



Parallel

Deel 1 - Masterplan

oktober 2024



SBB ONTWIKKELEN EN BOUWEN

PARALLELWEG 8
1948 NM BEVERWIJK



OPPORTUNITY VASTGOED

ANTONIO VIVALDISTRAAT 58
1083 HP AMSTERDAM



STUDIO VINKE

DE RUYTERKADE 107
1011 AB AMSTERDAM

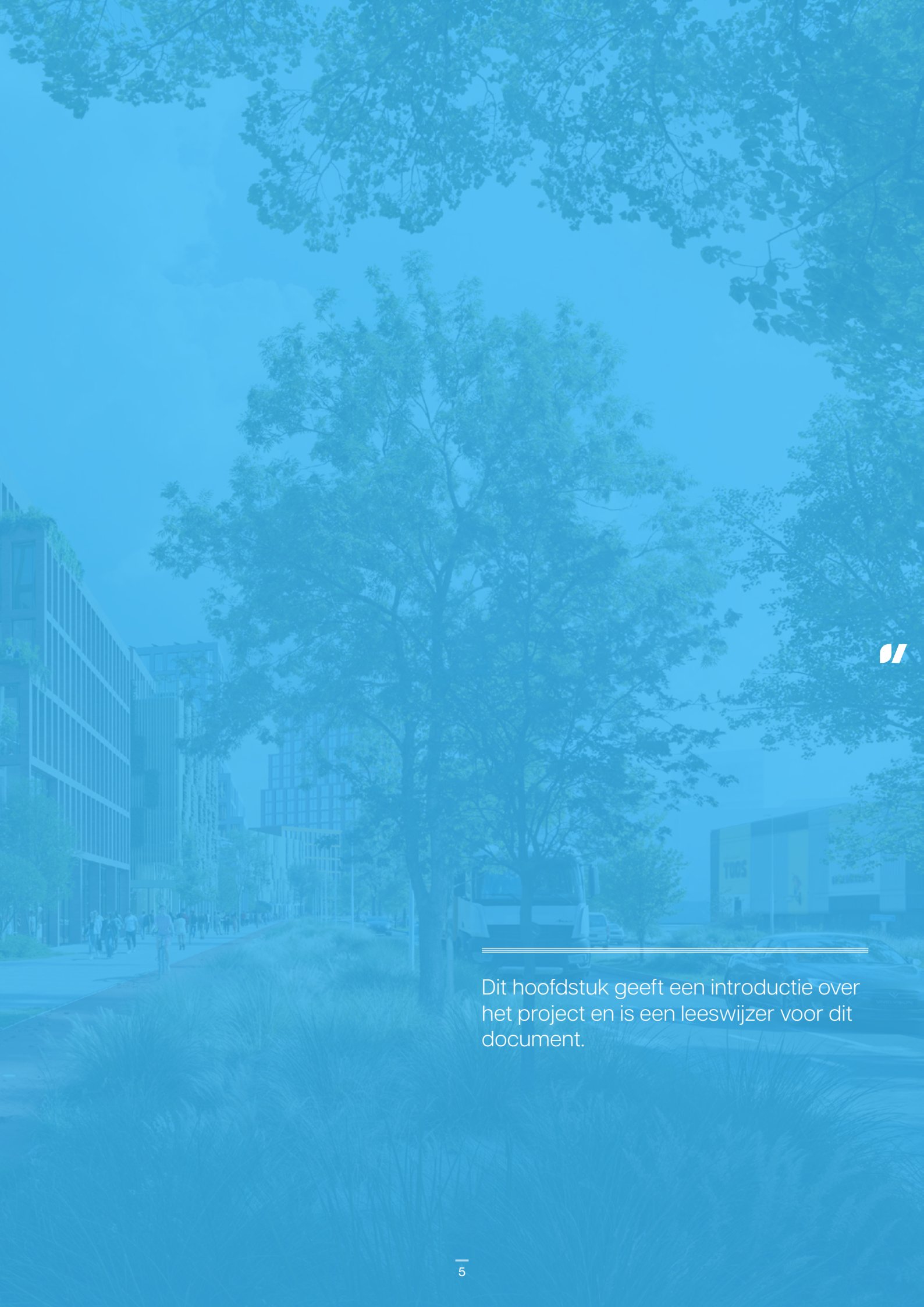
Inhoudsopgave

1.	Aanleiding	4	7.	Thema's	82
	Inleiding	6		Flexibiliteit	84
	Leeswijzer	6		Verkeer	86
2.	Projectlocatie	10		StadsHUB	87
	Plangebied	12		Parkeren	88
	Huidige gebouwen	14		Fietsen	89
	Geschiedenis	16		Groen	90
	Omgeving	22		Waterberging	91
3.	Beleid	26	8.	Duurzaamheid	94
	Landelijk en regionaal beleid	28		Circulariteit	96
	Gemeentelijk beleid	32		Energie en warmte	98
4.	Ambitieniveau en Kernwaarden	38	9.	Ontwikkelstrategie	102
	Nieuwe leefomgeving van Beverwijk	40		Bijlages	108
	Verbonden leefomgeving	42		Bezonningstudie	110
	Aantrekkelijke leefomgeving	44		Windstudie	111
	Gezonde leefomgeving	46		Verkeersonderzoek Spoorzone Beverwijk	112
5.	Programma	48		Ondergrondse infrastructuur	114
	Visie op programma	50			
	Programma	52			
	Doelgroepen	56			
	Intermezzo: referentieprojecten	58			
6.	Ontwerp	60			
	Plankaart	62			
	Planopbouw	64			
	Doorsnedes	70			
	Vergroenen van de Parallelweg	72			
	Passerelle	76			
	Kaart lange termijn	80			



//

1. Aanleiding



Dit hoofdstuk geeft een introductie over het project en is een leeswijzer voor dit document.



Locatie Parallelweg Zuid-West in 1983



Inleiding

Aanleiding

Beverwijk is in beweging. Op diverse locaties wordt hard gewerkt aan de verdichting, transformatie en verbetering van de stad. Beverwijk als stoere, duurzame en prettige leefomgeving, waar gewoond, gewerkt en gerecreëerd wordt. Een van de gebieden die getransformeerd gaat worden is de Parallelweg Zuid-West (in dit document ook wel Parallel genoemd). Dit gebied is onderdeel van het grotere Beverwijk Business Docks, een gebied dat door de blijvende vraag naar (kwalitatieve) werklocaties de aankomende tijd zal verdichten.

Aan de Parallelweg staan op dit moment enkele gebouwen die richting het einde van hun technische levensduur bewegen. Er moeten daarom keuzes worden gemaakt voor de toekomst. Waar willen we naartoe? Dit masterplan schetst de transformatie naar een (hoog)stedelijk werkgebied met kantoren, voorzieningen, bedrijven en een aangename openbare ruimte. Een lange termijnvisie die misschien wel 15 jaar vooruit kijkt. Een aanzienlijke verdichting waarbij de beschikbare ruimte optimaal kan worden benut. Een kader waarbinnen eigenaren op hun eigen tempo tot een ontwikkeling kunnen komen.

Dit gebied creëert daarnaast de kans om invulling te geven aan de ambities uit de nieuwe omgevingsvisie van Beverwijk. Een leefomgeving met gezonde leefruimte, schonere lucht en minder geluid. Een vitaal werkgebied voor duurzame bedrijven dat aantrekkelijk is en uitnodigt om er te verblijven.

Leeswijzer

De leeswijzer helpt u om de opbouw en de inhoud van het masterplan te begrijpen. Het masterplan is opgedeeld in drie hoofdonderdelen: een inleidend gedeelte, het ontwerp en de verdieping daarvan, en de ontwikkelstrategie.

De eerste vijf hoofdstukken geven een uitgebreide introductie tot het stedenbouwkundig project. Dit deel biedt een fundamenteel begrip van de context en uitgangspunten van het plan.

In de volgende drie hoofdstukken wordt het daadwerkelijke stedenbouwkundige ontwerp besproken en verder uitgediept aan de hand van diverse thema's. Dit deel is gericht op het vertalen van de ambities en programma naar een concreet ruimtelijk plan.

Het laatste hoofdstuk beschrijft de strategie voor de uitvoering van het masterplan.



Het plangebied vanuit de lucht



//

2. Projectlocatie



Dit hoofdstuk gaat in op de context, de geschiedenis en de eigenschappen van het plangebied.

Plangebied

Aan de Parallelweg in Beverwijk ligt een strook met kantoren en bedrijfsgebouwen. Samen vormen ze het plangebied voor dit Masterplan. Deze gebouwen bevinden zich op een unieke plek in de stad. Ze liggen nabij de snelweg A22, het station van Beverwijk en de belangrijke ontsluitingsweg Parallelweg. Hierdoor is het plangebied strategisch gelegen en uitstekend bereikbaar. Met de trein ben je binnen 37 minuten in Amsterdam en binnen 24 minuten in Alkmaar.

Het gebied wordt begrensd door de snelweg A22 en de drukke ontsluitingsweg Parallelweg. De Parallelweg vormt daarbij de huidige voorkant van het gebied, met de oriëntatie van de entrees gericht op deze weg. De parkeerplaatsen bij de diverse gebouwen bevinden zich voornamelijk aan de zijkant of achterkant van de panden. Tussen de snelweg en

de perceelgrenzen ligt een bestaande groenstrook en watergang, die voor een afscheiding zorgen. Op de kavels staan enkele bomen, waarvan de verwachte levensduur onbekend is.

Daarnaast loopt richting de Viaductweg, tussen de gebouwen door, een verzameling hoogspanningskabels van Tennet (zie Bijlage).

Infrastructuur is ook een belangrijk aandachtspunt bij de verdere ontwikkeling van het gebied: aan de ene kant draagt dit bij aan een goede bereikbaarheid, maar aan de andere kant zorgt dit ook voor een zekere geluidsbelasting. De combinatie van stedelijke voorzieningen, goede bereikbaarheid en de aanwezigheid van groen en water maken dit plangebied tot een aantrekkelijke locatie voor een gebiedsontwikkeling.



Gebouwen vanaf de Parallelweg



Gebouwen vanaf de Parallelweg



Gebouwen vanaf de A22



Gebouwen vanaf de Parallelweg

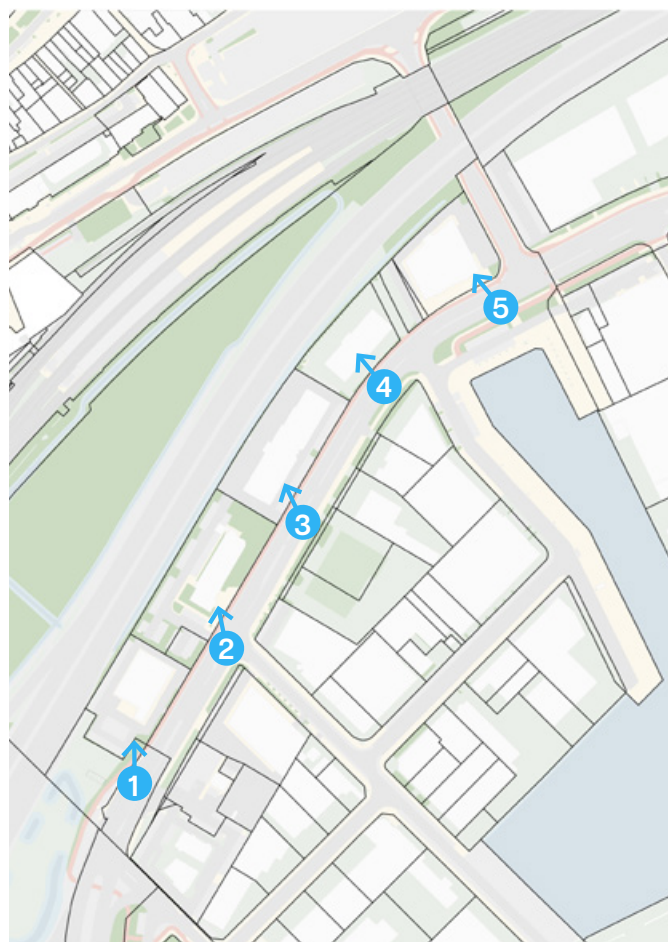


Locatie Parallel

Huidige gebouwen

Het plangebied omvat een totaal van bijna 23.000 m² aan programma verdeeld over de bestaande gebouwen. Deze gebouwen, variërend tussen de drie en vier bouwlagen, vormen samen een divers en dynamisch geheel. Het plangebied bestaat uit vijf gebouwen, waarvan de meeste in de jaren '70 zijn gebouwd. Door de jaren heen hebben deze gebouwen diverse renovaties en opknapbeurten ondergaan, waardoor ze hun functionaliteit en uitstraling hebben behouden.

De gebouwen in het plangebied herbergen verschillende functies. Oorspronkelijk waren de gebouwen voornamelijk in gebruik door woonwinkels en aanverwant programma, maar geleidelijk is er een verschuiving opgetreden. Tegenwoordig is er een mix ontstaan van woonwinkels en kantoren.



Kaart bestaande gebouwen en kavels

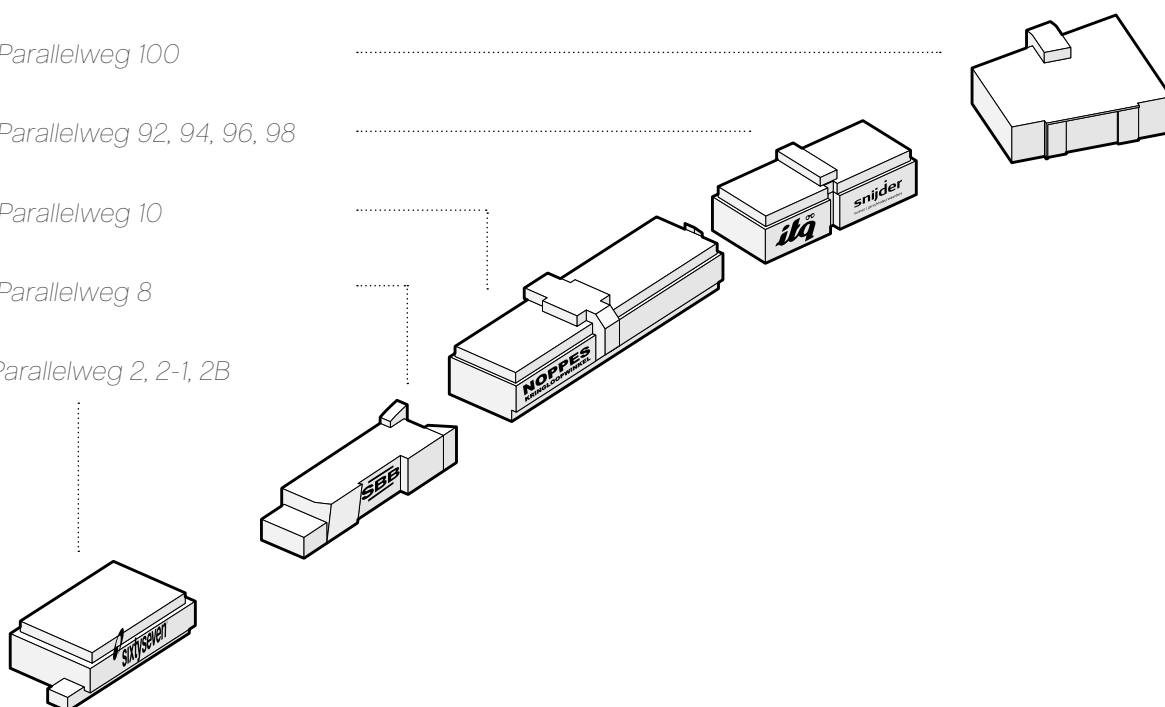
Plot 5 Parallelweg 100

Plot 4 Parallelweg 92, 94, 96, 98

Plot 3 Parallelweg 10

Plot 2 Parallelweg 8

Plot 1 Parallelweg 2, 2-1, 2B



Parallelweg 2



SixtySeven, Regiobank, Peter Trieling
Kavel: 3194 m²

Parallelweg 8



SBB
Kavel: 5222 m²

Parallelweg 10



Kringloopwinkel Noppes
Kavel: 4311 m²

Parallelweg 92-98



Snijder Incasso, ITQ, Algeco
Kavel: 2645 m²

Parallelweg 100



Mediamarkt
Kavel: 3848 m²

Geschiedenis

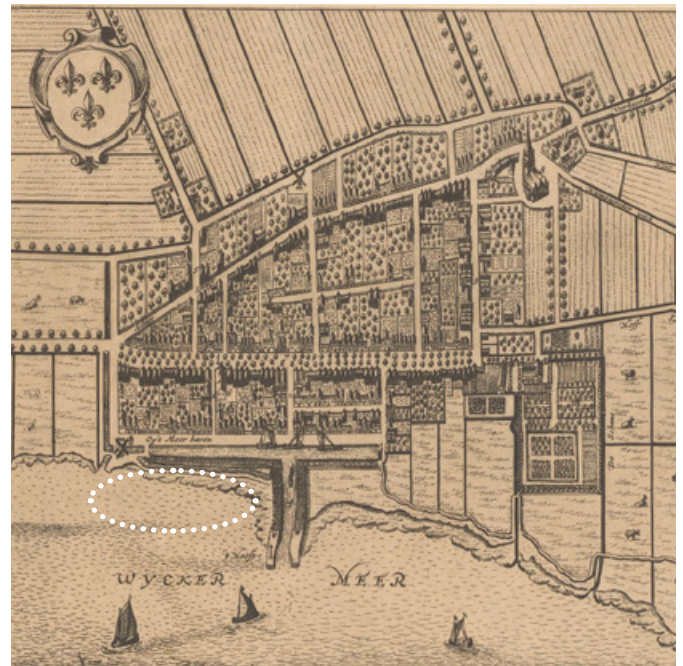
Ligging landelijk en regionaal

Stad aan het Wijkmeer

De geschiedenis van Beverwijk gaat ver terug. In 1276 verleende Graaf Floris V marktrechten aan Beverwijk, waardoor er een handelsnederzetting aan het Wijkmeer ontstond. Dankzij de verbinding met het IJ en de Zuiderzee ontwikkelde Beverwijk zich snel tot een belangrijk handelscentrum.

De Parallelweg lag net buiten de Meerhaven, die cruciaal was voor handel en scheepvaart. In de Middeleeuwen kende dit gebied ook religieus belang, met Sint-Aagtenkerke als populaire pelgrimsbestemming.

In de 17e eeuw bouwden Amsterdamse kooplieden buitenverblijven in de duinen, wat bijdroeg aan de verdere ontwikkeling en allure van Beverwijk.



Prent Beverwijk in de 17e eeuw (indicatie Parallel)

Een station voor Beverwijk

Eind 19e eeuw begon Beverwijk langzaam te veranderen. Het Wijkmeer was ingepolderd en het Noordzeekanaal was gereed. Een belangrijke ontwikkeling was in 1867 toen het station werd geopend, waarmee Beverwijk een belangrijke verbinding kreeg via de spoorlijn Haarlem - Uitgeest. Om deze spoorlijn te realiseren, moesten er ruimtelijk veel aanpassingen worden gedaan. Er kwamen sporen, spoorbruggen en rangeerterreinen, wat een ingrijpende transformatie van het stadsbeeld betekende.

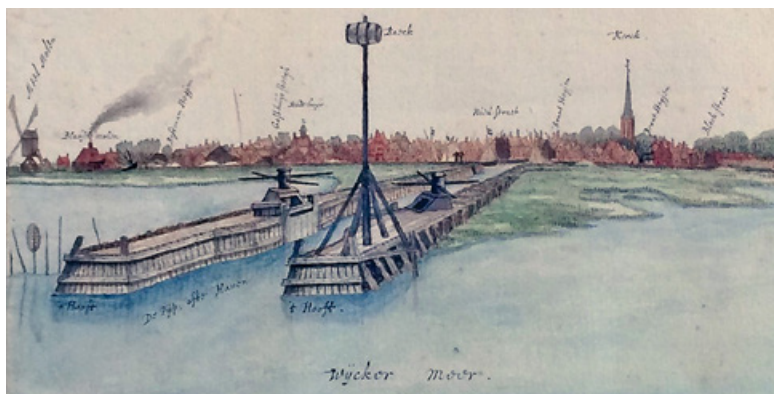
Het gebied dat later de Parallelweg zou worden, kwam naast het station te liggen. Deze strategische ligging legde de basis voor verdere ontwikkelingen in de omgeving.



1904



1661 Gezicht op Beverwijk, Salomon van Ruysdael



Prent Beverwijk uit 1650



Prent Beverwijk in de 17e eeuw (indicatie Parallelweg)



1899 Aanzichtkaart nieuw station Beverwijk

Sprong over het spoor

Begin 20e eeuw maakten diverse bedrijven de sprong naar de overkant van het spoor. De Meerhaven (thans Meerplein) werd door de komst van de spoorbrug minder goed bereikbaar, waardoor bedrijven op zoek gingen naar meer ruimte en een betere verbinding met het Noordzeekanaal. Als gevolg hiervan werd de havenarm verbreed en werden er ontsluitingswegen aan de zuidkant van het spoor aangelegd.

In deze periode vestigden zich verschillende fabrieken in het gebied, waaronder de gasfabriek, houtzagerijen, marmerfabrieken en chemische bedrijven. Hierdoor ontstond er ruimte voor een levendige industrie en bedrijvigheid, die bijdroeg aan de verdere economische groei en ontwikkeling van Beverwijk.



1952

Komst van de A22

Na de Tweede Wereldoorlog volgde de volgende grote transitie voor Beverwijk. Hoewel in de jaren dertig van de 20e eeuw al plannen werden gemaakt voor een tunnel met twee rijstroken onder het Noordzeekanaal, die Beverwijk met Velsen zou verbinden, begon de bouw van deze tunnel pas in april 1952. Op 28 september 1957 werd de Velsertunnel uiteindelijk in gebruik genomen. Deze tunnel kreeg via de snelweg A22 een afrit richting Beverwijk, wat de bereikbaarheid van de stad aanzienlijk verbeterde. De Meerhaven werd gedempt.

In dezelfde periode werd ook de Parallelweg ontwikkeld, die parallel loopt aan de A22. De industrie in het gebied groeide sterk en het ontwikkelde zich tot bedrijventerrein De Pijp. Deze ontwikkelingen droegen bij aan de economische groei en versterkten de rol van Beverwijk als een belangrijk knooppunt in de regio.



1960



1970 Beverwijk vanaf de nieuwe A22

Eerste meubelboulevard van Nederland

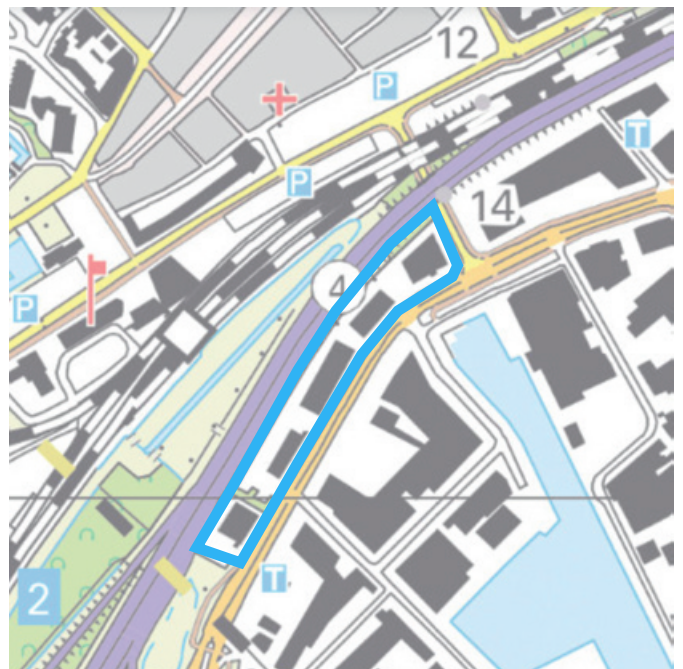
In de jaren '70 groeide het aantal bedrijven aan de Parallelweg gestaag. Er ontstond een concentratie van woonwinkels, waaronder winkels voor meubels, bedden, keukens en meer. Deze ontwikkeling groeide zo ver uit dat het gebied nationale bekendheid verwierf als de eerste meubelboulevard van Nederland. De focus van de bedrijven op wooninrichting versterkte elkaar, wat de aantrekkingskracht van het gebied verder vergrootte. De openbare ruimte werd groen en goed ingericht, wat bijdroeg aan een aangename winkelervaring. Op zaterdagen kwamen hele families naar de meubelboulevard om te winkelen, wat het gebied tot een populaire bestemming maakte.



1970

Een bonte mix

De ontwikkelingen aan de zuidzijde van de A22 blijven in de daaropvolgende jaren doorgaan. De Bazaar wordt geopend en groeit uit tot een markt waar elk weekend ongeveer 40.000 mensen op af komen. Er ontstaat een bonte mix van woonwinkels, kantoren, bouwbedrijven, havenbedrijven, logistieke bedrijven en meer. Dit gebied ontwikkelt zich tot het belangrijkste bedrijventerrein van de stad en biedt duizenden werkplekken. In recente jaren verandert de ruimtebehoefte en wordt er op steeds meer plekken in het gebied nagedacht over transformaties en verdichtingen.



2011



1997



1984



1984 Mijnders Meubelen



1977



2020

Omgeving

Parallel ligt in een gebied dat volop in ontwikkeling is en maakt deel uit van een bredere transformatie, welke is begonnen bij de “Verkenning Spoorzone.”

