auto's leidde toentertijd ook tot een compleet ander straatbeeld en manieren van vervoer. De Stadskant was vooral gericht op de voetganger en de fietser, terwijl middenlange en lange reizen via de tram of trein verliepen. De openbare ruimte was naast plek voor economische activiteit en transport, ook een plek voor ontmoeting en invulling van het dagelijkse leven.

Hoewel zeker niet alle ruimtelijke aspecten uit deze tijd positief zijn, bevat de kaart wel een aantal kenmerken die relevant zijn voor deze Visie. Te denken valt aan meer ruimte voor fietsers en voetgangers, een groenere en daarmee klimaatbestendige openbare ruimte, andere vormen van middellange- en langeafstandsvervoer en meer mogelijkheden voor sociale interactie in de openbare ruimte.

De lagen die in latere tijd aan de Stadskant zijn toegevoegd krijgen daarin ook een plek. Denk aan Rijksmonument de Sint Agathakerk uit 1924, maar ook nieuwere functies als de bioscoop en het stadhuis. Dit maakt dat er grote kansen liggen in het gebied om de verscheidene tijdlagen te verbinden.

“Te denken valt aan meer ruimte voor fietsers en voetgangers, een groenere en daarmee klimaatbestendige openbare ruimte, andere vormen van middellange- en langeafstandsvervoer en meer mogelijkheden voor sociale interactie in de openbare ruimte.”

Sint Agathakerk op een ansichtkaart uit ca. 1960

3.1.4. Groenstructuur

Waar in de huidige situatie de groengebieden rondom de Stadskant van de Spoorzone van Beverwijk nog veelal losse eilanden vormen, is er bij de transformatie van de Stadskant kans om de groengebieden met elkaar te verbinden.

Het plangebied Stadskant Spoorzone verbindt namelijk twee belangrijke regionale groenstructuren van Beverwijk: aan de westkant het 'Groen- en Waterplan' (een Provinciaal raamwerk voor de ontwikkeling van natuur, recreatie en waterberging) en aan de oostkant de groene scheg – een groene verbinding tussen Buitenlanden (en de Stelling van Amsterdam, het Aagtenpark en sportpark "landgoed Adrichem") en Beverwijk met Heemskerk. Deze scheggen vormen de basis voor de overkoepelende groene structuur van de Stadskant.

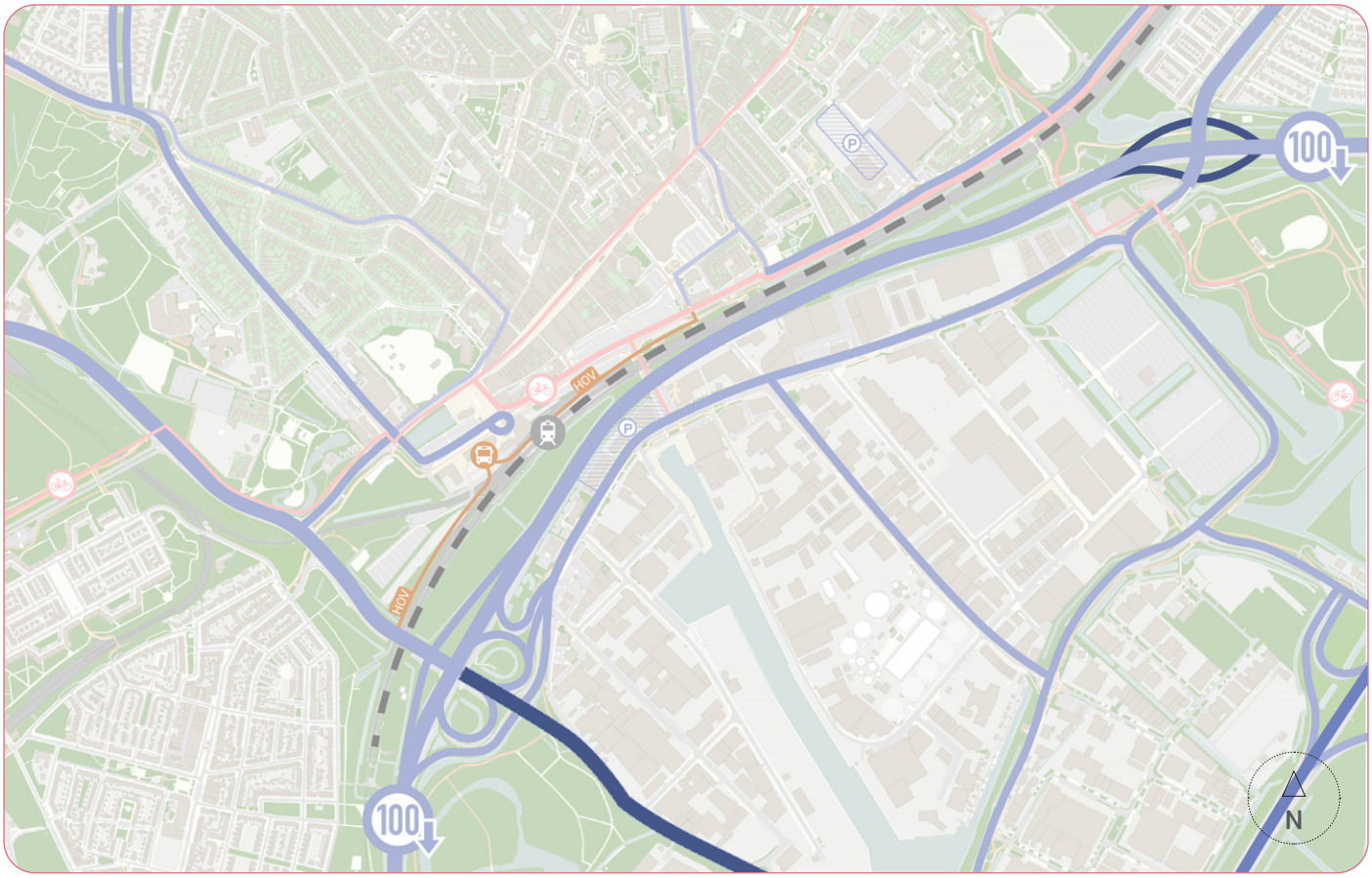
Door deze verbindende structuur in te richten als robuuste groenstructuur, maakt de Visie de Spoorsingel namelijk onderdeel van de 'groene ring' in Beverwijk. Een belangrijke opgave in deze stedenbouwkundige Visie is het groen zodanig de ruimte en invulling te geven dat de 'groene ring' goed herkenbaar is. De Spoorsingel loopt op de grens van strandvlakte en polder. Uitvoering en typologie van het groen sluit aan op deze landschappelijke ondergrond. Daarnaast kunnen Ankie's Hoeve en Wijckerpoort in de toekomst fungeren als uitgesproken groenblauwe gebieden: klimaatadapatief en ecologisch robuust. De groengebieden tussen de A22 en het spoor vormen ook een belangrijk basis in deze groenstructuur en een rol krijgen zoals een stadspark.

3.1.5. Mobiliteit en bereikbaarheid

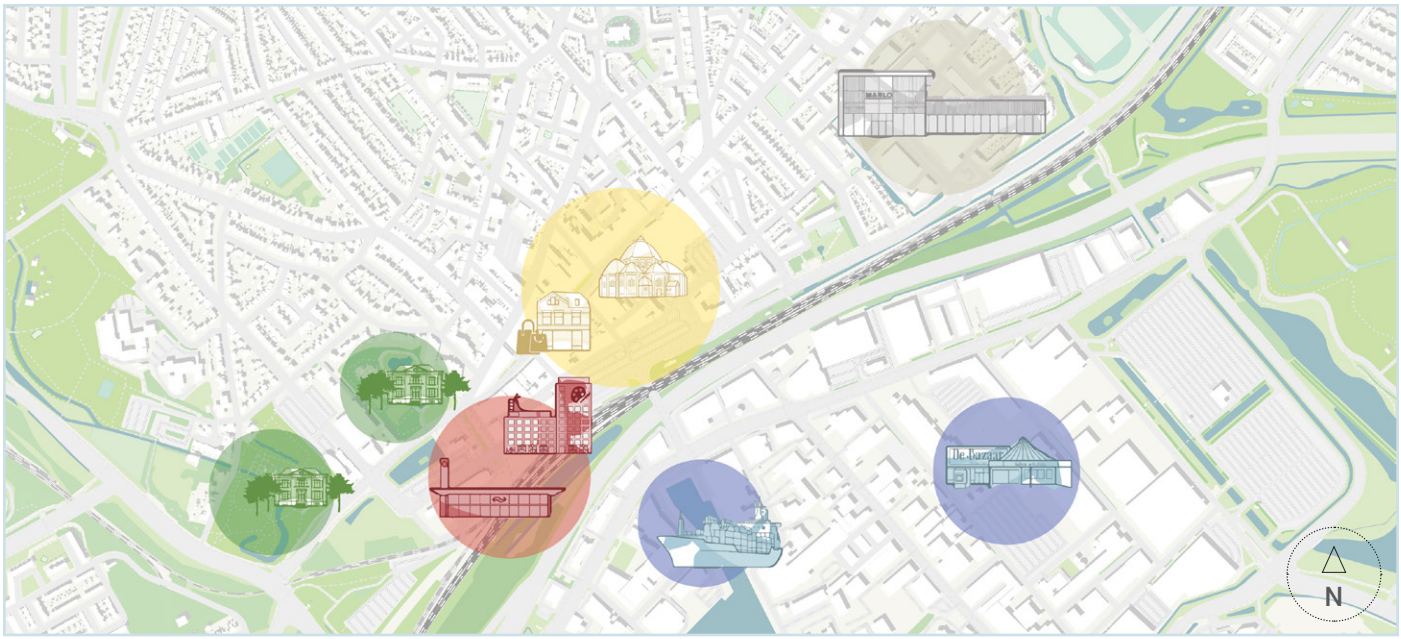
Het mobiliteitssysteem van de Stadskant Spoorzone richt zich in de huidige situatie vooral op de auto. De ruimtelijke verschijningsvorm hiervan zijn grote parkeervelden en infrastructurele lijnen dwars door het gebied. Er ligt een grote potentie om de ruimte slimmer in te delen waarbij er meer ruimte komt voor de voetganger en de fietser in het centrumgebied. Door het parkeren van auto's op de lange termijn meer op te vangen aan de randen, kan het centrum autoluwer worden. Zo ontstaat een fijnere leefomgeving, ruimte voor woningen en groen en een gezondere stad voor mens en dier.

Daarnaast is door de aanwezigheid van twee tunnels en twee snelwegen (de A9 én de A22) ruimte om het regionale mobiliteitssysteem anders vorm te geven. Een snelheidsverlaging op de A22 kan bijvoorbeeld relatief snel zorgen voor significant meer ontwikkelruimte aan de Stadskant Spoorzone. Daarnaast kan de Velserverbinding zorgen voor minder autoverkeer op de A22 en de Parallelweg.

Om in de toekomst het centrum nog autoluwer te maken, zijn naast het parkeren te verplaatsen naar de randen, grote ingrepen nodig. Zo zal de Velsertraverse verlengd moeten worden en zal er een nieuwe aansluiting op de A22 gerealiseerd moeten worden ter hoogte van de Meerlanden. Zo ontstaat een nieuwe ring om het centrum.

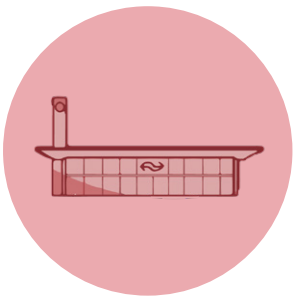


3.1.6. Sferen van de Stadskant



De Stadskant van de Spoorzone bestaat uit vijf sfeergebieden met elk een eigen identiteit. Deze identiteit volgt uit de verschijningsvorm, de rol en de historie van elk afzonderlijk sfeergebied.

STATIONSPLEIN



Stationsgebouw

Gemeentehuis

Bioscoop

'Stedelijk OV-knooppunt met functies op de schaal van de stad en de IJmond'

MEERPLEIN EN HISTORISCH CENTRUM

Sint Agathakerk

Breestraat

Meerplein

'Toekomstig verblijfsgebied en ontmoetingsplek voor Beverwijkers en bezoekers'

LANDGOEDERENZONE

Landgoed Scheybeeck

Halve Maan

Landgoed Akerendam

'Groene diamant met historie en sfeer'

MARLO-TERREIN EN BRINK

Winkelcentrum

Loodsen Beijnes fabriek

Woningbouw Brink

'Effectief winkelgebied in industrieel erfgoed met meer in zijn mars'

KOP VAN DE HAVEN

Schepen

Haven

Oosters tapijt

'Beverwijk werkstad in een spectaculaire ruimte'

3.1.7. Sociale infrastructuur

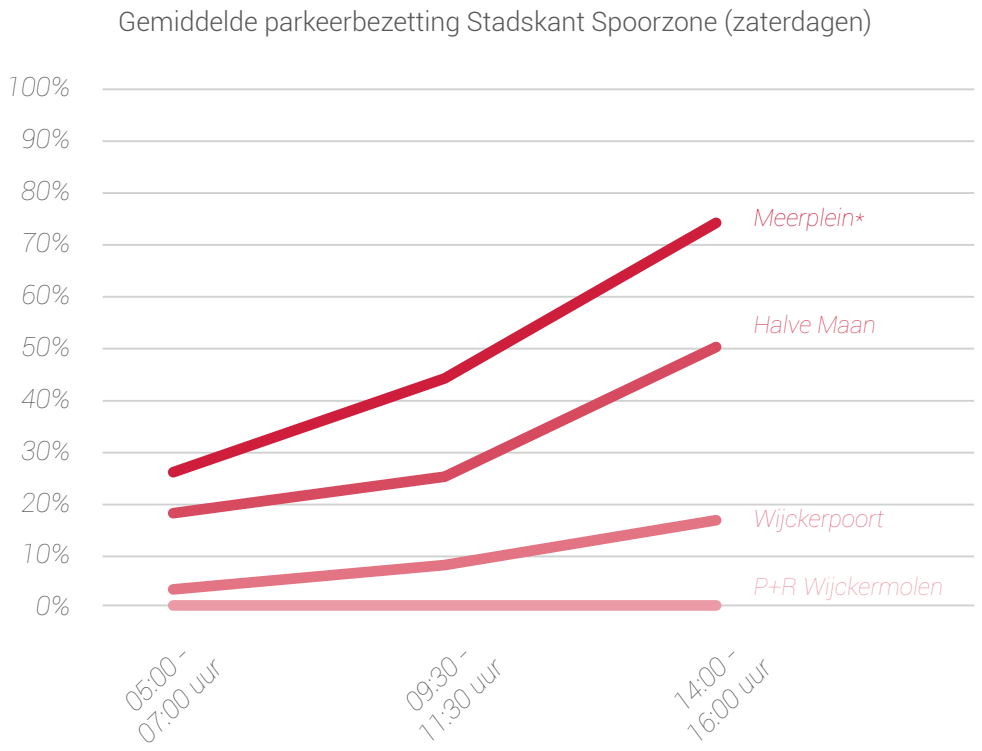
Naast de fysieke infrastructuur benodigd voor het technisch functioneren van de stad, is de sociale infrastructuur in het gebied van groot belang. Deze infrastructuur willen we binnen deze Visie versterken en beter benutten.

In onderstaande kaart is de nu aanwezige sociale infrastructuur aangegeven.

- *Onderwijs*
- *Sport*
- *Cultuur*
- *Gezondheid*
- *Zorg en welzijn*

3.2. Parkeren en verblijfskwaliteit

3.2.1. Parkeerdruk

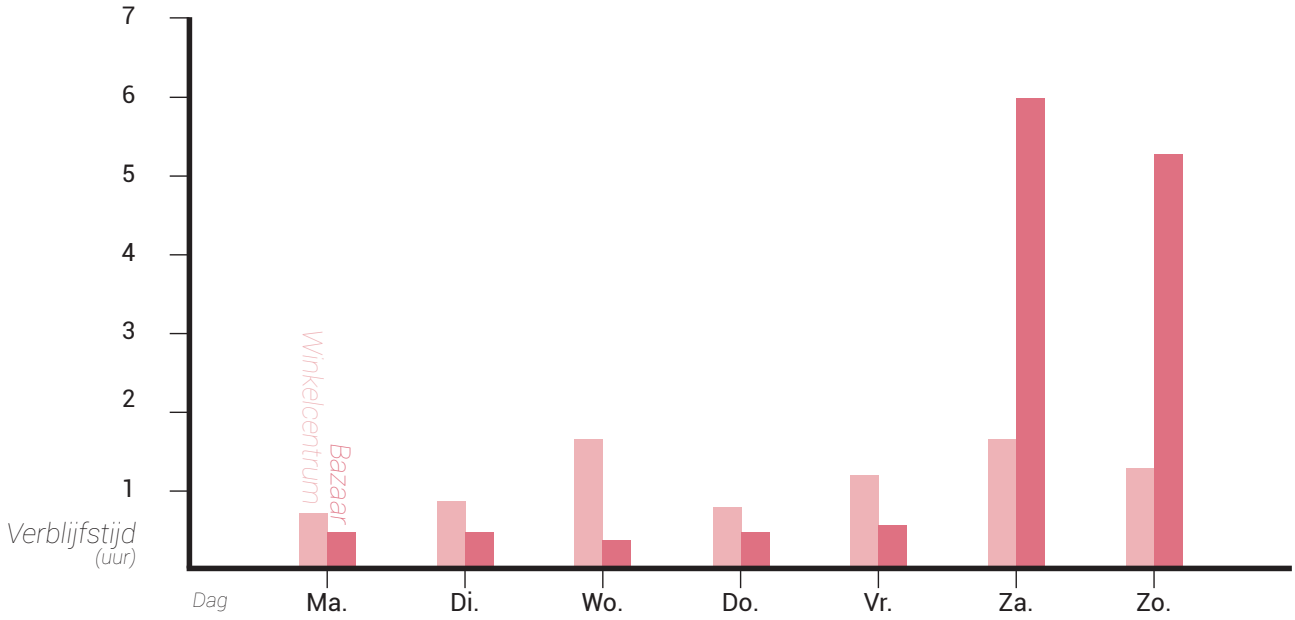


*Meerplein en Slangenwegje

Bron: Parkeeronderzoek centrum Beverwijk, maart 2019

Parkeren legt een grote ruimteclaim op de Stadskant van de Spoorzone. Uit de parkeertellingen van 2022 blijkt echter dat op het maatgevende moment (zaterdag) het totale betaald parkeren gebied een hoge bezetting kent. Het Meerplein wordt op zaterdagmiddag iets meer door bezoekers (54%) dan door bewoners (38%) gebruikt. De Park en Ride Wijckermolen direct grenzend aan het Meerplein heeft een algehele maximale bezetting van slechts vijf procent.
Hoewel dit te verklaren is door de directe link met het openbaar vervoer (gratis voor treinreizigers, ook op zaterdag betaald parkeren voor anderen), wordt de parkeerruimte nu onderbenut. Ook de slagbomen zijn mogelijk van invloed op de beperkte bezetting van dit P+R terrein. Er liggen door de grote capaciteit aan parkeren nog grote kansen voor het verbeteren van de verblijfskwaliteit. Hierbij zal anders worden omgegaan met mobiliteit en zal er minder ruimte gereserveerd worden voor parkeren in de ruimtelijke inrichting van de Stadskant.

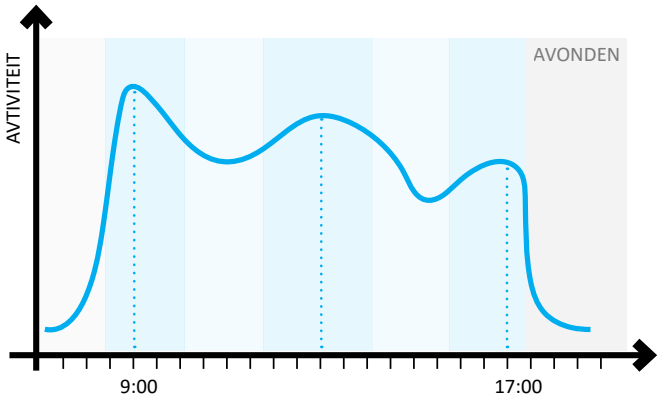
3.2.2. Verblijfsduur

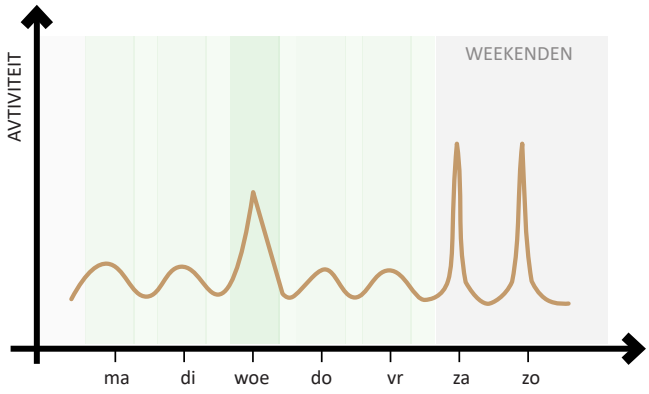


Bron: eigen observatie, mei 2022

In de praktijk zorgt de beperkte verblijfskwaliteit aan de Stadskant voor korte bezoeken die zich vooral in de middag en het weekend afspelen. Het ritme van de stad is daarbij sterk op het weekend gericht, met de grootste toestroom richting de Bazaar.

De herontwikkeling van de Stadskant Spoorzone heeft de kans om de ritmes van de stad opnieuw vorm te geven. Het toevoegen van aantrekkelijke openbare ruimtes, routes voor langzaam verkeer en aanvullend programma zoals een horecaplein kunnen de verblijfskwaliteit ten opzichte van de huidige situatie verhogen.





Bron: eigen observatie, mei 2022

3.3. Trends en ontwikkelingen

3.3.1. Gezonde klimaatbestendige leefomgeving

Gezondheid is steeds nadrukkelijker een randvoorwaarde en afwegingskader bij ruimtelijke ontwikkelingen. Dat geldt zeker ook voor de ontwikkeling van dit gebied, dat een relatief grote milieubelasting kent. De gemeente wil met de ontwikkeling van Stadskant een positieve impuls geven aan een gezondere stad. Stadskant moet gezien de ligging een voorbeeldfunctie en visitekaartje worden voor dit beleid.

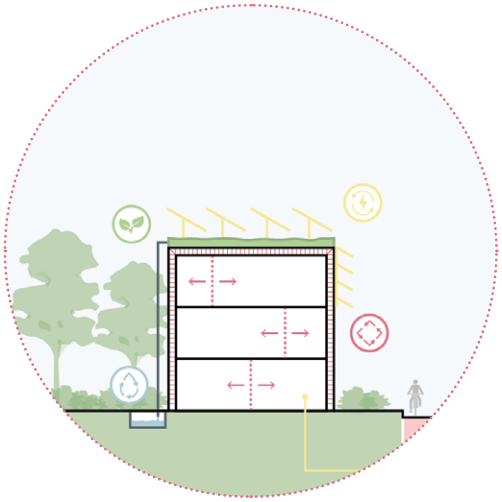
Een gezonde leefomgeving beschermt tegen negatieve omgevingsinvloeden, bevordert de gezondheid en zorgt ervoor dat iedereen kan meedoen aan de samenleving. De gemeente gaat daarbij uit van de principes van het begrip 'Positieve gezondheid', zoals ook uitgewerkt in de Regionale Gezondheidsnota. We streven naar een prettige, uitnodigende en een voor iedereen goed toegankelijke omgeving waar gezonde keuzes logisch zijn. Die omgeving nodigt uit om te bewegen, veilig te voelen, te spelen en te doen wat goed voor de gezondheid is.

Hierbij gaat het ook om beschermende factoren, zoals het verminderen van de (milieu)belasting en duurzaamheid. We onderschrijven de ambities van het Schone Luchtakkoord, dat ook nauw samenhangt met het Klimaatakkoord, stikstofaanpak, lokale en regionale verkeer- en vervoersplannen en de regionale energiestrategie. Beverwijk heeft de ambitie om een gezondere en leefbare omgeving te realiseren. Daarom zetten we ook in Stadskant in op de acties uit het Programma Gezondheid en Luchtkwaliteit en Programma Duurzaamheid Daarbij streven wij naar het behalen van de WHO-advieswaarden voor luchtkwaliteit en omgevingsgeluid.

Kernprincipes

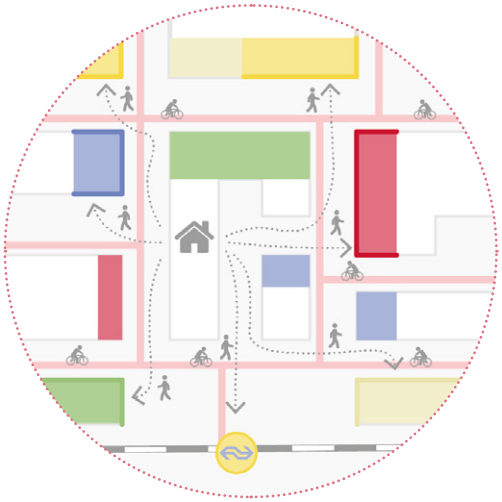
Groene, gezonde en inclusieve openbare ruimte

De openbare ruimte maken we zo groen mogelijk, draagt bij aan gezondheid door actieve manieren van vervoer te stimuleren en is voor iedereen toegankelijk.