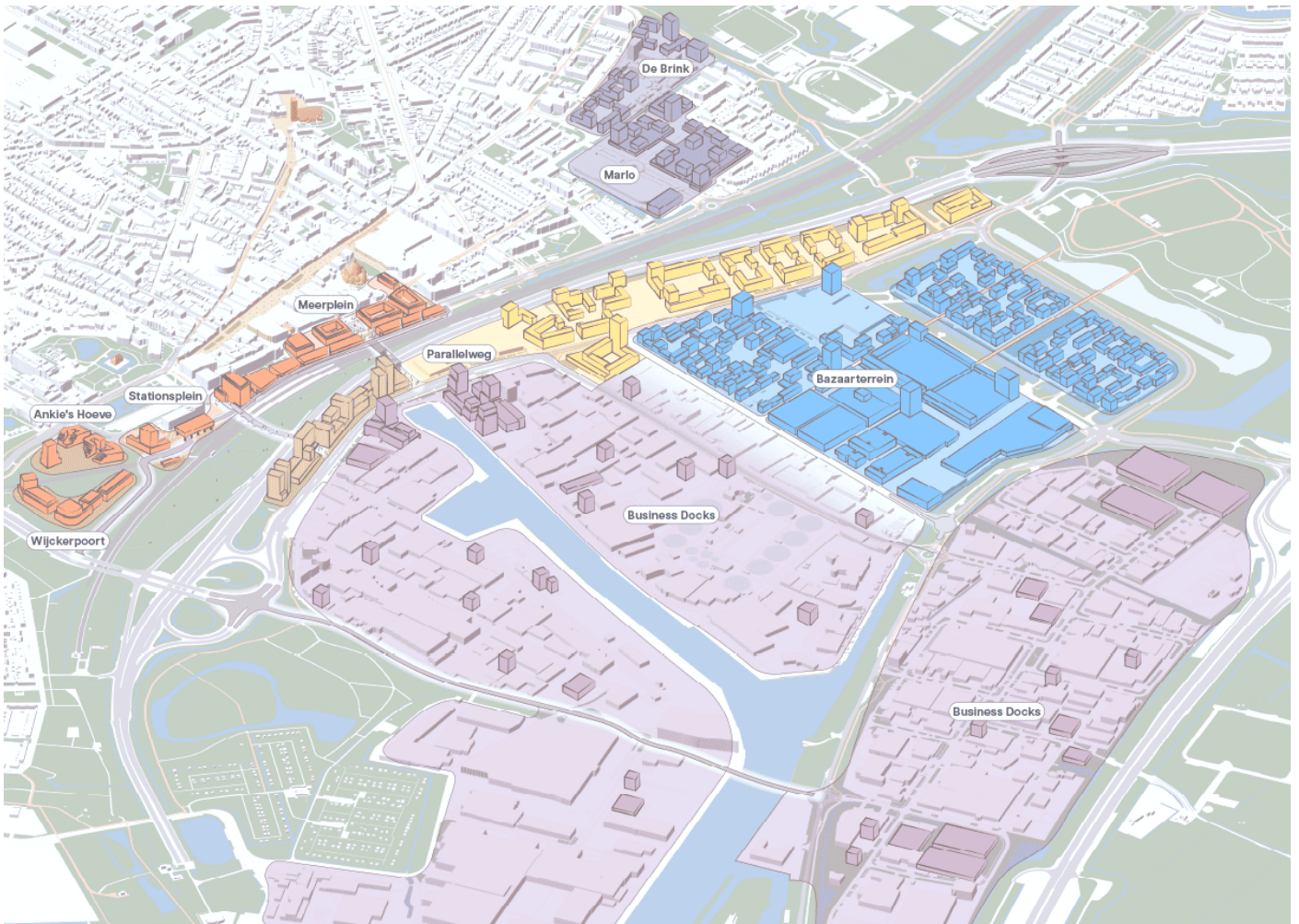
Dit gebied is opgedeeld in twee delen:

Het eerste deel betreft alle ontwikkelingen ten noorden van het spoor, de Stadskant. Voor dit gebied is een stedenbouwkundige visie opgesteld, een kwaliteitsboek voor de openbare ruimte ontwikkeld en zijn er al ontwikkeldvelden en/of projecten aangewezen. Sommige projecten in dit gebied zijn al in een vergevorderd stadium, zoals Ankie's Hoeve en het Marloterrein.

Het tweede deel van de ontwikkelingen bevindt zich ten zuiden van het spoor, Business Docks. Voor dit gebied is een spelregelkaart ontwikkeld die richting

geeft aan deelprojecten zoals de Bazaar. Ook Parallel maakt deel uit van deze ontwikkeling.

Door de strategische ligging nabij het station van Beverwijk heeft Parallel een sterke relatie met de ontwikkelingen aan de noordzijde van het station. In het volgende hoofdstuk van dit masterplan wordt dieper ingegaan op de inhoud van de visies die voor deze gebieden zijn ontwikkeld, om zo een duidelijk beeld te schetsen van de toekomstige ontwikkelingen en de richtlijnen die hierbij worden gevolgd.



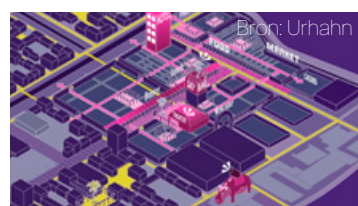
Ontwikkelgebieden in de Spoorzone Beverwijk



1. Ankie's Hoeve



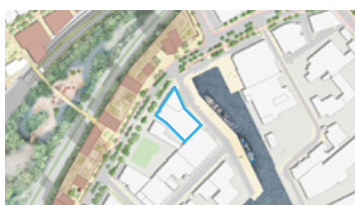
4. Meerplein



7. Bazaar Beverwijk



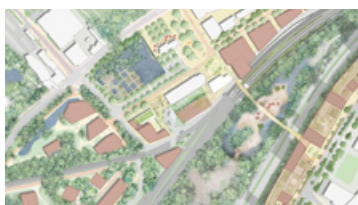
2. Cineworld



5. Nieuwe Kade



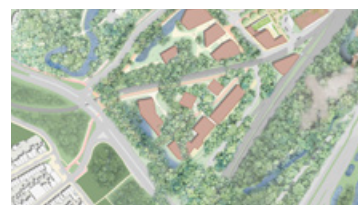
8. Marloterrein



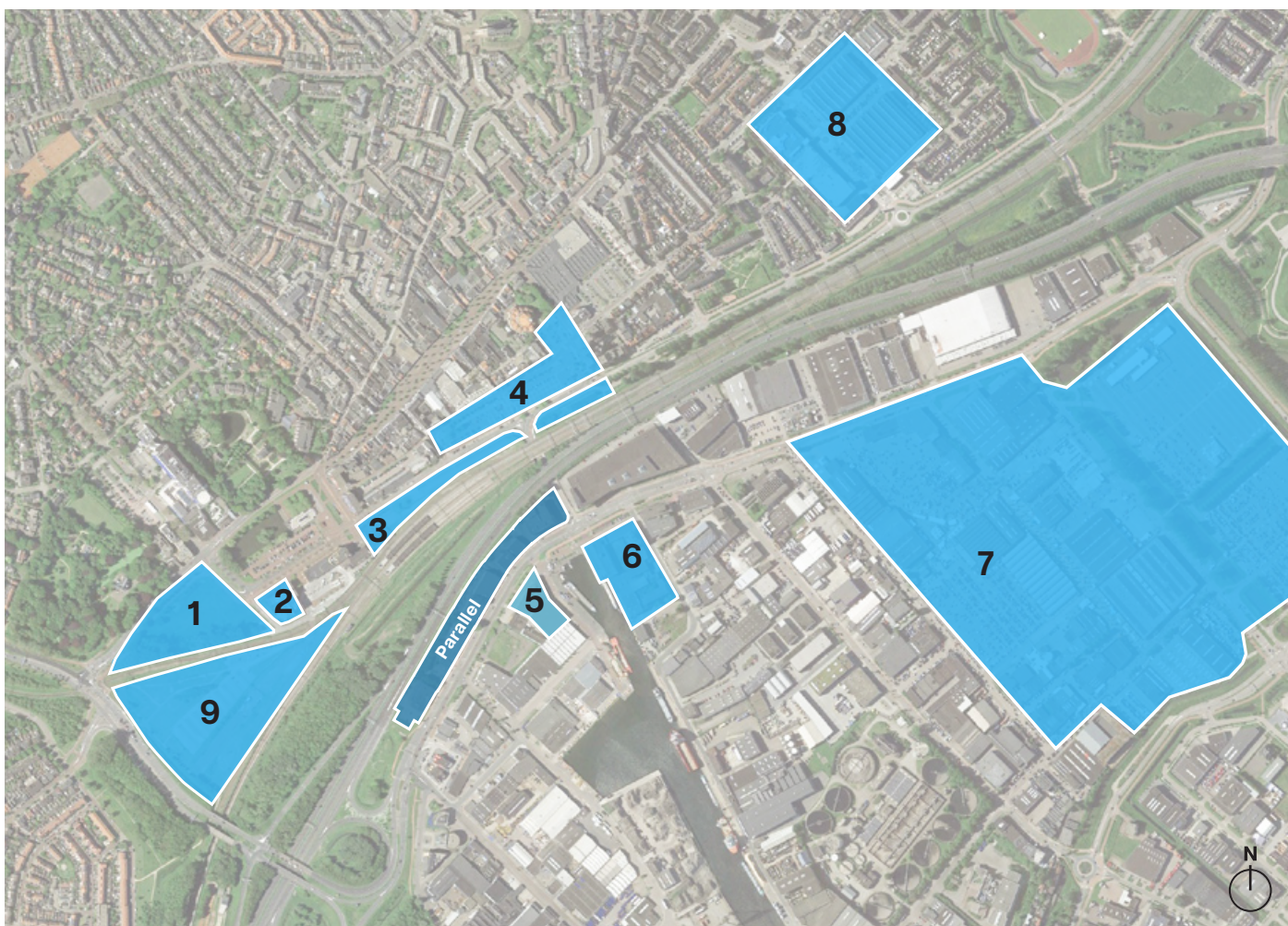
3. Stationsgebied



6. Havenstraat



9. Wijckerpoort

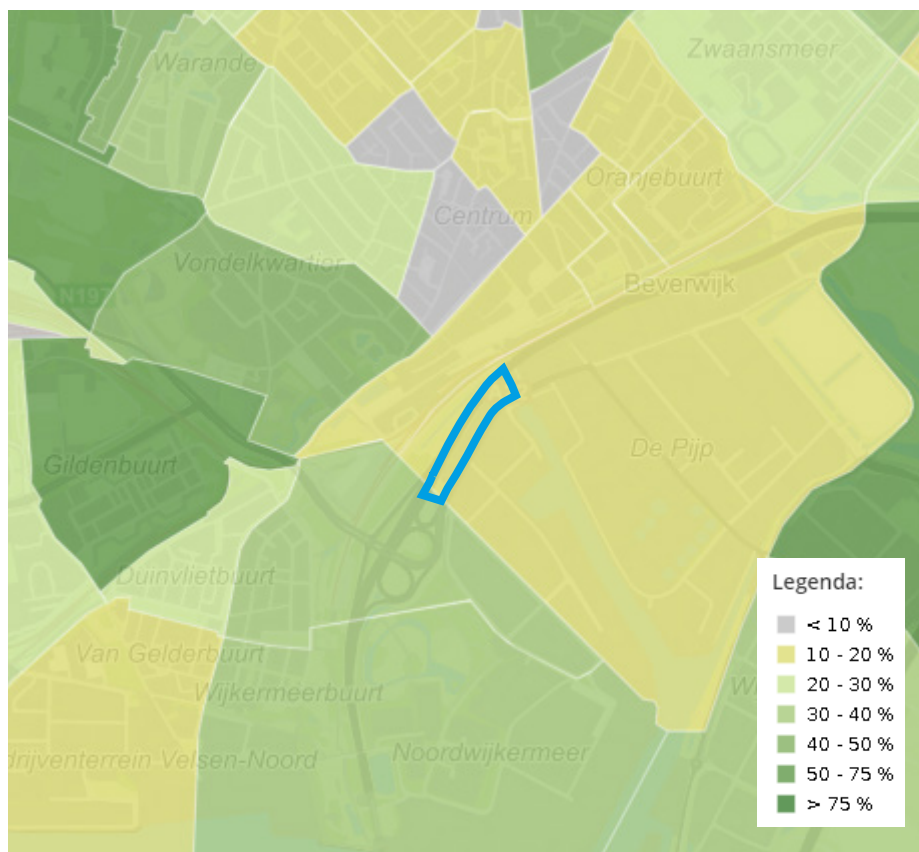


Projecten in de omgeving

Omgeving

Groen

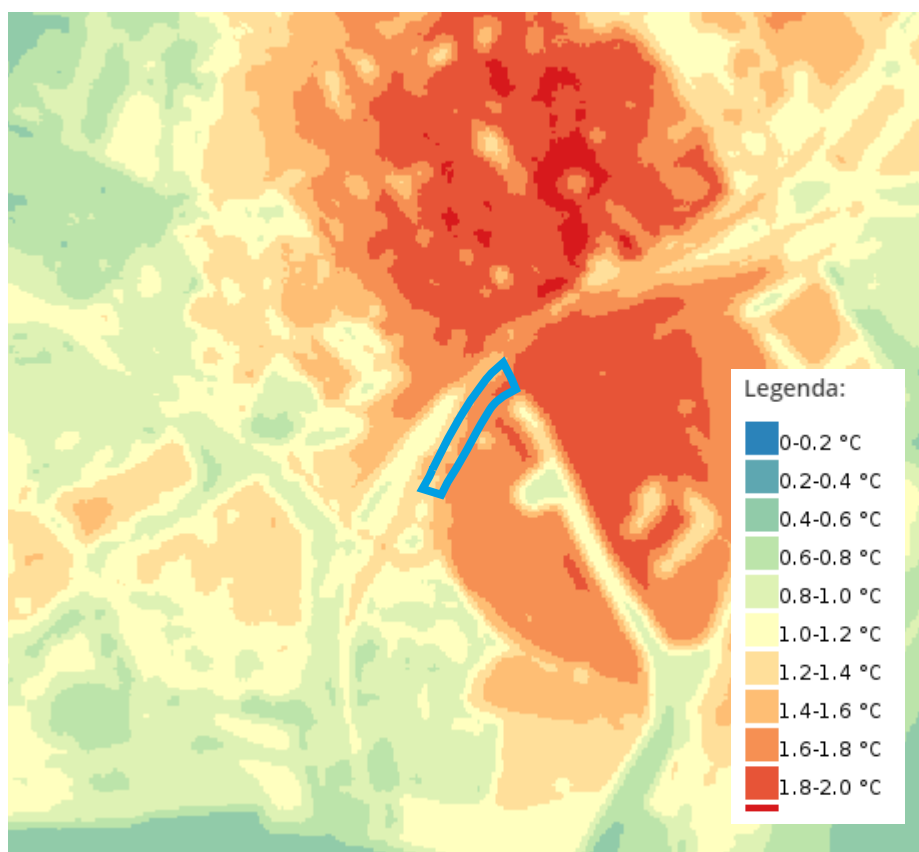
De hoeveelheid groen rondom Parallel is beperkt en gefragmenteerd. Het gebrek aan groen op de locatie zelf zorgt voor dat regenwater niet of moeilijk kan worden afgevoerd, wat tot een grotere druk op de riolering legt tijdens hevige regenbuien. Ook ontbreekt er een duidelijke groenstructuur. Het is daarom belangrijk om bij de ontwikkeling van Parallel kwalitatief groen toe te voegen. Buiten Parallel is juist veel groen aanwezig. Het is zaak om verbindingen met deze gebieden te versterken.



Percentage groen per postcodegebied (bron: Klimaatatlas)

Hitte-eiland

Het gebrek aan grote bomen, grotere groene samenhangende gebieden en de grote hoeveelheid verharding is tevens de oorzaak van een stevig hitte-eiland rondom het centrum van Beverwijk en de Pijp tijdens hete periodes. Het is een belangrijke opgave om dit effect tegen te gaan. Gebiedsontwikkeling moet hand in hand gaan met het vergroenen van de openbare ruimte met aandacht voor schaduwrijke plekken.



Hitte-eilanden (bron: Klimaatatlas)

Water

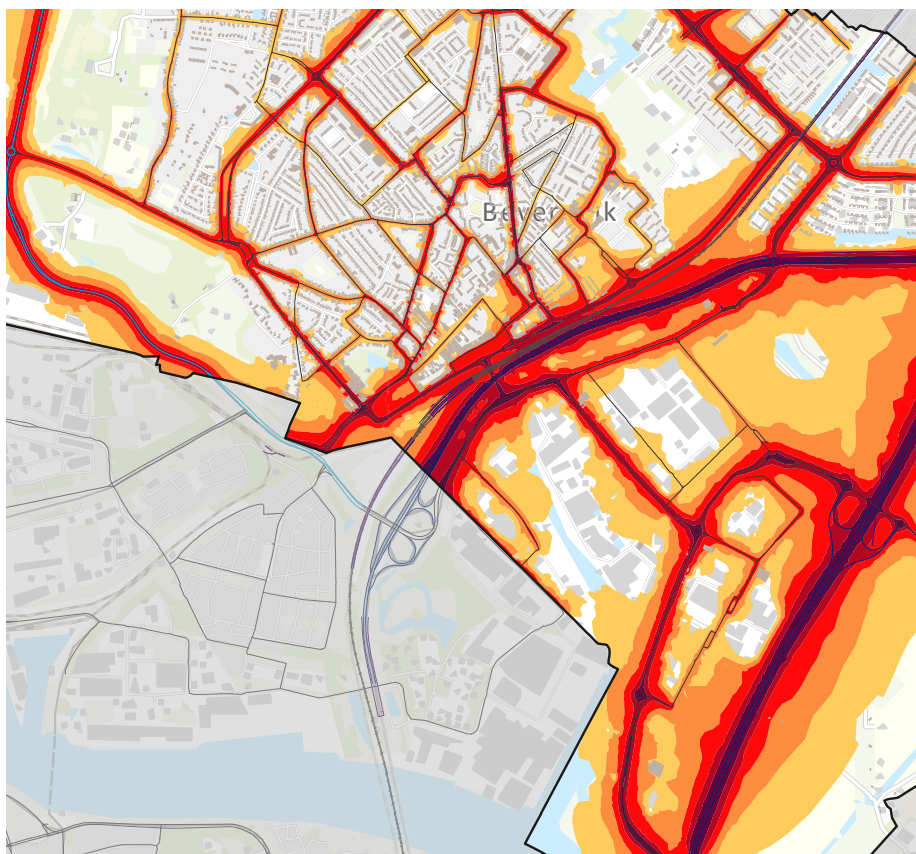
Een veranderend klimaat en hevig regenbuien leiden tot problemen. Als onderdeel van de gebiedsontwikkeling worden maatregelen genomen om overlast te beperken. Zo komen er maatregelen om het regenwater langer vast te houden en extra bergingscapaciteit aan te leggen. Er moet nog worden onderzocht of bodeminfiltratie mogelijk en zinvol is.



Adaptatiekansen water (bron: Klimaatatlas)

Geluid

Een van de belangrijkste factoren voor de omgevingskwaliteit aan de Parallelweg is het geluid dat van de diverse wegen en sporen komt. Gezamenlijk zorgen ze voor een stevige concentratie aan geluidsoverlast in het gebied. Mogelijk zijn er maatregelen nodig om dit te beheersen, dat kan zowel in het plan als aan de bron van het geluid.



Geluidsbelasting infra (bron: Geluidsbelastingskaart Beverwijk 2021)

//

3. Beleid



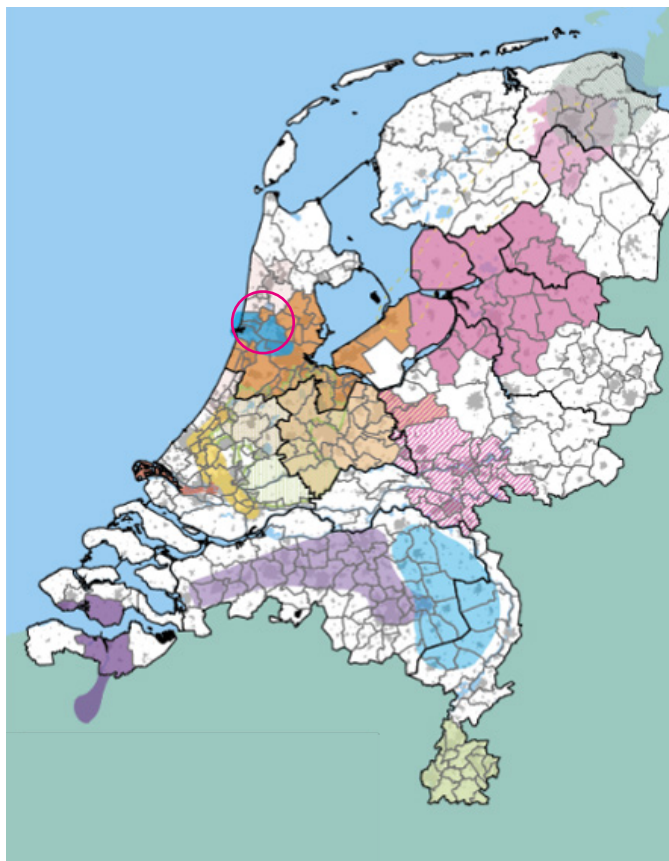
Dit hoofdstuk gaat in op diverse nationale, provinciale en lokale beleidstukken die invloed hebben op het plangebied.

Landelijk en regionaal beleid

Novex gebieden

Het valt binnen de grenzen van de drie Novex gebieden met ieder hun eigen focus. De thema's zijn meegenomen bij de ontwikkeling van dit masterplan. Novex gebieden:

1. Noordzeekanaal: transitie naar circulaire / fossiel vrije economie, verstedelijking, waterberging, leefbaarheid en erfgoed
2. Regio Schiphol: Behoeftte aan toekomstperspectief, luchthaven, woningbouw en kwaliteit van de leefomgeving
3. Metropoolregio Amsterdam: woningbouwopgave en duurzame energie



1. Noordzeekanaalgebied

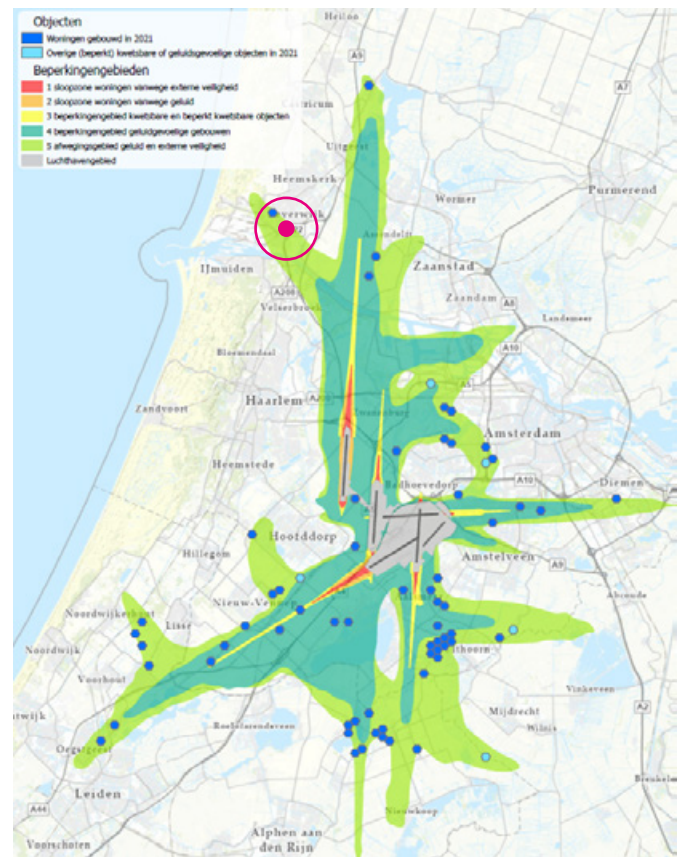
Het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied 2023 – opgesteld in opdracht van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, de Provincie Noord-Holland en diverse gemeentes – richt zich op het vinden van een balans tussen nationale en lokale opgaven in een gebied waar de ruimte schaars is. Gezien de strategische ligging van dit gebied, moet er ook ruimte worden geboden aan de energietransitie en de circulaire economie. Een nieuw 380 kV-netwerk moet bijvoorbeeld door Beverwijk worden ingepland om de energiehoofdstructuur te versterken. Daarnaast moet de ruimte in de haven- en industriegebieden worden geïntensiveerd, waarbij rekening wordt gehouden met de specifieke vestigingsvoorwaarden zoals kades en diep water voor zeehavenfuncties. In afstemming is het in de toekomst mogelijk om nieuwe gebiedstransformaties mogelijk te maken.



2. Regio Schiphol / LIB

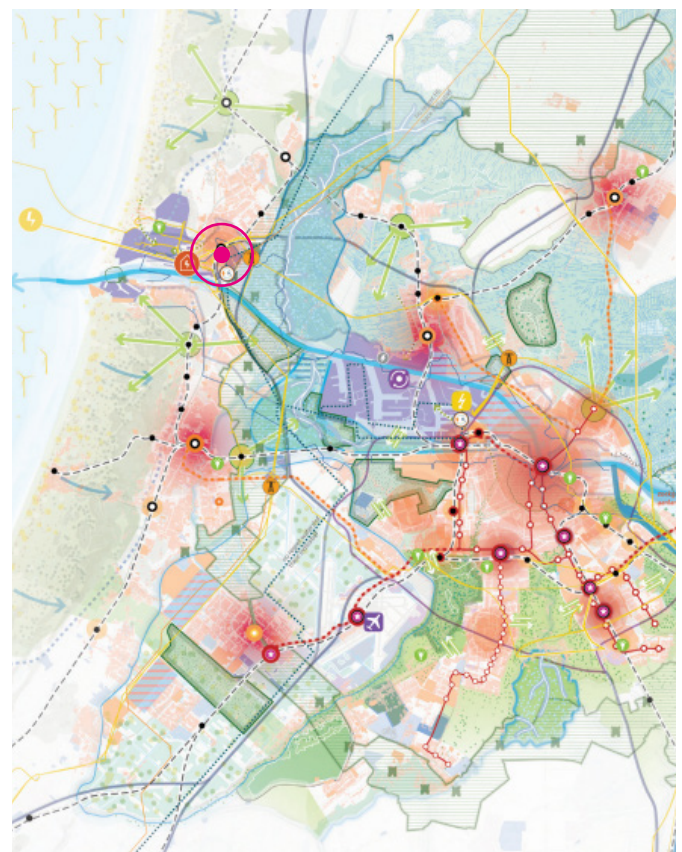
Het Novex gebied Schiphol doet geen specifieke uitspraken over ruimtelijke ingrepen in en rond de regio Beverwijk. Wel spreekt het over het tegengaan van eventuele overlast van vluchten van en naar Schiphol.