Duurzame bouwmethoden

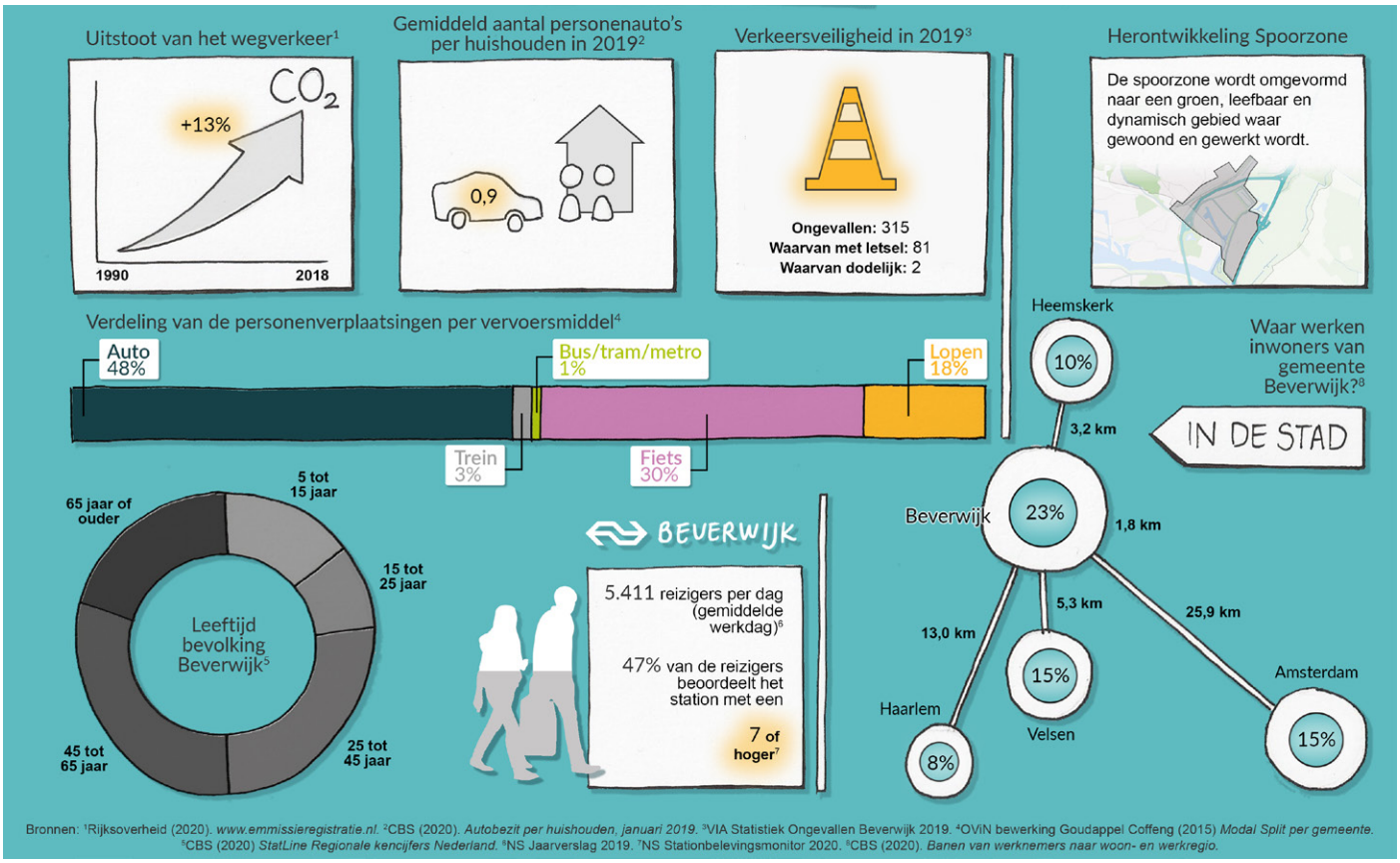
Duurzame bouwmethoden voor zowel de buitenruimte als de gebouwen zorgen voor een gezondere en duurzamere stad.



Nabijheid

Nabijheid van voorzieningen, sociale contacten en natuur zorgen voor minder reisbewegingen en een beter algeheel welzijn.

3.3.2. Mobiliteit

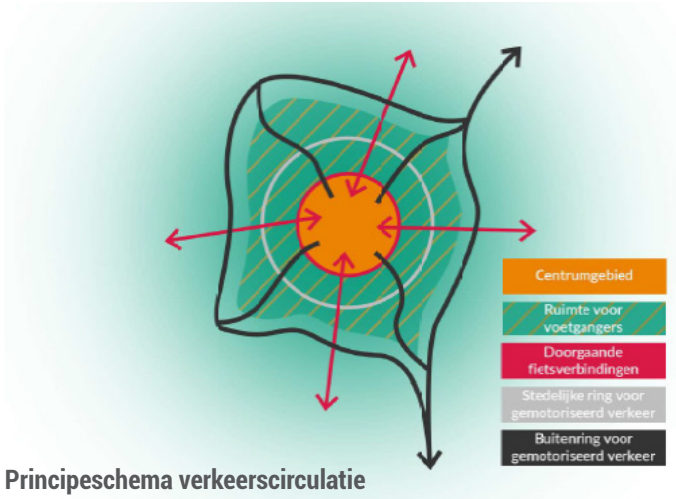


Bron: mobiliteitsvisie Beverwijk, december 2021

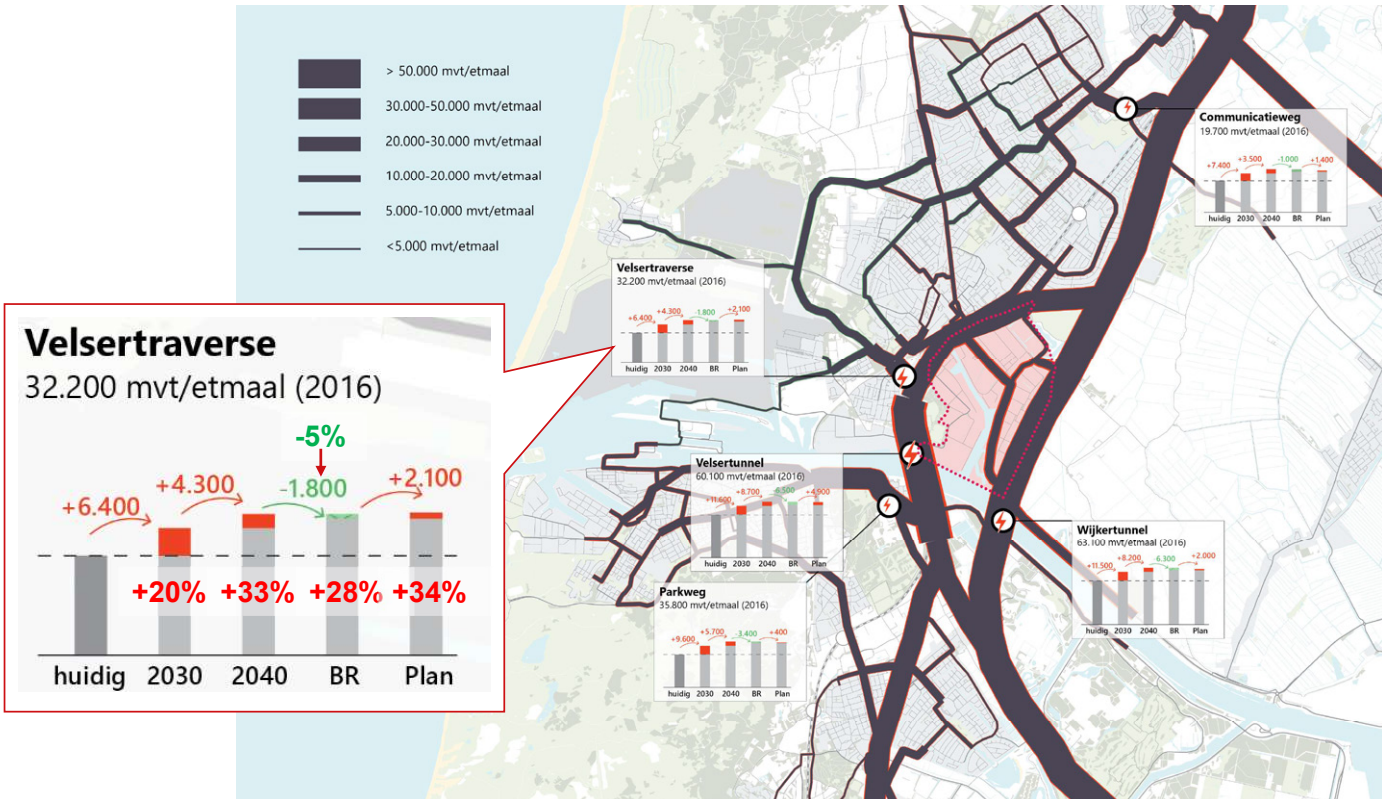
In de mobiliteitsvisie hanteert de gemeente Beverwijk het principe 'de juiste mobiliteit op de juiste plek'. Daarin wordt gestreeft naar een mobiliteitssysteem dat duurzame stedelijke groei mogelijk maakt. Daarin heeft het stimuleren van lopen, fietsen en het OV de prioriteit als pijler van een gezonde leefbare stad.

In bovenstaande infographic is het huidige mobiliteitssysteem zichtbaar. Hieruit blijkt dat de grootste groep van de Beverwijkers, 23%, in de stad zelf werkt. De personenverplaatsing laat echter een grote voorkeur voor de auto zien: 48% van de verplaatsingen wordt met dit vervoersmiddel gedaan, terwijl slechts 4% gebruik maakt van het OV.

In het principeschema verkeerscirculatie wordt duidelijk dat gemotoriseerd verkeer richting de buitenring wordt verplaatst, waarbij het centrum meer wordt ingericht voor fietsers en voetgangers. De Stadskant heeft in deze transformatie een doorslaggevende rol.



Bron: mobiliteitsvisie Beverwijk, december 2021



Bron: Regionaal mobiliteitsonderzoek IJmond, Goudappel, mei 2022

Uit onderzoek blijkt dat in de komende 20 jaar het mobiliteitssysteem zonder maatregelen zal vastlopen als gevolg van regionale autoverkeerstoename. Lokale maatregelen hebben enig effect, maar dit effect valt in het niet bij de autonome groei van het aantal motorvoertuigen. Ook bovengemeentelijke maatregelen zijn nodig om deze autonome groei het hoofd te kunnen bieden. Zonder maatregelen zal de autonome groei in voorbeeldsituatie de Velsertraverse, ongeacht de ontwikkeling van de Spoorzone, zorgen voor een verkeerstoename van 33% ten opzichte van de huidige situatie in 2040. Bij lokale maatregelen kan dit 5% teruggedrongen worden tot een toename van 28%. De Spoorzone ontwikkeling zorgt echter voor een extra toename van 2100 motorvoertuigen per etmaal naar 34% toename in 2040.

Naar verwachting ontstaan er ongeacht de ontwikkeling van de Spoorzone knelpunten in het automobiliteitssysteem in en rond Beverwijk. De autonome groei zal zorgen voor nog meer autoverkeer. Dit zal meer conflicten opleveren met langzaam verkeer, voor langere reistijd zorgen en de leefkwaliteit negatief beïnvloeden. Het ruimtebeslag dat voor de infrastructuur voor automobiliteit nodig is, is al dusdanig hoog dat er nauwelijks ruimte is voor uitbreiding daarvan en woningbouwontwikkelingen daarvan hinder ondervinden. Meer druk van automobiliteit zal een nog sterker beperkend effect hebben op de kansen voor ontwikkeling in het gebied. Er zal anders nagedacht over en omgegaan moeten worden met mobiliteit, want alleen extra asfalt of extra treinen lossen dat niet op. Meer focus op het langzaam verkeer, deelmobiliteit, Beverwijk als OV-knooppunt voor bus en trein, lagere parkeernormen en (bezoekers)parkeren zoveel mogelijk aan de randen.

3.3.3. Omgevingsaspecten

Geluid

Direct gekoppeld aan de automobiliteit is de geluidsproductie. Uit een geluidsonderzoek voor de Spoorzone blijkt dat de geluidsproductie van de A22 dusdanig hoog is dat op verschillende plekken geen woningbouw mogelijk is zonder maatregelen:

1. aan de bron (zoals stiller asfalt), of
2. tussen de bron en de ontvanger (geluidsscherm), of
3. bij de ontvanger (dove gevels).

Ook het spoor produceert geluid maar dat is niet zo hoog dat er verplichte maatregelen zoals dove gevels nodig zijn.

Een complicerende factor is dat wanneer woningen met een dove gevel (geen te openen ramen of deuren) worden uitgevoerd, is dat de andere zijde geluidsluw moet zijn om een prettig leefbare woning te krijgen. Dit betekent dat woningbouw tussen twee geluidsproducerende bronnen niet wenselijk is. Een concreet geval in de Stadskant Spoorzone is het gebied tussen de Wijckermolen en de spoorlijn. Als gevolg van de Wijckermolen, het spoor en de A22 is het geluidsniveau dusdanig hoog dat dit effect heeft op de leefkwaliteit en woningbouw tussen spoor en Wijckermolen op dit moment onwenselijk is.

Bij lagere snelheden onder de 50 km/uur is het motorgeluid van een auto maatgevend en boven 50 km/uur de wrijving tussen band en wegdek. Het effect van de komst van elektrische auto's zal in de toekomst dan ook geen grote verschuiving veroorzaken. Elektrische auto's zijn over het algemeen zwaarder door de zware accu's. Hierdoor ontstaat er meer wrijving tussen band en wegdek waardoor de geluidsreductie bij hoge snelheden verwaarloosbaar is. Bij lage snelheden onder de 50 km/uur is wel een reductie van de geluidsproductie te verwachten met de komst van de elektrische auto. Bij dergelijke snelheden is het motorgeluid namelijk maatgevend en deze is beduidend lager bij elektrische voertuigen.

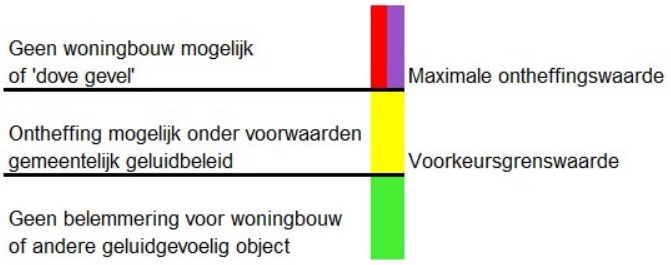
Naast het geluid van spoor en wegen, heeft Beverwijk ook te maken met industrielawaai en vliegtuiglawaai. Bij planologische besluiten moeten ook deze bronnen in ogenschouw worden genomen waarbij alle bronnen ook gezamenlijk worden beschouwd, cumulatie. Ondanks dat voor cumulatie geen wettelijke waarden gelden waaraan getoetst dient te worden, dient bij de uitwerking van de Visie onderbouwd te worden of de cumulatieve waarden aanvaardbaar worden geacht. Ook voor inzicht in de locaties met geluidluwe gevels zijn de gecumuleerde waarden van belang.

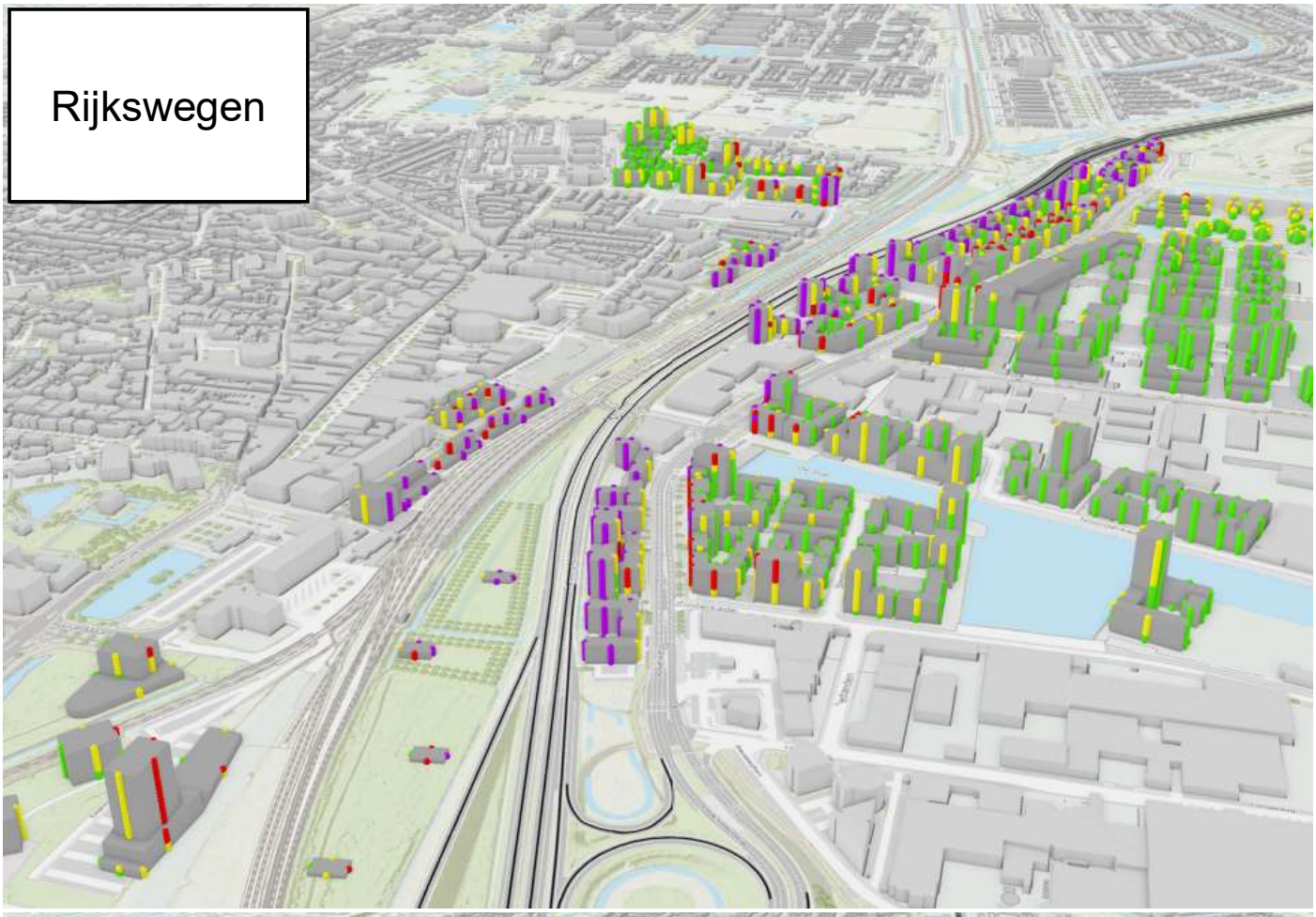
Trillingen

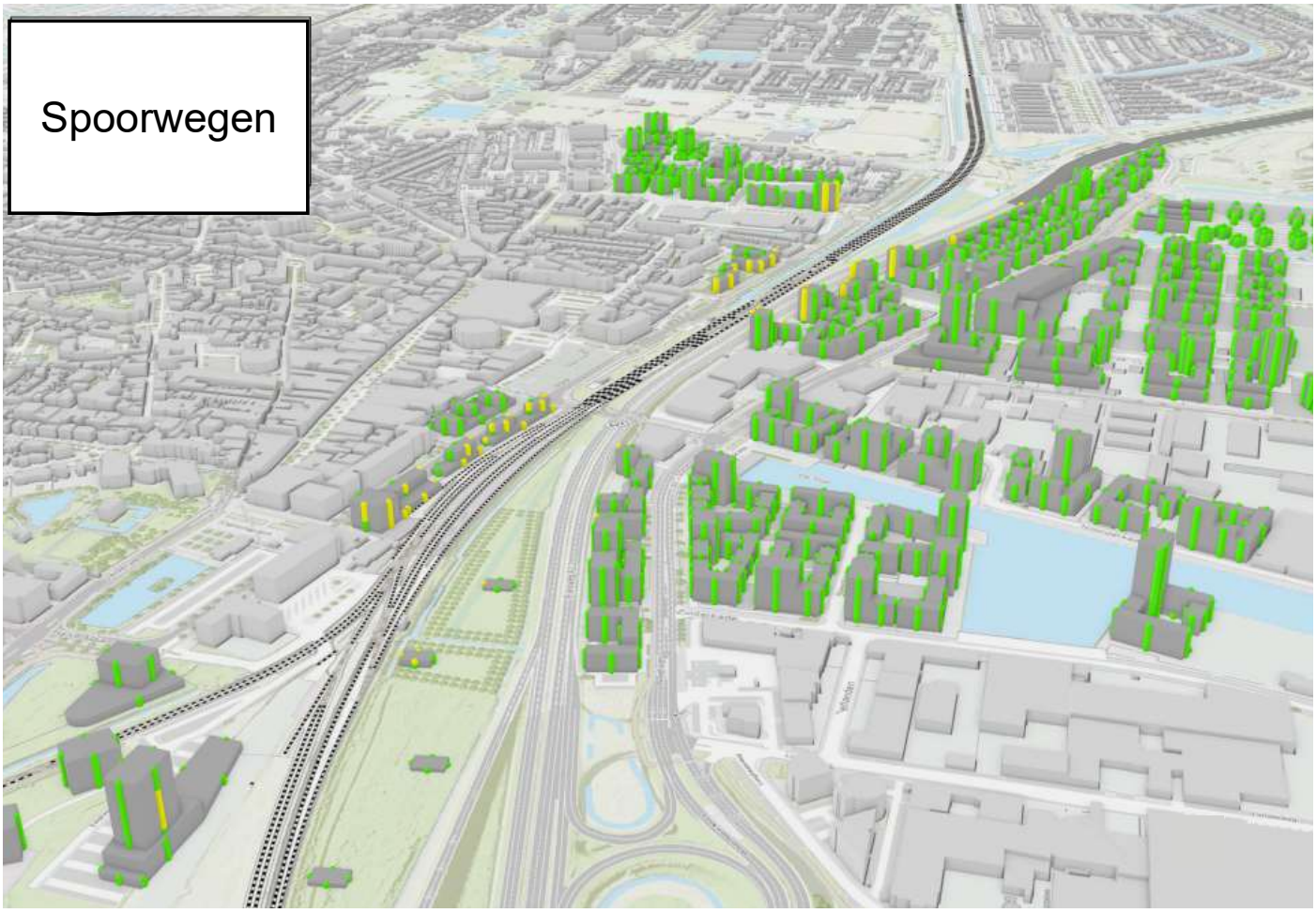
Bij bebouwing dichtbij het spoor kan mogelijk trillinghinder ontstaan voor de toekomstige bewoners/gebruikers door treinverkeer. Hoewel er geen wettelijke normen bestaan voor trillinghinder in dit soort situaties, is het gewenst dat er in de planvorming wel aandacht voor is. Het aspect trillinghinder kan worden afgewogen zoals door Kenniscentrum InfoMil wordt aanbevolen.

Externe veiligheid

Rondom het spoor moet extra rekening gehouden worden met de externe veiligheid. Dit kan in de vervolgfasen worden gedaan door middel van het Basisnet.







Bron: geluidsonderzoek Spoorzone, Royal Haskoning DHV, mei 2022

3.3.4. Woningbouwopgave en demografie

Citaten opgaven woningbouw gemeente Beverwijk | 'Woonvisie 2025'

In 'Woonvisie 2025' van gemeente Beverwijk en Heemskerk (2020, p. 16-35) wordt ingegaan op hoe de toekomst van wonen er uit kan zien volgens deze gemeenten.

"Vergroten van het woningaanbod voor starters, (jonge) gezinnen en oudere huishoudens."

"Meer variatie in het woningaanbod op wijkniveau (naar type, eigendom en prijsklasse."

"Vergroten van doorstroommogelijkheden voor onze inwoners in wijken en in de gemeenten."