Beverwijk valt naast deze visie wel binnen de LIB5-Zone. In de LIB5-zone is woningbouw toegestaan na afweging van de gemeente over het veiligheidsrisico en verwachte geluidshinder. De voorwaarden staan in het LIB. Buiten bestaand stedelijk gebied zijn geen nieuwe woningbouwlocaties toegestaan.



3. Metropoolregio Amsterdam

Beverwijk valt ook binnen de Metropoolregio Amsterdam. In de visie van de MRA wordt voornamelijk ingezet op de ontwikkeling van centrumgebieden buiten Amsterdam (de stadsharten en regionale centra zoals Amstelveen, Beverwijk, Lelystad en Purmerend). In de gebieden ligt functiemenging en diversificatie van de bestaande economische structuur voor de hand.

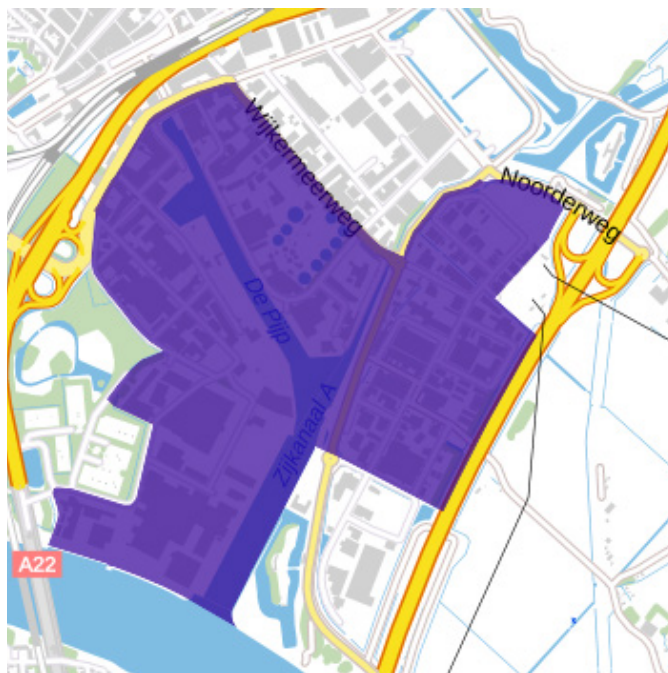


Landelijk en regionaal beleid

Bedrijventerrein van provinciaal belang

In ruimtelijke plannen voor industrieterreinen van provinciaal belang wordt de hoogst mogelijke milieucategorie van de Staat van Bedrijfsactiviteiten gehandhaafd. Indien bedrijven met milieucategorie 4.1 of hoger zijn toegestaan, mag een nieuwe of gewijzigde functie alleen ten behoeve van de energietransitie, circulaire activiteiten en bedrijven, of havengebonden en havengerelateerde activiteiten worden toegevoegd. Het gebied aan de overzijde van de Parallelweg wordt in de provinciale verordening als bedrijventerrein van provinciaal belang beschreven. Daarmee ligt het plangebied wel in de invloedssfeer daarvan.

Afwijkend hiervan is tijdelijk gebruik van gronden toegestaan, mits dit de benodigde fysieke en milieugebruiksruimte voor genoemde activiteiten niet beperkt en het gebruik maximaal vijf jaar duurt.



Nota Zeehavens

De provincie Noord-Holland en de gemeente Beverwijk willen de havenfunctie behouden en versterken door noodzakelijk onderhoud aan de kades aan te pakken en de samenwerking met Zeehaven IJmuiden NV te intensiveren.

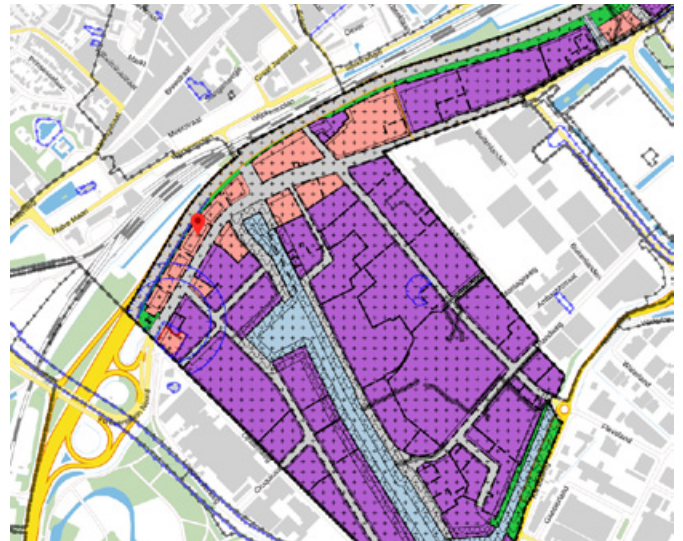
Voor het project Spoorzone wordt zorgvuldig afgewogen onder welke voorwaarden en wanneer transformatie van Parallel en Bazaarterrein mogelijk is, zonder het economisch functioneren van de haven of de gezonde leefomgeving te schaden.

Transformatie naar woningbouw is voor de provincie op de lange termijn en niet vanzelfsprekend. Er is een positieve houding ten aanzien van de transformatie van het Stationsgebied en Business Docks, met actieve ondersteuning via het programma OV-Knooppunten.



Bestemmingsplan

Het bestemmingsplan (Haven De Pijp - Parallelweg, 2013) is het geldende bestemmingsplan van dit gebied. Het projectgebied wordt beschreven als een gebied voor detailhandel. Op de bestemmingsplankaart is goed onderscheidende functie van de Parallelweg te zien.



Gemeentelijk beleid

Omgevingsvisie 2023 (ontwerp)

In 2023 is door de Gemeente Beverwijk in het kader van de Omgevingswet een Omgevingsvisie opgesteld. De basis van deze visie ligt bij zeven uitgangspunten die de kansen voor het versterken van de brede welvaart in de gemeente concreet maken. Deze worden die 7 Beverwijkse Brede Welvaart Versnellers genoemd. Het zijn uitgangspunten om verder vorm te geven in beleid, projecten en afspraken met partners. Uitgangspunten om prioriteiten te stellen die allen een relatie hebben met de ontwikkeling van Parallel.

De 7 Beverwijkse Brede Welvaart Versnellers

- Gezonde leefruimte: schonere lucht en minder lawaai
- Vitaler en aantrekkelijker wonen
- Comfortabeler verplaatsen
- Groene industriezone

- Buiten wordt het tweede thuis
- Een sociale en inclusieve stad
- Completere stad

Naast deze versnellers voor heel Beverwijk zijn er in de Omgevingsvisie 2023 ook specifieke zaken opgenomen per deelgebied. Daarbij valt Parallel binnen het “centrumstedelijke gebied” en grenst het aan “bedrijvigheid”. Voor dit deelgebied zijn de volgende zaken relevant voor Parallel:

Herontwikkelingen integreren met het centrum:

Verbeter de verbindingen rondom het spoor en de A22, zodat herontwikkelingen aan de oostzijde aanvoelen als onderdeel van het centrum. Maak bestaande oost-westverbindingen aantrekkelijker voor langzaam verkeer, bijvoorbeeld door een passerelle bij het station en betere verbindingen tussen de Kop van de Haven en de oude binnenstad. Concentreer parkeren aan de randen van het



Verbeelding Omgevingsvisie Beverwijk 2023

centrum om ruimte te creëren voor voetgangers, fietsers, woningen en groen. Prioriteit ligt op lopen, fietsen en openbaar vervoer.

Versterken van de stadsentrees:

Ontwikkel iconische stadsentrees vanaf de A22 en het spoor, inclusief de HOV-knoop en de oostelijke toegang tot het station, om de uitstraling van Beverwijk te verbeteren.

Verbeteren van gezondheid en leefomgeving:

Verminder milieudruk en uitstoot door maatregelen aan de A22 zoals minder verkeer, stiller asfalt en lagere rijsnelheden.

Stimuleren van verblijfslocaties:

Bevorder de ontwikkeling van meerdaagse verblijfslocaties, zoals hotels, binnen de gemeente.

Groene, gezonde en inclusieve openbare ruimte:

Creëer groene, aantrekkelijke openbare ruimtes die klimaatadaptief, toegankelijk en uitnodigend zijn, met minder verharding en meer koele, schaduwrijke plekken en ruimte voor regenopvang.

Klimaatbestendig en aardgasvrij in 2050:

Streef naar een aardgasvrije en klimaatrobuuste inrichting in 2050, met duurzame bouwmethoden voor buitenruimte en gebouwen.

Modernisering van de planologische interpretatie:

Aanpassingen voor bedrijventerreinen zijn nodig om mengen van wonen en werken toe te staan.

Duurzame industrie:

Streven naar de eerste groene industriezone van Nederland voor duurzame industrie en smart energy, inclusief ruimte voor havengerelateerde bedrijven. Een techport met ruimte voor het bedrijfsleven en onderwijs gericht op de circulaire economie.



Integrale visiekaart Omgevingsvisie Beverwijk 2023

Spelregelkaart Business Docks 2024 (ontwerp)

Aan de oostkant van Beverwijk liggen diverse gebieden die gezamenlijk de Business Docks Beverwijk worden genoemd. Een bedrijventerrein dat te maken heeft met diverse transformatieopgave waaronder Parallel. In dit gebied stapelt de behoefte aan ruimte zich op. Plek om te ondernemen, maken, werken, wonen, winkelen en recreëren. Al met al een hele opgave. Daar komt nog bij dat het gebied wordt gezien als belangrijk oplossing voor nationale, provinciale en lokale opgaven. Om deze ontwikkelingen in goede banen te leiden is er een spelregelkaart gemaakt voor het gehele gebied. Dit document geeft richting aan de manier waarop het gesprek over de verschillende aspecten van

Business Docks gevoerd zouden moeten worden. Het schetst de condities waaronder de gemeente wil meewerken aan omgevingsplanwijzigingen.

In de spelregelkaart valt Parallel onder het deelgebied “Overgangzone Werkstad”. Dit gebied wordt omschreven met de volgende punten:

- Flink verdichten en verlevendigen.
- Volop ruimte voor voetganger en fietser, met meer verblijfskwaliteit en goede verbindingen met omliggend fiets- en wandelnetwerk; minder ruimte voor de auto (buiten de hoofdaders om).
- Sterk vergroenen van openbare ruimte



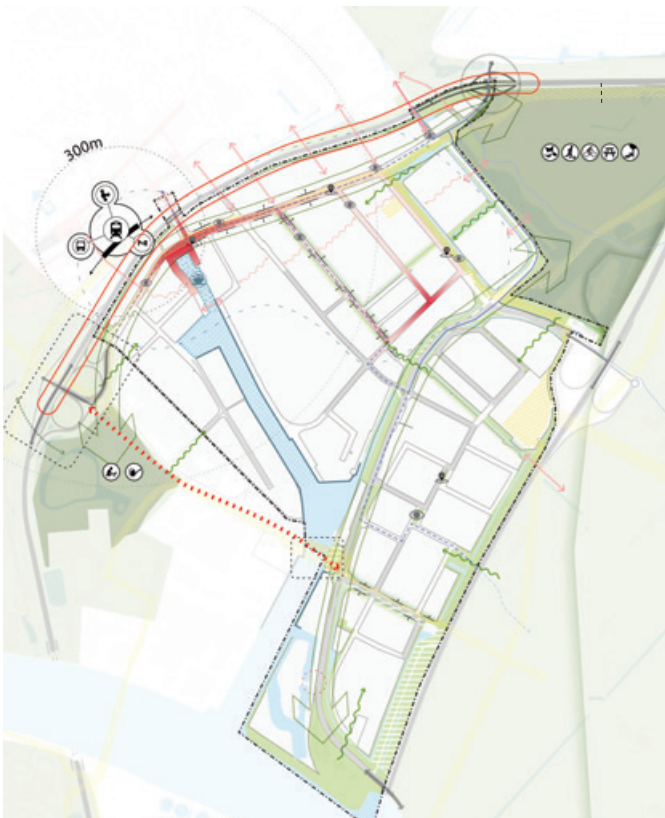
Vogelvlucht Spelregelkaart Business Docks 2024

en kavels, met hoge klimaatadaptieve en natuurinclusieve kwaliteiten, waarbij specifieke zones extra hoge ambities kennen.

- Gemengd divers programma met werken, maken, retail, onderwijs, cultuur, leisure, sport/spel en (appartementen-)hotel.
- Geen wonen in dit gebied; evt. na 2040 pas bespreekbaar.
- Gebied waar kenniscluster voor stad en regio zich vormt.
- Als bufferzone beschermt deze zone het woongedeelte van hinder uit haven en van infrastructuur (bufferzone), door wandwerking en absorptie.
- Uitstraling makerstad en kenniscluster, gebiedsbranding naar spoor en A22.
- Het station is een brandpunt in een aangenaam voetgangersnetwerk, dat naadloos verworteld is met het

centrumgebied én Business Docks.

- De stationsomgeving en centrumgebied worden meer op de voetganger en fietser ingericht en er is meer plek voor groen. Deze invloedscirkel rond het station ligt ook voor een gedeelte over Business Docks.
- Met een passerelle krijgt het station een gezicht aan de Business Docks zijde en krijgt de stad een extra langzaamverkeersverbinding over spoor en A22.
- De route tussen station en Bazaarstad zal waarschijnlijk via de onderdoorgang Viaductweg lopen. Deze zal een herkenbaar en aangenaam ingerichte route van het stationsplein naar het hart van Bazaarstad worden.
- Voorzieningen Bazaarstad en binnenstad zijn complementair aan elkaar.



Openbaar raamwerk Spelregelkaart Business Docks



Ontwikkelvelden Spelregelkaart Business Docks

Spoorzone Stadskant

Voor het gebied ten noorden van het spoor is een stedenbouwkundige visie opgesteld door Studio Vinke: Spoorzone Stadskant. Hierin worden drie pijlers benoemd welke bij alle ontwikkelingen gehanteerd moeten worden: Identiteit, verblijfskwaliteit en gezondheid.

Daarnaast worden er verschillende deelgebieden gedefinieerd, waarvan er twee grenzen aan of invloed hebben op Parallel: het Stationsplein en het Meerplein. Het Stationsplein wordt een levendig OV-knooppunt wat hogere dichtheden zal toestaan. Het Meerplein wordt een modern stadscentrum met een hoge verblijfswaarde.

Tot slot benoemd de visie ook een aantal voorwaarden voor Parallel:

- **De afwaardering van de A22**
Indien de snelheid van de A22 van 100 km/u wordt verlaagd naar 70 km/u heeft dit een positieve invloed op Parallel. Het geluidshinder zal verminderen en de luchtkwaliteit verbeteren, hierdoor zullen er ook meerdere programma's (makkelijker) mogelijk kunnen landen op deze locatie.
- **De verbinding van het station met Business Docks**
Wanneer er een directe wandel- en/of fietsverbinding komt tussen het station en Business Docks zal deze landen op Parallel. Hierdoor zal Parallel als een poort van en naar het station fungeren.



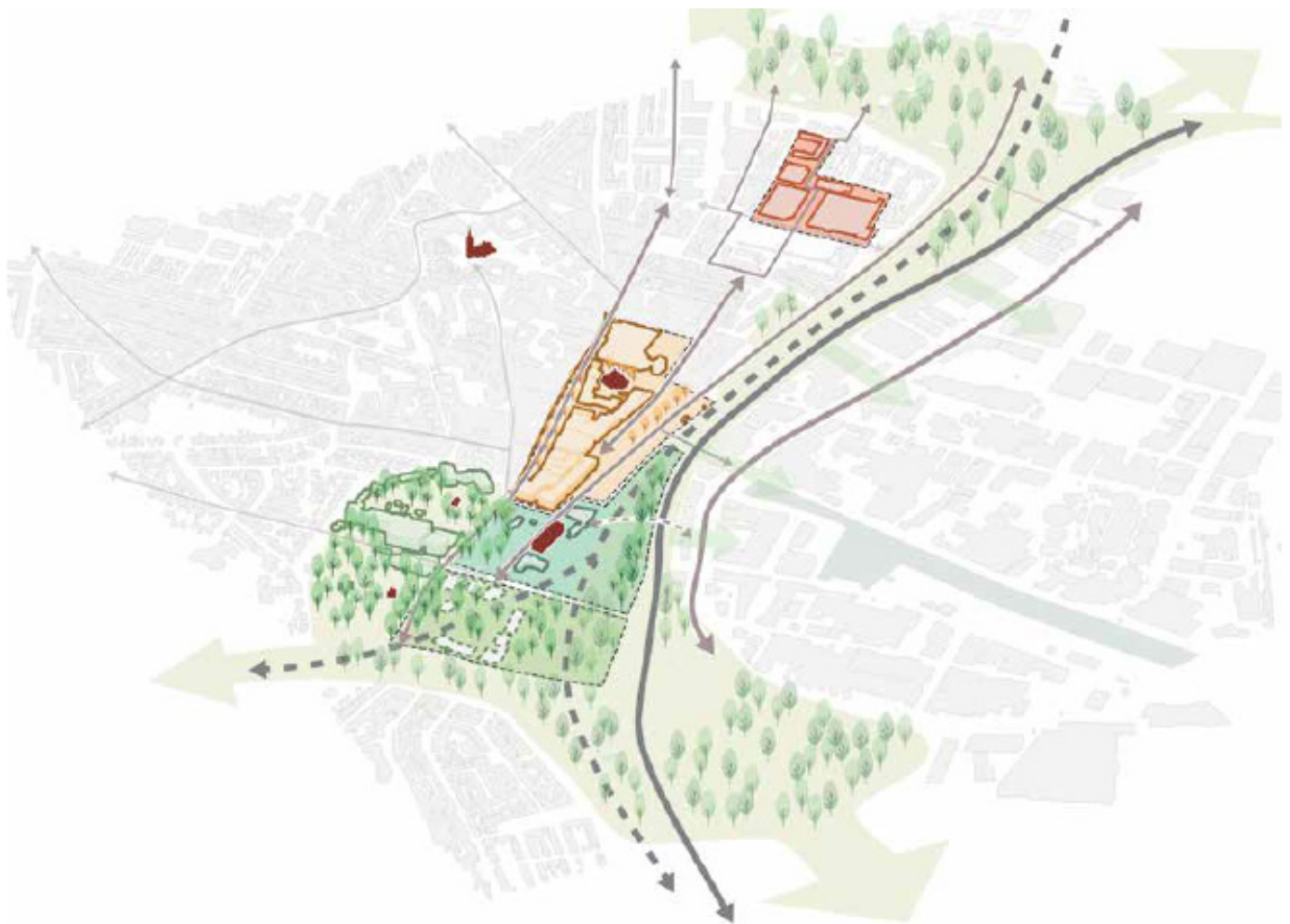
Kwaliteitsboek openbare ruimte

Voor het gebied ten noorden van het spoor heeft Okra Landschapsarchitecten, n.a.v. de stedenbouwkundige visie een kwaliteitsboek voor de openbare ruimte opgesteld.

Dit kwaliteitsboek beschijft de kerndoelen, eisen en inspiratie ten behoeve van de openbare ruimte en beoogde ontwikkelingen. Klimaat adaptiviteit en de gezonde stad zijn hierin de twee kernpunten die de studie onderstreept.

Hoewel Parallel geen onderdeel uitmaakt van de scope van deze studie, grenst het wel aan het Stationsgebied en het Meerplein, en zal het hierop goed moeten aansluiten.

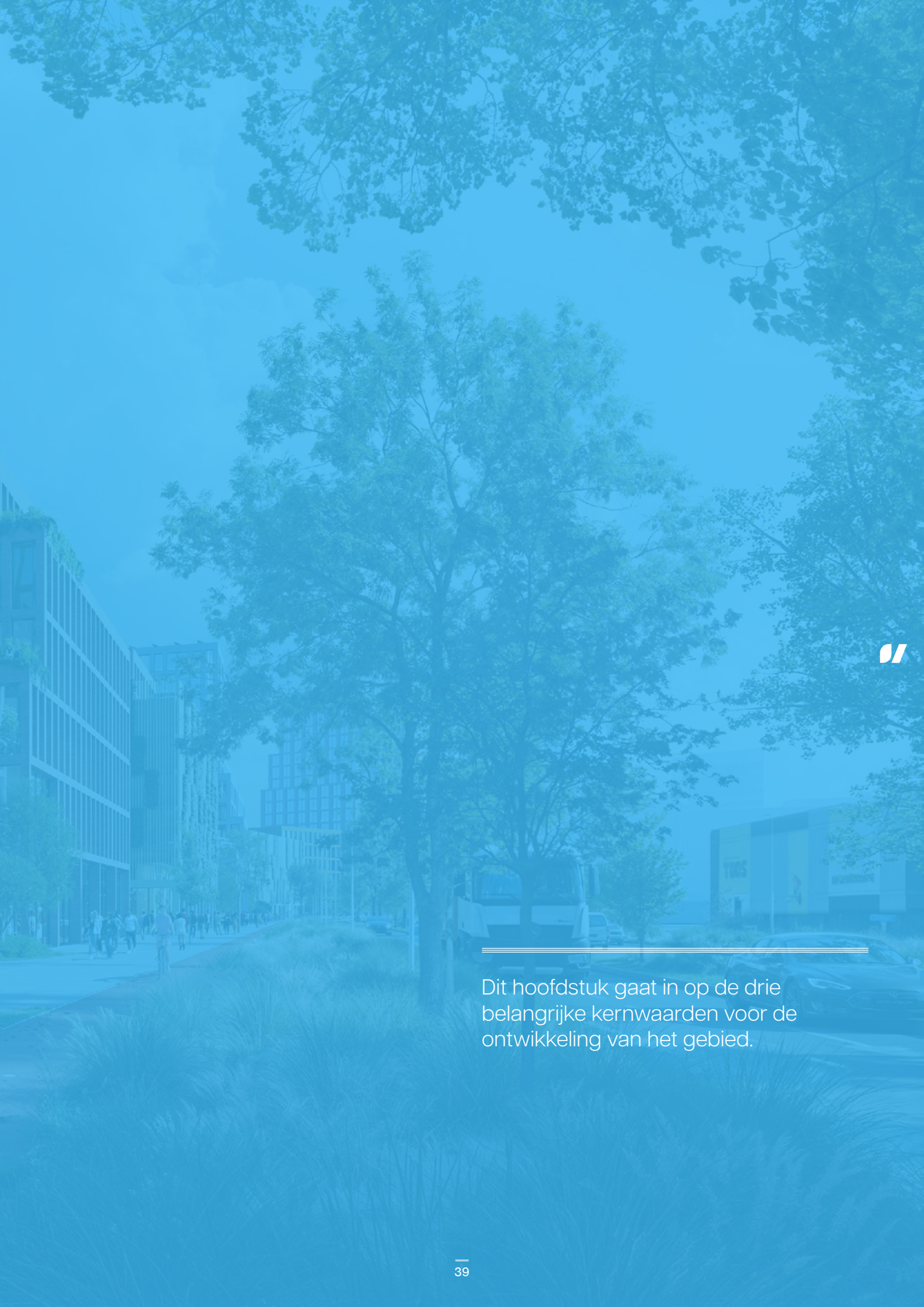
Tussen het spoor en de A22 wordt een “Spoorpark” getekend (waarvan de komst nog niet is vastgesteld). Dit park zou kunnen fungeren als zowel een recreatief als ecologisch park. In het kwaliteitsboek wordt ook benoemd dat dit park eventueel bereikt zou kunnen worden via de passerelle tussen het station en Business Docks.





//

4. Kernwaarden



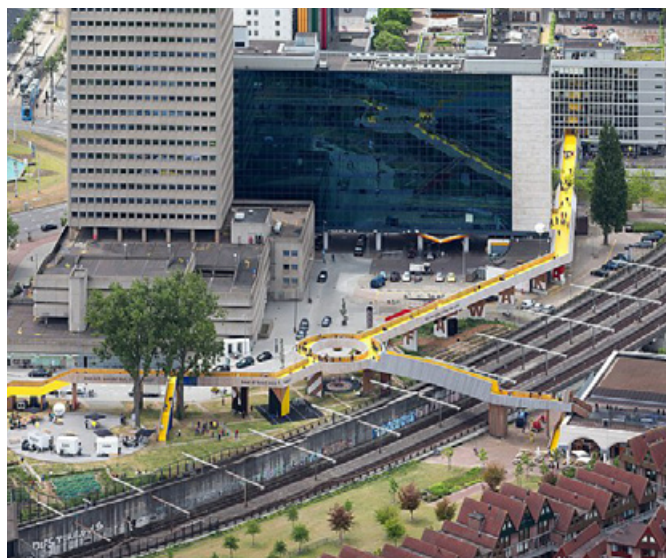
Dit hoofdstuk gaat in op de drie belangrijke kernwaarden voor de ontwikkeling van het gebied.

Nieuwe leefomgeving van Beverwijk

In dit masterplan zijn drie kernwaarden geformuleerd die richting geven aan de ambities voor de ontwikkeling van Parallel. De kernwaarden zijn **verbonden**, **aantrekkelijk** en **gezond** en vormen de uitgangspunten voor de fysieke en niet fysieke ontwikkelingen in dit gebied. Ze geven richting aan de ambities en keuze die gemaakt zijn in het plan.

Deze waarden sluiten aan op de eigenschappen van het gebied en de toekomstige rol die het gaat vervullen. Ook sluit het aan op waarden die passend zijn voor Beverwijk.