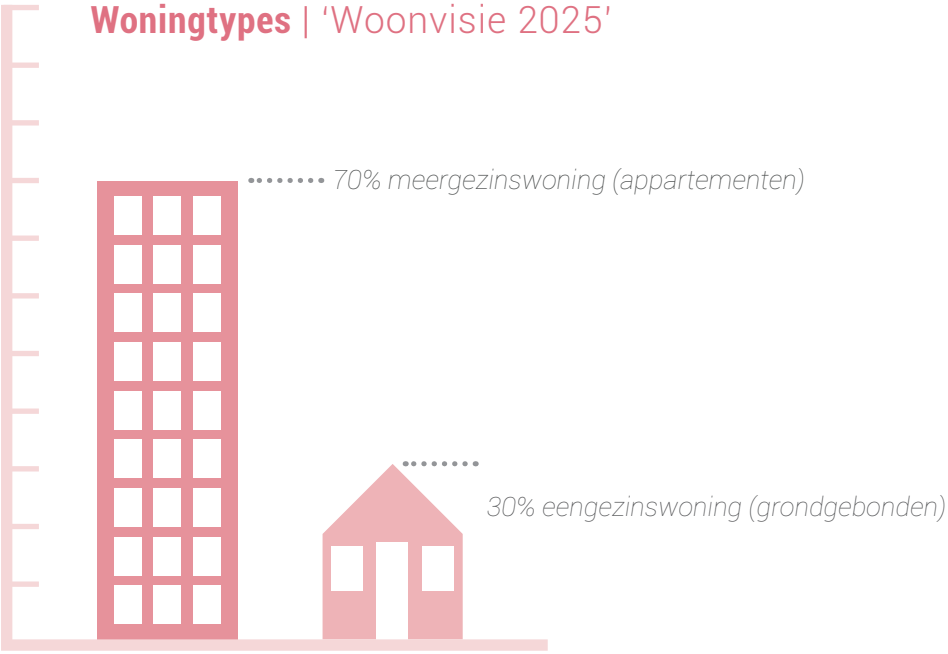
"Bouwen: betaalbare huur- en koopwoningen voor starters op de woningmarkt."

"Bouwen: gezinswoningen, let wel: vooral door op een creatieve manier met de ruimte om te springen."

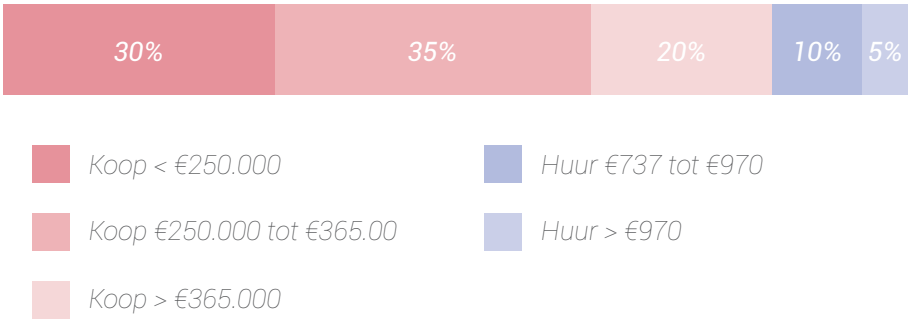
"Zorgen dat er voldoende passende woningen en woonvormen komen voor mensen met een zorgvraag."

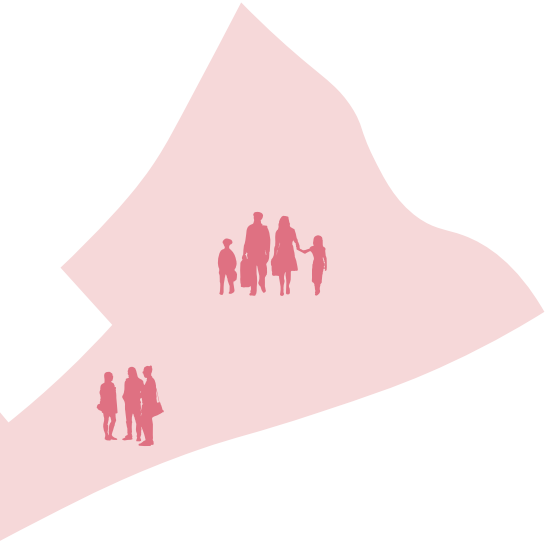
"Stimuleren van nieuwe woningbouw-initiatieven die bijdragen aan een goede balans tussen huur- en koopwoningen op wijkniveau (Beverwijk: met nadruk op woningen voor middenklasse)."

Woningtypes | 'Woonvisie 2025'

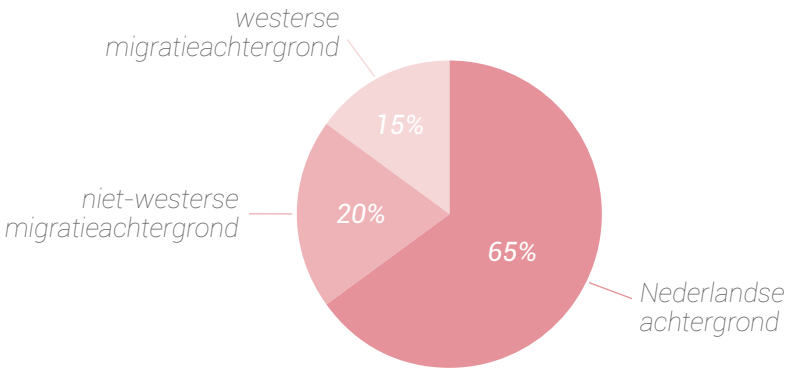


Streefopgave woningbouw | 'Woonvisie 2025'

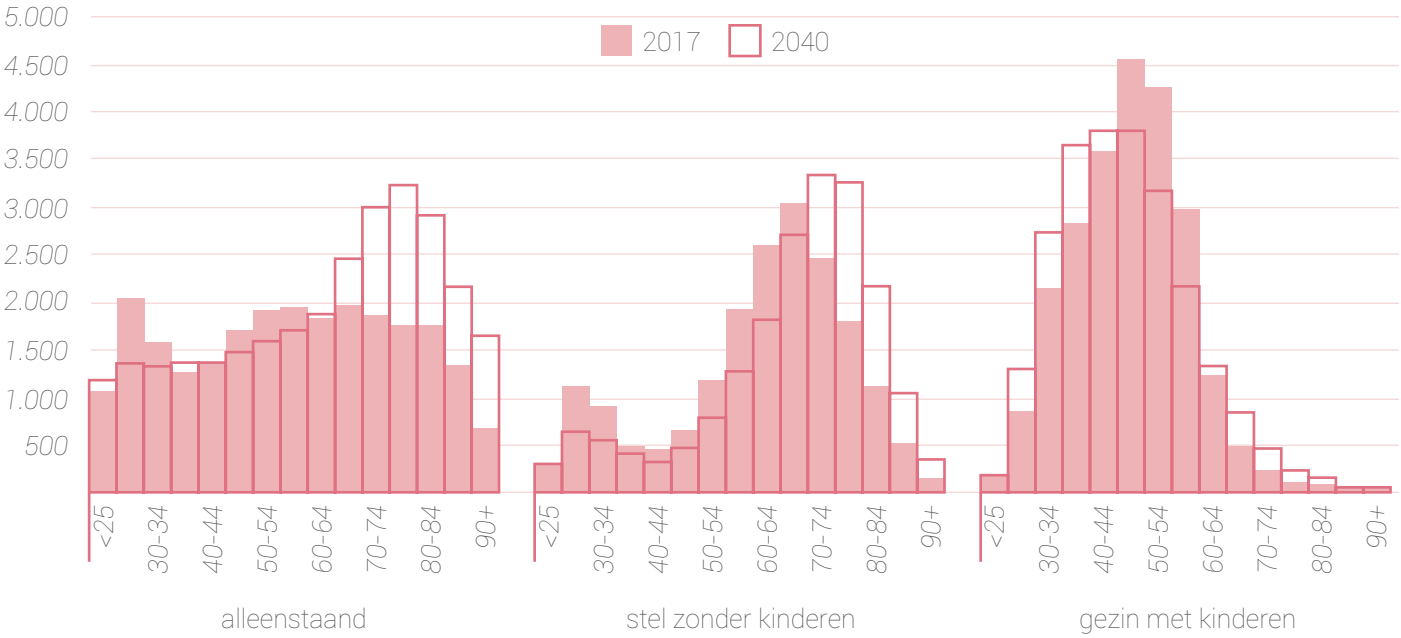




Achtergrond bewoners Stadskant | CBS 2021*



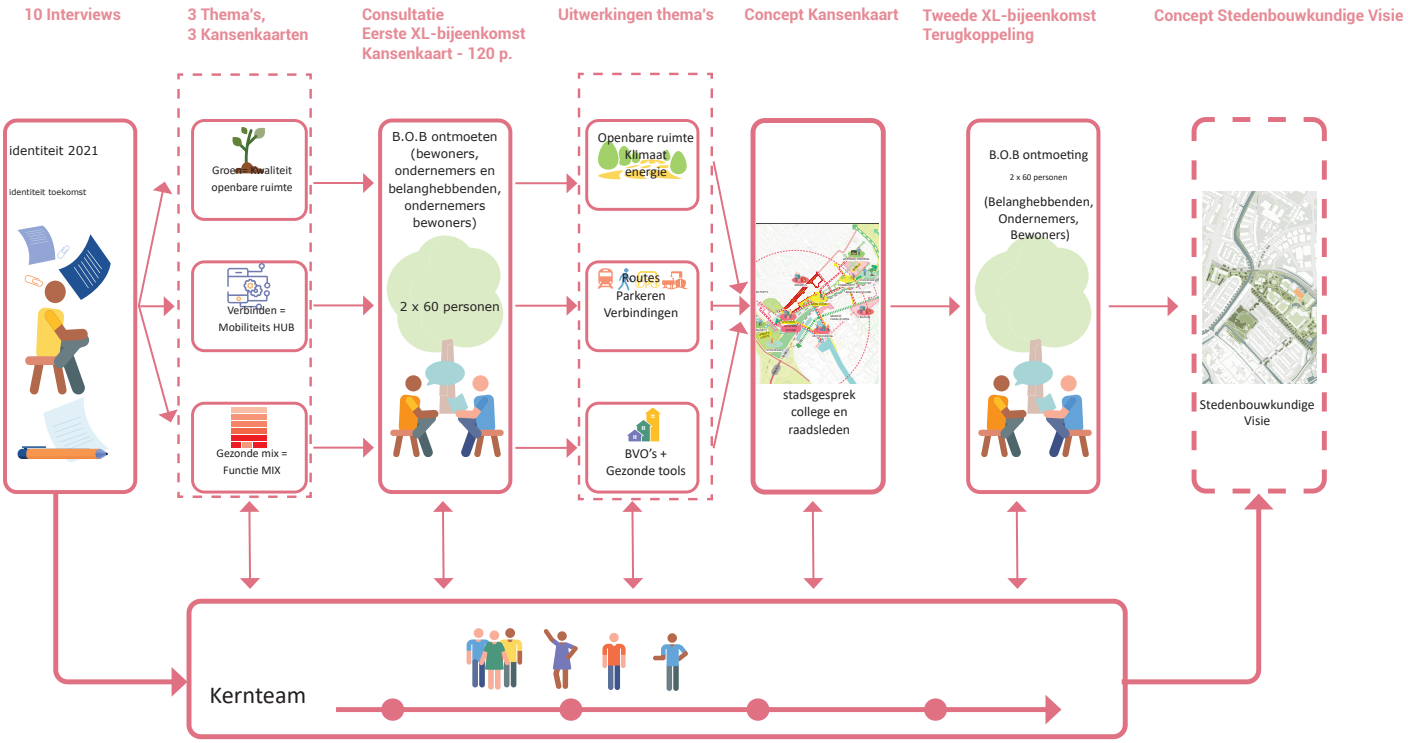
Verwachte huishoudensontwikkeling, leeftijd/type in IJmondregio, 2017-2040 | 'Woonvisie 2025'



*buurtdata van Meerplein en Beijnes

4 Participatie

4.1. Participatieproces

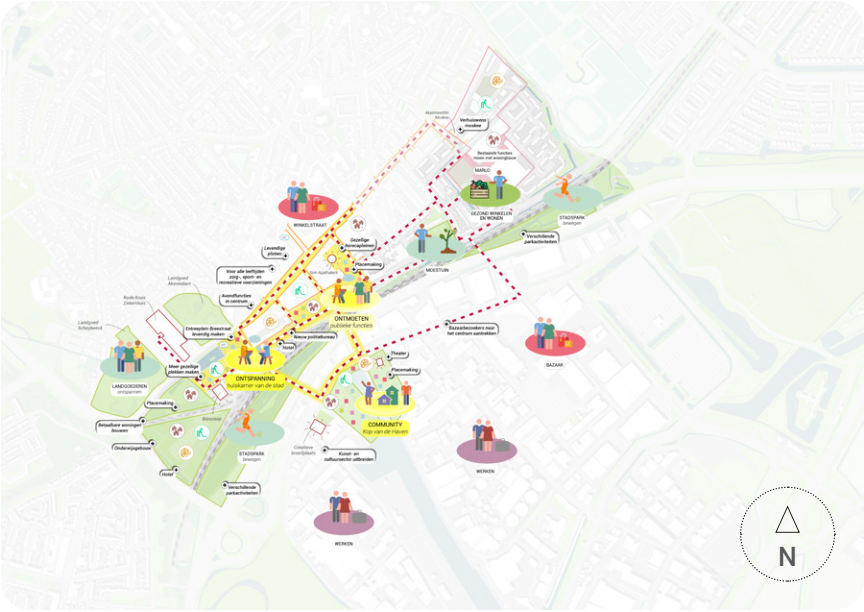


Via verschillende communicatiemiddelen hebben bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden in 2021 hun wensen over de Stadskant kunnen uitspreken. Deze wensen zijn vertaald naar een kansenkaart weergegeven in drie thema's: programma, mobiliteit en openbare ruimte. De kansenkaart laat zien wat inwoners en ondernemers van de Stadskant vinden, wat er moet gebeuren en waarmee rekening moet worden gehouden bij de verdere ontwikkeling van het gebied. De kansenkaart dient als input voor deze Visie.

De kansenkaart geeft de wensen weer die een kans van slagen hebben en die door meerdere betrokkenen zijn genoemd. Sommige wensen bleken qua ambitie of (financiële) haalbaarheid niet mogelijk om te worden gerealiseerd in de stadskant van de Spoorzone en zijn daarom niet opgenomen op de kansenkaart. Ze hebben wel geleid tot inspiratie, hebben anderen aangezet tot verder nadenken en zijn daarom opgenomen in een samenvatting, in de categorie 'groots dromen'. Deze samenvatting maakt onderdeel uit van de documenten die aan de gemeenteraad worden aangeboden voor de besluitvorming over deze Visie.

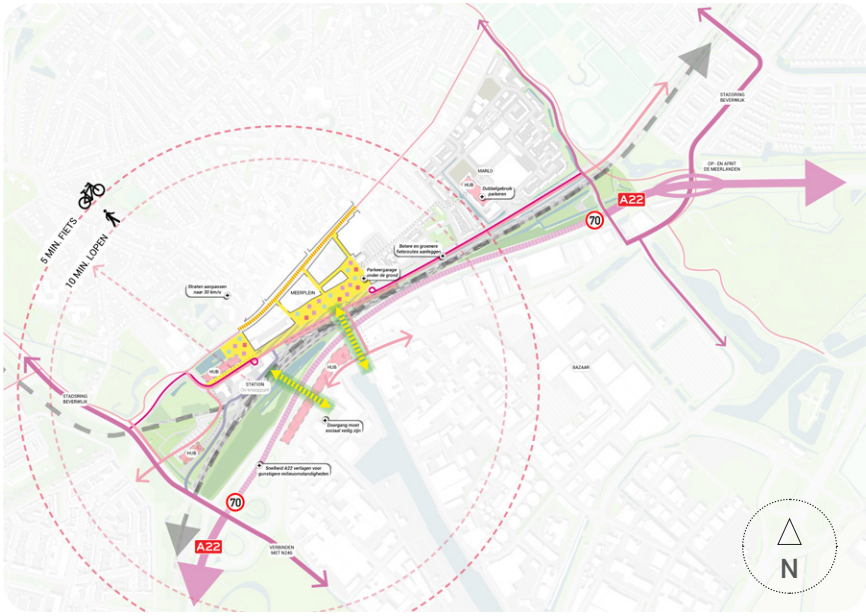
Deze Visie vertaalt de kansenkaart in voorstellen voor ontwikkeling van de Stadskant, het verbeteren van het leefklimaat en het inrichten van het centrum als meer verblijfsgebied. Net als met de kansenkaart zal ook voor de Visie een participatietraject worden doorlopen. Bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden kunnen kennis nemen en reageren op de voorstellen. De Visie zal ter inzage worden gelegd voor inspraak.

4.2. Drie kansenkaarten



Kansenkaart 1: programma | duurzame, veilige en gezonde stad

Kansenkaart 2: openbare ruimte | straten, pleinen en parken



Kansenkaart 3: mobiliteit | meer en betere ruimte voor lopen, fietsen en OV

Het thema programma laat zien aan welke functies en voorzieningen behoefte is. Daarbij gaat het met name om de gebouwde omgeving voor bijvoorbeeld woningen, uitgaansgelegenheden en winkels. De kansenkaart programma laat zien dat er veel behoefte is aan gezelligheid en ontmoeting. De wens is dat er meer te beleven is in het centrum van Beverwijk waardoor bezoekers er langer verblijven en er meer reuring ontstaat. Ook wordt het toevoegen van wonen als belangrijk gezien vanwege de grote behoefte.

In tegenstelling tot de kansenkaart programma gaat de kansenkaart openbare ruimte over de onbebouwde omgeving. Daarbij ligt vooral de focus op daar waar wij willen zitten, lopen en recreëren. Uit de participatie blijkt dat er sterke behoefte is aan gezellige pleinen of plekken (met terrassen) verspreid over de Stadskant. Daarnaast laat de kansenkaart openbare ruimte een wens zien voor veel kwalitatief groen. Dat betekent dat de ruimte die beschikbaar is voor nieuwbouw niet volledig volgebouwd zou moeten worden. Ruimte houden voor groen en fijne pleinen/plekken.

Ook de kansenkaart mobiliteit gaat met name over de onbebouwde omgeving. Verschil met de kansenkaart openbare ruimte is dat de kansenkaart mobiliteit gaat over vervoer van a naar b. Parkeerruimte voor auto's op loopafstand van het centrum blijft een belangrijke behoefte. Er is begrip voor andere parkeeroplossingen maar het centrum moet ook voor de auto nog bereikbaar zijn. Als de gemeente het fietsgebruik wil stimuleren dan zal volgens de bewoners en ondernemers geïnvesteerd moeten worden in aantrekkelijke en veilige fietsroutes.

4.3. Inspraak concept stedenbouwkundige Visie

In november en december 2022 heeft de gemeente Beverwijk bewoners, ondernemers, buurgemeenten, grondeneigenaren en andere stakeholders gevraagd wat zij van de concept stedenbouwkundige visie vinden. Belangstellenden konden hun mening geven via de website, op het stadhuis en in de informatiecentra of tijdens één van de vele inspraakmomenten in het centrum. Zo kwamen er mensen naar de informatiemarkt in het Kennemer Theater, naar de rijdende balie en deden er mensen mee aan de wandeling onder begeleiding van de projectorganisatie. Alle binnengekomen inspraakreacties zijn geanalyseerd, samengevat en waar nodig voorzien van een antwoord in een nota van beantwoording: 'uitkomst inspraak concept stedenbouwkundige visie'. Daarin is ook aangegeven welke aanpassingen in het concept van de Visie zijn gedaan na inspraak en voor de vaststelling door de gemeenteraad van Beverwijk.

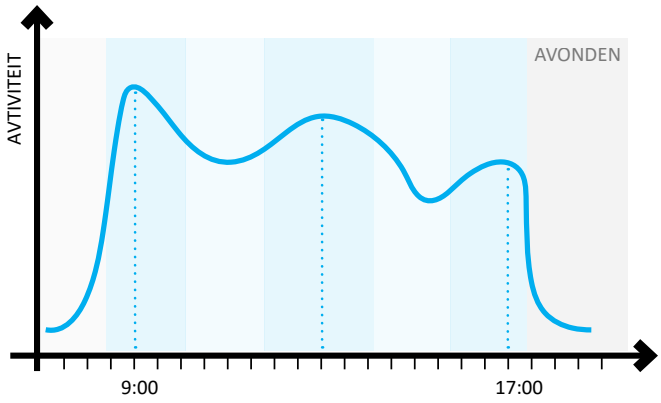
Een belangrijk punt voor het vervolg vanuit de inspraak is de bereikbaarheid en de leefbaarheid. Hoe zorgen wij ervoor dat Beverwijk bereikbaar blijft, ook voor de auto, maar dat ook de leefbaarheid toeneemt. Met oog voor de toekomst Grote zorg over de bereikbaarheid van de Stadskant van de Spoorzone. We nemen niet zomaar parkeerplekken weg zonder daar de consequenties van te overzien en hiervoor maatregelen te nemen. Wel oog voor de toekomst dat het niet erger wordt en een gedragsverandering teweeg brengen in het bezit van auto's.

the doner company
05-AP-22

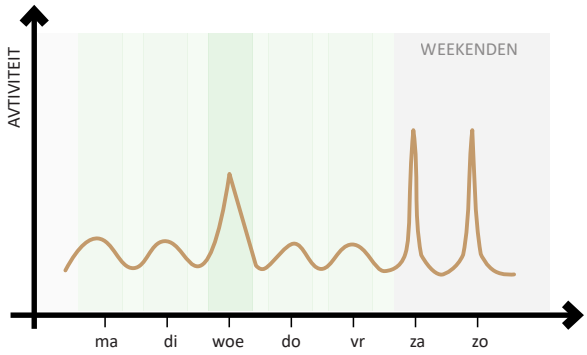
5 Concept

5.1. Ritmes van de stad

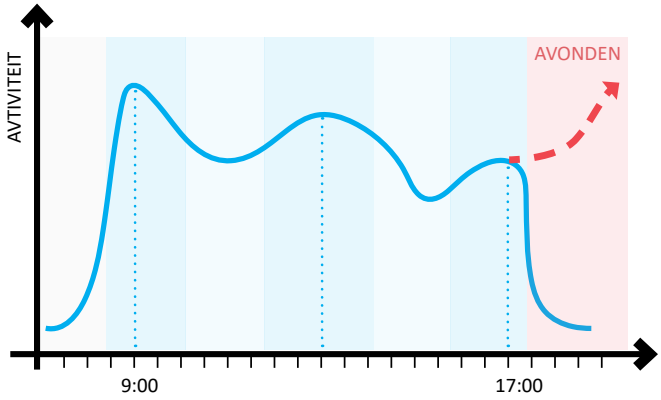
DAG



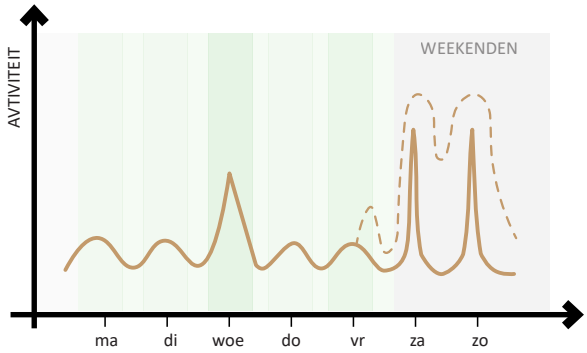
Centrum: huidige situatie activiteiten week



DAG



Centrum: toekomst meer en langere activiteiten



Bron: eigen observatie, mei 2022

De Stadskant bestaande uit de landgoederenzone, het Stationsplein, het Meerplein en historisch centrum, Marlo-terrein en de Brink en net daarbuiten de Kop van de Haven kent momenteel een 9-tot-5 mentaliteit: activiteiten beperken zich voornamelijk tot de openingstijden van de winkels en na sluitingstijd veranderd de Stadskant van de Spoorzone in een gebied met weinig reuring. Ook ligt de nadruk in het centrum op de weekenden, doordeweeks zijn er weinig activiteiten, afgezien van een markt op woensdag.

Het gebied heeft grote potentie om de ontmoetingsplek te worden voor de (nieuwe) Beverwijker en de bezoeker. Er komen meer en langere activiteiten doordeweeks, nieuwe ontwikkelingen dragen bij aan de reuring in het gebied en door de impuls in kwaliteit wat betreft de openbare ruimte, bebouwing en programma ontstaat een hervonden volwaardig centrumgebied waar het goed vertoeven is. Het openbaar vervoer en het treinstation zijn op steenworp afstand wat het gebied gemakkelijk bereikbaar maakt en ondernemers profiteren van de toegenomen verblijfsduur van de bezoekers.

Het nieuwe ritme van de Stadskant past bij Beverwijk, alle thematische bouwstenen van de Omgevingsvisie komen er namelijk in terug: profiteer van wat je al bent en hebt, centrum(stad) in de regio, een gezonde, krachtige en toekomstbestendige stad, razendsnel van en naar de IJmond, een upgrade van natuur, milieukwaliteit en schone energie en van en voor alle Beverwijkers.

5.2. Drie pijlers

Aan de hand van de kansenkaarten en de analyses, blijkt dat de volgende drie pijlers belangrijk zijn voor het ontwikkelen van Stadskant Spoorzone. Bij de uitwerking van de Visie in verdere plannen zullen deze drie pijlers gehanteerd moeten worden.

Identiteit

De sfeergebieden van de Stadskant van de Spoorzone hebben ieder een duidelijke identiteit en functie voor de stad met daarin passend programma, dichtheid en typologie. Zo profiteert de Stadskant van wat er al is en wordt de basis gelegd van een zelfbewust krachtig gebied. En voegt de Stadskant iets toe aan de bestaande stad en haar mogelijkheden. Onderlinge herkenbare verbindingen met aantrekkelijke langzaamverkeersroutes en groen versterken de relatie en verbinding tussen de verschillende sfeergebieden en de bestaande wijken.

Verblijfskwaliteit

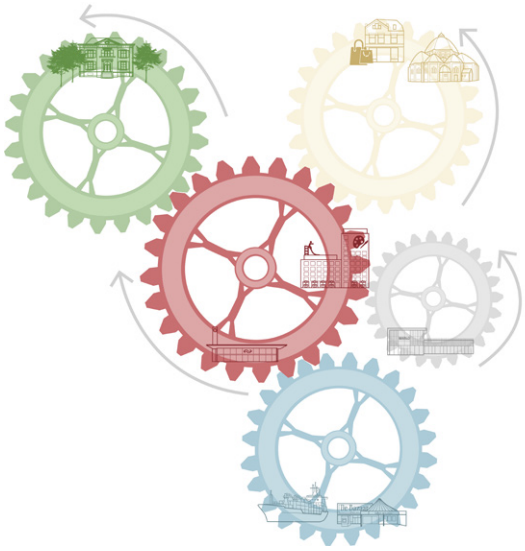
De Stadskant van de Spoorzone bestaat uit een opeenvolging van plekken met menselijke maat, gezonde natuurlijke elementen en hoogwaardige openbare ruimte. Verblijfskwaliteit komt op één aan de Stadskant. Het wordt mogelijk om circuitjes te lopen door het centrum. Dit betekent minder ruimte voor doorgaand autoverkeer en grootschalige infrastructuur.

Gezondheid

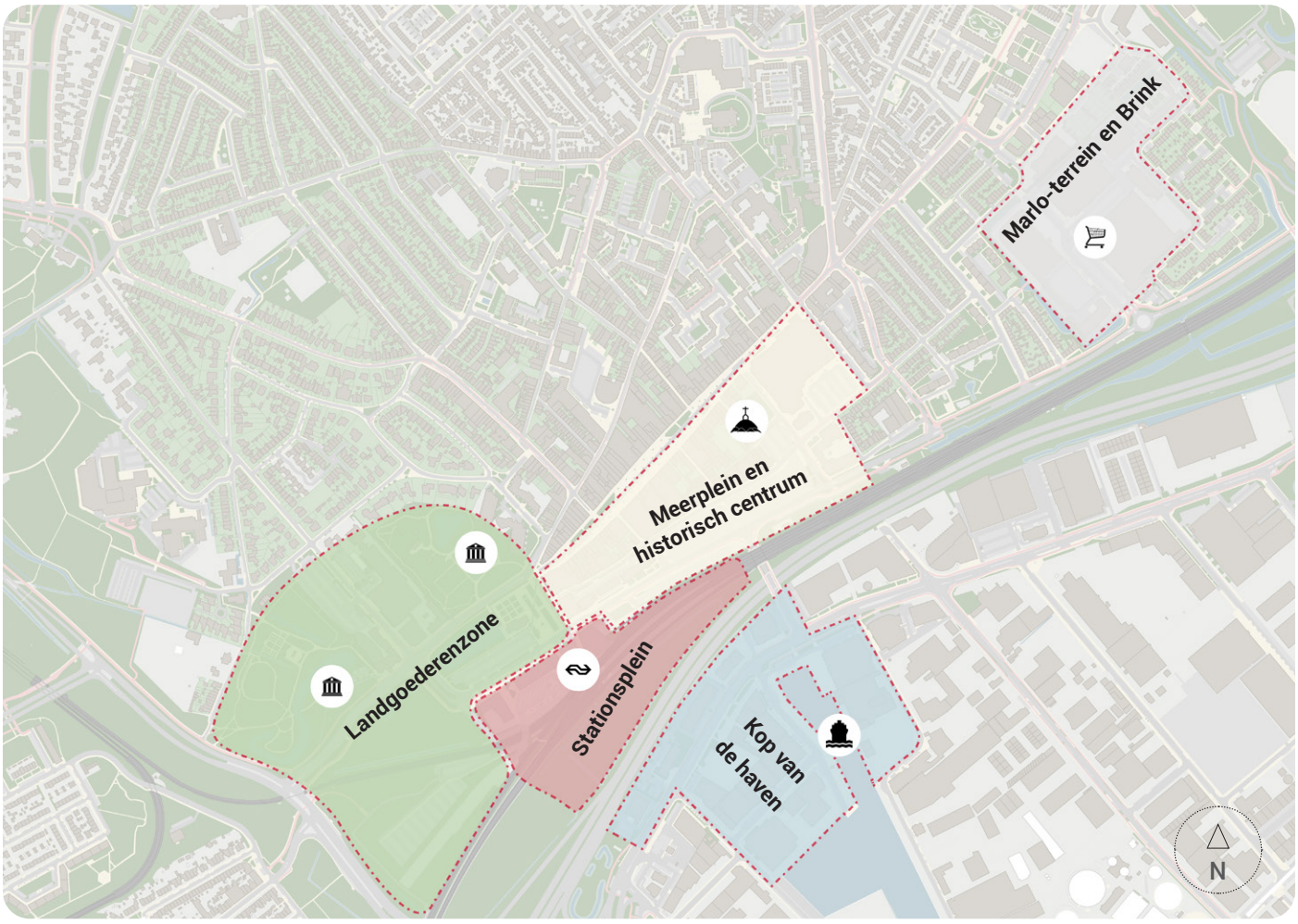
Fietsers en voetgangers krijgen prioriteit in het gebied. Bezoekers met de auto worden opgevangen langs de randen in centrale parkeervoorzieningen, maar wel goed bereikbaar en op een acceptabele loopafstand. De openbare ruimte wordt groen, luchtig en gericht op ontmoeting. Het stimuleert zo de fysieke, mentale en sociale gezondheid van de gebruikers. Doorgaand verkeer wordt in een grotere ring om het gebied heen geleid.

5.3. Sfeergebieden

De sfeergebieden van de Stadskant Spoorzone vormen de ruimtelijke ruggengraat van de Visie. Het versterken van de bestaande kwaliteiten van deze gebieden zorgen voor een ruimtelijke impuls die groter is dan de som der delen. De sfeergebieden kunnen worden vergeleken met tandwielen die elkaar versterken als ze eenmaal beginnen te draaien. Ze zijn onlosmakelijk verbonden maar toch ieder uniek in functie, gevoel en ruimtelijke uitstraling. Maar ze moeten wel onafhankelijk van elkaar kunnen draaien om te voorkomen dat ze afhankelijk worden van elkaar. De ontwikkeling van bijvoorbeeld Ankie's Hoeve moet kunnen plaatsvinden ongeacht de ontwikkeling van het stationsplein of Meerplein.



Deze notie toepassen op de Stadskant levert vijf sfeergebieden op: de landgoederenzone, stationsplein, Meerplein en historisch centrum, Marlo en Brink en de kop van de haven. Hierbij moet worden opgemerkt dat de Kop van de Haven geen onderdeel vormt van de scope van de Stadskant. Deze wordt echter wel meegenomen in de Visie om de ruimtelijke connectie tussen de gebieden te optimaliseren en de verbinding in beeld te houden.



Landgoederenzone

De landgoederenzone bestaat uit de Stationsvijver, Halve Maan, Ankie's Hoeve, Wijckerpoort en de omliggende landgoederen Akerendam en Scheybeeck. Dit sfeergebied heeft een uitgesproken groene identiteit en leent zich goed voor ontwikkelingen met een uitgesproken relatie met water en groen en (groene) innovatie.

Stationsplein

Het Stationsplein is een OV-knooppunt met bijbehorende stedenbouwkundige principes, uitstraling en ambitie. Dit sfeergebied profiteert maximaal van haar ligging nabij het station en is de entree voor Beverwijk. Dit betekent tevens dat de dichtheden voor nieuwbouw hier hoger kunnen liggen dan bijvoorbeeld in de landgoederenzone.

Meerplein en historisch centrum

Het Meerplein en historisch centrum zal als sfeergebied functioneren als een modern stadscentrum: hoge verblijfswaarde, veel activiteiten en historie als katalysator voor een fijn gebied om te verpozen met menselijke schaal.

Marlo-terrein en Brink

Marlo-terrein en Brink ontwikkelen zich naast haar huidige functie als efficiënt winkelcentrum tot een gemengd en aantrekkelijk nieuw woon-werkmilieu. De openbare ruimte krijgt een groenere invulling en de nabijheid van grotere groene structuren wordt uitgenut.

Kop van de Haven

De Kop van de Haven is de spectaculaire ruimtelijke uitdrukkingsvorm van Beverwijks identiteit als werkstad. Hier ligt potentie om de havensfeer te versterken en als sfeergebied duidelijk te profileren. De Kop van de Haven wordt daarom als sfeergebied meegenomen in de Visie, er zullen echter geen ontwikkellocaties worden geïdentificeerd.

6 Visie

6.1. Droomschets

Een groene Stadskant met lef en stoere ambitie

De Stadskant wordt in de ideale stedenbouwkundige situatie een mix van woon-, werk-, horeca- en winkelomgevingen, verblijfsgebieden, straten en verblijfspleinen verbonden door een uitgesproken groene openbare ruimte. Daarin is zowel ruimte voor de bestaande Beverwijker als de nieuwe Beverwijker.

De nieuwe bebouwing heeft een stedelijke maat, maar sluit goed aan op de bestaande bebouwing in hoogte, korrel en typologie. Het bijbouwen van woningen wordt ingezet als impuls voor de gehele stad. Zo profiteert de bestaande bewoner optimaal van de verdichting: de openbare ruimte wordt leuker, groener, levendiger en vriendelijker voor mens en dier.

Door expliciet ruimtelijke voorrang te geven aan voetgangers en fietsers en de auto op acceptabele loopafstand te verplaatsen naar de randen, ontstaat door de ontwikkeling juist méér ruimte om te verblijven en te 'zijn' aan de Stadskant.

Het is een ontwikkeling die in de tijd geleidelijk zal gaan en zich gefaseerd verspreid over meerdere jaren. De huidige bewoners zullen daarom niet te maken krijgen met plotse, snelle veranderingen, maar een geleidelijke kwaliteitsimpuls gaan zien van hun leefomgeving. In dit proces is plek voor inspraak, participatie en discussie.

6.2. Groen-blauwe structuur

Visiekaart

Klimaatadaptief en gezond

Het plangebied Stadskant Spoorzone verbindt twee belangrijke regionale groenstructuren van Beverwijk: Aan de westkant het Binnenduinrandgebied met daarin het 'Groen- en Waterplan' – een Provinciaal raamwerk voor de ontwikkeling van natuur, recreatie en waterberging. En aan de oostkant de groene – een groene verbinding tussen Buitenlanden en binnenstad Beverwijk met Heemskerk.

Daarnaast wordt onderzocht hoe doorlopende waterstructuren kunnen bijdragen aan het tegengaan van hittestress, het opvangen van piekbuien en het verfraaien van de openbare ruimte.

Openbare ruimte

De groene invulling in de openbare ruimte voor 'volle grond' richt zich op de pijlers uit het groenbeleid (groenvisie 2020-2030):

- Identiteit
- Klimaat
- Verbinding
- Gebruik
- Diversiteit

Afhankelijk van de ligging in het plangebied komen de verschillende pijlers nadrukkelijker aan de orde.

Waarden van groen

De verschillende waarden van groen worden gedragen door: diversiteit, identiteit, verbinding, klimaat en gebruikswaarde. Zij vormen het fundament voor de ontwikkeling van het groen in Beverwijk. Hieronder staat beschreven welke opgaven voor de Stadskant van belang zijn.

Diversiteit
Diversiteit gaat over variatie in het groen maar ook over de biodiversiteit. Voor de Stadskant betekent dit dat de hoofdgroenstructuur langs de Spoorsingel divers wordt ingericht. De huidige bomenrij wordt aangevuld met twee of drie andere soorten bomen die ondersteund worden door diverse groepen struiken (landschappelijke uitstraling).
Deze structuur is ook een belangrijke corridor voor uitwisseling van plant en dier (fauna-flora passage). Juist de verbinding met water op sommige punten kan de ecologische waarde versterken.

- Versterken van de diversiteit groen en de biodiversiteit algemeen.
- Fungeert als fauna-flora passage.
- Verbinding met aanwezig water verbeteren.

Identiteit
De Spoorsingel, Wijckermolen en Halve Maan is in de huidige situatie één van de belangrijke routes voor gemotoriseerd en niet gemotoriseerd verkeer. Het groen is daarin net zo belangrijk of misschien wel belangrijker als drager van een deel van de identiteit van Beverwijk.

- Grote bomen en doorgaande structuren met een herkenbaar karakter zijn de beoogde doelen voor toekomstige ontwikkeling.
- Het groen langs de Spoorsingel heeft een uniek beeld en uitstraling en is afgestemd op de omgeving.

Verbinding
Groen zorgt voor verbinding in de gemeente. In het groen liggen wegen en paden die wijken met elkaar verbinden. Daarnaast biedt groen aanleiding en ruimte aan mensen om elkaar te ontmoeten.

- Het groen langs de Spoorsingel is de verbinding tussen de overkoepelende groenstructuren.
- Groene plekken in het gebied maken ontmoeting mogelijk.

Klimaat
Groen is nodig om de gevolgen van de klimaatverandering te verzachten en Beverwijk leefbaar te houden. Om wateroverlast te voorkomen is het nodig om water meer te infiltreren en langer vast te houden aan de Stadskant in plaats van af te voeren.

- Waar mogelijk wordt het waterbergend vermogen vergroot
- Hemelwater zoveel mogelijk laten infiltreren in bermen en plantsoenen
- Verharding minimaliseren
- Grote aaneengesloten oppervlaktes verharding vermijden in verband met hitteontwikkeling

Gebruikswaarde
Verschillende groengebieden zetten in op bepaalde gebruikswaarden. In het ene gebied geniet je van rust en ruimte en in het andere gebied is er ruimte voor bewegen en sporten. Dit betekent dat groengebieden door het toekennen of versterken een eigen identiteit krijgen.

- Gewenst gebruik in de openbare ruimte wordt gestimuleerd met passende voorzieningen, zoals speel- of sportvoorzieningen, beweegroutes of hondenvoorzieningen.

makro

6.3. Visiekaart

Westelijk deel

Geheel van openbare ruimte, gebouwen en functies

De visiekaart toont de stedenbouwkundige plattegrond die zou kunnen ontstaan wanneer alle voorgaande input ruimtelijk wordt afgewogen en samengebracht. De visiekaart is in die zin een ideale situatie die afhankelijk is van meerdere gefaseerde stappen die ook de Stadskant zelf overstijgen.

Zichtbaar in de kaart is de ruimtelijke doorwerking van de drie pijlers duidelijke identiteit, verblijfskwaliteit en gezondheid.

De duidelijke **identiteit** komt ruimtelijk tot uitdrukking door de indeling van sfeergebieden met daarin het vieren en herontdekken van kenmerkende gebouwen als de Agathakerk, het stationsgebouw en landgoederen Scheybeeck en Akerendam, maar ook in bouwhoogte, dichtheid en vormgeving bij nieuwbouw. De openbare ruimte en bebouwing worden afgestemd op hun ligging in sfeergebieden en vormen zo elk een eigen herkenbare identiteit.

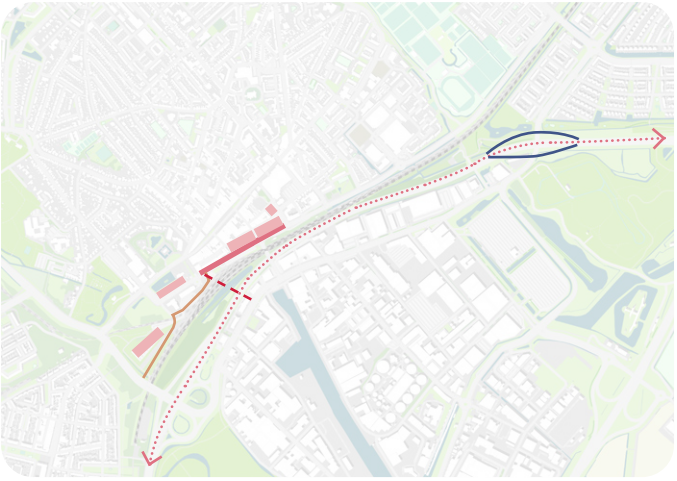
De **verblijfskwaliteit** is terug te vinden in de toevoeging van verblijfspleinen en het uitbreiden van het langzaam verkeersnetwerk rondom het historisch centrum. Nieuwe functies als horeca en ateliers maken de Stadskant in de toekomst een fijne plek om te verblijven.

De pijler **gezondheid** heeft een brede doorwerking in de visiekaart. Zo zorgt het toevoegen van veel groen en sociale ontmoetingsruimtes voor mentaal welzijn, een verbeterde verblijfskwaliteit, nieuwe langzaam verkeersverbindingen voor meer beweging, het weren van geluid en emissies voor een gezondere directe leefomgeving en nieuwe gebouwen voor hogere eisen aan gezond binnenklimaat.

Oostelijk deel

N

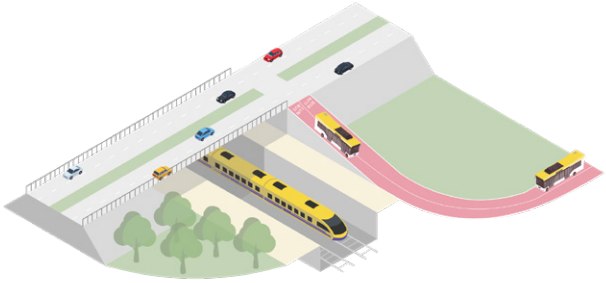
6.4. Afhankelijkheden en fasering



Concepten als duurzame woningbouw, verblijfskwaliteit en een focus op langzaam verkeer aan de Stadskant zijn gedeeltelijk afhankelijk van enkele ingrepen die de scope van de Stadskant overstijgen. De vijf belangrijkste afhankelijkheden worden hieronder toegelicht. Hoewel deze afhankelijkheden dus een effect hebben op onderdelen van het gehele plan, probeert deze Visie toont middels een stapsgewijze faseringsstrategie welke ontwikkelingen wanneer mogelijk worden. Een groot deel van de ontwikkellocaties komen bij relatief kleine lokale ingrepen/beslissingen beschikbaar.

1: HOV-baan
2: Wijckermolen
3: Parkeren
4: Brug/tunnel
5: Verlaging snelheid A22
5: Aansluiting Meerlanden

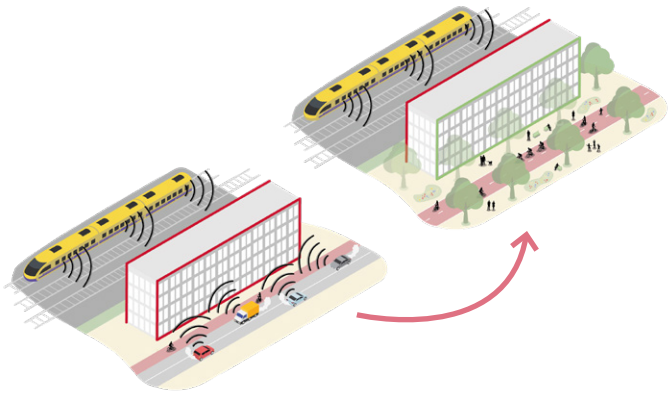
1



HOV-baan

Er zijn plannen om een HOV-baan aan te leggen vanaf de Velsertraverse via Wijckerpoort naar het station. De aanleg hiervan heeft voornamelijk effect op de bebouwingswijze van ontwikkellocatie Wijckerpoort. Daarbij wordt er in de plannen de spoorovergang vanaf de Emplacementsweg verlegd die tevens als ontsluiting fungeert van Wijckerpoort. Bij het niet doorgaan van de HOV-baan is de ontwikkeling van Wijckerpoort in aangepaste vorm nog steeds mogelijk.

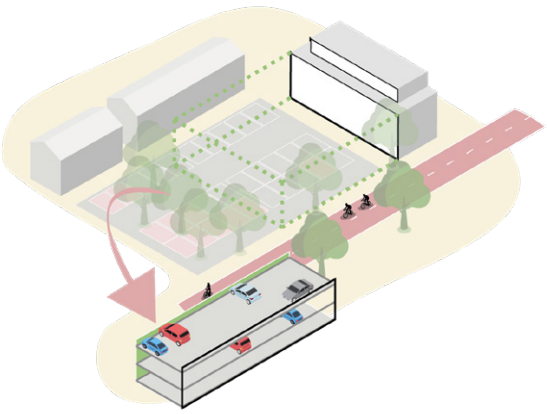
2



Autoluwe Wijckermolen

In verband met de geluidsbelasting vanaf het spoor en de A22 enerzijds en vanaf de Wijckermolen anderzijds, is bebouwing in de zone tussen het spoor en de Wijckermolen alleen mogelijk bij het autoluw(er) maken van de Wijckermolen. Hierdoor ontstaat namelijk een geluidsluwe zijde voor eventuele woningen in deze zone. Bij het behouden van de Wijckermolen in de huidige staat is woonprogramma in deze zone niet mogelijk, maar ander soort programma mogelijk wel.

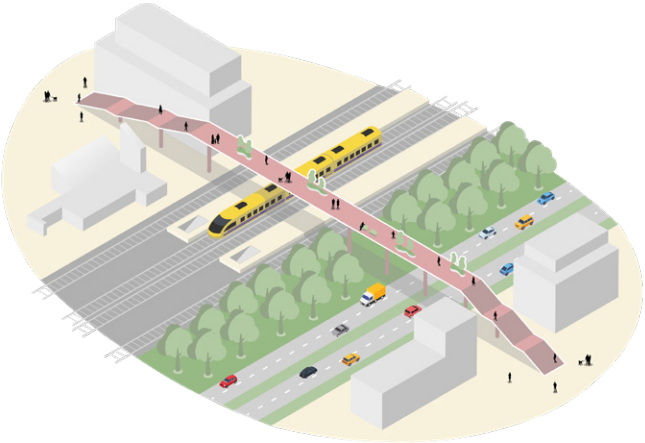
3



Parkeren

De ruimte die in de huidige situatie wordt gebruikt voor parkeren is bij ontwikkeling hard nodig voor bebouwing, voldoende groen en een aantrekkelijke openbare ruimte. Dit betekent dat de ontwikkelingen afhankelijk zijn van andere oplossingen voor het autoparkeren. Het anders oplossen van bezoekersparkeren kan al veel ruimte vrijspelen in het gebied. Wordt er niet gezocht naar een andere parkeeroplossing, dan kan het lastig worden om hier een stoer, duurzaam en prettig leefgebied te ontwikkelen.

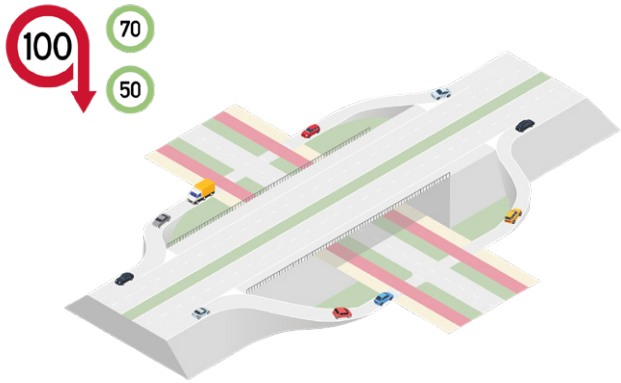
4



Verbinding Business Docks/station

Om een hoge kwaliteit van de openbare ruimte, veel en kwalitatief groen inclusief verblijfskwaliteit te laten samengaan met een verdichting van de stationsomgeving, zal het autoparkeren meer aan de randen opgelost moeten worden. Een brug- of tunnelverbinding ter hoogte van het station biedt hiervoor kansen om de parkeervraag centraal, op loopafstand en geïntegreerd in gebouwen op te lossen aan de Business Docks-zijde. Als deze verbinding niet wordt gerealiseerd of het parkeren in het gebied niet anders wordt opgelost, beperkt dit de ontwikkelcapaciteit van de Stadskant. Een groot deel van de openbare ruimte zal dan gebruikt (blijven) worden voor autoparkeren, terwijl die ook ingezet kan worden voor groen en verblijf met meer kwaliteit. Daarnaast dient de verbinding ook als toegang tot de groene zone tussen spoor en A22, het spoorpark.