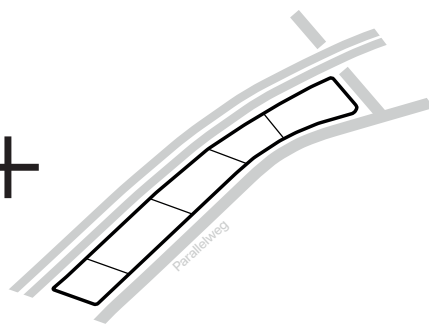
De invulling van deze waarden is flexibel en er zijn subthema's waarop deze waarde tot uiting komen. Een belangrijk aandachtspunt is dat deze waarden goed verdeeld worden over het gebied en vaker terugkomen in verschillende uitingsvormen.





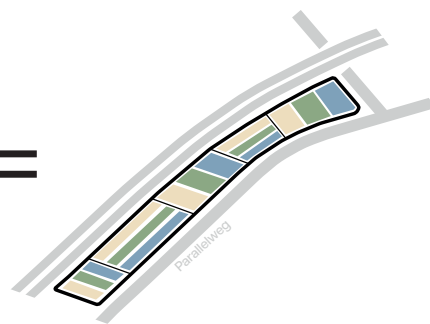
Kernwaarden

+



Focus locatie

=

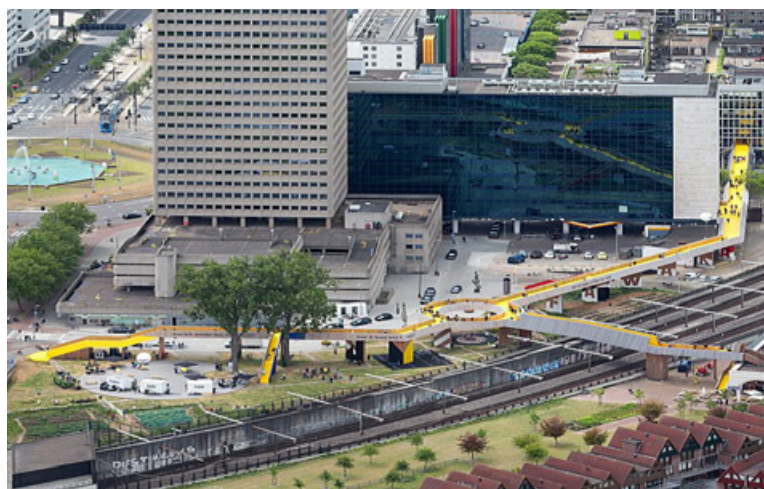


Nieuwe situatie

1. Verbonden leefomgeving



De strategische ligging van Parallel biedt een unieke kans om het gebied naadloos te verbinden met het centrum van Beverwijk, wat een grote impact kan hebben op de leefomgeving van de stad. Momenteel bevindt het gebied zich echter tussen verschillende barrières, zowel fysiek als mentaal. Er is een opvallend contrast tussen het noordelijke en zuidelijke deel van Parallel, gescheiden door een onaantrekkelijke, luidruchtige zone. Toch schuilt hier juist een enorme potentie: de nabijgelegen haven kan dit deel van Beverwijk transformeren en voorzien van een krachtige, herkenbare identiteit. Door de barrières te doorbreken en de haven als verbindende factor te benutten, kan Parallel uitgroeien tot een levendig en aantrekkelijk stadsdeel.



Parallel als verbinding tussen twee extreme delen.

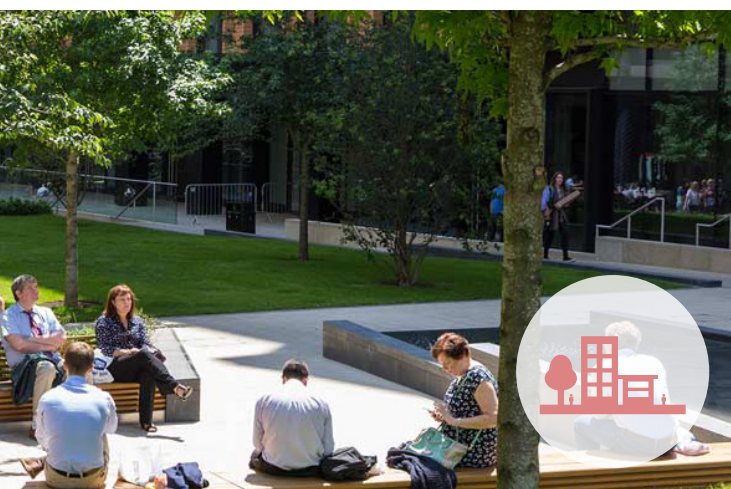


Lege open ruimte invullen, stedelijke volumes en menselijke schaal.





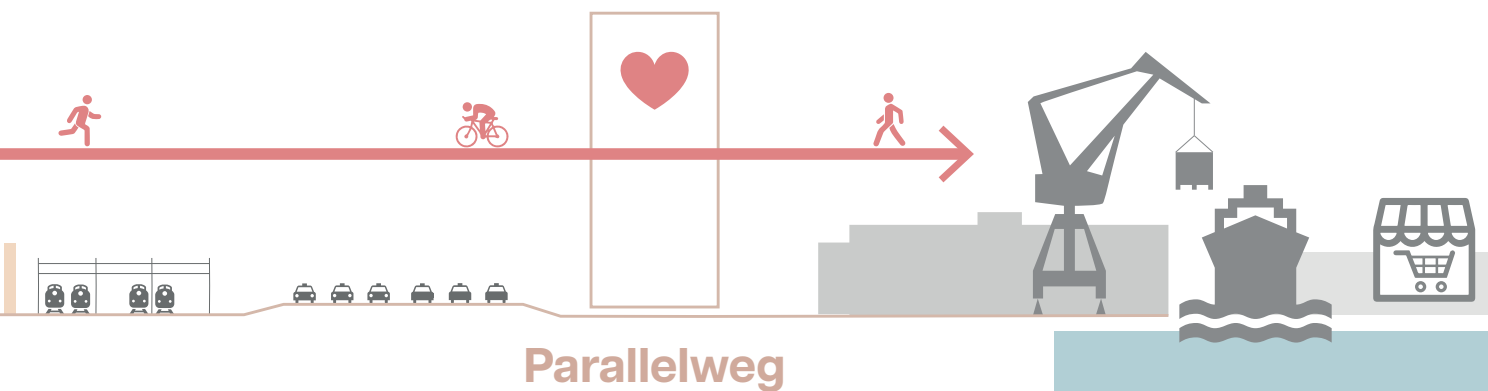
Open en uitnodigend.



al introduceren.



Imago - de trots van de bewoners.



2. Aantrekkelijke leefomgeving



Parallel transformeert naar een levendige stad met een sterke focus op leefbaarheid en duurzaamheid. Dit masterplan zet in op het maken van een nieuwe stedelijke hotspot als bruisend ontmoetingspunt. Stedelijke functies zoals werken, recreatie en voorzieningen worden slim georganiseerd om nabijheid en toegankelijkheid te bevorderen, wat de kwaliteit van Parallel zal verhogen. Daarnaast zal nieuw programma de stad economisch en cultureel verrijken. Met duurzame mobiliteit, groene infrastructuur en toekomstbestendige voorzieningen wordt Parallel een aantrekkelijk, modern gebied die klaar is voor de uitdagingen van morgen.



Nieuwe hotspot: levendig, herkenbaar en spannende hart van Be...



Nabijheid van divers programma met sociale cohesi: grote diversiteit in ontmoeting en innovatie.





verwijk.



Aanvullen van ontbrekende functies en creëren van hun voordelige relaties.



teit, leidend tot



Nieuwe werkplekken.



3. Gezonde leefomgeving



Een gezonde leefomgeving is een leefomgeving die ontworpen is met mens en natuur in gedachte. Bewoners en bezoekers van het gebied kunnen hier op een **gezonde manier** verblijven, werken en recreëren. De openbare ruimte is zichtbaar gezond door middel van de aanwezigheid van groen, bomen en heesters. Daarnaast moedigt de openbare ruimte ook aan om zich hier op een gezonde manier te verplaatsen en te verblijven. Tergelijkertijd zijn deze ingrepen ook een goede handreiking naar de natuur, die dit groen kan gebruiken als een natuurlijke stapsteen.



Autoluwe openbare ruimte.



Ruimte voor rust en ontspanning.

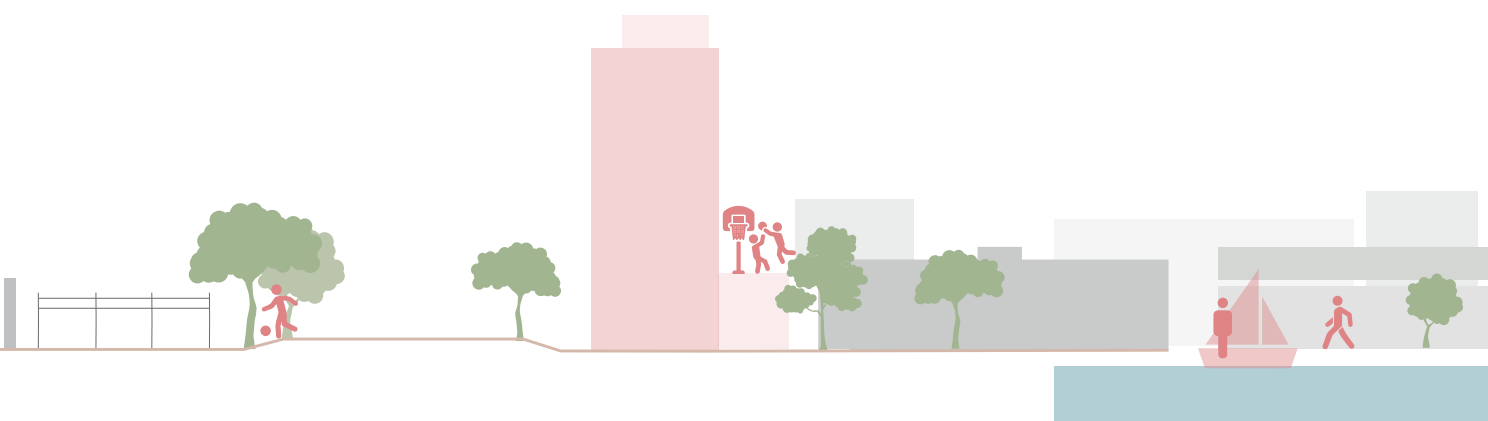




Groene en circulaire gebouwen.

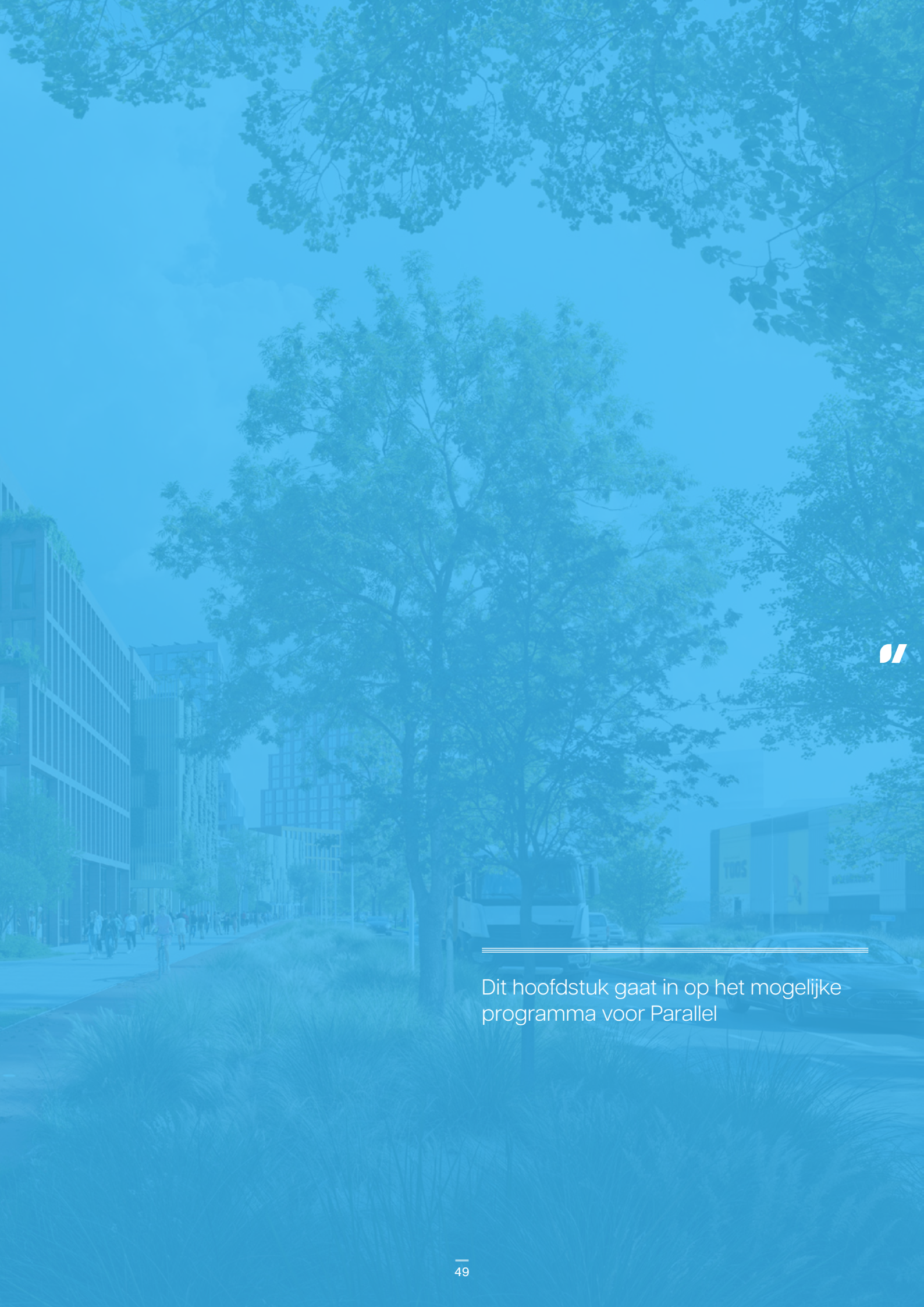


Sport.



//

5. Programma



Dit hoofdstuk gaat in op het mogelijke
programma voor Parallel

Visie op programma

Overzicht programma in de buurt

Schakel tussen twee werelden

Het projectgebied is niet alleen qua ligging een schakel tussen twee werelden, maar zal dit ook programmatisch zijn. De kant van het centrum van Beverwijk is, grotendeels vanwege het aantal woningen, veel meer gericht op service en diensten: hier zijn meer winkels, zorgfuncties, horeca, etc. Terwijl er ten zuiden van het spoor veel meer maak- en industrie gerichte bedrijven zijn te vinden.

Het is niet de insteek van Parallel om met deze gebieden te gaan concurreren, maar om juist een toevoeging te doen aan het programma van Beverwijk. Om programma toe te voegen dat er nog niet is, maar ook om te zoeken naar programma dat aansluit op de bestaande bedrijven.

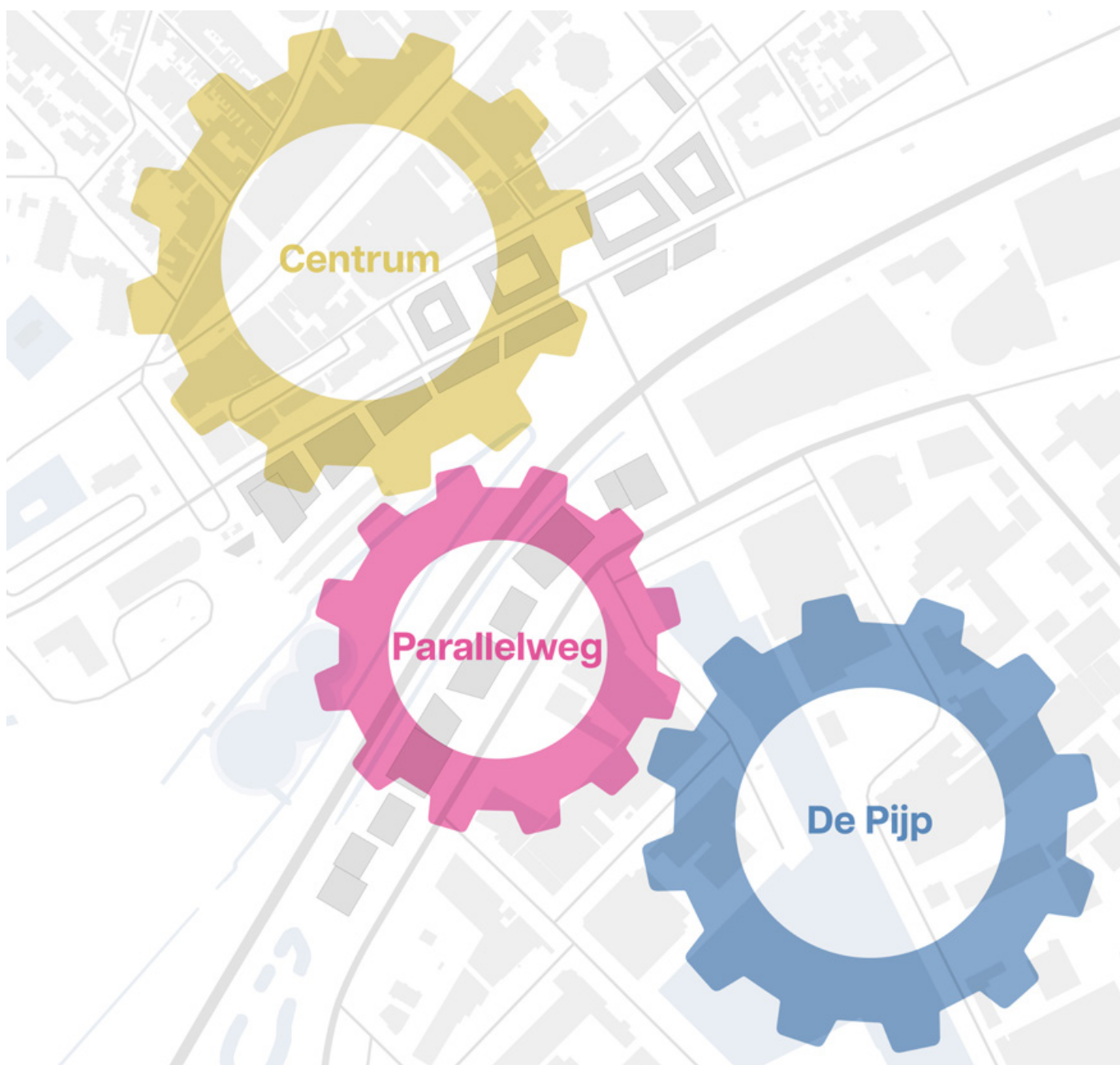
De volgende pagina's tonen de resultaten van het onderzoek over welk programma in welke schaal eventueel geschikt zou zijn voor Parallel.



Programma in het centrum



Programma aan de Business Docks zijde



Parallel als programmatische schakel tussen het centrum en de Pijp

Programma

Mogelijk programma

Kantoren

Kantoren zijn er in verschillende soorten en maten. De kleine schaal kantoren van 1 tot 3 bouwlagen zien wij echter niet passen voor Parallel, omdat er bij deze gebouwen stedelijkheid ontbreekt. De middelgrote- en of grote schaal kantoor gebouwen zouden wel een plaats kunnen krijgen bij Parallel. Een volume waar verschillende bedrijven kunnen worden gehuisvest, of één groter bedrijf.

Kantoren komen met een, voor werkprogramma, redelijke parkeervraag. Maar een ligging zo dicht bij het station is een uitstekende locatie voor een kantoor.



S



M



L



Voorzieningen

Veel verschillende functies zijn onderdeel van het programma voorzieningen: cafés, restaurants en/of winkels. Al deze functies dragen bij aan de leefbaarheid van het gebied en maken het ook een bestemming. Kleine- en middelgrote voorzieningen kunnen een plaats krijgen op Parallel. Voor grote voorzieningen (grootschalige meubelzaken bijvoorbeeld), ontbreken de mobiliteitsvoorzieningen maar dragen ook niet genoeg bij aan de menselijke schaal van het gebied.

De ligging van Parallel, tussen station en Business Docks kan een interessante ligging zijn voor meerdere soorten voorzieningen.



S



M



L



Zorg

Zorgprogramma zou ook een goede invulling zijn voor Parallel. De geluidshinder zou op dit moment langdurige overnachtingen nog belemmeren, maar daghandelingen zou daarentegen wel geschikt zijn voor deze locatie.

Een grootschalige locatie zou minder passen voor Parallel aangezien deze ook gepaard zou gaan met een grote parkeervraag. Kleine en middelgrote zorgfuncties zijn daarom juist wel geschikt.



S



M



L



Appartementenhotel

Beverwijk op zichzelf is op dit moment nauwelijks een bestemming voor toeristen met overnachtingen. Echter zien wij wel potentie in een appartementen hotel gekoppeld met lokale grootschalige bedrijven die behoefte hebben aan overnachtingen voor tijdelijke werknemers en/of bezoekers. Daarnaast zou een hotel met een nabijheid van het station Beverwijk ook nog rol kunnen spelen voor toeristen die naar Amsterdam komen, helemaal na de hotelstop daar. Deze appartementenhotels vragen wel enige schaal om succesvol te zijn, daarom zijn kleinschalige hotels hier minder voor geschikt.



S



M



L



Programma

Mogelijk programma

Cultuur & Maatschappelijk

Cultuur en/of maatschappelijke functies in Parallel zouden bijdragen aan leefbaarheid van de gehele Business Docks-zijde, en zijn daarom zeer geschikt voor deze plek. Kleinschalige buurtondersteunende functies als een buurtcafé of eventueel middelgrote functies als een theater worden gezien als mogelijk programma.

Echter grote cultuur en of maatschappelijke functies als concertzalen o.i.d. hebben geen plaats hier.



S



M



L



Onderwijs

Parallel zou vanwege de ligging dichtbij het station van Beverwijk een ideale plek zijn voor een groot of klein onderwijs programma, mits deze functie zou passen binnen het huidige geluidshinder en milieuzoneringen.

En met eventuele toekomstige leerlingen en/of studenten wordt daarmee een nieuwe gebruikersgroep toegevoegd aan de Business Docks zijde, en wordt zo de levendigheid verhoogd.



S



M



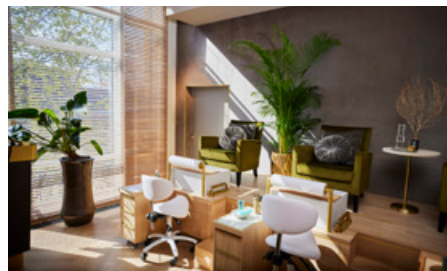
L



Leisure

Leisure is tot slot ook een zeer geschikt programma voor Parallel, dit brengt ook nieuwe bezoekers naar het gebied om zo het gebied te activeren. Dit soort programma maakt van Parallel ook meer een bestemming voor bewoners van Beverwijk.

Funcities waaraan gedacht moeten worden zijn: sportschool, sportvoorzieningen, etc.



S



M



L



Doelgroepen

Bestaande gebruikers

In dit masterplan wordt er de bestaande gebruikers de ruimte geboden om terug te keren naar Parallel. De bestaande gebruikers omvatten met naast kantoor- ook commerciële functies.



Medewerkers omliggende industrieën

In de omgeving van Beverwijk zijn een aantal grote industrieën zoals: TATA - steel, Offshore windmolen parken en de zeehaven IJmuiden. Het is een interessante gedachte om ondersteunend programma voor deze industrieën toe te voegen.

Dit kunnen appartementen hotels zijn voor (tijdelijke) werknemers, maar ook spillover bedrijven die zich in de buurt van deze economieën willen vestigen.



Beverwijkers

Het is ook een van de doelen van dit masterplan om Parallel te activeren en een menselijkere maat toe te voegen. Hierdoor zullen de bewoners van Beverwijk deze plek ook meer gaan bezoeken en niet meer zien als een achterkant van de stad.



Potentiële leerlingen

Indien er onderwijsprogramma bij Parallel komt, zullen er ook ineens leerlingen het gebied bezoeken. Hier zouden aanvullende commerciële en/of voorzienende functies ook op kunnen aansluiten.



Intermezzo - 5 referentieprojecten

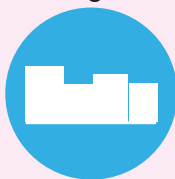
De opgaven voor Parallel staan niet op zich. Op veel plekken binnen en buiten Nederland wordt rondom stationsgebieden ontwikkeld. De nabijheid van het station zorgt voor goede verbinding en een groter gebied dat makkelijk bereikt kan worden.

De opzet van plannen in deze gebieden is wel heel verschillend. Hoe ga je om met geluid? Wat voor volumes ga je maken? Uit vijf verschillende referenties zijn ontwerpkeuzes meegenomen in het ontwerp van Parallel.