5



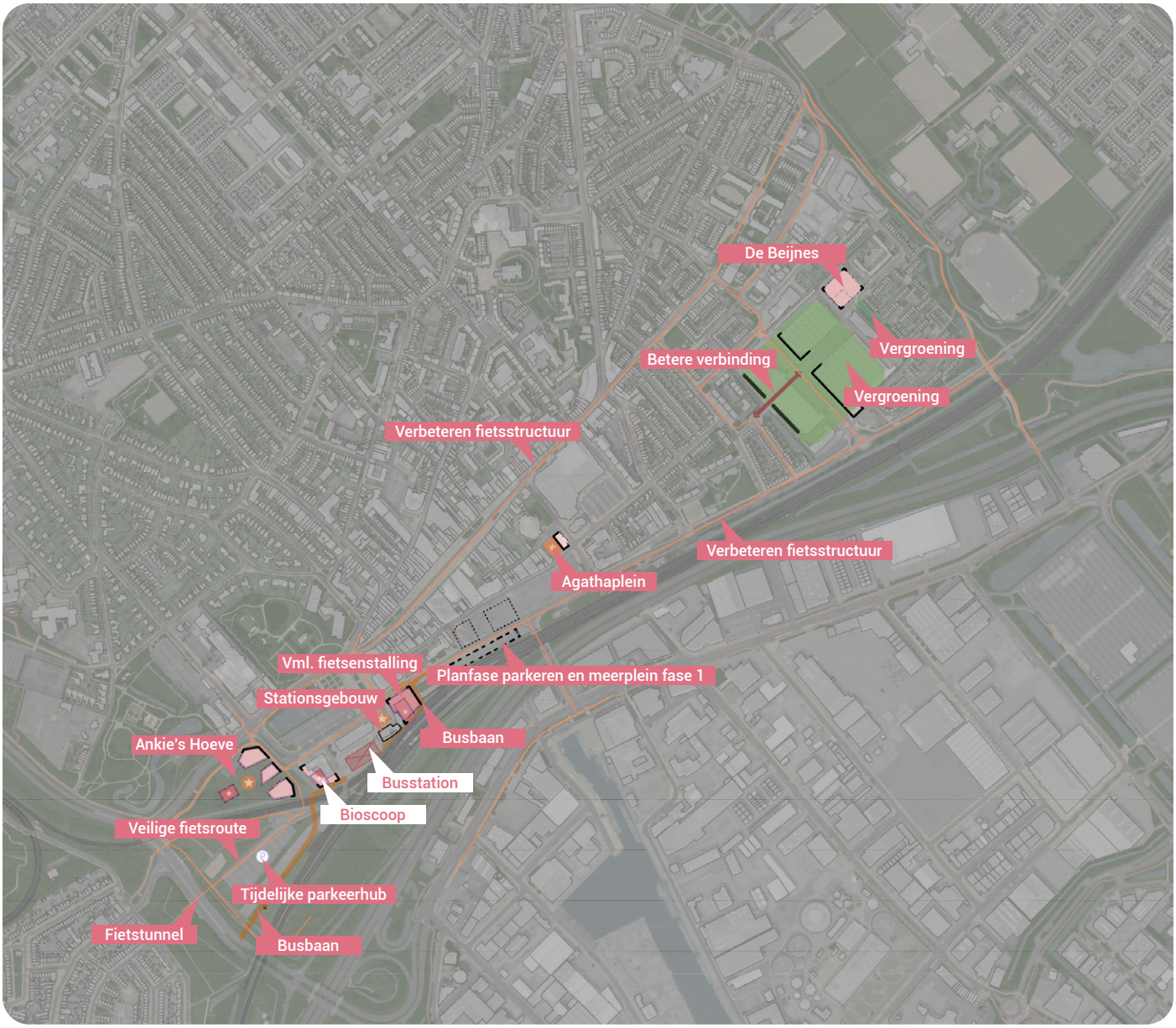
Snelheidsverlaging A22 en afrit Meerlanden

Een extra oprit naar en afrit van de A22 ter hoogte van de Meerlanden zorgt ervoor dat het autoverkeer in een bredere ring rondom het centrum kan worden afgewikkeld. Daardoor hoeft er minder doorgaand verkeer over de Parallelweg en de Wijckermolen. Dit komt de doorstroming ten goede en zorgt voor een gezondere leefomgeving omdat er minder verkeer door het centrum van Beverwijk en over de Parallelweg hoeft. Een snelheidsverlaging van de A22, zorgt voor minder geluidsproductie waardoor er meer ruimte ontstaat woningbouw aan de Stadskant, zeker in combinatie met het afwaarderen van de Wijckermolen en Spoorsingel voor autoverkeer. Bij het uitblijven van deze verlaging zijn extra kosten te verwachten op het gebied van geluidswerende maatregelen aan nieuwe gebouwen.

5, 10 en 15 jaar in de toekomst

Huidige situatie

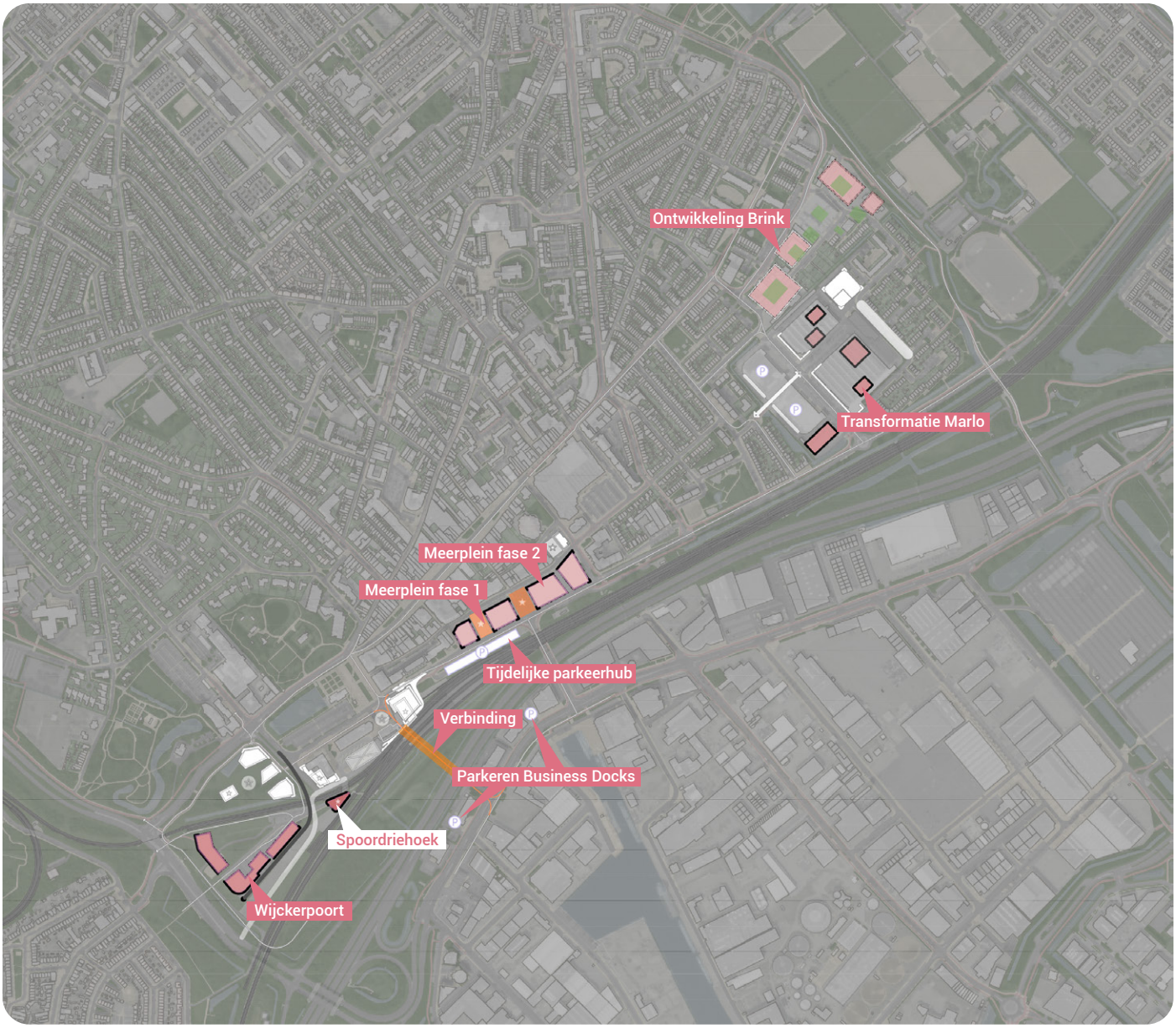
In grote sprongen van 5, 10 en 15 jaar laat de fasering zien wanneer welk deel van de Stadskant van de Spoorzone aangepakt zou kunnen worden. De met deze Visie beoogde verandering van de Stadskant van de Spoorzone zal geruime tijd in beslag gaan nemen. Dat komt enerzijds omdat elke ontwikkellocaties zijn of haar eigen dynamiek heeft, maar vooral ook omdat sommige locaties nog niet zo ver zijn om te ontwikkelen. Een goed voorbeeld is de strook langs het spoor. Behoudens de oude fietsenstalling is de rest van de strook nog niet geschikt om te ontwikkelen, vanwege de geluidsbelasting A22, spoor en Wijckermolen. Pas als de Wijckermolen een ander karakter krijgt dan, minder autoverkeer, door een nieuwe aansluiting en afwaardering A22, ontstaan er kansen voor ontwikkeling. Tot die tijd kan worden gekeken of de ruimte anders kan worden benut, bijvoorbeeld als tijdelijke parkeerhub.



Komende 5 jaar

Bioscoop = *potentiële ontwikkeling*

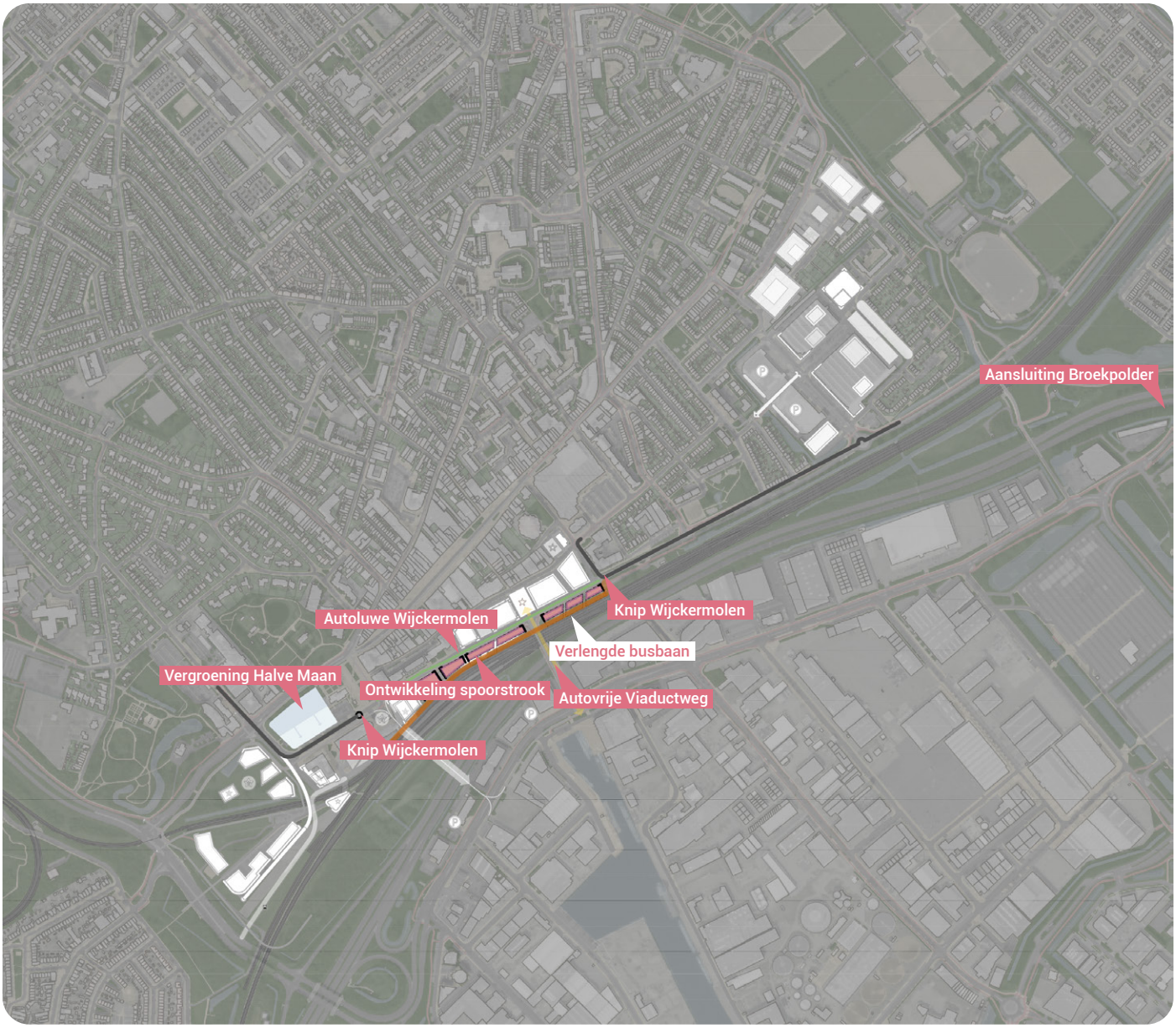
Busbaan = *voorgenomen ontwikkeling*



5 tot 10 jaar

Bioscoop = *potentiële ontwikkeling*

Busbaan = *voorgenomen ontwikkeling*

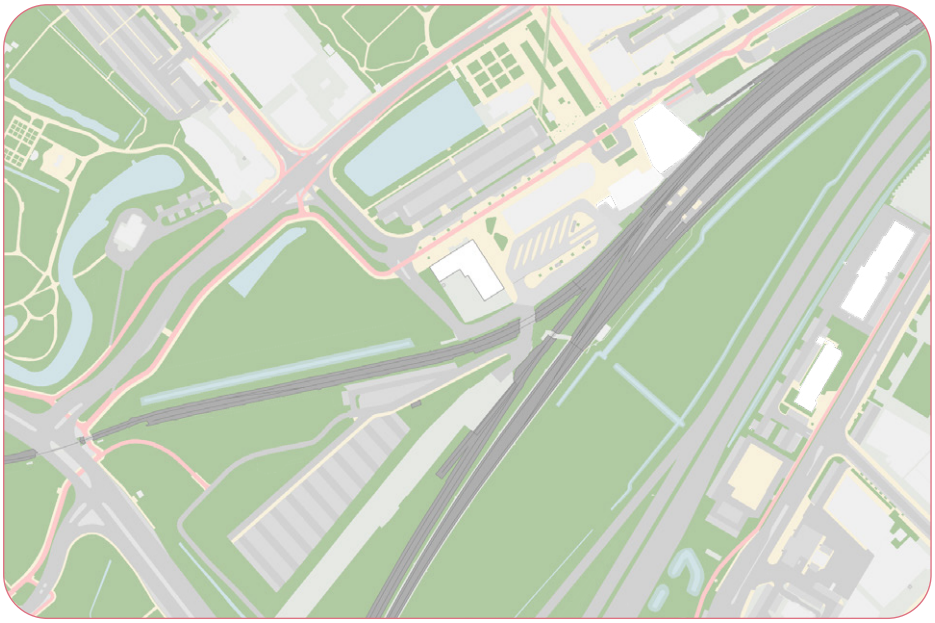


10 tot 20 jaar

Bioscoop = *potentiële ontwikkeling*

Busbaan = *voorgenomen ontwikkeling*

Voorbeelduitwerking fasering | Stationsplein / landgoederenzone

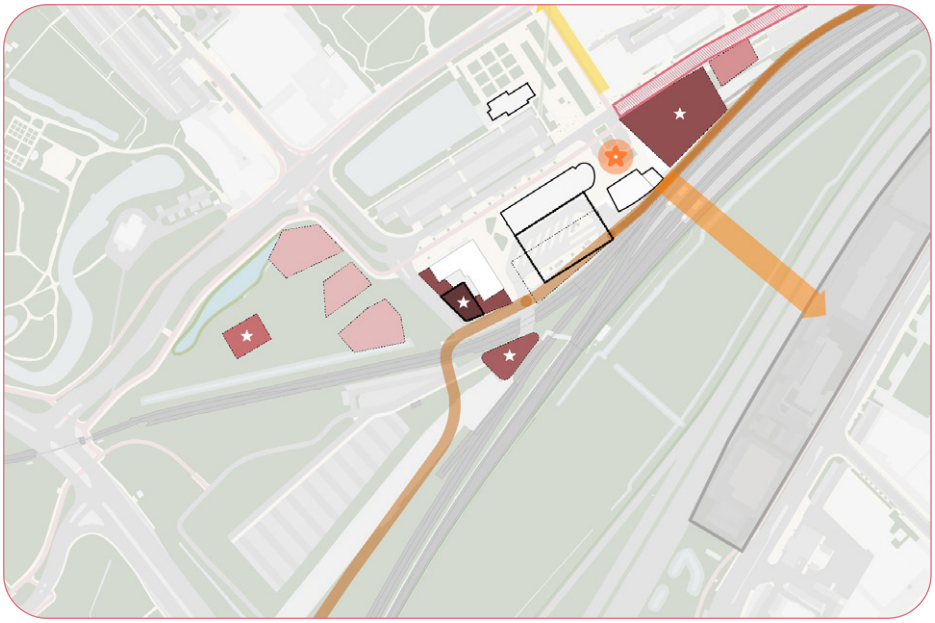


Fase 0: huidige situatie

In de huidige situatie is het Stationsplein en de landgoederenzone groen, maar weinig in gebruik. Er liggen kansen om het groen te activeren, verblijfskwaliteit rondom het station te verhogen en het gebied te transformeren tot een meerwaarde voor de Beverwijker.

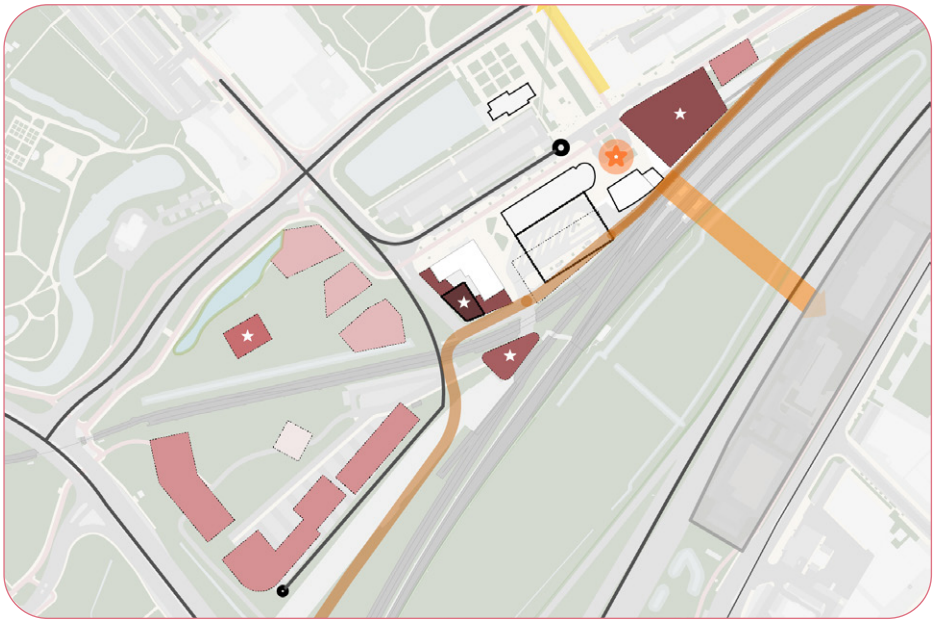
Stap 1: Ankie's Hoeve en hoek Wijckermolen/station

In de eerste fase wordt de voormalige fietsenstalling ontwikkeld. Ook Ankie's Hoeve wordt in deze fase ontwikkeld. Deze ontwikkelingen zijn de eerste toonbeelden voor latere ontwikkelingen wat betreft de uitstraling van het sfeergebied. Het Stationsplein krijgt een stedelijke sfeer. De landgoederenzone met Ankie's Hoeve een uitgesproken groene sfeer.



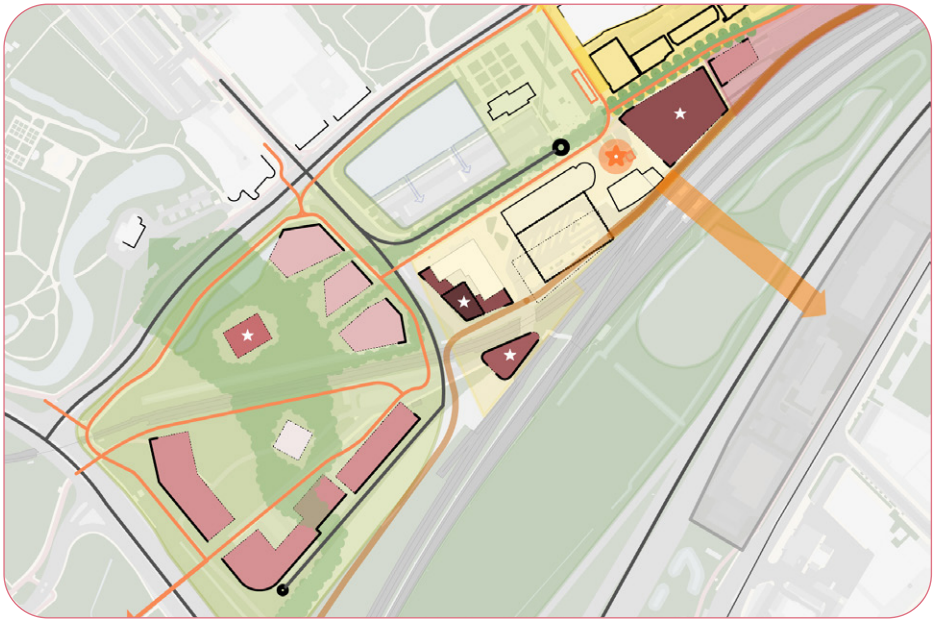
Stap 2: ontwikkelen plots Stationsplein en zuidverbinding

In de tweede stap worden de plots bij het busstation, de bioscoop en de spoordriehoek ontwikkeld. Ook wordt de zuidverbinding aangelegd in ofwel tunnel- ofwel brugvorm. In de faseringsstrategie van het totaal is dit fase 4.



Stap 3: Wijckerpoort

In de derde stap wordt na overeenstemming met de gemeente Velsen Wijckerpoort ontwikkeld.



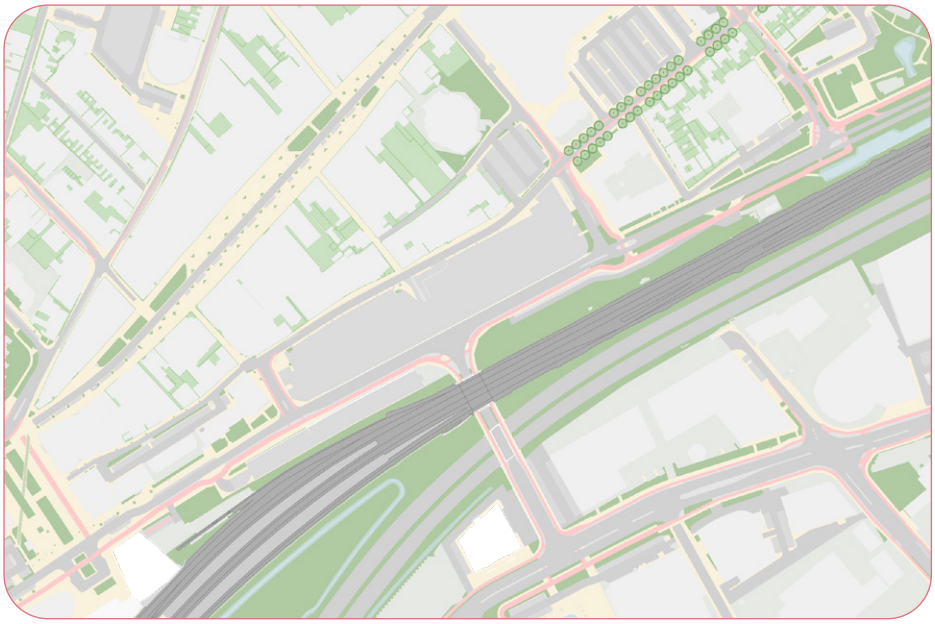
Stap 4: OV-knooppunt gelegen naast groene landgoederenzone

In de vierde stap krijgt de openbare ruimte zijn eindvorm en ontstaat er een uitgesproken groene Stadskant van de Spoorzone.

Legenda

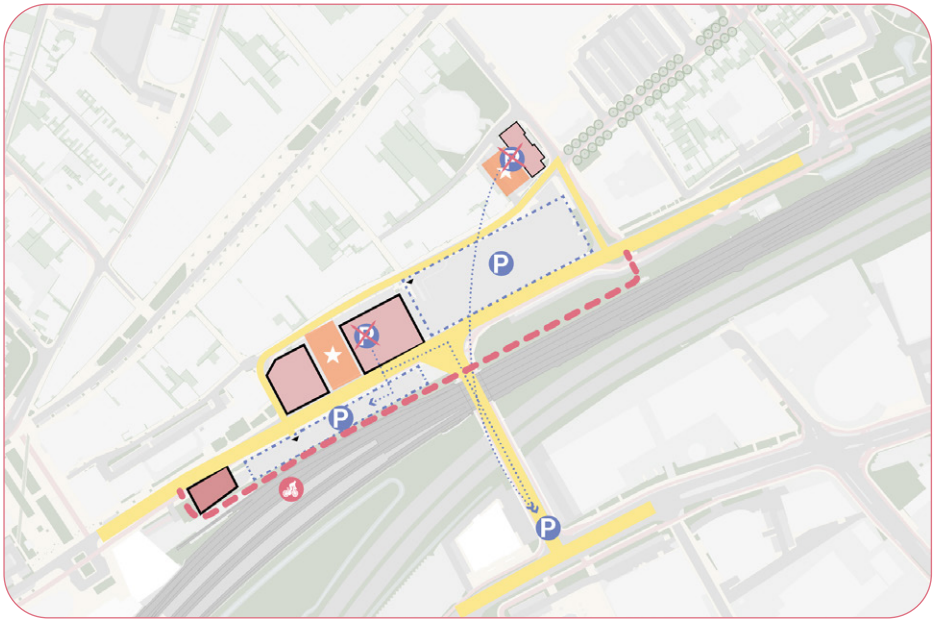
- *Auto toegestaan*
- *Autoluw gebied*
- *Verblijfsplein*
- *Parkeergelegenheid*
- *Busbaan*

Voorbeelduitwerking fasering | Meerplein



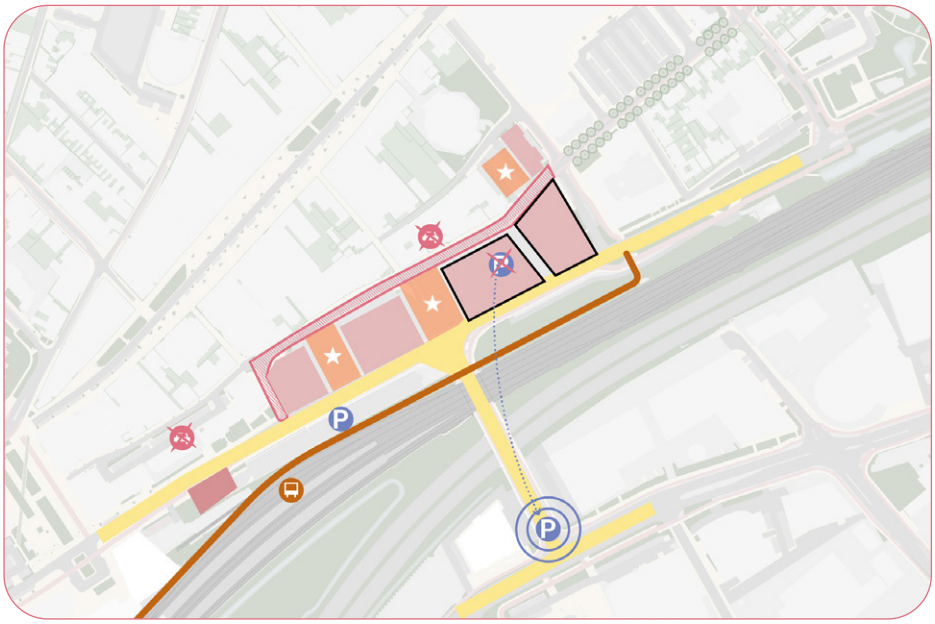
Fase 0: huidige situatie

In de huidige situatie is het centrum gericht op de Breestraat. Het Meerplein en directe omgeving functioneren als parkeerplaats. Er liggen grote kansen om dit stadscentrum van een nieuwe impuls te voorzien en verblijfskwaliteit toe te voegen.



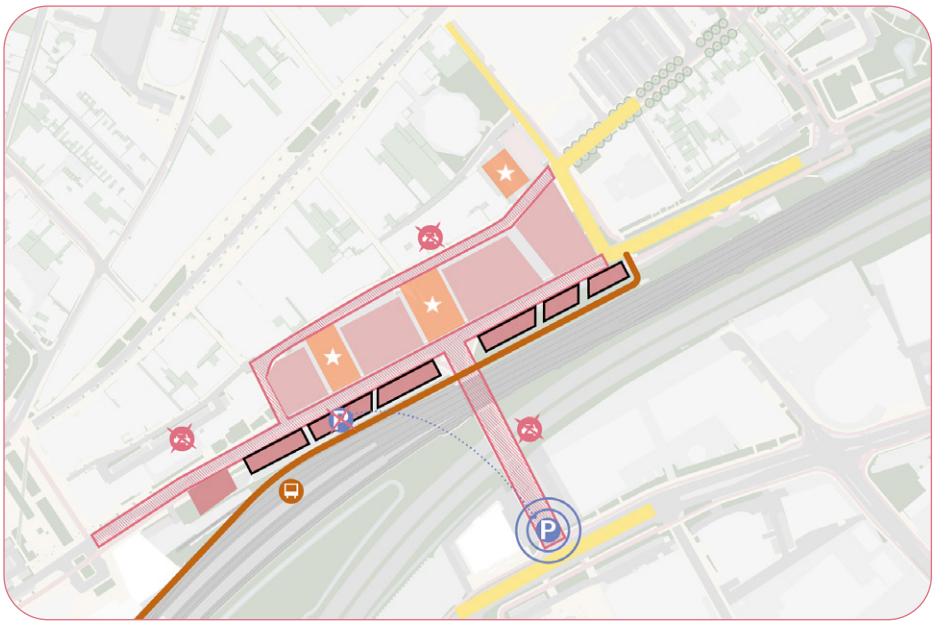
Stap 1: bebouwen westelijke helft Meerplein

In de eerste fase wordt de westelijke helft van het Meerplein bebouwd. Parkeerplaatsen worden tijdelijk opgevangen in een tijdelijke parkeervoorziening op het Q-park terrein of op geschikte locaties aan de andere kant van het spoor of bij het Marlo-terrein. Langs het spoor wordt een doorgaande fietsverbinding aangelegd. Deze gaat op maaiveld door over de Viaductweg.



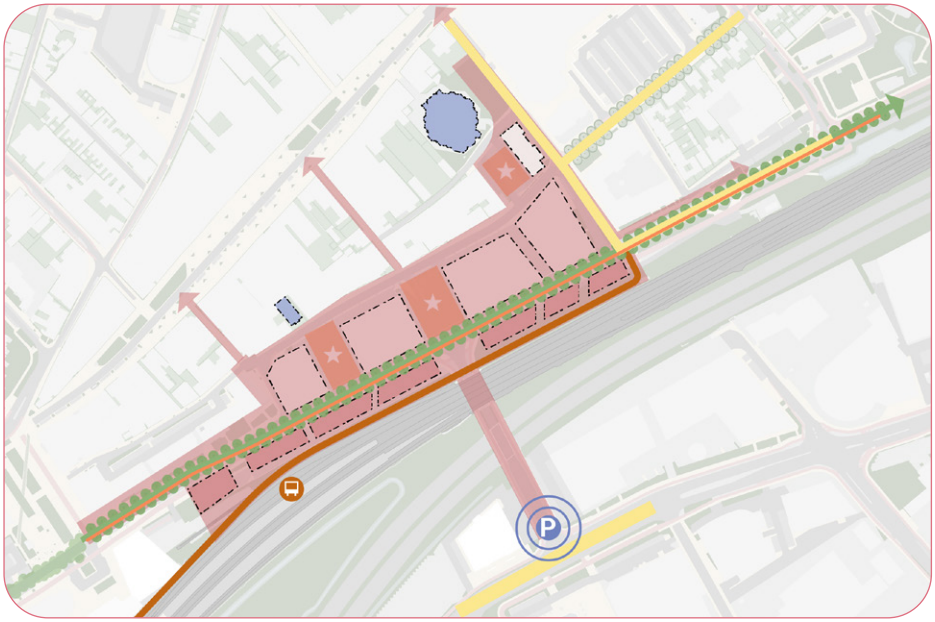
Stap 2: Agathaplein en oostelijke helft Meerplein

In de tweede fase wordt de oostelijke helft van het Meerplein bebouwd. De overgebleven parkeerplaatsen op het Meerplein, voor de Agathakerk en in de tijdelijke parkeervoorziening op het Q-park terrein worden definitief verplaatst naar centrale mobiliteitshub aan de andere kant van het spoor of bij het Marlo-terrein. De pleinenstructuur wordt zichtbaar. In deze fase kan overwogen worden de busbaan verder te trekken langs het spoor.



Stap 3: completeren Stadskant, autoluwe Viaductweg

Wanneer de nieuwe aansluiting van de A22 bij de Meerlanden gereed is, kan in fase 3 de Viaductweg autoluw worden gemaakt. Ook de Wijckermolen wordt autoluw en de volumes aan de spoorzijde worden ontwikkeld. Het gebied wordt stiller, hartelijk voor langzaam verkeer en vormt een volwaardig geheel met de Breestraat tot nieuw centraal verblijfs- en ontmoetingsgebied.



Stap 4: groene boulevard Spoorsingel en autoluw centrum

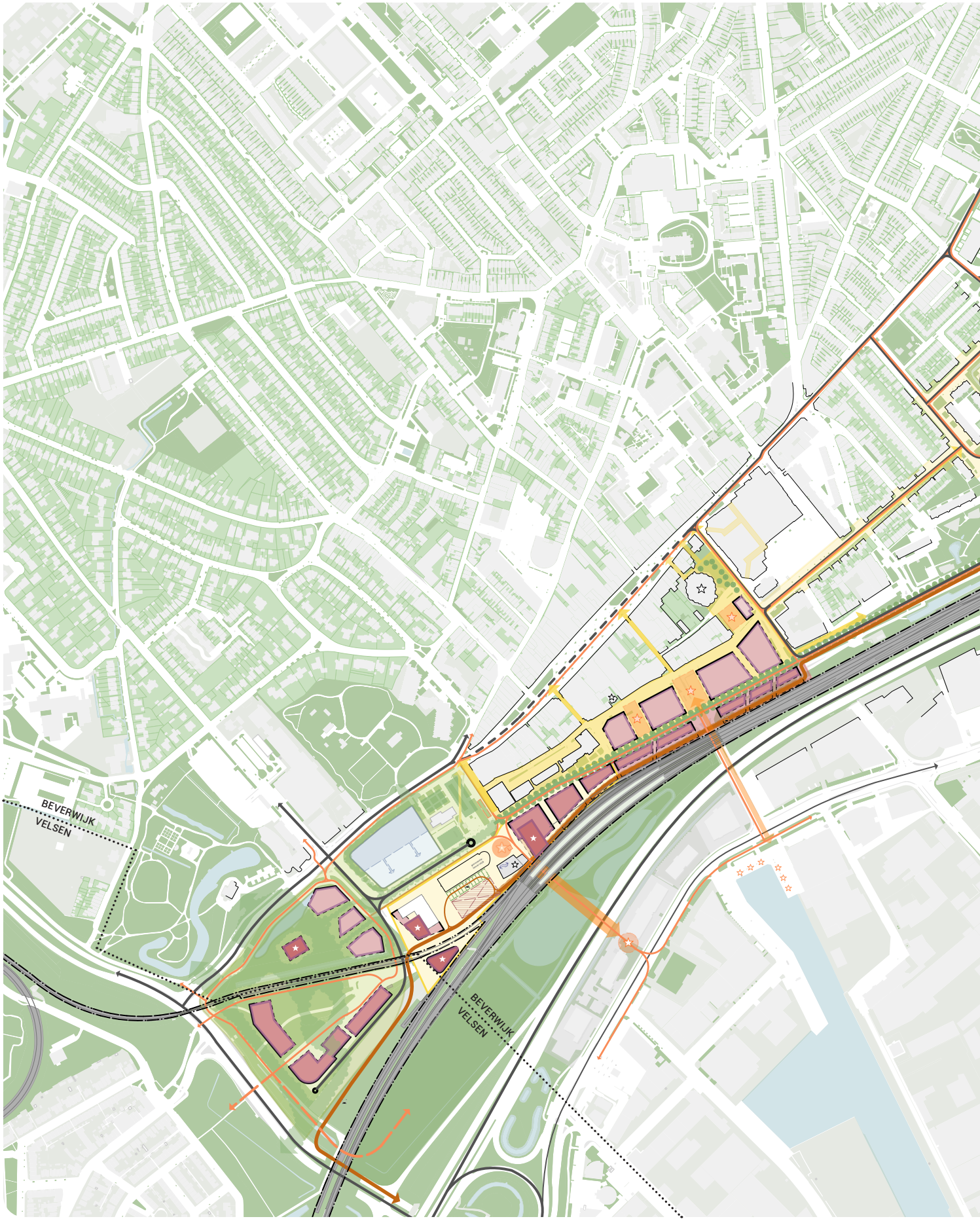
In de eindfase volgroeien de bomen op de nieuwe pleinen en de Wijckermolen. Parkeren is nu iets verder lopen, maar dit heeft als gevolg dat het centrumgebied een menselijke maat, prettige verblijfsruimten en een groen karakter heeft gekregen. Oude en nieuwe Beverwijkers wonen en verblijven in een rustig sfeervol Meerplein en omgeving.

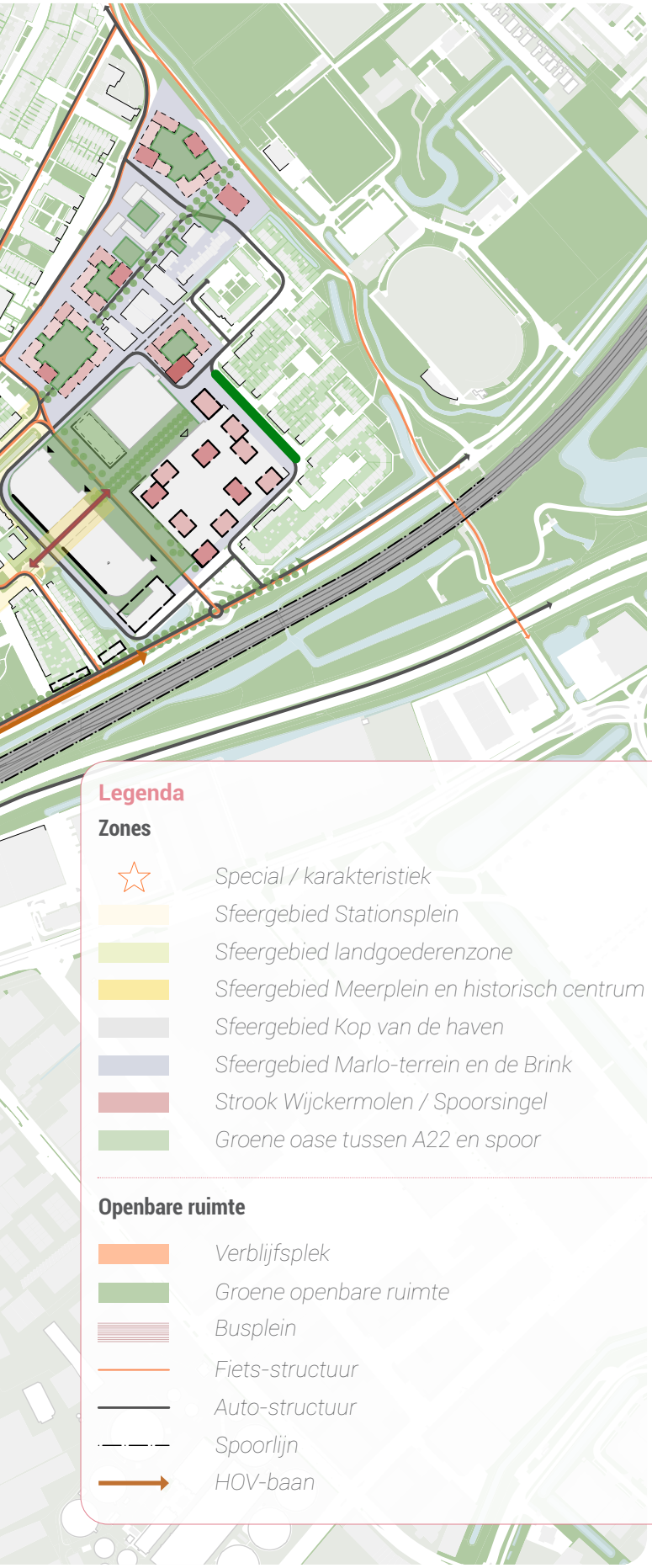
Legenda

- *Auto toegestaan*
- *Autoluw gebied*
- *Verblijfsplein*
- *Parkeergelegenheid*
- *Busbaan*
- *Fietsverbinding*

7 Stedenbouwkundige principes

7.1. Ontwikkelkaart Stadskant Spoorzone





Ontwikkelvelden en verblijfsruimten

De ontwikkelkaart is een technische vertaling van de visiekaart. Het toont tevens de relatie tussen ontwikkelingen, verblijfsruimten en mogelijk programma.

Hoewel in dit totaaloverzicht wederom het eindbeeld zichtbaar is, zullen in het komende hoofdstuk de belangrijkste afhankelijkheden, faseringsmogelijkheden en minimale randvoorwaarden behandeld worden.

Deze kaart kan daarom niet worden gezien als een blauwdruk, maar als een ontwikkelrichting naar de toekomst. Verdere studies zullen moeten uitwijzen in hoeverre de ontwikkelvelden zich verhouden tot een haalbaar ontwikkelmodel. De ontwikkellocaties zijn zo min mogelijk afhankelijk van elkaar en daar waar wel van een afhankelijkheid sprake is, wordt dit in deze Visie benoemd. Dit is inherent aan een gebiedsontwikkeling van deze omvang.

Legenda

Zones

- *Special / karakteristiek*
- *Sfeergebied Stationsplein*
- *Sfeergebied landgoederenzone*
- *Sfeergebied Meerplein en historisch centrum*
- *Sfeergebied Kop van de haven*
- *Sfeergebied Marlo-terrein en de Brink*
- *Strook Wijckermolen / Spoorsingel*
- *Groene oase tussen A22 en spoor*

Bebouwing

- *Special / karakteristiek*
- *Bestaand gebouw*
- *Bouwhoogte tot 50m*
- *Bouwhoogte tot 30m*
- *Bouwhoogte tot 20m*
- *Bouwhoogte tot 12m*
- *Setback-zone*

Openbare ruimte

- *Verblijfsplek*
- *Groene openbare ruimte*
- *Busplein*
- *Fiets-structuur*
- *Auto-structuur*
- *Spoorlijn*
- *HOV-baan*

- *Harde rooilijn*
- *Flexibele rooilijn*
- *Korrel (bestaande gebouwen)*
- *Gemeentegrens*

N

0m 100m 200m

7.2. Hoofdstructuren

7.2.1. Voetgangers

Uitnodigende en verbindende wandelroutes

De hoofdstructuur voor voetgangers aan de Stadskant van de Spoorzone bestaat uit een beloopbaar netwerk van toegankelijke paden, pleinen, boulevards en parken. Dit zorgt voor een afwisselende omgeving waar het aantrekkelijk is om te lopen en om te verblijven.

De verblijfsplekken worden nieuwe ankerpunten in de stad en functioneren als magneten voor stedelijke reuring en activiteit. De plekken bieden ook ruimte voor klimaatadaptatie en verlichting van hittestress in de sterk versteende binnenstad. Binnen deze structuur bevinden zich kenmerkende gebouwen die een sterke beleving kennen vanuit het perspectief van de voetganger en lading geven aan de verblijfsruimtes.

Kenmerkend gebouw

Verblijfsplein

Hoofdstructuur voetgangers

7.2.2. Fietsers

Aantrekkelijke fietsroutes in een groene omgeving

De hoofdstructuur voor fietsers kenmerkt zich door een fijnmazig netwerk van fietspaden. Omringende bestemmingen als het strand, Heemskerk, Velsen Noord en het havengebied worden beter en prettiger bereikbaar per fiets.

Zo streeft de Visie naar een langzaam verkeerstunnel via Wijckerpoort naar Velsen Noord, het bereikbaar maken van het groene gebied tussen het spoor en de A22 en een hoogwaardige doorlopende fietsroute langs de Wijckermolen en Spoorsingel. De routes worden afwisselend in sfeer en mate van reuring. Fietsen krijgt nadrukkelijk de voorkeur boven autoverkeer in het gebied.

Richting strand

Groene beleving

Weids uitzicht

Hoofdstructuur fietsers

De structuren in deze kaart zijn conceptueel en vooral benoemd als kans. Dit betekent dat niet alle routes persé de eindstreep zullen halen. Dit is natuurlijk wel de ambitie.

7.2.3. Groenstructuur

Stedelijke groenstructuren leggen verbinding

De binnenstedelijke groenstructuren verbinden de twee groene scheggen aan weerszijden van het plangebied met elkaar maar verbinden ook de de versteende binnenstad met het groen aan de buitenranden. Zij zorgen daarmee voor extra biodiversiteit en natuurbeleving in de stad en bieden ruimte voor klimaatadaptatie en het voorkomen van hittestress in het centrum.

Door koppeling van deze groenstructuren aan de langzaamverkeersroutes, zorgen zij samen voor aantrekkelijke en herkenbare verbindingen tussen de nieuwe ontwikkelgebieden en de bestaande stad met haar voorzieningen als winkels, scholen, bibliotheek en de opstappunten voor het openbaar vervoer en

Nieuwe of te versterken groene schakels

de bestaande en nieuwe verblijfsplekken met diverse gebruiksmogelijkheden.

In potentie zijn deze stedelijke groenstructuren al aanwezig. Binnen de Visie worden deze echter waar mogelijk nog versterkt en verbeterd. Hierbij wordt een goede afstemming gezocht met zowel ander bovengrondse en ondergrondse gebruik van de beschikbare ruimte. Zo kan er bijvoorbeeld geen robuuste groenstructuur worden gerealiseerd boven op kabels en leidingen, of in een tunnelbak of op een parkeerplaats.

7.2.4. Openbaar vervoer en auto

Hoogwaardig OV op loopafstand, auto aan de randen

Het gebied kent met het trein- en busstation een goede uitgangspositie wat betreft bereikbaarheid met het OV. De komst van een nieuwe HOV-verbinding over Wijckerpoort draagt hier aan bij. De Visie wil deze uitgangspositie ten volle benutten door het hoogwaardige OV met de andere structuren te verknopen.

De auto krijgt een minder prominente rol en zal vooral langs de randen worden opgevangen. Door aantrekkelijke langzaam verkeersstructuren naar parkeeroplossingen aan de randen van het gebied, blijft het centrumgebied echter goed bereikbaar met de auto. Het centrumgebied kan uiteindelijk autoluw worden. Bevoorrading en nood- en hulpdiensten zijn dan wel toegestaan.

HOV-baan

Spoorlijn

Snelweg

Auto toegankelijk

Autoluw

Potentie tijdelijke parkeerhub

7.3. Algemene ontwikkelkaders

Algemeen

Het maximum laadvermogen van de stedenbouwkundige visie is 250.000 m² bvo, bij volledig benutten van de ontwikkellocaties. Daarbij moet in ogenschouw worden genomen dat niet alle ontwikkellocaties in handen zijn van de gemeente en dat het totaal aantal te realiseren m2 bvo afhankelijk is van toestemming van anderen dan de gemeente Beverwijk.

Qua invulling van het aantal vierkante meters in de Stadskant wordt gedacht aan de volgende verdeling:

- wonen circa 80% (maximaal 2.000 woningen)
- niet-wonen circa 20%, waarvan:
    - commercieel circa 10%
    - maatschappelijk circa 5%
    - werken circa 5%

Gedurende de uitwerking van de Visie en planvorming van de ontwikkellocaties worden de genoemde percentages en functies herijkt als veranderingen in de markt daartoe aanleiding geven. Daarom is flexibel bouwen gewenst om functieveranderingen (in de plint) mogelijk te maken.

Parkeren

In de huidige situatie is veel ruimte in gebruik voor parkeren. De ambitie is om deze ruimte meer in te gaan zetten voor woningbouw, verblijfsfuncties en groen, waardoor het leefklimaat wordt verbeterd. In deze Visie is daarom opgenomen parkeren meer naar de rand van de het centrum te verplaatsen (zoals Wijckerpoort, Parallelweg en Marlo).

De komende jaren omvat deze verplaatsing uitsluitend de bezoekersparkeerplekken en de parkeerplaatsen voor de nieuwbouw. Voor de bestaande bewonersparkeerplekken zal steeds een passende oplossing worden gezocht in goed overleg met de bewoners. Dit is maatwerk.

Om de ambities uit de Visie te kunnen realiseren vraagt dat een verdere aanscherping van het parkeerbeleid van de gemeente. Om maatwerk te kunnen leveren wordt bij nieuwbouw uitgegaan van lagere parkeernormen dan het huidige beleid. Parkeren wordt zoveel mogelijk opgelost in gebouwde voorzieningen (bovengronds en ondergronds).