Afschermende werking



Verschillende hoogtes



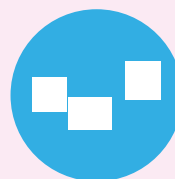
Logistieke ventweg



Basislaag met een menselijk maat



Speelse oriëntatie

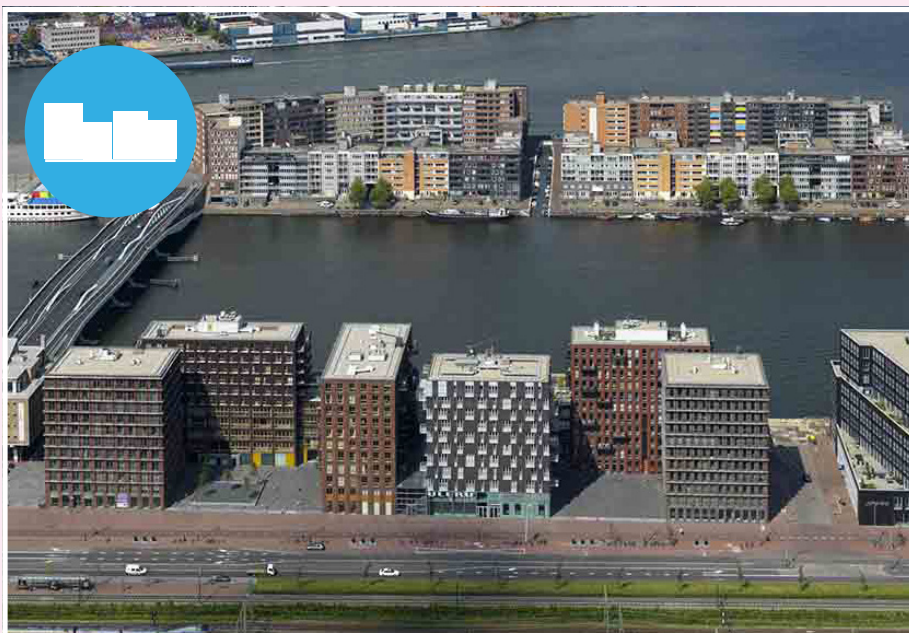


Nova city - Brussel

NovaCity, gelegen in Brussel, ligt op een kruispunt van het spoor en een aantal grote wegen. Het gemengde programma van dit project brengt verschillende economische functies en woningen samen. Aan de stadse kant van het blok is een stedelijke wand gecreëerd waarin de volumes verspringen. Door deze verspringen is er ruimte voor groen en ontmoeten.

Piet Heinkade - Amsterdam

De Piet Heinkade in Amsterdam ligt tussen de S100 en de IJhaven. Dit gebied wordt gekenmerkt door een ritme van rechthoekige blokken van een vergelijkbare hoogte. Deze hoogtes zorgen voor een eentonig en onprettig silhouet. Diversiteit in gebouwhoogtes zorgen voor een aantrekkelijker beeld.





Kop van Kessel-Lo - Leuven

Aan de kant van het dorp Kessel-Lo is een strip aan gebouwen ontwikkeld met een dubbele economische plint, met daar bovenop een ensemble van gebouwen met verschillende functies (hotel, kantoor en wonen). De plaatsing van gebouwen en de dichtheid zorgen voor een prettiger leefklimaat aan de kant van het dorp. De gebouwen hebben een afschermende werking.

5tracks - Breda

Een gebied waarin je 24/7 kunt wonen, ondernemen, werken en recreëren – dat was het doel van 5Tracks. Aan het spoor wordt een serie gebouwen ontwikkeld voor een divers programma. Aan de stadskant maken de blokken een stap naar 4/5 bouwlagen. Deze basislaag creëert een menselijk maat in het straatbeeld.



Imagewharf - Amsterdam

ImageWharf is een creatieve campus in de Houthavens van Amsterdam. Het gebied is een voormalig industriegebied dat langzaam transformeert tot een stadsdeel voor creatieve industrie. Het complex bestaande uit verschillende gebouwen heeft rondom het kavel een logistieke weg lopen waar alle expeditie voor de gebouwen aan is georiënteerd. De openbare ruimte aan de voorkant is daardoor prettig.

//

6. Ontwerp



Dit hoofdstuk gaat in op de stedenbouwkundige opzet van het masterplan.

Plankaart

Duurzame moderne gebouwen staan letterlijk met hun voeten in het groen. Dit zorgt voor een harmonieuze integratie van stedelijke en natuurlijke elementen, waardoor een aantrekkelijk en leefbaar gebied ontstaat.

Door de aanleg van een passerelle, een elegante voetgangersbrug, wordt een directe verbinding met het station gerealiseerd. Dit vormt een cruciale interwijkse verbinding die bestaande barrières overbrugt en de twee delen van de stad naadloos met elkaar verbindt.

Het gebied biedt een dynamische combinatie van hoge en middelhoge gebouwen die ruimte bieden aan kantoren, onderwijsinstellingen, voorzieningen, zorgfaciliteiten, cultuur en leisure, en zelfs een hotel. Deze programmatische overgang tussen de stadskant en het bedrijventerrein zorgt voor een evenwichtige en veelzijdige ontwikkeling.

Er is bewust gekozen voor een menselijke korrel van gebouwen met voldoende verspringen in de stedenbouwkundige opzet. Dit creëert een gevarieerd en aantrekkelijk straatbeeld, terwijl de openbare ruimte rondom de gebouwen uiterst groen en uitnodigend is ingericht om te verblijven.

Duurzaamheid staat centraal in het plan. Er zijn twee parkeerhubs opgenomen die ruimte bieden aan een ambitieus mobiliteitsconcept. De verbindingen voor voetgangers en fietsers zijn optimaal ontworpen, met uitgebreide faciliteiten voor fietsparkeren. Logistiek en expedities zijn efficiënt en goed georganiseerd.

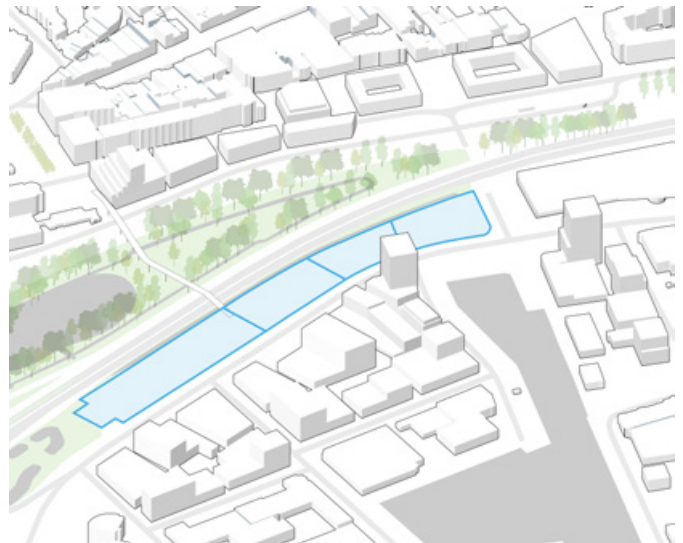




Planopbouw

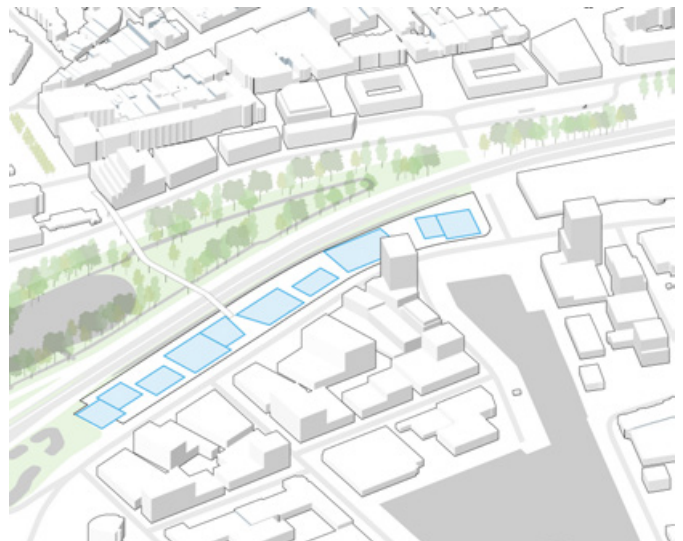
1. Fasering

In het masterplan is rekening gehouden met bestaande kavelgrenzen ten behoeve van de ontwikkelstrategie. De verwachting is dat verschillende grondeigenaren in hun eigen tempo tot ontwikkeling zullen komen. Het plan is in de basis adaptief genoeg om hier goed mee om te gaan.



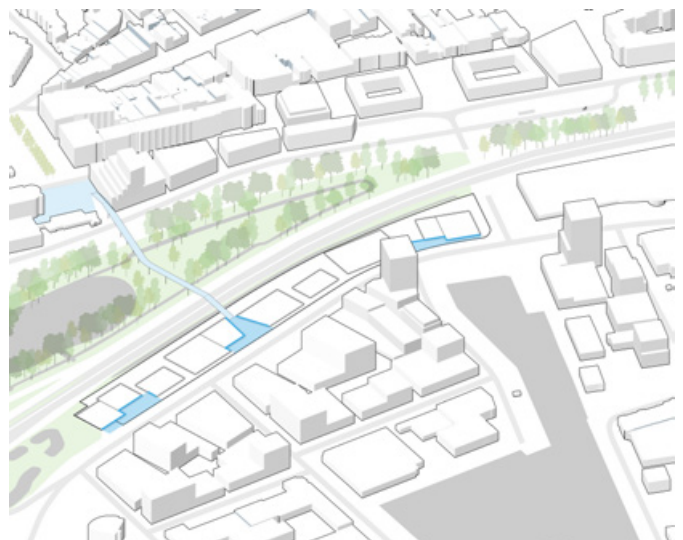
2. Gevarieerde footprints

Op deze kavels zijn footprints opgenomen voor een serie aan gebouwen. Deze footprint zijn van een maat een schaal die verschillende soorten programma mogelijk maken. Deze flexibiliteit biedt de mogelijkheid om veel verschillende soorten programma een plek te geven in het gebied.



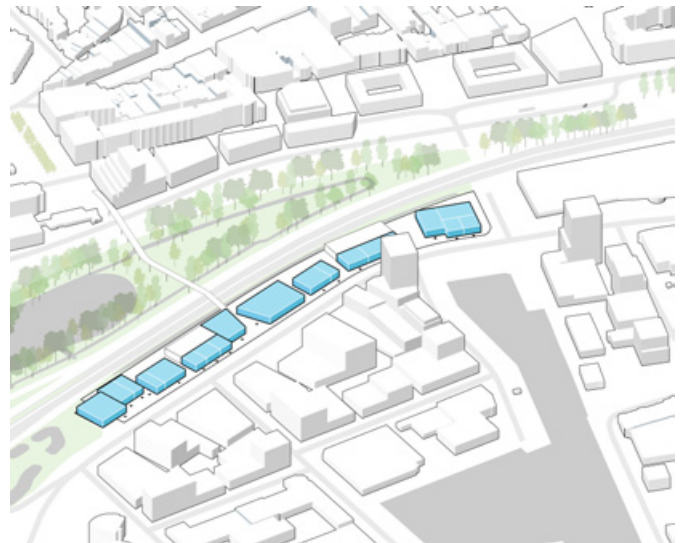
3. Pocketparks

In de stedenbouwkundige structuur is rekening gehouden met het maken van prettige recreatieve ruimtes. Plekken om te verblijven en te ontmoeten. Er zijn drie grotere plekken aan te wijzen in het plan. Een groen plein dat aanlanding vormt van de Passerelle die in verbinding staat met het station en het Spoorpark. Aan de randen van het gebied zijn twee pocketpark opgenomen bij de entrees van hoge gebouwen. Deze parkjes vormen een prettig aanzicht.



4. Levendige plinten

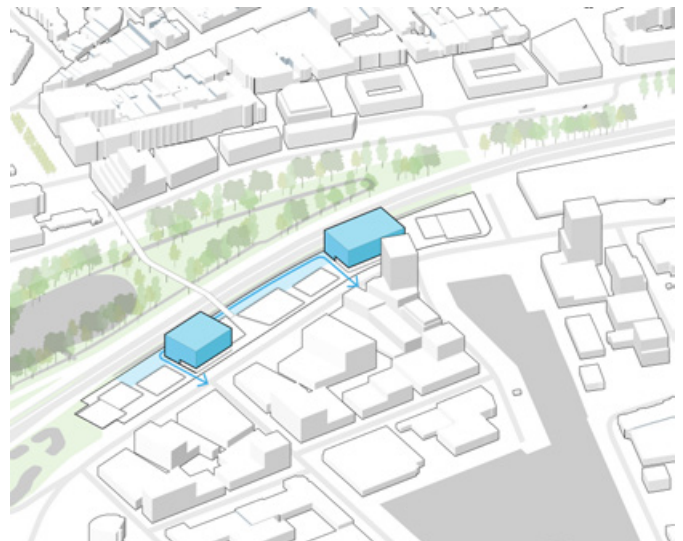
Om van de Parallel een fijne plek te maken om te werken en verblijven zijn actieve levendige plinten essentieel. Plinten met voorzieningen die open zijn en interactie aangaan met de openbare ruimte. Deze levendige plinten zijn gericht op de Parallelweg maar zijn ook aangenaam aan de zijde van de A22. Alleen bij de parkeerhubs is er ruimte om het parkeren gedeeltelijk naar de begane grond te trekken.



5. Mobiliteit

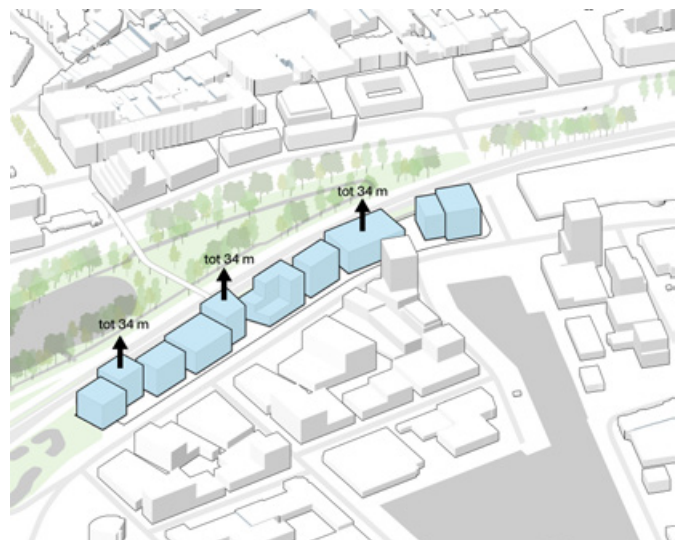
In het plan zijn twee parkeerhubs opgenomen die op een centrale plek liggen. Loopafstanden zijn kort en de gebouwen zijn goed te bereiken. Fietsparkeren, deelmobiliteit en elektrisch opladen is gekoppeld aan de parkeerhub om duurzame mobiliteit te stimuleren.

Op twee plekken worden de parkeerhubs aangesloten aan de Parallelweg. Tussen deze aansluitingen loopt een logistieke straat waar de expeditie van de gebouwen is georiënteerd.



6. Basishoogtes

De gebouwen in het gebied hebben een basishoogte van maximaal 34 meter hoog.

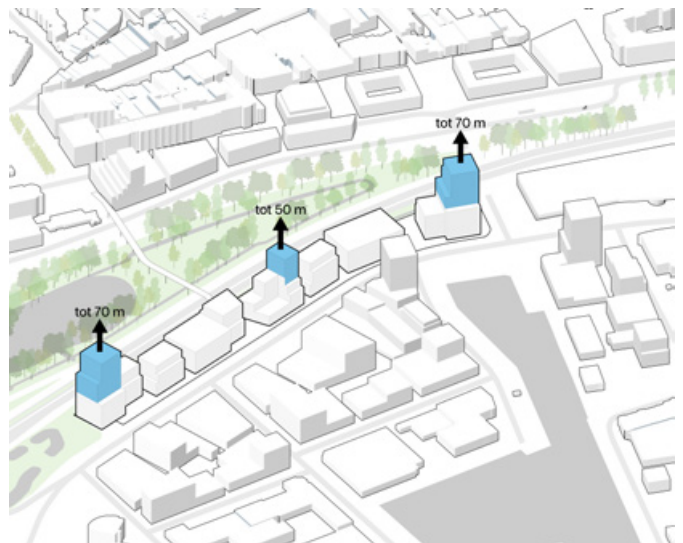


Ontwerp

Planopbouw

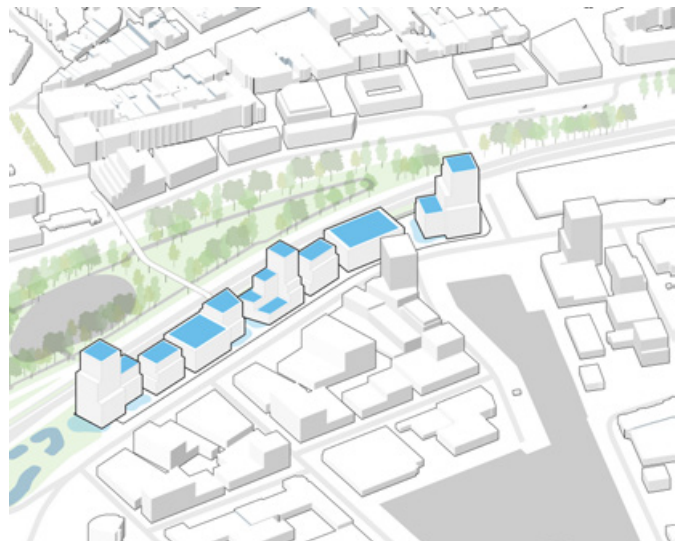
7. Hoogteaccenten

Op drie plekken in het plan is ruimte voor een hoogte accent. Deze accenten liggen op plekken waar een accent ook een herkenningspunt (landmark) kan vormen. De zuidelijke toren vormt entree van het gebied aan de A22. De noordelijke toren begeleid de Viaductweg als verbinding met het centrum van Beverwijk. In het midden is ruimte voor één extra accent van 50 meter. Dit accent sluit aan op de Passerel en sluit qua hoogte meer aan bij het stationsgebied van Beverwijk.



8. Water

In het gebied ligt een behoorlijk opgave om water vast te houden en te bergen. Het is wenselijk om daken in het gebied volop in te zetten voor het bergen van regenwater. Een beperkt gedeelte van het water kan (indien mogelijk ivm grondwaterstand) opgevangen worden in de openbare ruimte rondom de gebouwen.



9. Groen

Rondom de gebouwen is ruimte om te vergroenen. Gebouwen staan met hun voeten in het groen. Bestaande bomenstructuren en houtwallen worden versterkt en waar nodig aangevuld. Parallel wordt hiermee een groene, gezonde en fijne plek om te zijn. Indien het profiel van de Parallelweg ook vergroend wordt, zal het bijdragen aan een aaneengesloten groenstructuur langs de Parallelweg.



Ontwerp

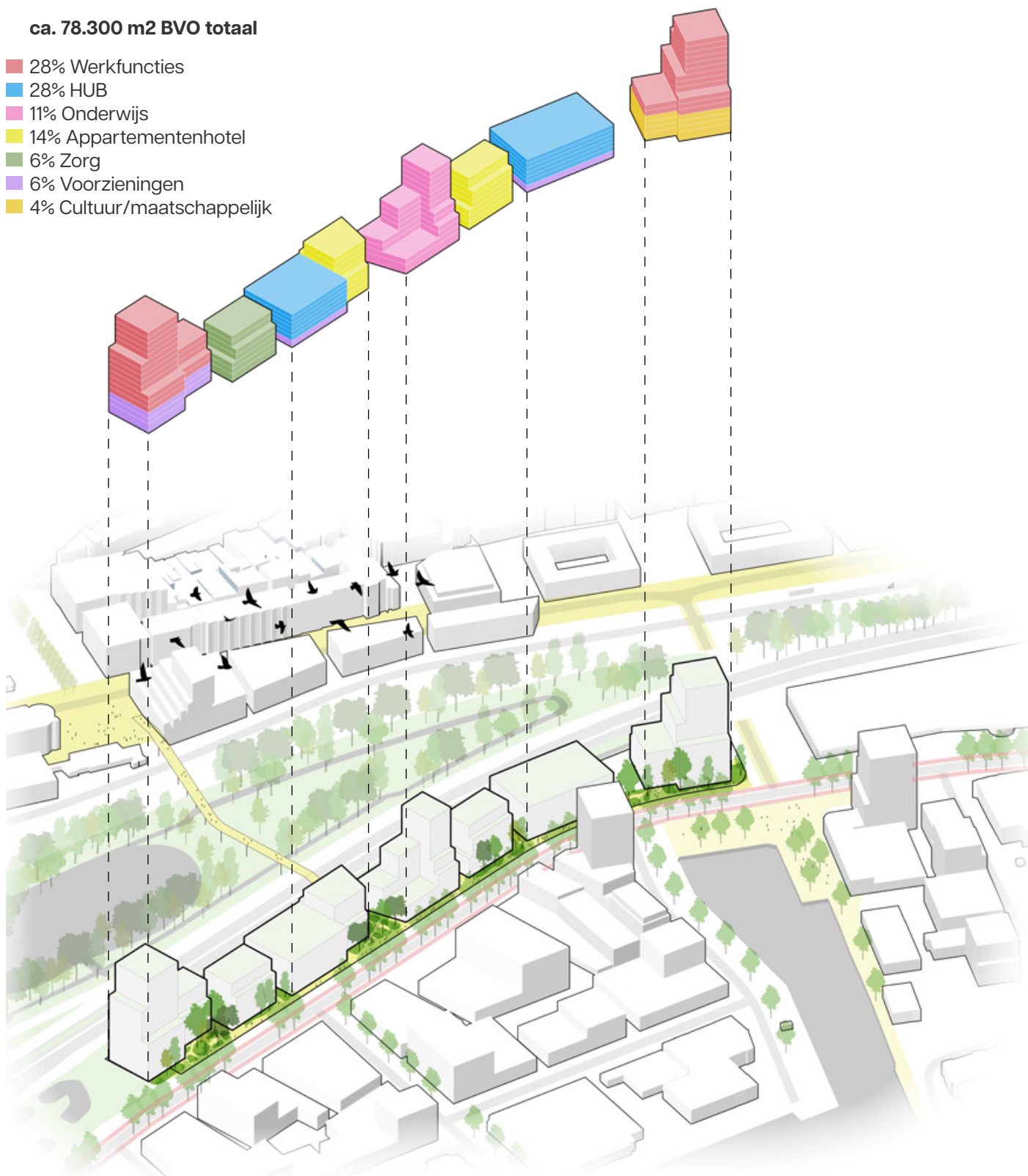
Voorbeelduitwerking

Er is een voorbeelduitwerking gemaakt, met daarin een mogelijk scenario van het te komen programma.

Daadwerkelijke oppervlaktes en functiemenging kan afwijking van dit voorgestelde beeld.

ca. 78.300 m² BVO totaal

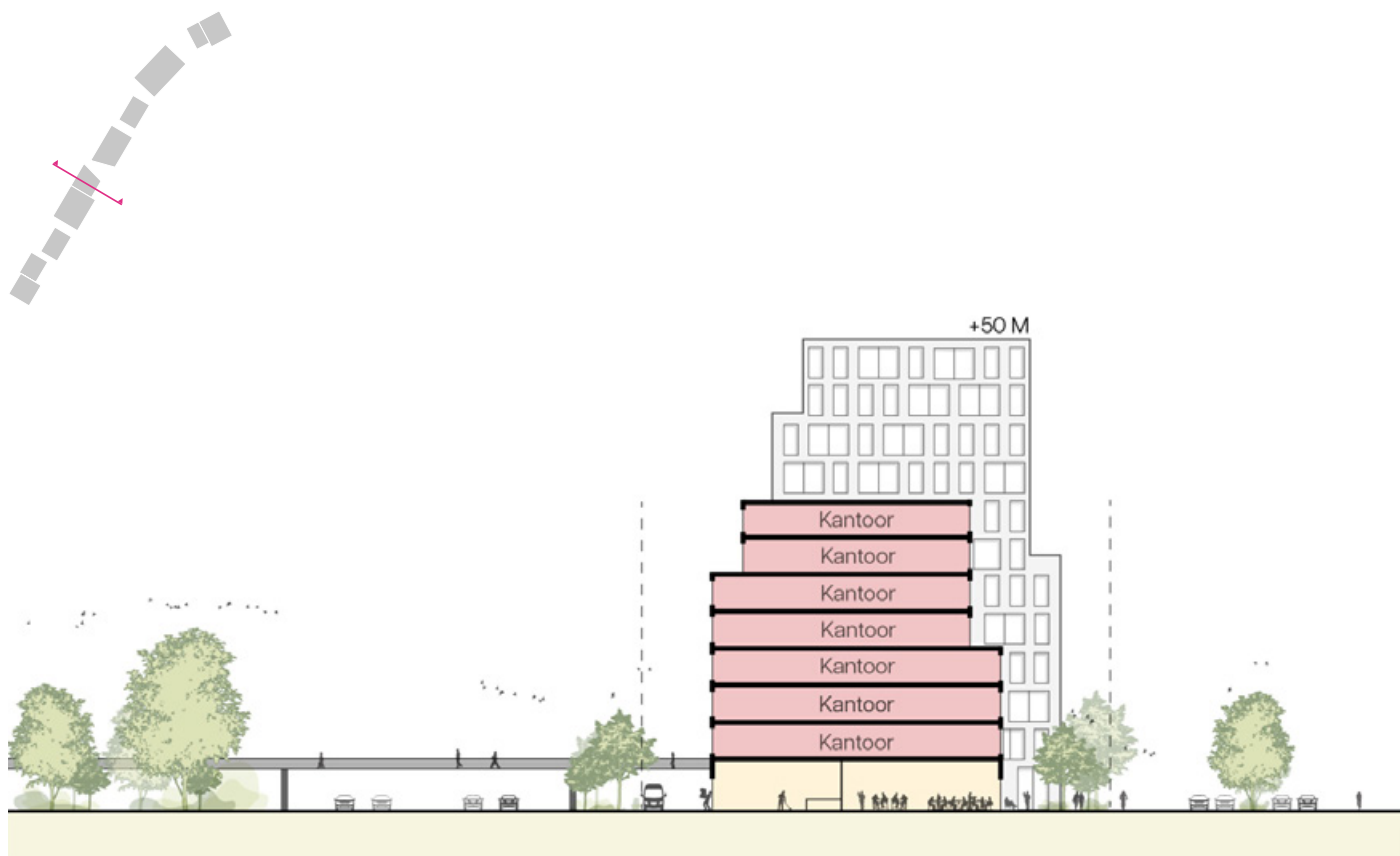
- 28% Werkfuncties
- 28% HUB
- 11% Onderwijs
- 14% Appartementenhotel
- 6% Zorg
- 6% Voorzieningen
- 4% Cultuur/maatschappelijk