Wonen

Doelgroepen

Het centrum van Beverwijk is voor en van iedereen. Maar een aantal doelgroepen hebben in deze Visie specifieke aandacht bij nieuwbouw:

- Senioren (bij voorkeur doorstromers vanuit eengezinswoningen)
- Starters (doelgroep voor betaalbaar wonen, werkend en studerend)
- Stadse gezinnen (gezinnen die gewend zijn of wensen gestapeld te wonen)

Type woningen

Gestapelde woningbouw, hoger gelegen bouwlagen geschikt voor gezinnen bijvoorbeeld in maisonnette. Differentiatie oppervlakte per woning, deze moet passen bij de doelgroep en bij het sfeergebied. Voorkomen moet worden dat het merendeel van de nieuw te bouwen woningen in de Stadskant worden kleiner dan 40 a 50 m2 gbo.

Levensloopbestendig en flexibel bouwen, zodat woningen aanpasbaar zijn wanneer bewoners afhankelijk zijn of worden van zorghulpmiddelen. Daar waar mogelijk bijzondere woonvormen in het kader van zorg, duurzaamheid, sharing is caring en community.

Het streven is dat 50% van het totaal aantal te realiseren woningen betaalbaar is, waarbij wordt aangesloten op de definities die de Rijksoverheid hanteert. Onder de categorie betaalbaar vallen goedkope middenhuur (2023 = tussen €764 en €1.000) en betaalbare koop (2023 = maximaal €355.000). Ook sociale huur is niet uitgesloten, mits partijen zich daarvoor melden en het financieel haalbaar is.

Niet wonen

Gelet op de aantallen woningen is het aandeel nieuw te realiseren voorzieningen beperkt en zal (ook) geïnvesteerd moeten worden in het vernieuwen of uitbreiden van bestaande voorzieningen. Goede verbindingen tussen de Stadskant en bestaande maatschappelijke en culturele functies is daarbij van belang. Investeringen in het vernieuwen of uitbreiden en de verbindingen zijn onderdeel van kostenverhaal.

Veel aandacht voor plintfuncties in nieuw- en bestaande bouw. Een goede mix van functies die overdag en in de avond actief zijn, dus ook wonen in de plint moet mogelijk zijn. Retail is geen functie die wordt voorgeschreven in de Visie ter bescherming van het huidige winkelbestand. Bij het ontwerpen van gebouwen moet echter wel met functieverandering rekening worden gehouden.

Commerciële voorzieningen: deze moeten bijdrage aan levendigheid, zoals hotel, horeca, sportschool en dergelijken.

Maatschappelijke voorzieningen: vanwege ligging A22 geen basisonderwijs of kinderopvang in de Stadskant, gebruik maken of uitbreiden van bestaande voorzieningen. Wel ruimte voor functies, zoals beroepsonderwijs, nood- en hulpdiensten en zorgvoorzieningen (huisartsen, fysiotherapie of soortgelijk, wonen en zorg).

Werken: focus kantoorachtige functies, zoals flexwerkplekken, woonwerkconcepten en creatieve industrie. Geen bedrijven met grote hindercontouren die woningbouw belemmeren

Uitgangspunten gezonde leefomgeving

Aan de volgende uitgangspunten voor een gezonde en inclusieve inrichting wordt bij de uitwerking van de visie in concrete plannen getoetst:

- De woon- en leefomgeving nodigt uit tot bewegen en een actieve leefstijl, tot ontspannen en ontmoeten en is voor een ieder goed toegankelijk (inclusief) en veilig.
- De ontwikkeling van het gebied levert een positieve bijdrage aan de milieukwaliteit en klimaatbestendigheid van de stad door meer groen en blauw toe te voegen, zowel binnenplans als (indien van toepassing) buitenplans. Daarbij ook rekening houden met ongewenste neveneffecten (bijv. verspreiding van infectieziekten/ ongedierte).
- Voor Stadskant zijn met name de luchtkwaliteit en geluidsbelasting kritieke factoren.
- Aandacht voor een aangenaam binnenklimaat, waar rust prioriteit heeft en het streven is dat elke woning minimaal een geluidsluwe en schaduwrijke zijde heeft.
- Goede toegang tot en bereikbaarheid van openbare en maatschappelijke voorzieningen (welzijn, zorg, cultuur, sport, onderwijs), gebaseerd op de behoefte van de beoogde toekomstige bewoners/doelgroepen (fysiek bereikbaar en kwantitatief bereikbaar). Daarbij ook rekening houden met bereikbaarheid in geval van calamiteiten.
- Goede verbindingsroutes en parkeergelegenheid - met voorkeur voor actief vervoer - naar voorzieningen buiten het plangebied.
- Verbinding tussen Stadskant en omgeving wat betreft voorzieningen en publieke ruimtes.

7.4. Ontwikkelkaders per sfeergebied

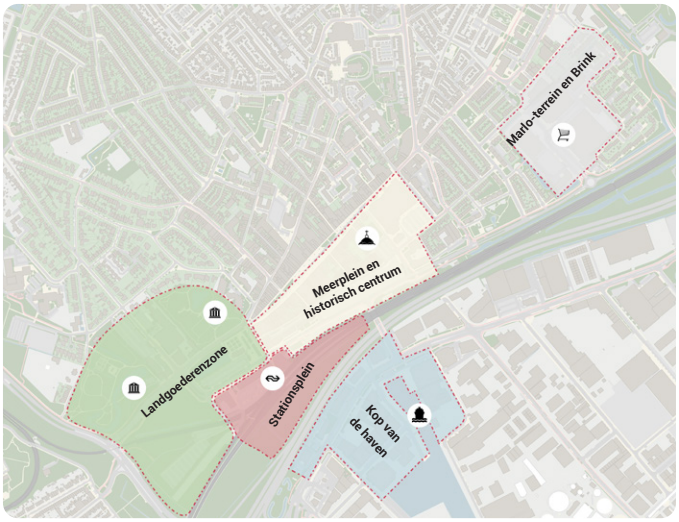
7.4.1. Landgoederenzone

Een uitgesproken groene identiteit

De landgoederenzone krijgt een uitgesproken groene identiteit. Dit uit zich in de gevels, ruimtelijke opzet en bebouwing van het sfeergebied maar met name in een uitgesproken groene openbare ruimte. De hoofd ontwikkellocaties zijn Ankie's Hoeve en Wijckerpoort*.

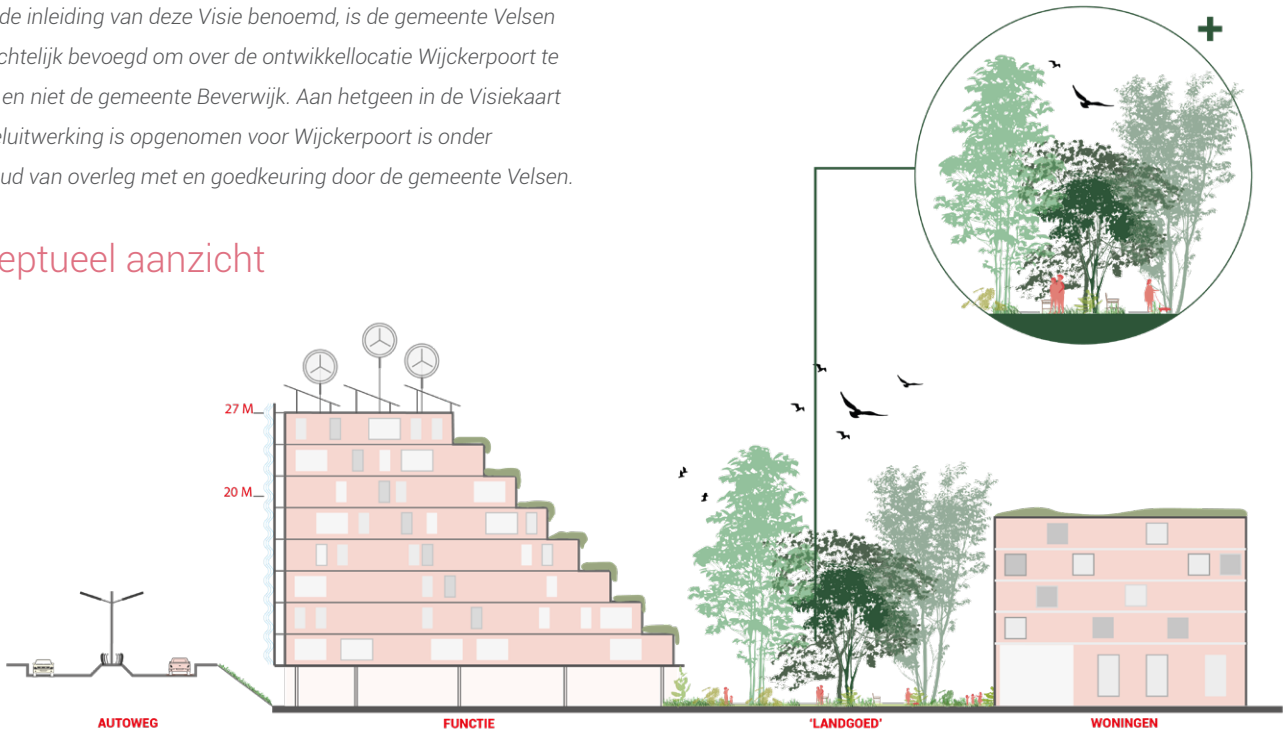
Passend hierbij zijn gebouwen in een groene zetting met voldoende ruimte voor wateropvang en een groen leefklimaat met een doorwaadbare groene structuur waar langzaam verkeersroutes de gebouwen met elkaar verbinden. Er is in dit gebied extra zorg benodigd voor het ontwerpen van schuttingvrije zachte overgangen tussen openbaar en privé. Met verharding moet zeer spaarzaam worden omgegaan. De gebouwen staan ten dienste van de openbare ruimte. Dit betekent dat elk gebouw een relatie legt met de groene kwaliteit van de landgoederenzone. Inspiratie wordt gehaald uit de bestaande landgoederen wat betreft materialisering, verhoudingen en elan. Wijckerpoort wordt de overgang tussen infrastructuur en de landgoederenzone van Ankie's Hoeve naar Scheybeeck. Er kan verschil zitten tussen de stedelijkheid van Wijckerpoort en Ankie' s Hoeve.

**Zoals in de inleiding van deze Visie benoemd, is de gemeente Velsen publiekrechtelijk bevoegd om over de ontwikkellocatie Wijckerpoort te besluiten en niet de gemeente Beverwijk. Aan hetgeen in de Visiekaart en de deeluitwerking is opgenomen voor Wijckerpoort is onder voorbehoud van overleg met en goedkeuring door de gemeente Velsen.*



"De gebouwen staan ten dienste van de openbare ruimte."

Conceptueel aanzicht



Indicatieve programmakaart

Ontwikkelkaders

Ankie's Hoeve

- Het deelgebied Ankie's Hoeve is 2 ha groot. Hiervan stellen we volgende programmering voor:
    - 25% bebouwd
    - 25% voor de programma's (parkeren, wegen, e.o) in de openbare ruimte
    - 50 % openbare ruimte met groene invulling (volle grond)
- Focus doelgroep: werkende starters, senioren en stadse gezinnen
- Circa 200 woningen
- Parkeernorm 0,4 per woning
- Voorbeelden niet-wonen: horeca en zorgvoorzieningen
- Wonen in het groen met een verhouding van minimaal 50% onbebouwd waarvan minimaal 25% groen (volle grond) en blauw.

Wijckerpoort

- Het deelgebied Wijckerpoort is ca 3,5 ha (exclusief spoor en inclusief busbaan) groot.
    - 30 - 50% bebouwd (stedenbouwkundige Visie 6500m²)
    - 20 – 30% programma openbare ruimte (parkeren, wegen, e.o)
    - 50 - 20% openbare ruimte met groene invulling (volle grond)
- Focus doelgroep: studerende (combi met onderwijsprogramma) en werkende starters
- Circa 150 woningen
- Parkeernorm 0,6 per woning
- Voorbeelden voor niet-wonen: (middelbaar) beroepsonderwijs, hotel, parkeerhub voor de stad (nader onderzoek nodig naar aantallen)
- Bijzondere woonvorm: onderwijs combineren met wonen. Voorzien in eigen hemelwater opvang daarom minimaal 50% onbebouwd waarvan minimaal 25% groen (volle grond) en blauw.

Legenda

Detailhandel

Kantoor

Wonen

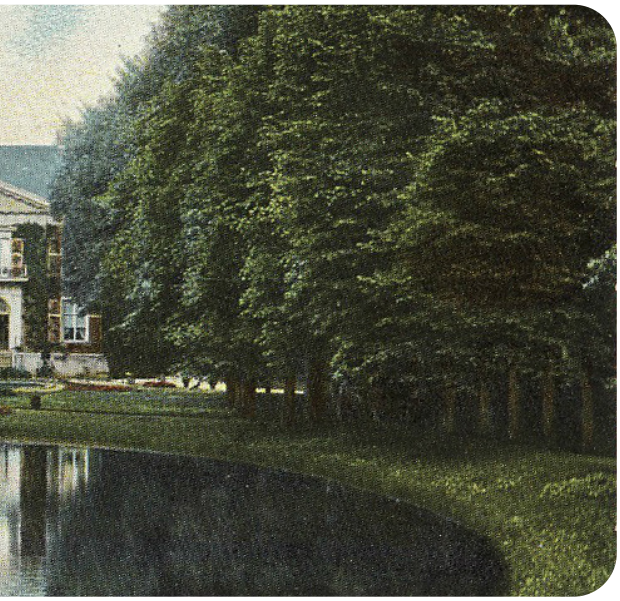
Dienstverlening

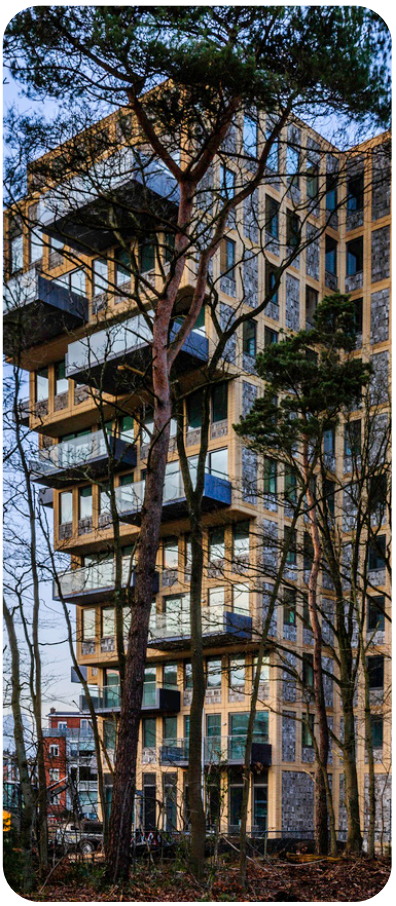
Maatschappelijk

Hotel

Restaurant / bar

Sport





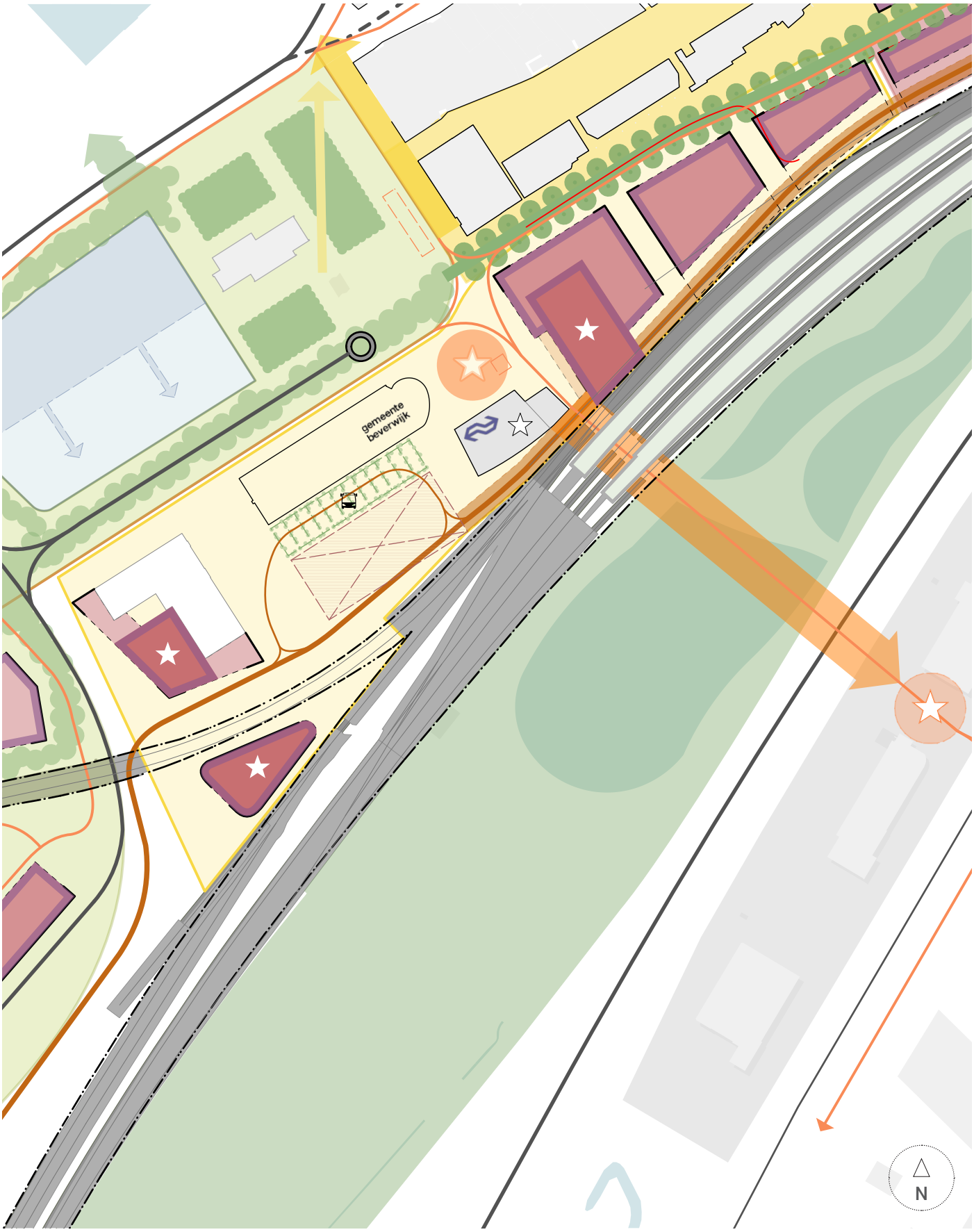
mywheels
mywheels

ANKIE'S GYM

ANKIE'S HOEVE
100

NKIE'S

7.4.2. Stationsplein

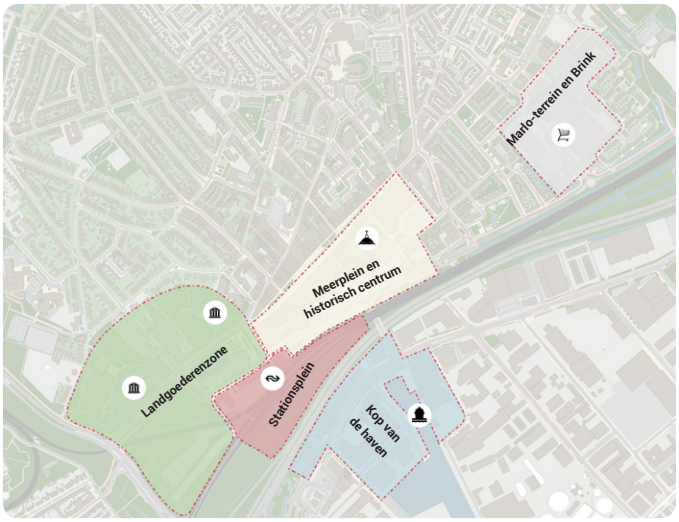


OV-knooppunt met ambitie

Het Stationsplein ontwikkelt zich tot een OV-knooppunt met een grotere stedenbouwkundige maat dan in de rest van de Stadskant. De bouwhoogte en stedelijke dichtheid zijn hier gemiddeld hoger. Er wordt op deze manier optimaal geprofiteerd van de ligging nabij een OV-knooppunt en een intensiever gebruik van voorzieningen en de openbare ruimte.

In sfeergebied Stationsplein is ruimte voor nieuwe stedelijke gebaren die Beverwijk hernieuwd elan geven. Het is daarnaast bij uitstek de locatie voor bovenstedelijke en regionale voorzieningen. Ook onderwijsprogramma zou hier niet misstaan. Daarbij benut dit sfeergebied haar ligging nabij de uitgesproken groene sfeer van sfeergebied landgoederenzone door visuele en toegankelijke verbindingen.

De openbare ruimte is stationsomgeving-waardig. Dit betekent een hoge verblijfskwaliteit, efficiënte transportmachine en een hoge mate van sociale veiligheid. Samen met vervoerders, spoorbeheerder en lokale partijen zal gezocht moeten worden naar een optimale invulling van de openbare ruimte.



"De openbare ruimte is stationsomgeving-waardig. Dit betekent een hoge verblijfskwaliteit, efficiënte transportmachine en een hoge mate van sociale veiligheid."

Conceptueel aanzicht

Indicatieve programmakaart

Ontwikkelkaders

De nieuwe bebouwing rondom het stationsplein voegt zich in de bestaande programmering van de openbare ruimte. In totaal worden er met de beoogde Visie ca. 11.000 m² bebouwd. De nieuwe bouwblokken in de stationsomgeving en naast het spoor worden toegevoegd aan een +/- ingerichte openbare ruimte (samen 65.000 m²). Hierbij maakt het weinig zin de verdeling bebouwing en openbare ruimte in aandelen uit te drukken. Wel moeten de nieuwe blokken bijdragen aan een verbetering van de leef- en verblijfsruimte.

Stationsplein

- **Behoud en opknappen station. Stationsplein nog meer een verblijfsfunctie creëren door meer voorzieningen (maatschappelijk en commercieel) in de plinten rondom het plein en busstation. Dat vergroot ook de sociale veiligheid, dat is een speerpunt van het Stationsplein.**
- **Stedelijke ontwikkeling waarbij in zijn totaliteit minimaal 50% onbebouwd moet zijn maar minder sprake is van groen (volle grond) en blauw.**

Spoordriehoek en bioscoop

- **Focus doelgroep: studerende en werkende starters**
- **Wonen alleen bovenste lagen bij bioscoop niet op driehoek ProRail**
- **50 tot 100 woningen**
- **Gedacht wordt aan een parkeernorm van 0,6 per woning**
- **Niet-wonen: voorbeelden onderstation ProRail, nood- en hulpdiensten en horeca, werkfuncties**

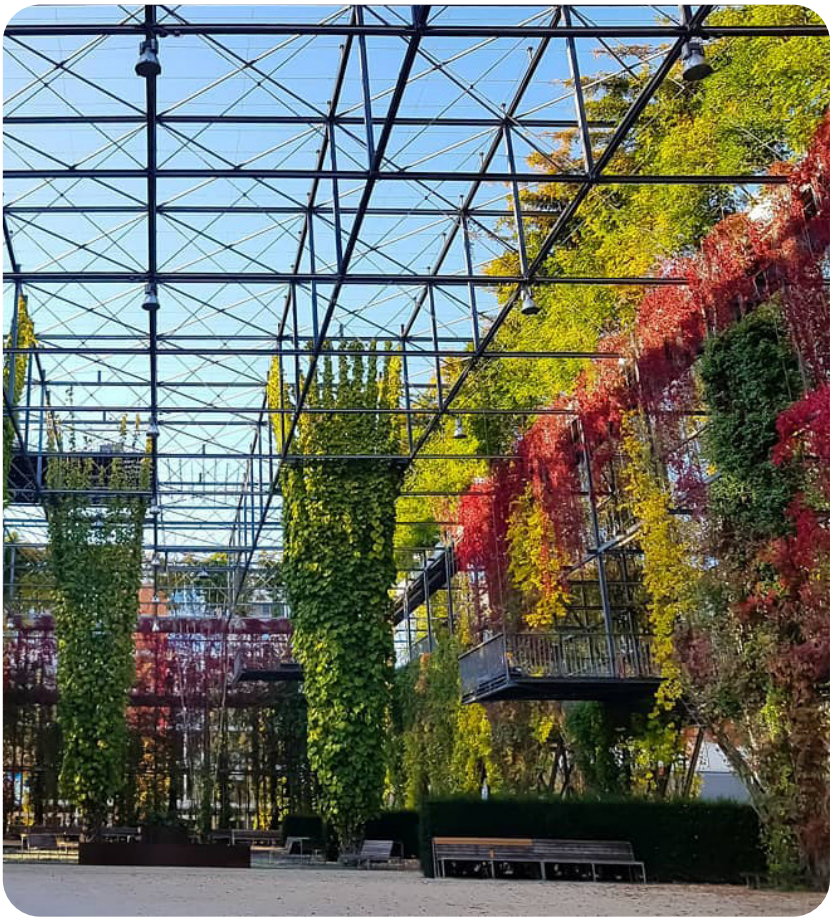
Voormalige fietsenstalling

- **Focus doelgroep: studerende en werkende starers**
- **Circa 100 woningen**
- **Gedacht wordt aan een parkeernorm van 0 per woning**
- **Voorbeelden voor niet-wonen: short stay/hotel, werkfuncties en horeca**
- **Locatie dicht op station lijkt zeer geschikt voor een woonwerk concept voor starters of jongvolwassenen waarbij sprake is van community eventueel in combinatie met short stay. Volledig afhankelijk van het gebruik van OV.**
- **Bij de architectuur en vormgeving van het volume wordt rekening gehouden met de omliggende bebouwing. Hierbij geldt speciale aandacht voor zichtlijnen, daglicht en bezonning.**

Busstation

- **Belangrijkste opgave is de sociale veiligheid verbeteren. In eerste instantie door meer levendigheid te brengen in de bestaande bebouwing. In tweede instantie door programma toe te voegen. Nader onderzoek nodig naar toevoegen van programma boven het busstation en hoe bebouwing goed is in te passen ten opzichte van bestaande bebouwing.**

Stationsplein | beeldkwaliteit



MEERPLEIN
STATIONS HUISKAMER

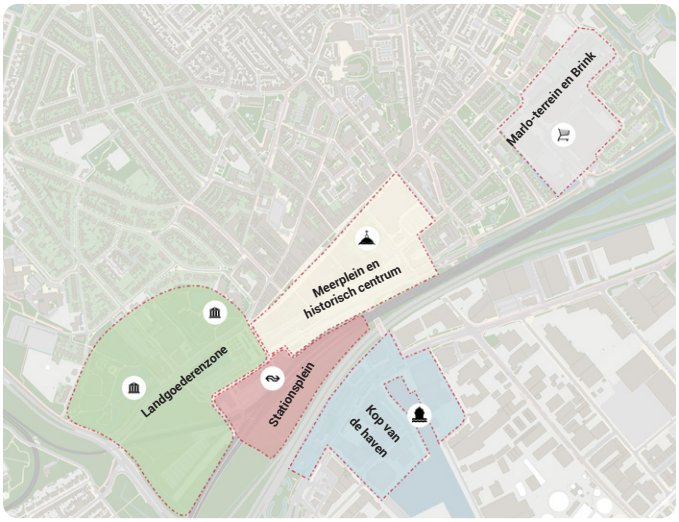
7.4.3. Meerplein en historisch centrum

Een compleet stadscentrum voor Beverwijk

Het Meerplein zal functioneren als de aanheling van het centrum. Het wordt mogelijk om rondjes te lopen door het centrum afgewisseld door verblijfsplekken met een fijne maat. Langzaam verkeer voert hier de boventoon.