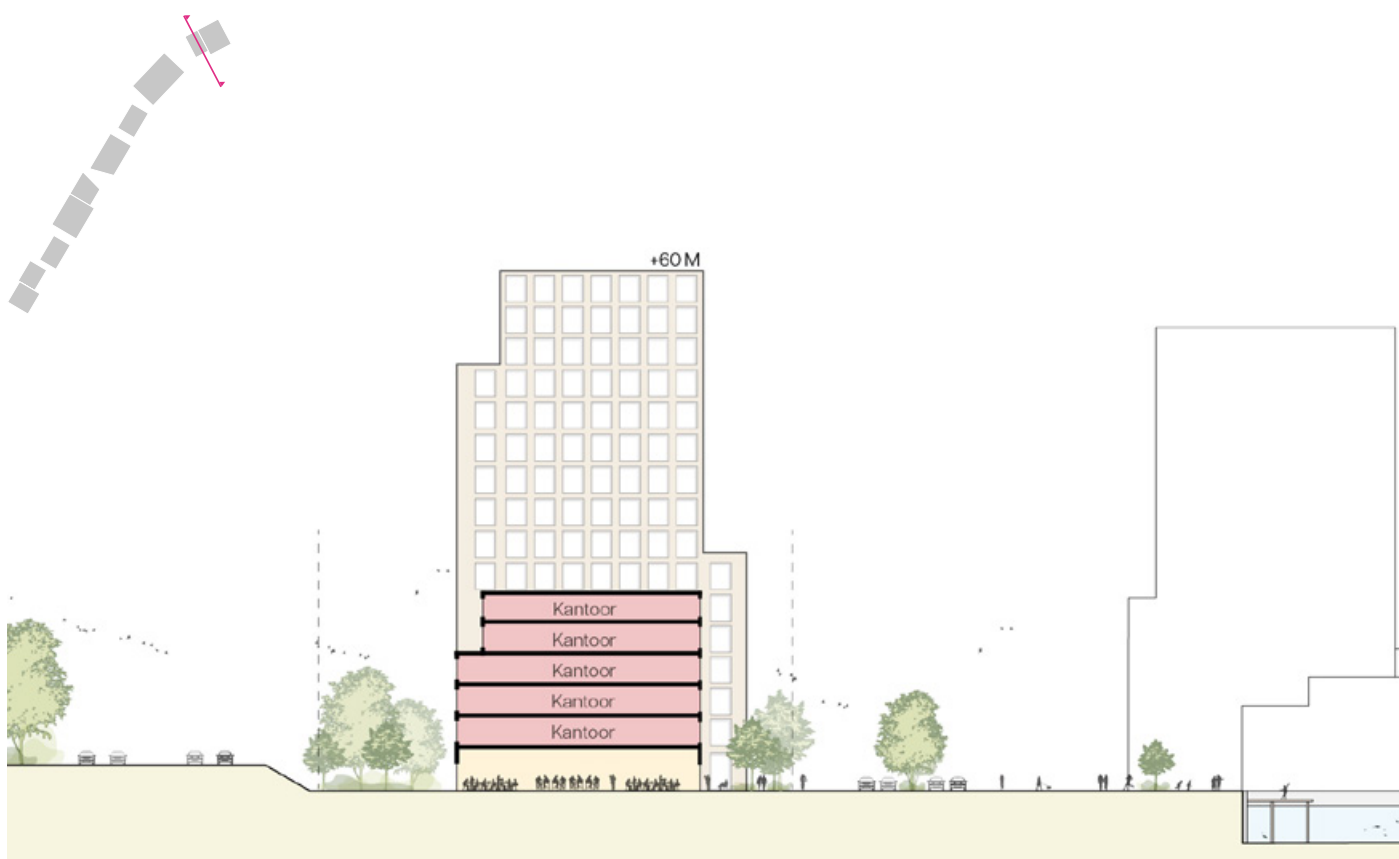
Doorsnedes



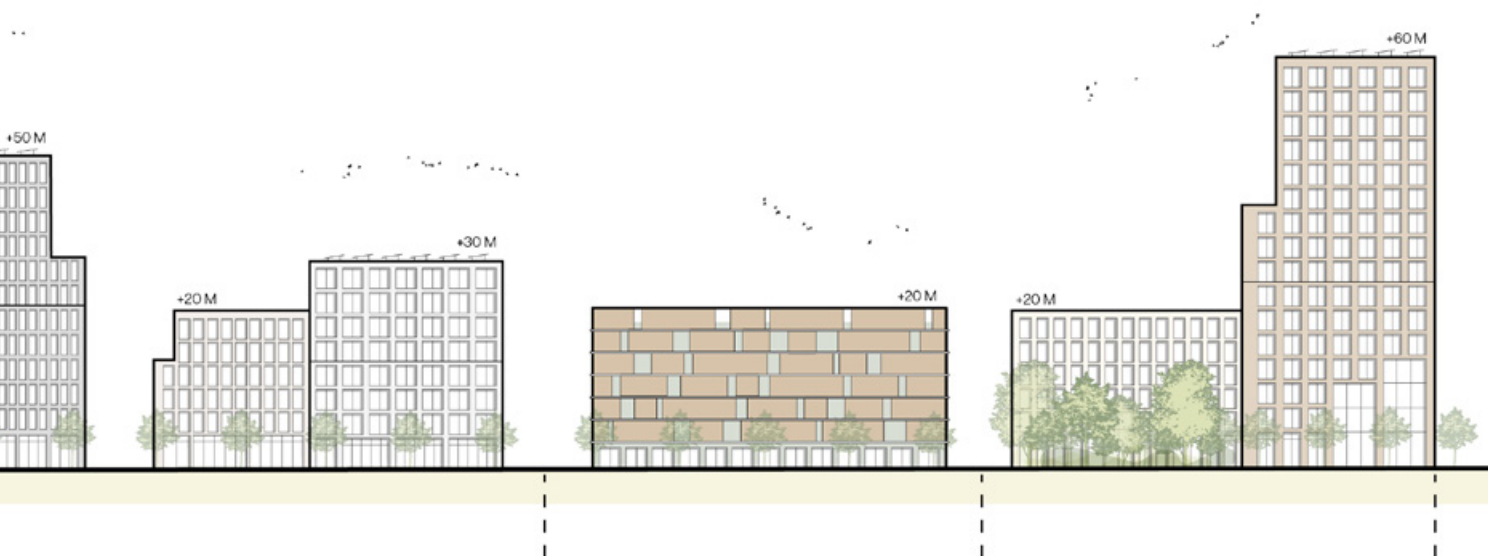
Voorbeelduitwerking doorsnede ter hoogte van de Passerelle



Voorbeelduitwerking aanzicht vanaf de Parallelweg



Voorbeelduitwerking doorsnede ter hoogte van de Kop van de Haven



Vergroenen Parallelweg

Straatprofiel

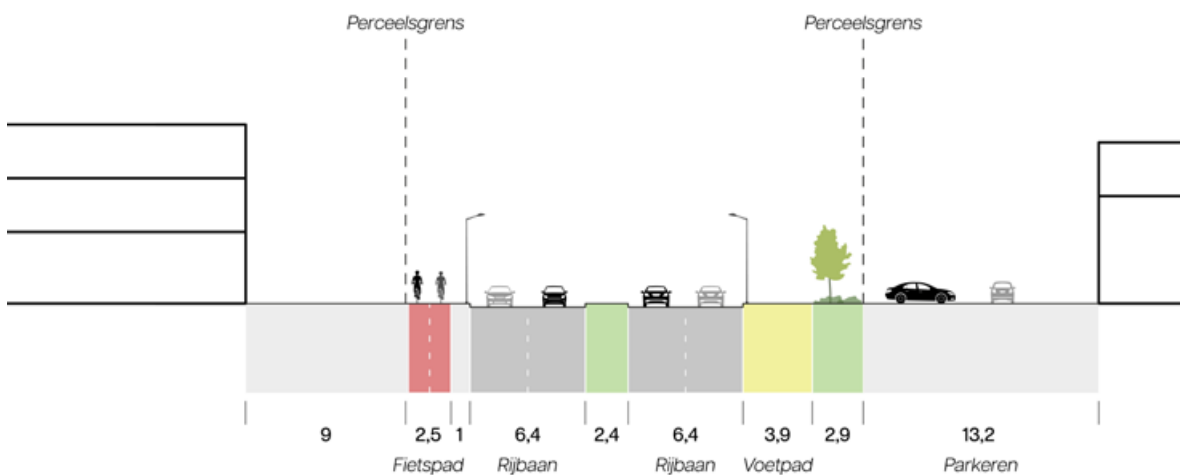
Het huidige straatprofiel van de Parallelweg biedt weinig ruimte voor voetgangers en groen. Aan de noordoostelijke zijde ligt alleen een fietspad in beide richtingen, terwijl aan de andere kant enkel een voetpad aanwezig is.

Om aan te sluiten bij de ambitie van Parallel, is er een gewenst profiel voor de Parallelweg geschetst om deze een groenere uitstraling te geven. Dit kan bijvoorbeeld door de rijbanen te versmallen, waardoor meer ruimte ontstaat voor een groene inrichting. Bij het vergroenen van de Parallelweg moet rekening worden gehouden met de ligging van

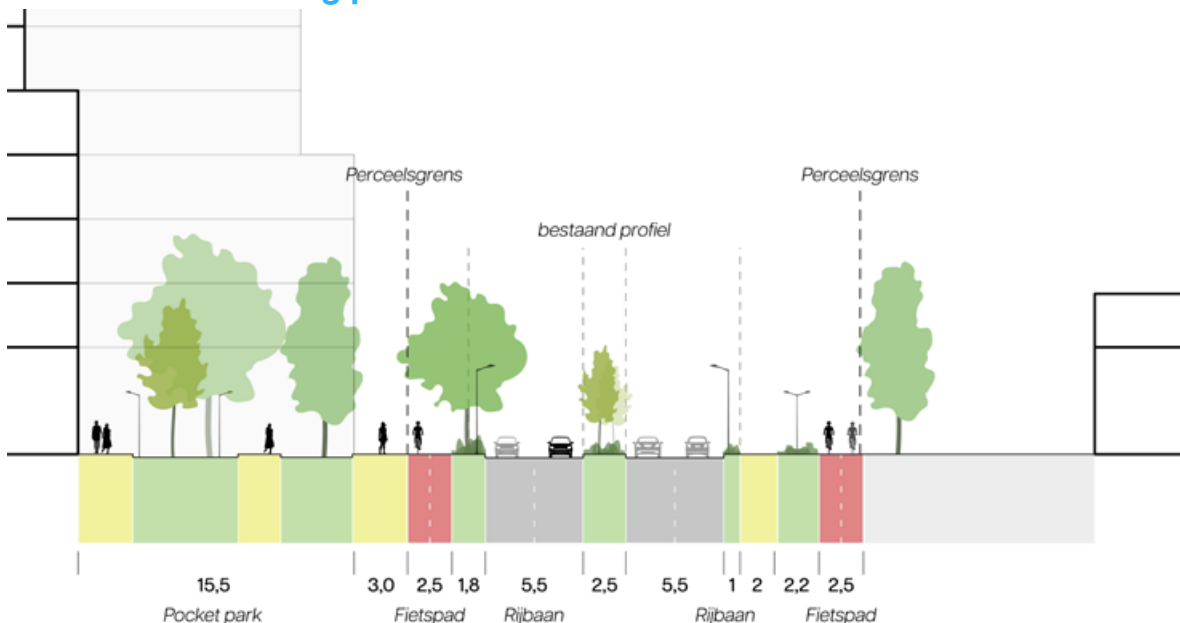
kabels en leidingen (zie bijlage). Uit een eerste studie blijkt dat de meeste belangrijke kabels en leidingen voornamelijk langs de zuidwestelijke rand liggen, waardoor er aan de andere zijde voldoende ruimte is om bomen van formaat aan te planten. Daarnaast wordt als extra laag groen een combinatie van heesters en grassen toegevoegd, wat zorgt voor een extra groene massa langs de Parallelweg.

Tot slot wordt langzaam verkeer gestimuleerd door aan beide zijden van de Parallelweg zowel een voetpad als een fietspad aan te leggen

Huidig profiel

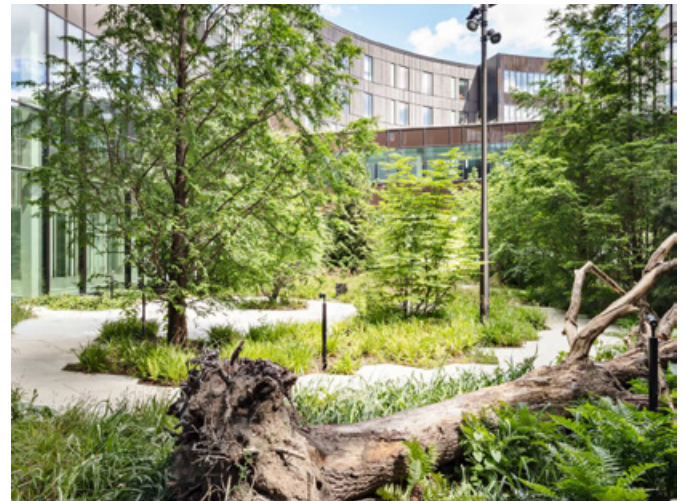


Gewenst toekomstig profiel

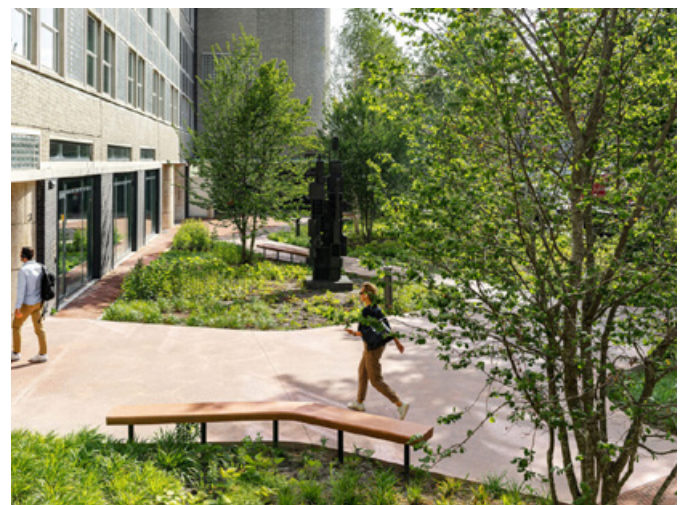
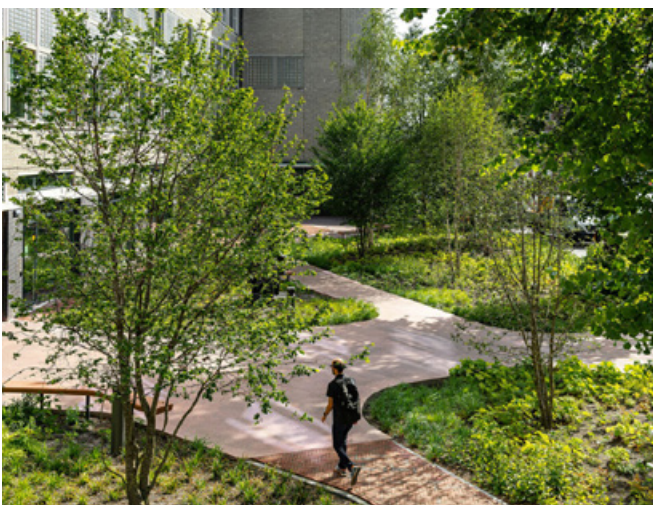




Grassen, bloemen en/of heesters als groene rand in een smalle strook, zoals bij de Vestdijk in Eindhoven



Bomen van 1e orde grootte waar het kan met ondergrondse infrastructuur



Pocketparks als verbreding van het straatprofiel

Vergroenen Parallelweg



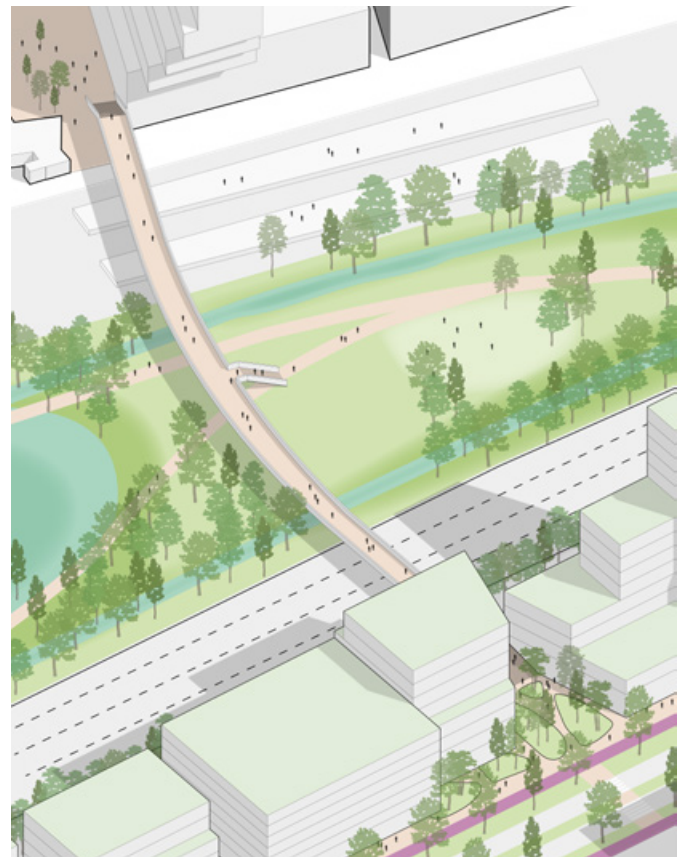
Visualisatie vanaf de Parallelweg



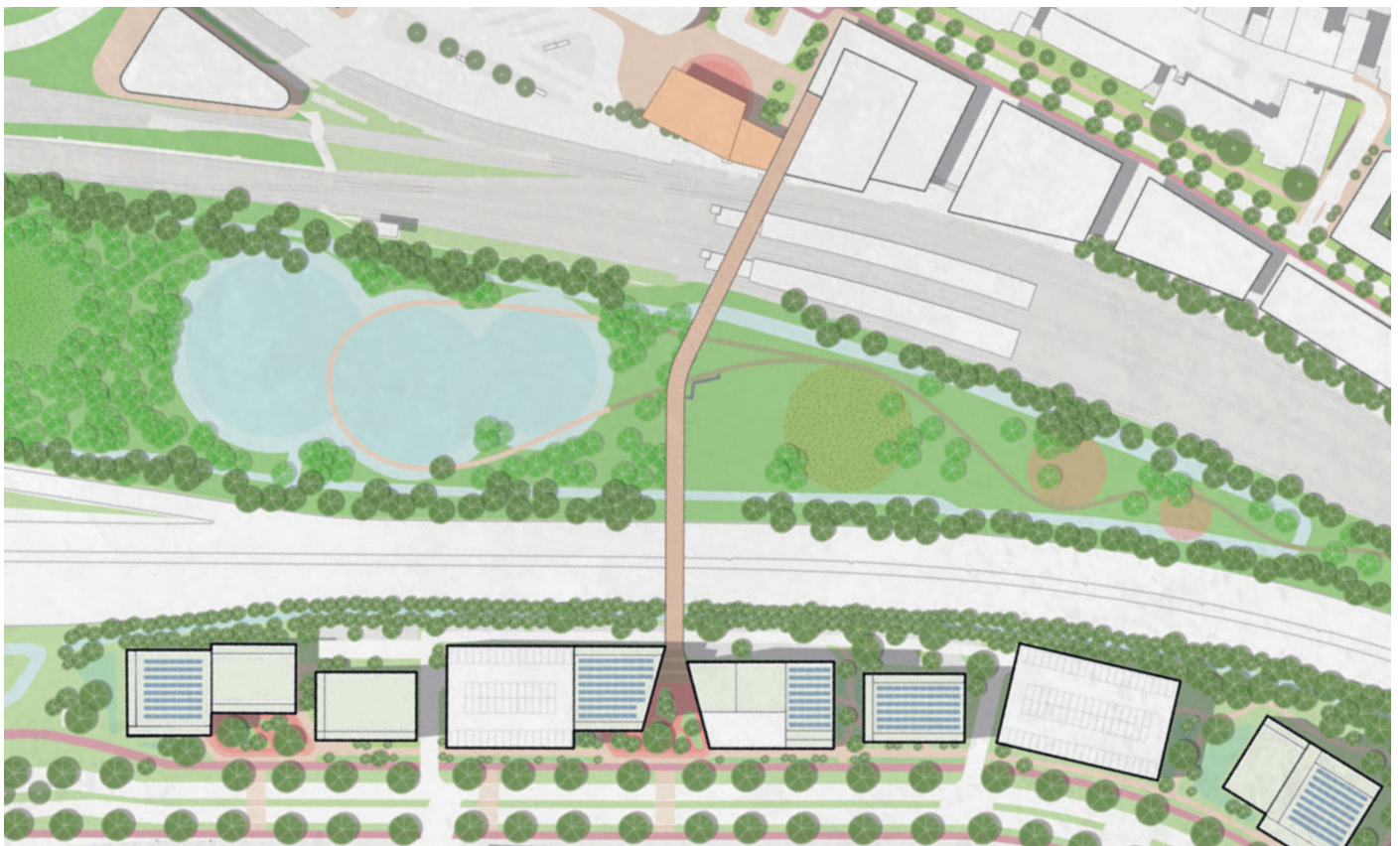
Passerelle

Een zeer belangrijk element in het plan is de aanleg van een Passerelle voor langzaam verkeer. Deze Passerelle verbindt de Parallelweg met het station van Beverwijk. Dankzij de goede spoorverbindingen wordt Parallel verbonden op een grote schaal met verschillende omliggende dorpen en steden. De Passerelle loopt over de sporen, de A22 en het natuurgebied dat tussen deze infrastructuur ligt. In het midden is er de kans om dit natuurgebied met een trap beperkt toegankelijk te maken voor het publiek.

Aan beide uiteindes van de Passerelle landt de brug aan op actieve pleinen met voorzieningen. Samen met goede verlichting en een goede inrichting dragen deze bij aan een sociaal veilige en prettige ervaring voor gebruikers van de Passerelle.



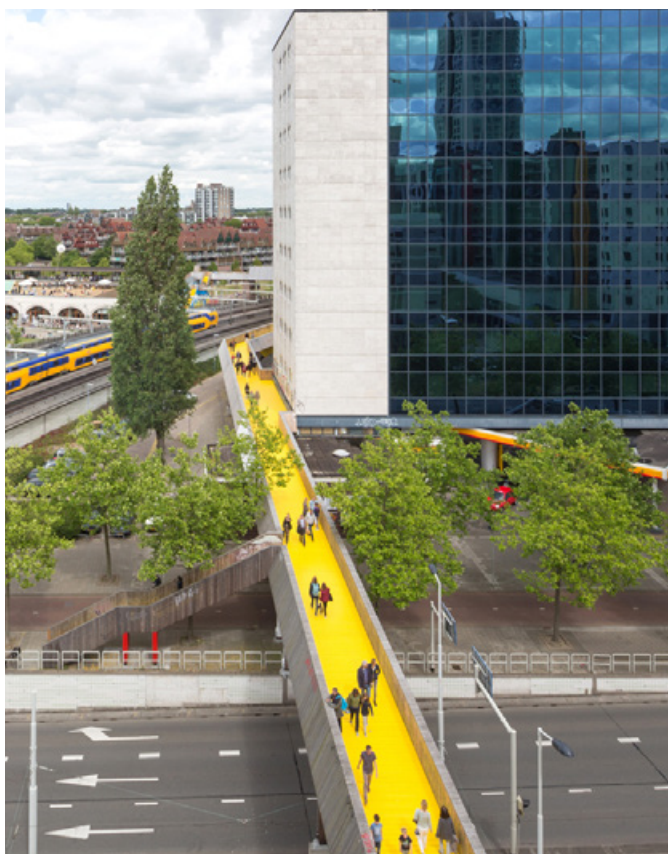
Voorbeelduitwerking 3D



Uitsnede masterplan



Voorbeeld Luchtsingel Rotterdam



Voorbeeld Luchtsingel Rotterdam



Voorbeeld Passarelle Zwolle



Visualisatie vanaf de Passerelle



Kaart lange termijn

Ontwikkelingen rondom Parallel

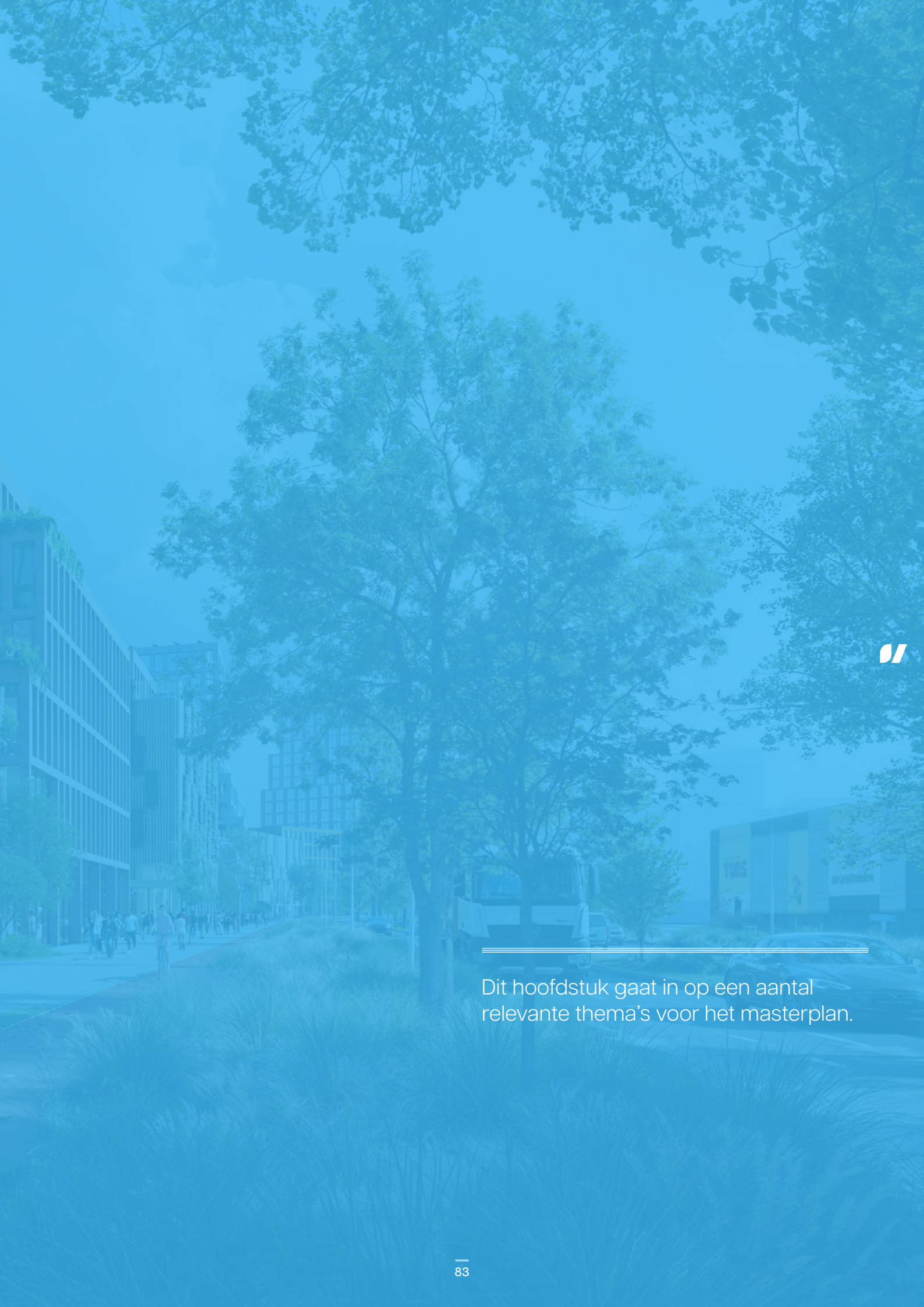






//

7. Thema's



//

Dit hoofdstuk gaat in op een aantal
relevante thema's voor het masterplan.