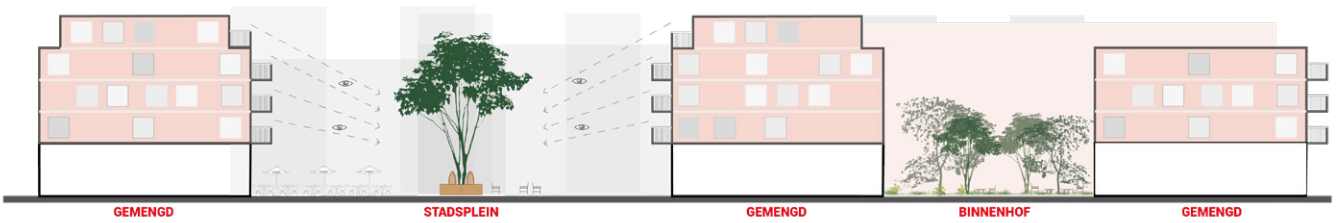
Dit sfeergebied zet de winkelende en rondstruinende bezoeker te voet op de voorgrond. Parkeren wordt op loopafstand en via toegankelijke routes langs de randen opgelost, terwijl de parkeervelden transformeren tot verblijfsplekken. De nadruk ligt bij de architectonische uitstraling, inrichting van de openbare ruimte en de invulling van het stedelijk programma bij de menselijke maat. Dit betekent een rijkere detaillering van gebouwen, aantrekkelijke plinten, groenere verblijfsplekken en veilige routes.

De bestaande parels van Beverwijk worden uitgelicht en op een voetstuk geplaatst. Sprekend voorbeeld de Sint Agathakerk krijgt een volwaardige plek als onderdeel van de beleving van het centrum. Een horecaplein met zowel dag- als nachtprogramma ligt aan de voet van de kerk en creëert dé ontmoetingsplek voor de Beverwijkers.



"De bestaande parels van Beverwijk worden uitgelicht en op een voetstuk geplaatst."

Conceptueel aanzicht



Indicatieve programmakaart

Ontwikkelkaders

Het Meerplein definiëren wij voor deze fase tot aan de Spoorsingel. De oppervlakte is 18.000 m² waarvan toekomstige 9000 m² worden bebouwd. De programmering van bebouwing en openbare ruimte stellen we als volgt voor:

- 50% bebouwing
- 30 - 40% openbare ruimte (parkeren, wegen, pleinen)
- 10 - 20% openbare ruimte als volle grond

Strook langs spoor

- **Voorlopig nog geen ander programma in verband met milieubelaste locatie met name qua geluid (en trilling). Zolang er nog geen sprake is van ontwikkeling van wonen of niet-wonen zijn voorbeelden voor het gebruik van de strook de komende jaren:**
    1. **de P+R in te zetten als opvang parkeren Meerplein – tijdelijke parkeerhub;**
    2. **een doorgaande fietsverbinding Wijckermolen-Spoorsingel te creëren;**
    3. **aansluiting busbaan Wijckermolen te realiseren.**

Meerplein

- **Focus doelgroepen: werkende starters, senioren en stadsgezinnen**
- **200 tot 300 woningen**
- **Gedacht wordt aan een parkeernorm van 0,6 per woning**
- **Voorbeelden niet-wonen: sport, horeca en zorgvoorzieningen**
- **Voor het Meerplein ligt de nadruk op stadswonen met voorzieningen als aanvulling de Breestraat en Beverhof. Bijzondere woonvormen voor senioren zijn hier goed denkbaar. 40% van het Meerplein is onbebouwd waarvan 15% groen (volle grond).**

doppio

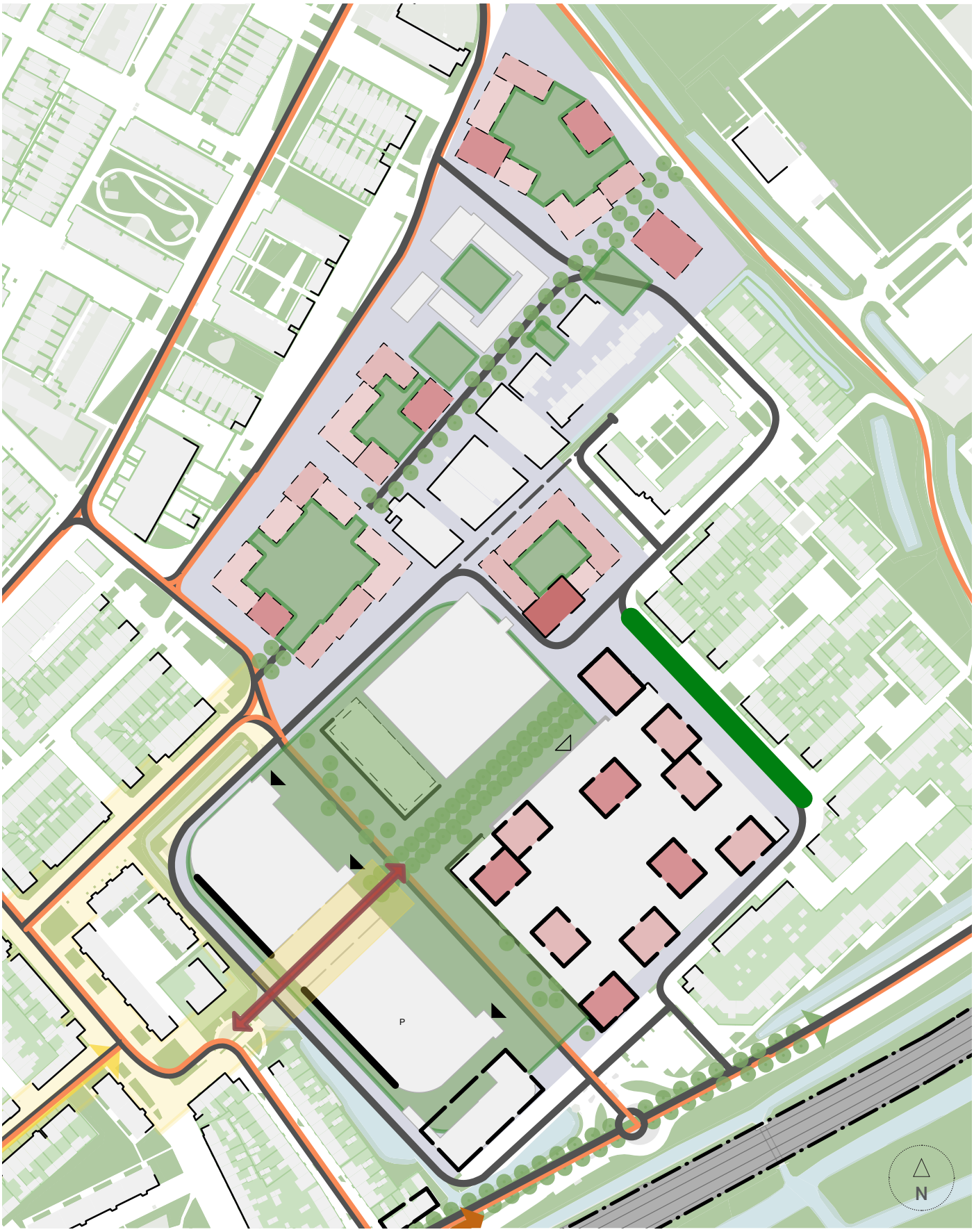
WORMERVEER

GENDELFT

PENSION AGATHA

GALLERIE
GALLERIE
CAFE

7.4.4. Marlo-terrein en Brink

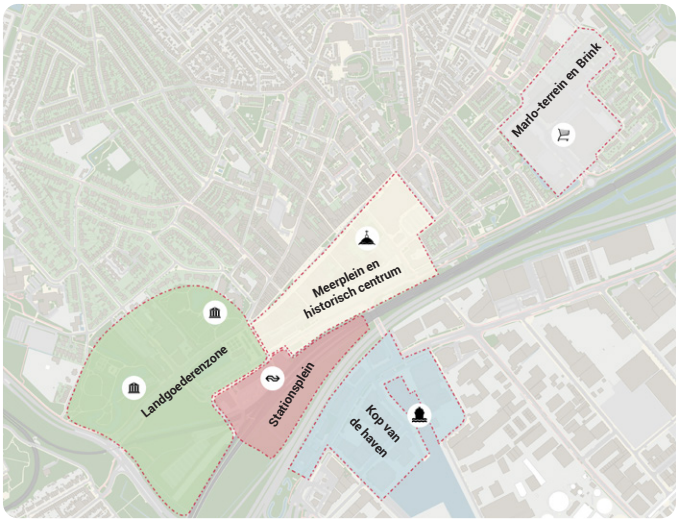


Gemengd gebied met groene uitstraling

Het Marlo-terrein en de Brink ontwikkelen zich tot een gemengd gebied waar zowel gewoond als gewerkt wordt. Nieuwe) Beverwijkers doen hier hun boodschappen in een groene klimaatadaptieve omgeving. Er is plek voor maatschappelijke voorzieningen naast de aanwezigheid van bedrijvigheid en wonen. De verschillende lagen in de tijd zijn goed te zien door de architectonische invulling.

De Praxislocatie en omringende kavels bieden kansen op herontwikkeld te worden tot een gemengder gebied. Ook ligt het gebied op loopafstand van het historisch centrum en is het goed per auto bereikbaar, wat kansen biedt voor een bundeling van bezoekersparkeerplaatsen. Het dak van Marlo (links in het conceptuele aanzicht) kan worden benut als parkeerhub door toevoeging van een extra perkeerdek.

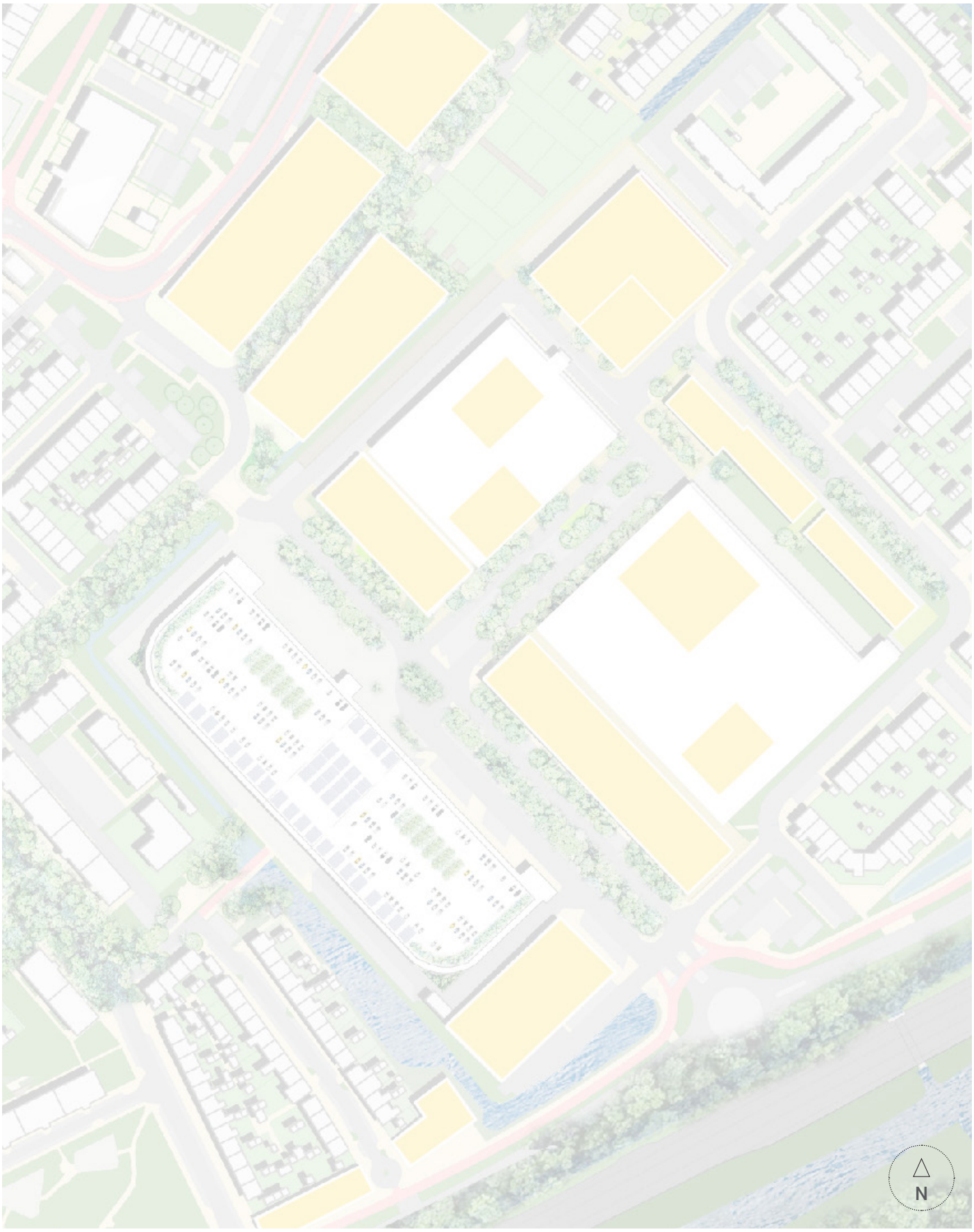
De Brink kan zich verder ontwikkelen naar aantrekkelijk woongebied op korte afstand van een kwalitatief groengebied. Door de structuren in deze Visie goed op elkaar aan te laten sluiten, ontstaat daarnaast een betere verbinding met de rest van de Stadskant.



"Ook ligt het gebied op loopafstand van het historisch centrum en is het goed per auto bereikbaar, wat kansen biedt voor een bundeling van bezoekersparkeerplaatsen."

Conceptueel aanzicht

Indicatieve programmakaart



Ontwikkelkaders

De toekomstige bebouwing richt zich op de contouren van de huidige bebouwing. Wel is het noodzakelijk de openbare ruimte te verbeteren. Daarom stellen we in dit deelgebied voor om de programmering openbare ruimte te richten op de oppervlakte van de huidige situatie.

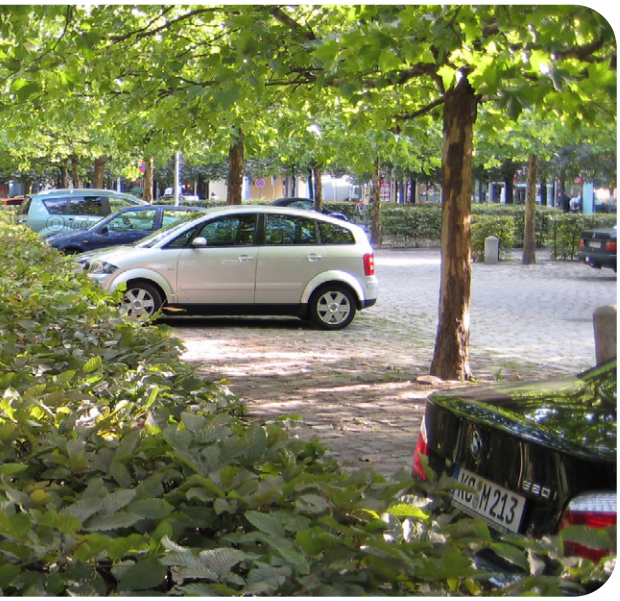
Er is momenteel ca. 40.000 m² openbare ruimte. Hiervan zal toekomstig :

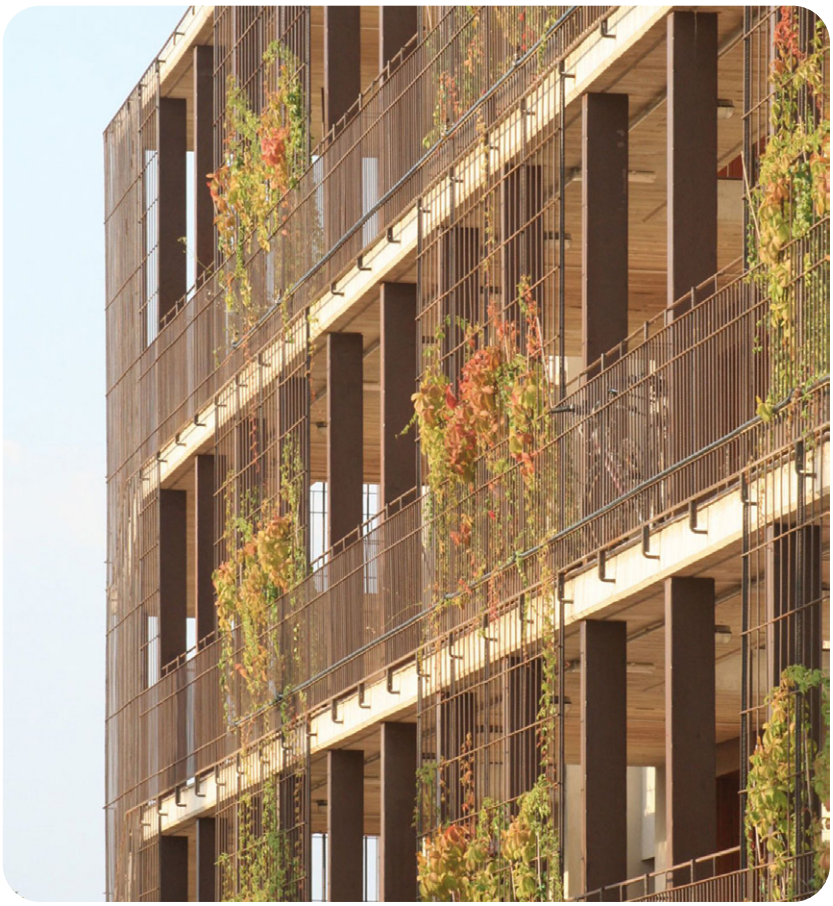
- 60 -70 % worden gebruikt voor programma in de openbare ruimte (parkeren, wegen, e.o)
- 30 - 40 % worden ingericht als 'volle grond' openbare ruimte

Verdeling in de openbare ruimte is afhankelijk van parkeernorm en verdeling

Marlo en Brink

- **Focus doelgroepen: werkende starters en stadsgezinnen**
- **500-1.000 woningen**
- **Maximum bouwhoogte van 35 meter**
- **Gedacht wordt aan een parkeernorm van 0,6 per woning**
- **Voorbeelden niet-wonen: alleen vervangen van bestaande retail, geen uitbreiding, zorgvoorzieningen en sport**
- **Verstedelijk gebied waarbij de focus ligt op doen van dagelijkse boodschappen. Opgave is om te vergroenen met eens streven om richting 50% onbebouwd waarvan 25% groen (volle grond) en blauw.**





8 Vervolg

8.1. Vervolg

Wat interessant is aan de Stadskant is dat het zoveel verschillende identiteiten heeft, wat het tot een zeer divers gebied maakt. Die identiteiten bepalen dat elke ontwikkellocatie een eigen opgave heeft. Dat is mede ingegeven door het gebouw- en grondeigendom, de beslissingsbevoegdheid en het huidig gebruik. Dat maakt dat niet elke ontwikkellocatie even snel en makkelijk ontwikkeld kan worden. Juist dan is het belangrijk om de samenhang binnen de Stadskant en tussen de locaties te waarborgen, zonder dat de ontwikkeling van de locaties onderling afhankelijk wordt om te voorkomen dat ze op elkaar moeten wachten. Bijvoorbeeld: Ankie's Hoeve moet kunnen worden ontwikkeld zonder dat Wijckerpoort wordt ontwikkeld en andersom.

Het waarborgen van de samenhang vindt met name plaats via de hoofdstructuren (groen, blauw en grijs) en de programmatisch invulling. Deze Visie is daarvoor bedoeld en geeft een aanzet voor de hoofdstructuren en het programma. Verder vormgeven en vastleggen van de hoofdstructuren wordt gedaan met het plan voor de openbare ruimte voor de gehele Stadskant. Vanuit de Visie en het plan openbare ruimte wordt er per ontwikkellocatie een planuitwerking moeten worden opgesteld. Daarin wordt het programma nader gedefinieerd. Daarbij wordt er vooralsnog vanuit gegaan dat de locaties zich individueel ontwikkelen en per locatie afspraken worden gemaakt en de benodigde procedures gevoerd. Het is uiteraard mogelijk om combinaties tussen locaties, producten of stappen te maken. Er kunnen bijvoorbeeld meerdere ontwikkellocaties van één Omgevingsplan deel uitmaken, als dat in de fasering zo uitkomt.

Meedenken en meedoen houdt niet op bij de totstandkoming van deze visie maar is ook in het vervolgtraject van belang. Om te komen tot een gebied dat optimaal beantwoord aan de behoeften van inwoners, ondernemers en organisaties; óók op langere termijn (levensloopbestendig ontwerp). Dus ook bij de verdere ontwikkeling en uitwerking van deelgebieden zullen kennis en kunde, belangen en initiatieven van inwoners, ondernemers en organisaties vroegtijdig worden betrokken. Dat geldt zowel voor de gemeente als voor ontwikkelende partijen.

8.2. Kostenverhaal

De uitvoering van het programma Spoorzone en de ambities in deze Visie brengen grote investeringen in de openbare ruimte met zich mee, zoals bovengrondse- en ondergrondse infrastructuur, verbindingen tussen Business Docks en de Stadskant en meer groen en blauw. De gemeente is wettelijk verplicht om deze investeringen (deels) te verhalen op eigenaren van gronden waar ontwikkeld mag gaan worden. En die profijt hebben van de beoogde investering. Inclusief de gronden die in eigendom zijn van de gemeente. Dat geldt ook voor de (plan)kosten die nodig zijn voor bijvoorbeeld het opstellen van deze Visie, de uitwerking daarvan per ontwikkellocatie en de benodigde procedures. De in deze Visie beoogde investeringen en (plan)kosten zullen dan ook verhaald worden op ontwikkelingen die daar baat bij hebben. Daarvoor zullen publiekrechtelijke besluiten worden genomen, zoals een beleidsnota bovenwijkse investeringen, en privaatrechtelijke afspraken worden gemaakt. Via kostenverhaal zal elke ontwikkeling een bijdrage moeten leveren in het vernieuwen, verbeteren en gezonder maken van Beverwijk.

9 Colofon

gemeente
beverwijk

Stationsplein 48
1948 LC Beverwijk

StudioVinke

De Ruyterkade 107
1011 AB Amsterdam
T: 020 - 53 53 070
E: info@studiovinke.nl
www.studiovinke.nl