Flexibiliteit

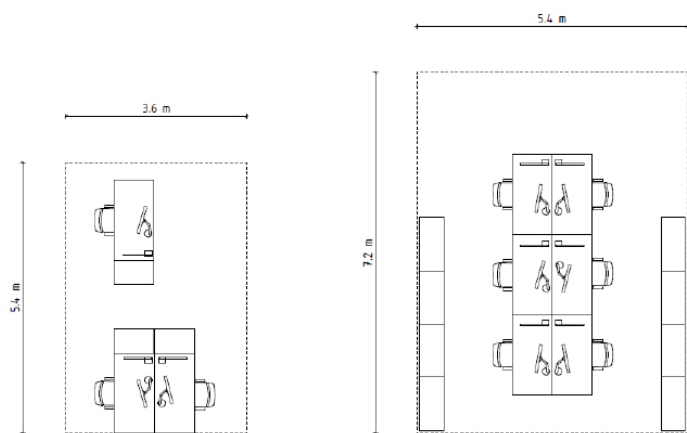
Transformatie kantoren in de toekomst

Slimme plattegronden en footprints

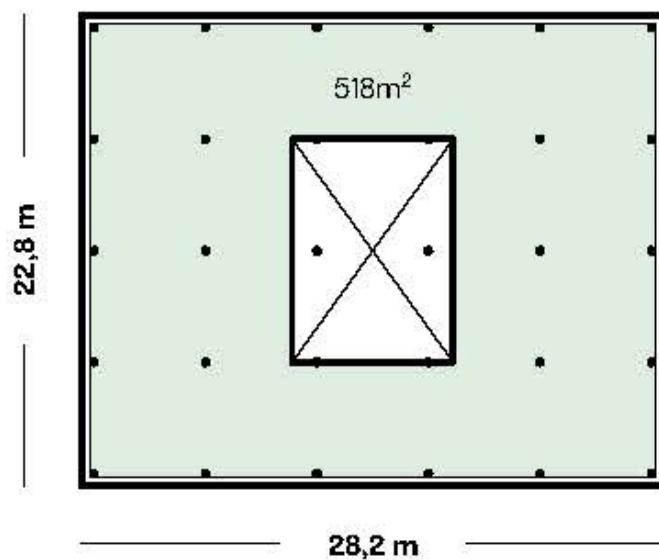
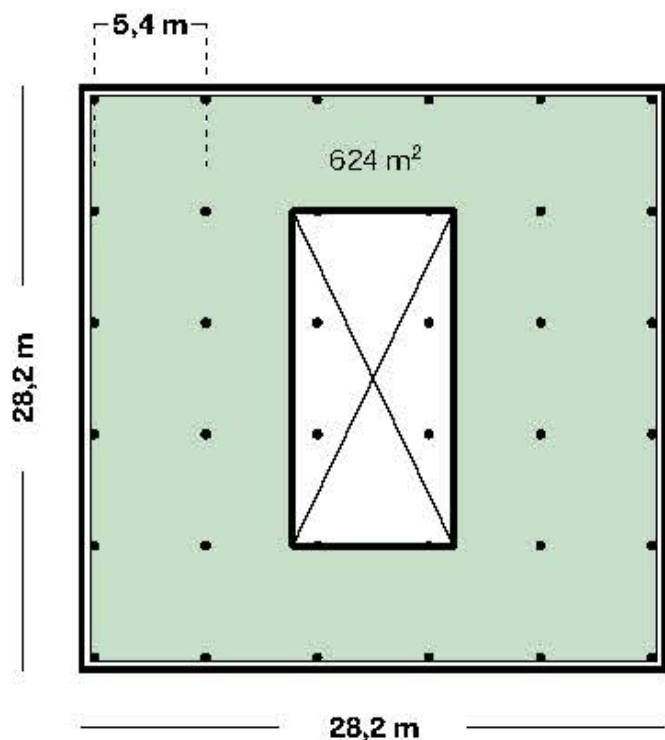
Een van de grootste programmaonderdelen voor Parallel is ruimte voor kantoren. De afmetingen van gebouwen in het masterplan zijn afgestemd op deze functie. Een normale kantoorplattegrond (5,4 x 3,6 m en 5,4 x 7,2 m) is vertaald naar gebouwen van 28,2 x 22,8 m of 28,2 x 28,2 m. In deze afmetingen is ruimte voor een kern met trappenhuisen, liften en toiletten.

Een ideale en flexibele opzet.

De omgevingsfactoren maken het op dit moment nog niet mogelijk om woningbouw te ontwikkelen van Parallel. Bij aanpassingen bij hinderbronnen zou dit in de toekomst misschien wel mogelijk zijn. Met die gedachte in het achterhoofd is bij de footprints

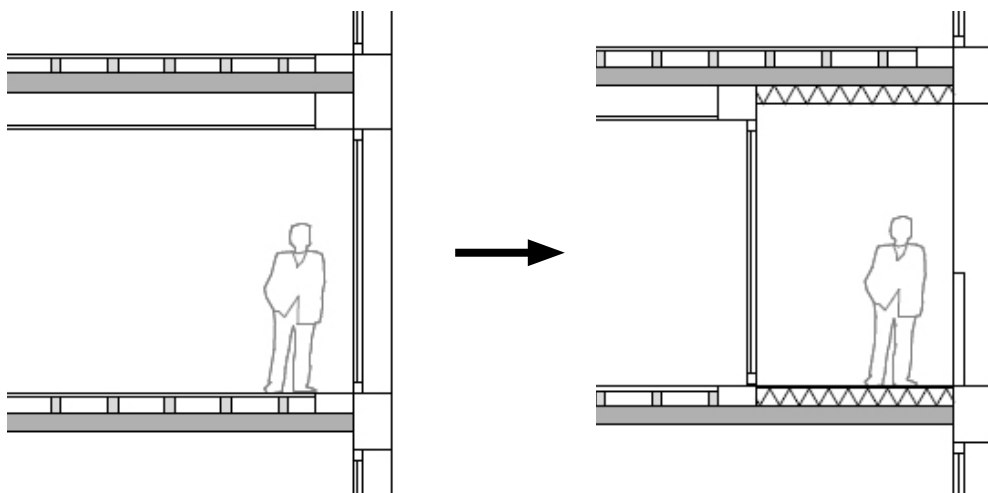


Standaard afmetingen voor kantoorgebouwen

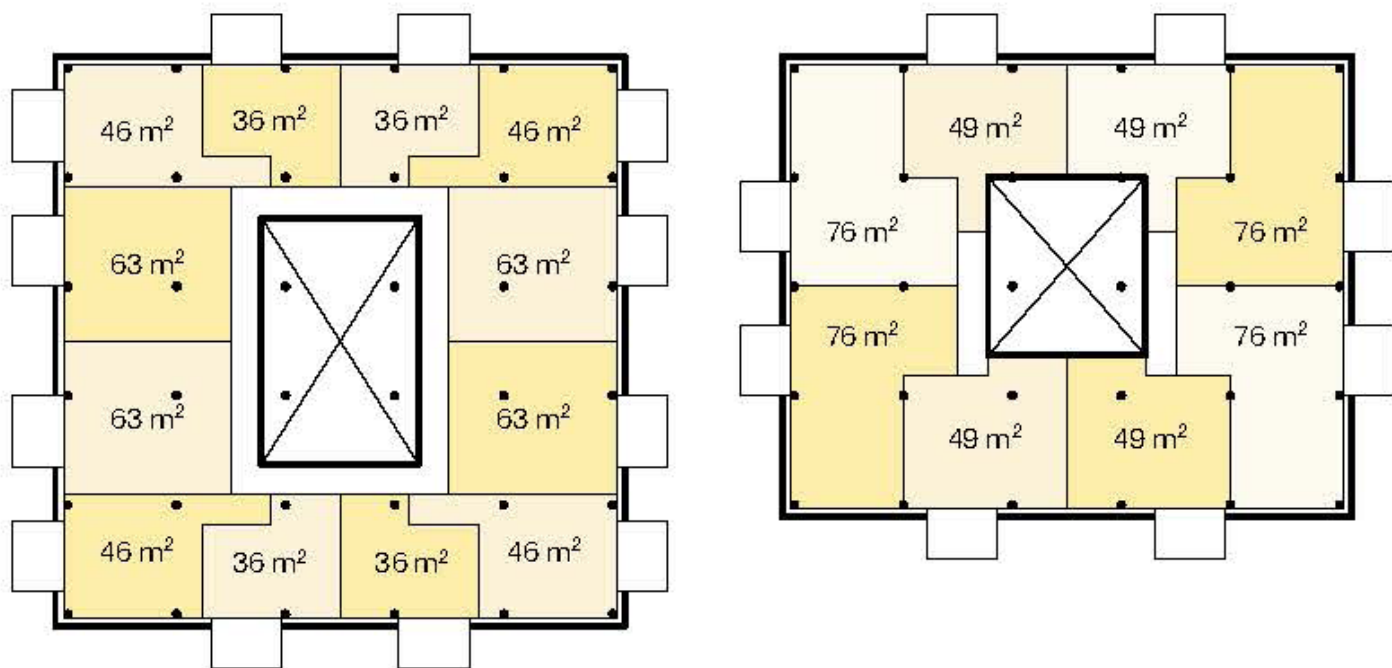


Flexibel in te richten kantoorvloeren

van gebouwen ook rekening gehouden met de mogelijkheid gebouwen te transformeren. Bij de opgenomen footprints is het mogelijk 4, 6, 8 en 10 spanners te maken. Buitenruimtes kunnen hierbij zowel inpandig (loggia) als uitpandig (balkon) worden gerealiseerd.



Transformatie van kantoorfunctie naar wonen, hierbij kunnen inpandig balkons gerealiseerd worden

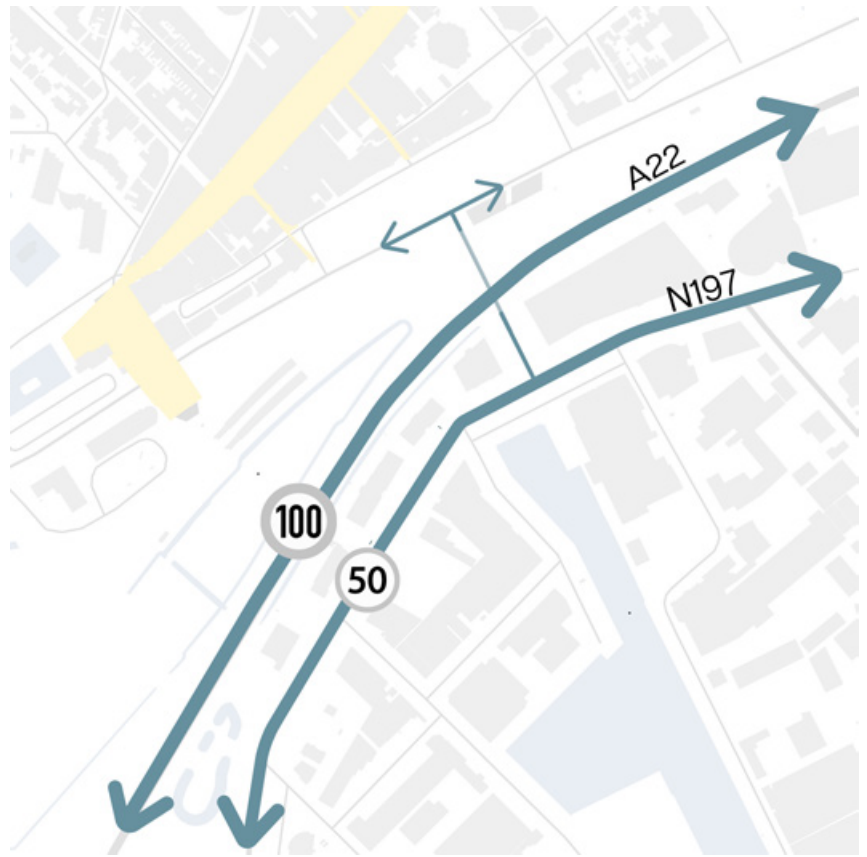


Dezelfde kantoorvloeren, ingericht als woninggebouw

Huidige situatie

Op dit moment ligt het plangebied ingesloten tussen de snelweg A22 en de Parallelweg. Op de A22 is de huidige snelheidslimiet 100 km per uur. Op de Parallelweg is de limiet 50 km. Deze snelheden zorgen voor veel uitstoot van fijnstof en geluidsoverlast. Ze hebben een groot effect op de leefomgeving.

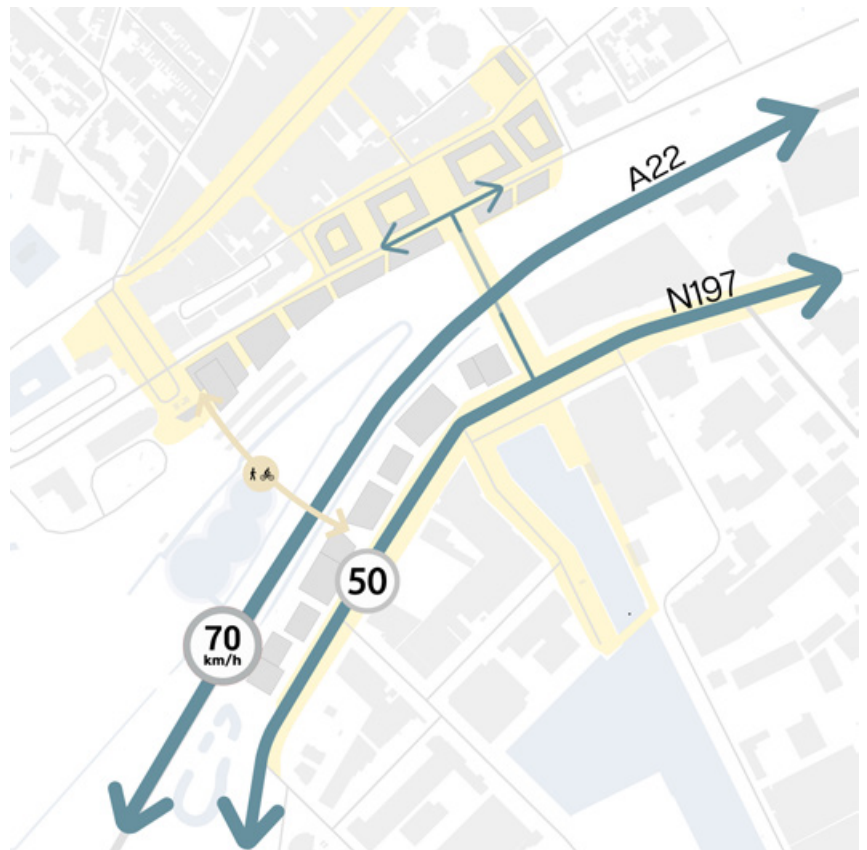
Aan de kop van gebied loopt ook nog de Viaductweg onder de A22 en de sporen door. Deze weg zorgt voor een verbinding met het centrum van Beverwijk.



Toekomstige situatie

In het gewenste toekomstbeeld zijn de snelheidslimieten van verschillende wegen naar beneden gebracht. De A22 is teruggebracht naar 70 km per uur. Door de komst van een extra afrit/toerit van de A22 bij de Meerlanden ligt er minder druk op Parallelweg. Deze reductie maakt het gebied een stuk gezonder en aangenamer om te verblijven.

De Viaductweg wordt aantrekkelijker gemaakt voor langzaam verkeer om de verbinding met de binnenstad te verbeteren.

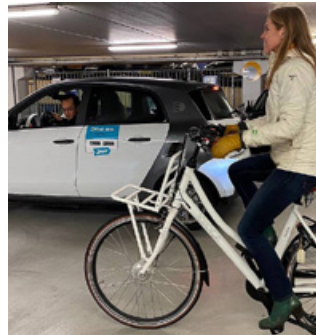


Overstort voor de binnenstad

In het masterplan is op twee plekken ruimte gecreëerd voor een mobiliteitshub. In deze hubs worden parkeerplaatsen gecombineerd met deelmobiliteit, oplaadmogelijkheden, voorzieningen, fietsparkeren en andere services. De mobiliteitshubs zijn erop gericht om duurzame mobiliteit te stimuleren en zijn door de combinaties aan functies waardevol voor het hele gebied rondom het plangebied. De hubs zijn gebouwd met een modulair systeem dat het mogelijk maakt om ze te vergroten of verkleinen aan de hand van de behoefte.

In de toekomst is het denkbaar dat deze mobiliteitshubs op een grotere schaal een rol in de parkeerbehoefte gaan spelen. Door de centrale ligging zijn de hubs op enkele minuten afstand van het station, het Meerplein, de Kop van de Haven, de bioscoop, het gemeentehuis en het Rode Kruis Ziekenhuis.

Deelmobiliteit



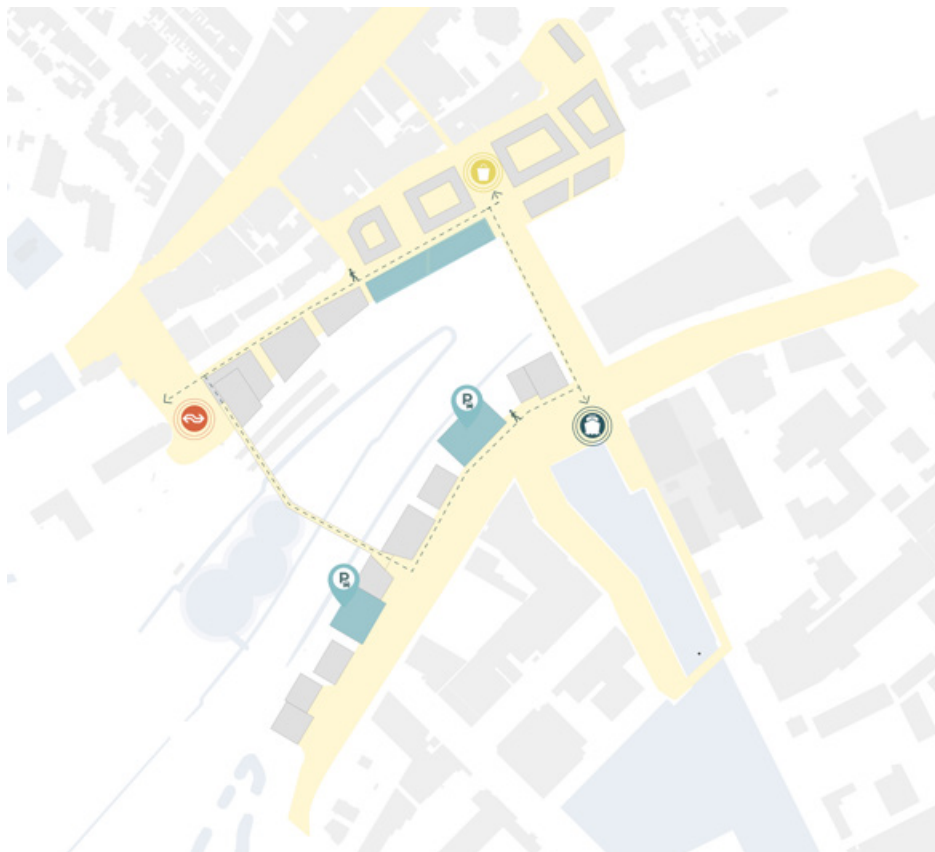
Elektrische auto als buurtbatterij



Voorzieningen in de plint



Pakket service



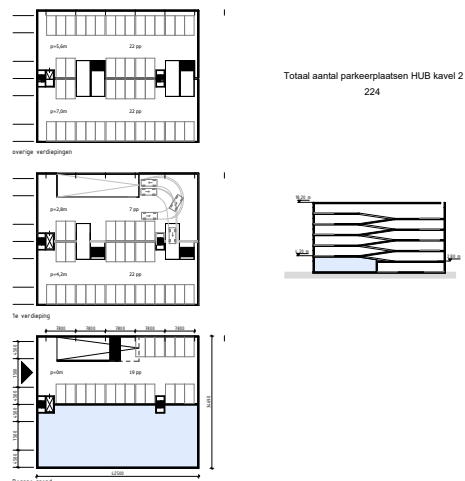
Centrale ligging van de Parallel kan een rol spelen in de parkeerbehoefte op een grotere schaal

Parkeren

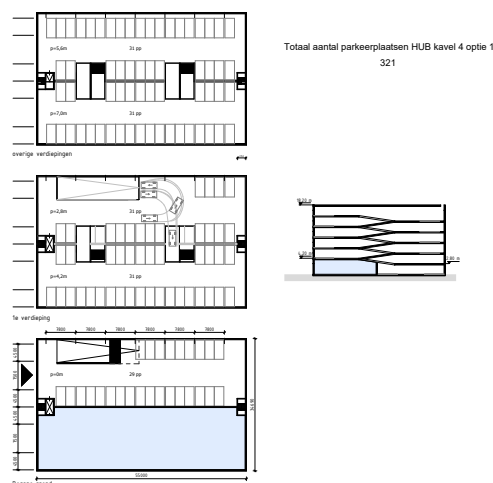
Maximale parkeercapaciteit

Diverse functies die een plek gaan krijgen aan de Parallelweg hebben een behoefte aan parkeerplaatsen. In de stedenbouwkundige opzet is ruimte gereserveerd voor twee slimme en flexibele mobiliteitshubs. Het programma zelf staat nog niet vast, hierdoor is een parkeervraag uitrekenen nog te vroeg. De normen welke gehanteerd worden afhankelijk van programma staan hieronder weergegeven. Het maximaal aantal parkeerplaatsen voor het plangebied is wel uitgerekend, hierdoor zal dit invloed kunnen hebben op het mogelijke maximale volume, afhankelijk van het programma.

De parkeerhub op kavel 1+2 omvat ca. 224 parkeerplaatsen en de parkeerhub op kavel 4 ca. 321 plaatsen, daarnaast zijn er nog ca. 40 plaatsen op het maaiveld. In totaal zijn dat maximaal 585 parkeerplaatsen voor het hele plangebied.



Voorbeeldplattegronden hub - kavel 1+2



Voorbeeldplattegronden hub - kavel 4

winkelen en boodschappen	eenheid	centrumgebied en Spoorzone Stads Kant	Centrum-schil, schil en sector Theater	rest bebouwde kom	buitengebied	waarvan bezoekers	opmerkingen
functie							
buurtsupermarkt	per 100 m² bvo	0.9	1.7	2.4	n.v.t.	89%	kleinere supermarkt (<600 m² wvo) met een duidelijk afgebakend verzorgingsgebied
commerciële dienstverlening (kantoor met en/of zonder baliefunctie)	per 100 m² bvo	1.3	1.6	2.0	3.3	15%	
bedrijf / arbeidsintensief / bezoekersintensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	per 100 m² bvo	1.1	1.5	1.9	2.1	5%	exclusief parkeren vrachtwagen
ROC	per 100 leerlingen	3.2	3.8	4.2	4.9	7%	bezoekers zijn leerlingen
avondonderwijs / vrijetijds onderwijs	per 10 studenten	3.0	4.0	5.0	9.5	95%	bezoekers zijn studenten
1* hotel	per 10 kamers	0.3	0.7	2.2	4.4	77%	
2* hotel	per 10 kamers	1.1	1.9	3.6	6.0	80%	
3* hotel	per 10 kamers	1.5	2.6	4.2	6.3	77%	
4* hotel	per 10 kamers	2.7	4.4	6.3	8.5	73%	
5* hotel	per 10 kamers	4.2	6.8	9.3	11.8	65%	
café / bar / cafetaria	per 100 m² bvo	4.0	4.0	5.0	n.v.t.	90%	*2
restaurant (incl. fastfood)	per 100 m² bvo	8.0	8.0	12.0	n.v.t.	80%	*2
overeenkomsten / beursgebouw / congresgebouw	per 100 m² bvo	3.0	4.0	5.0	n.v.t.	99%	*2
bibliotheek	per 100 m² bvo	0.2	0.5	0.8	1.1	97%	
bioscoop	per 100 m² bvo	2.2	6.9	10.0	12.7	94%	* 4
filmtheater / filmhuis	per 100 m² bvo	1.6	4.2	6.7	8.9	97%	* 4
theater / schouwburg	per 100 m² bvo	5.8	6.4	8.3	10.5	87%	100 zitplaatsen is 300 m² bvo
huisartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1.8	2.2	2.7	3.0	57%	
fysiotherapiepraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1.0	1.2	1.5	1.7	57%	
consultatiebureau	per behandelkamer	1.0	1.3	1.6	1.9	50%	
gezondheidscentrum	per behandelkamer	1.3	1.6	1.9	2.2	55%	
consultatiebureau voor ouderen	per behandelkamer	1.2	1.5	1.8	2.1	38%	
tandartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1.3	1.7	2.1	2.4	47%	
apotheek	per 100 m² bvo	2.0	2.5	2.9	n.v.t.	45%	

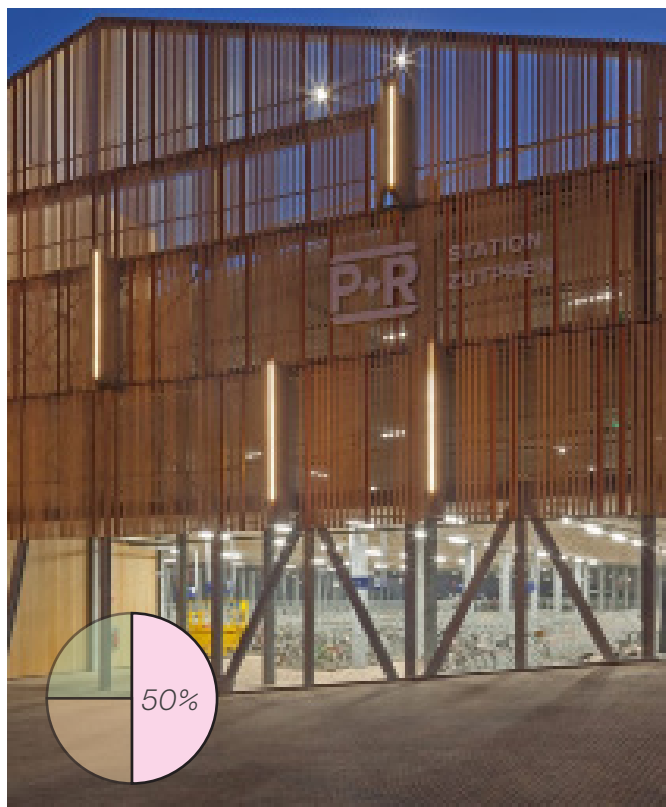
Indicatie parkeernormen voor het mogelijke programma

Fietsen

Fiets altijd dichtbij

Een gezonde leefomgeving begint bij stimuleren van gezond bewegen, daarom worden bewegingen met fiets en te voet bij Parallel gestimuleerd. Dit begint bij goede infrastructuur, een visie op de stalling van fietsen is daarom onmisbaar.

Voor Parallel is, zoals eerder benoemd, nog geen vastgelegd programma waardoor er ook geen definitieve behoefte van het aantal fietsenstallingen is. Wel is er een verdeling gemaakt van hoe de fietsenstallingen verdeeld zijn. 50% van alle fietsen zullen gestald worden in volwaardige fietsenstallingen (in begane grond of ondergronds), 25% zal gestald worden in een losse stalling en 25% van de fietsen staan in de openbare ruimte.



Volwaardige fietsenstalling



Losse stalling



Fietsnietjes in de openbare ruimte

Groen

Huidige situatie

In de nabijheid van Parallel zijn diverse parken en groenstructuren. Plekken met grote hoeveelheden bomen en beplanting. Veel van deze gebieden worden onderbroken of afgesloten door infrastructuur. Mede hierdoor zijn delen ook niet toegankelijk voor mensen.

Aan bestaande wegen zijn ook weinig volwassen bomenrijen of groenstructuren gekoppeld. Groen ontbreekt in profielen.



Toekomstige situatie

In de toekomstige situatie wordt het groen en blauw geïntensiveerd. Bestaande gebieden en structuren worden met elkaar verbonden waardoor er een sterker ecologisch netwerk ontstaat. Met bomenlanen, groenvakken, wildere beplanting en oppervlakte water versterken we de biodiversiteit. Een nieuw groen profiel voor de Parallelweg is hier een goed voorbeeld van.

Naast het intensiveren wordt er ook ingezet op het toegankelijk maken van groen voor gebruikers in het gebied. De nieuwe Passerelle biedt toegang tot het Spoorpark tussen de A22 en de snelweg.

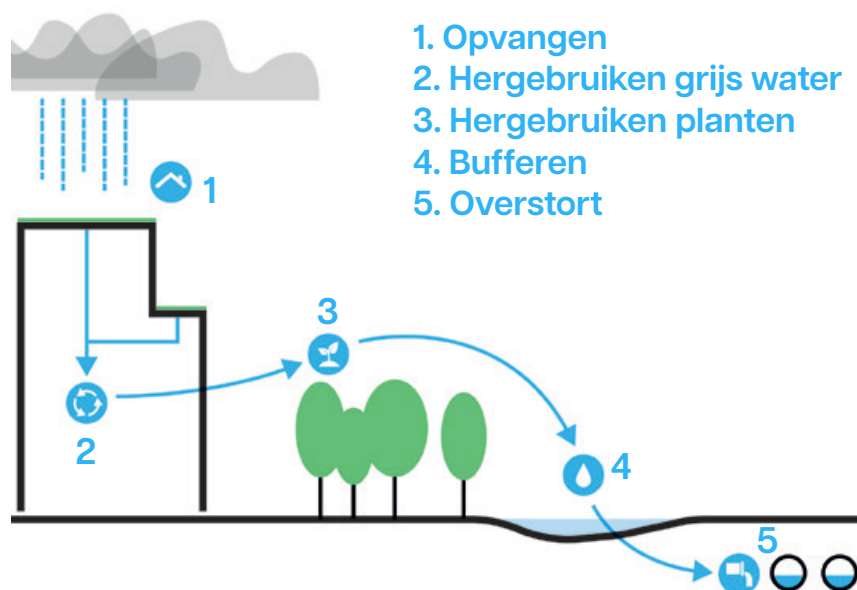


Waterberging

Een watersysteem

Voor Parallel is een waterbergingprincipe ontwikkeld. Hemelwater wordt in eerste instantie zo veel mogelijk opgevangen op de daken en setback.

Principe hemelwater



Regenwater buffer



Extensief groendak



Plint

Parallelkant

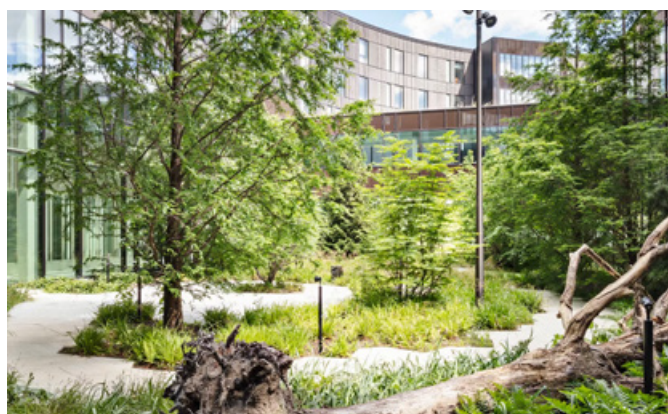
Levendige plint naar de Parallelweg

Een van de belangrijkste elementen die sfeer van een gebied bepalen is de invulling van de plint van gebouwen. Op ooghoogte ervaren en beleven mensen de stad. Bij Parallel zetten we in op levendige en open plinten. Plinten waarbij interactie tussen binnen en buiten mogelijk is.

In de plinten zit programma dat publiek toegankelijk is. Denk daarbij aan sportscholen, ateliers, huisartsen, kleine ondernemers, horeca, winkels en meer. Ook grote functies zoals scholen, theaters of

lobby's van grote kantoren zijn denkbaar.

Plinten zijn extra hoog om het open karakter te versterken. In de plinten is extra veel aandacht voor de vormgeving van entrees. Vanaf een afstand moet duidelijk zijn waar een entree zich bevindt.



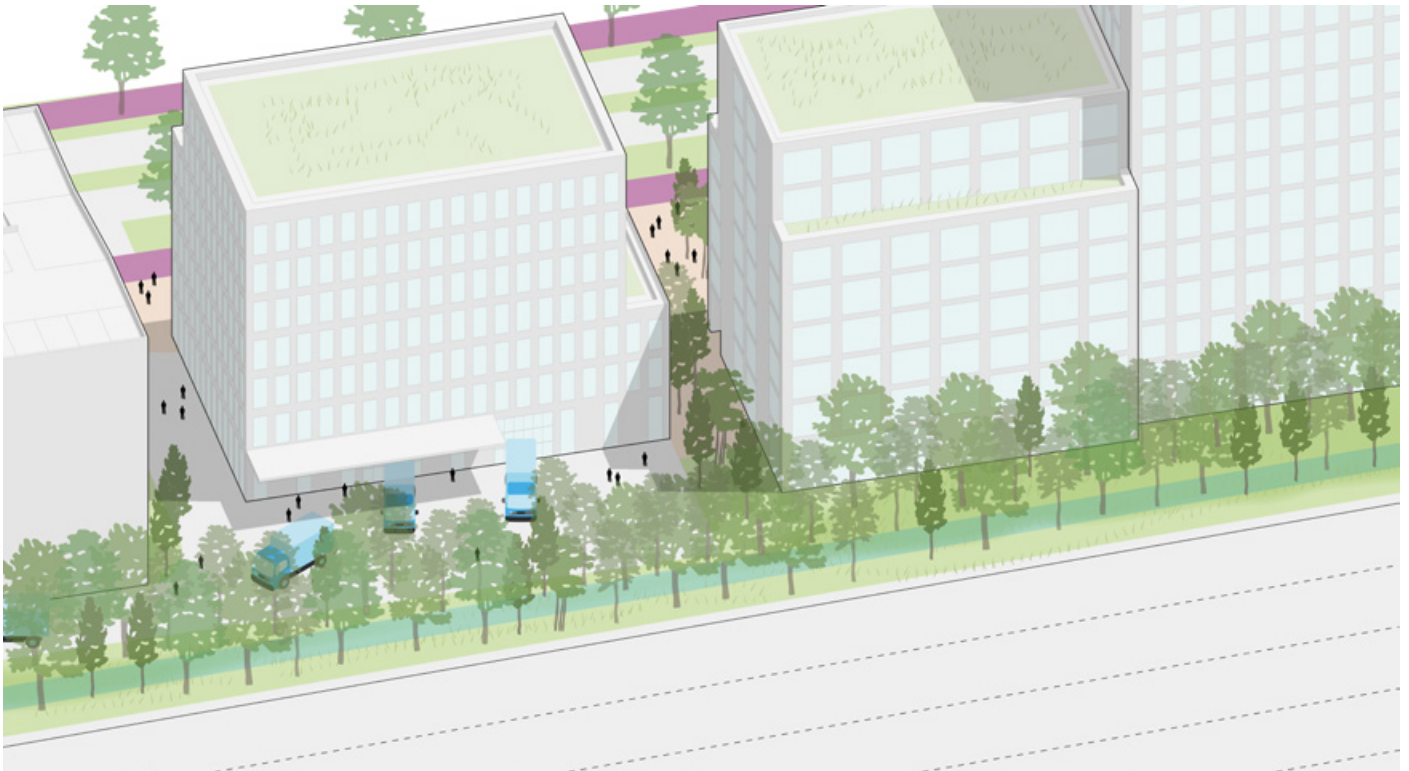
Stadskant

Functionele plint richting de binnenstad

Aan de stadskant van het plan is de invulling en vormgeving een belangrijk aandachtspunt. Aan deze zijde zullen ook expedities, trafo's en nooduitgangen worden opgenomen in de plint. Hier rijden auto's uit de mobiliteitshub en staan er soms pakketdiensten. Er moet aan deze zijde voorkomen worden dat de plint grotendeels dicht wordt. Een ritmiek van open en gesloten stramienen kan hierbij helpen.

Op dit moment is de plint niet goed te zien vanaf de A22 of het spoor door de houtwal die hier tussen

ligt. Naar de toekomst is het mogelijk dat bij een snelheidsverlaging en herinrichting van A22 de stadskant meer gezien gaat worden als voorzijde van het plangebied. Ook vanaf de Passerelle is de plint straks goed te zien. Bij het ontwerp van gebouwen moet geanticipeerd worden op deze mogelijke verandering. De plint moet aangenaam en functioneel zijn





//

8. Duurzaamheid



Dit hoofdstuk gaat in op de
duurzaamheidsambities voor het
gebied.

Circulariteit

Er is een grote kans dat in dit gebied zich bedrijven en organisaties gaan vestigen die bouwen aan de circulaire economie van de toekomst. Dit vormt een aanleiding om in te zetten op de circulariteit van de ontwikkeling. Een nieuw kantoor is immers een perfecte representatie van circulaire ambities

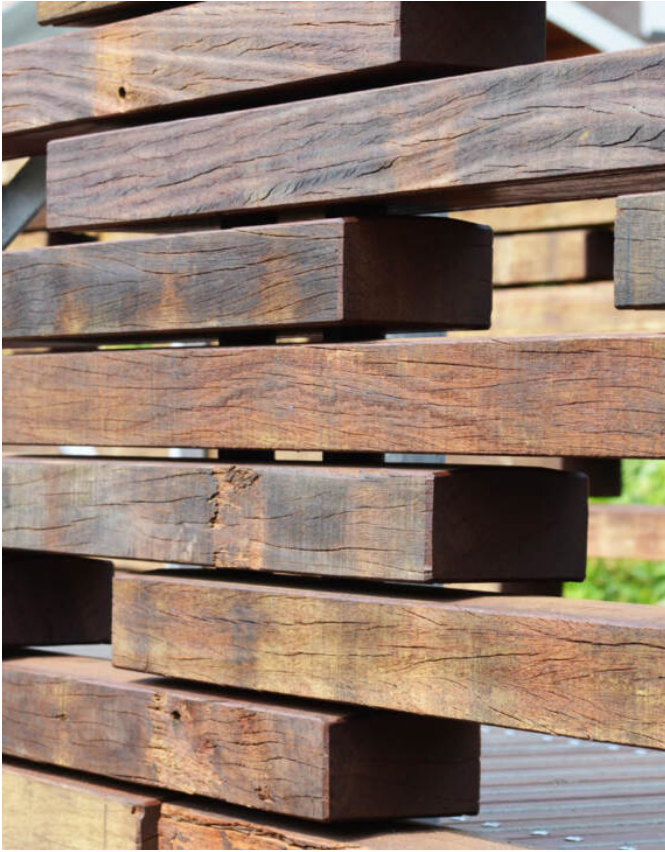
De aanwezige gebouwen in het gebied vormen het vertrekpunt voor circulaire ambities. Welke materialen zijn herbruikbaar? Hoe gaan materialen worden gerecycled? Vervolgens richt de blik zich op de nieuwe bebouwing. Daarbij biedt dit kader de vrijheid aan de architect om zelf te onderzoeken waar duurzaamheid en circulariteit in verankerd gaat worden. Dit kan in de constructie, de isolatie of in de gevel.

Principes

1. *Een norm toepassen? Madaster, Breaam, Beng, MPG, Greenlabel toepassen?*
2. *Speciale aandacht voor het hergebruiken/recyclen van aanwezige materialen.*
3. *Vrijheid om zelf te onderzoeken waar circulaire materialen worden toegepast om uitstoot te beperken.*
4. *Flexibele constructies toepassen die naar de toekomst toe demontabel, transformeerbaar en/of modulair zijn.*



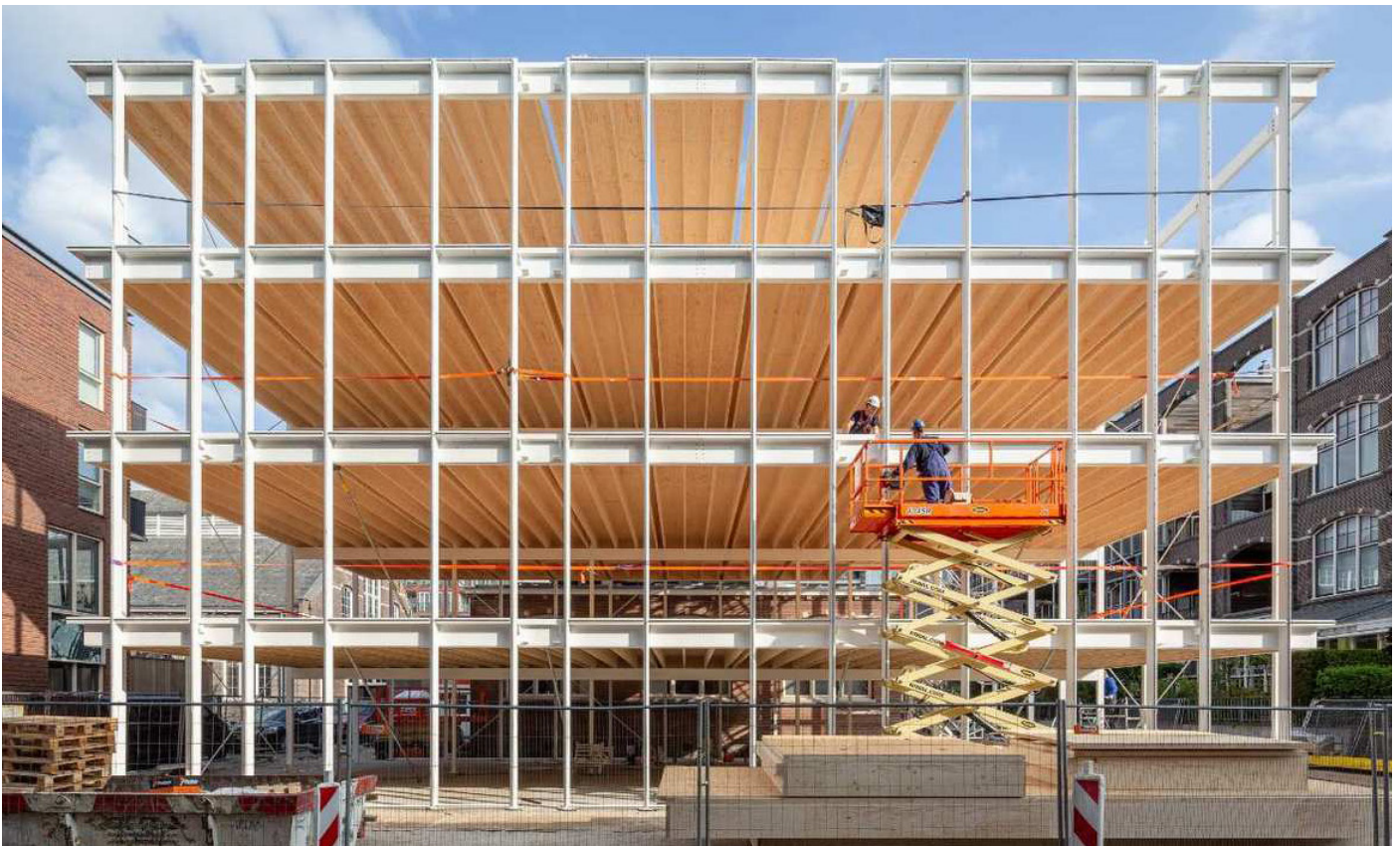
Sloop van bestaande gebouwen



Duurzaam hergebruikt hout



Flexibele systemen die aanpasbaar zijn



Flexibele en modulaire bouwsystemen die aanpasbaar zijn naar de toekomst toe

Energie en warmte

Een grote toename aan gebouwen vraagt om een strategie op het gebied van warmte en energie. Het vertrekpunt bij Parallel ligt hierbij bij het beperken van de behoefte van aan energie en warmte. Gebouwen zijn ontworpen met passieve zonne-energie in het achterhoofd.

Gezien de stapsgewijze ontwikkeling van het gebied ligt is niet voor de hand om een collectief systeem voor het hele gebied vast te leggen. Op een grote schaal zijn er mogelijk wel kansen om lokaal aan energie en warmte te komen. Bij deeluitwerkingen dient te worden onderzocht of er bedrijven of voorzieningen zijn met een overschot aan energie of warmte.

Principes

1. In eerste instantie behoefte aan warmte en energie beperken.
2. Zonnepanelen kunnen naast het dak ook op andere vlakken worden toegepast, mits goed geïntegreerd.
3. Onderzoek naar collectief energie/warmte systeem gewenst. Vraag en aanbod op gebiedsniveau dient in kaart te worden gebracht. Flexibiliteit is nodig i.v.m. met fasering.
4. Parkeerhubs moeten transformeerbaar zijn naar een buurtbatterij.



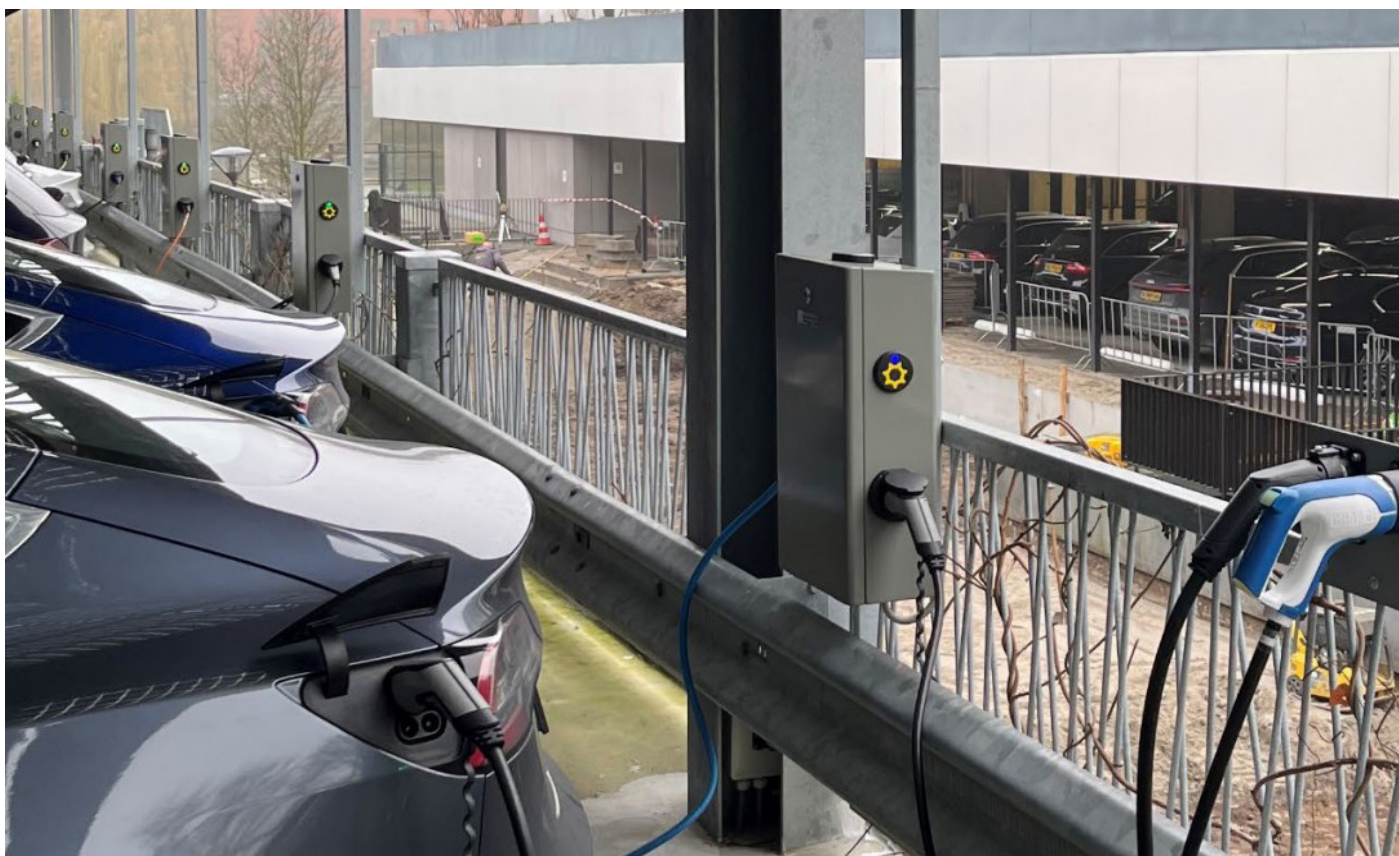
Transitie naar fossielvrije energie



Zonnepanelen geïntegreerd in een luifel



Zonnepanelen geïntegreerd in de gevel



Elektrische auto's die onderdeel vormen van een energieconcept

Natuurinclusiviteit

Het gebied biedt veel kansen voor natuurinclusiviteit. De kansen liggen bij het maken van aansluitingen op bestaande ecologische structuren (landgoederenzone en ecologische zone aan de snelweg).

Bij het maken van deelsluitwerken dient er op verschillende lagen van het gebouw te worden gekeken naar mogelijk maatregelen. Ook in de openbare ruimte kunnen maatregelen worden opgenomen die tevens van educatieve waarde zijn.

Principes

1. *Maatregelen dienen lokale soorten beplanting te bevatten.*
2. *Maatregelen zijn geïntegreerd in de gevel en zijn op de juiste hoogte en orientatie aangebracht.*
3. *De focus van maatregelen ligt op de westzijde van het plan aan de A22 om aan te sluiten op de bestaande ecologische zone.*
4. *Porositeit in lagere delen van de gevel voor insecten.*



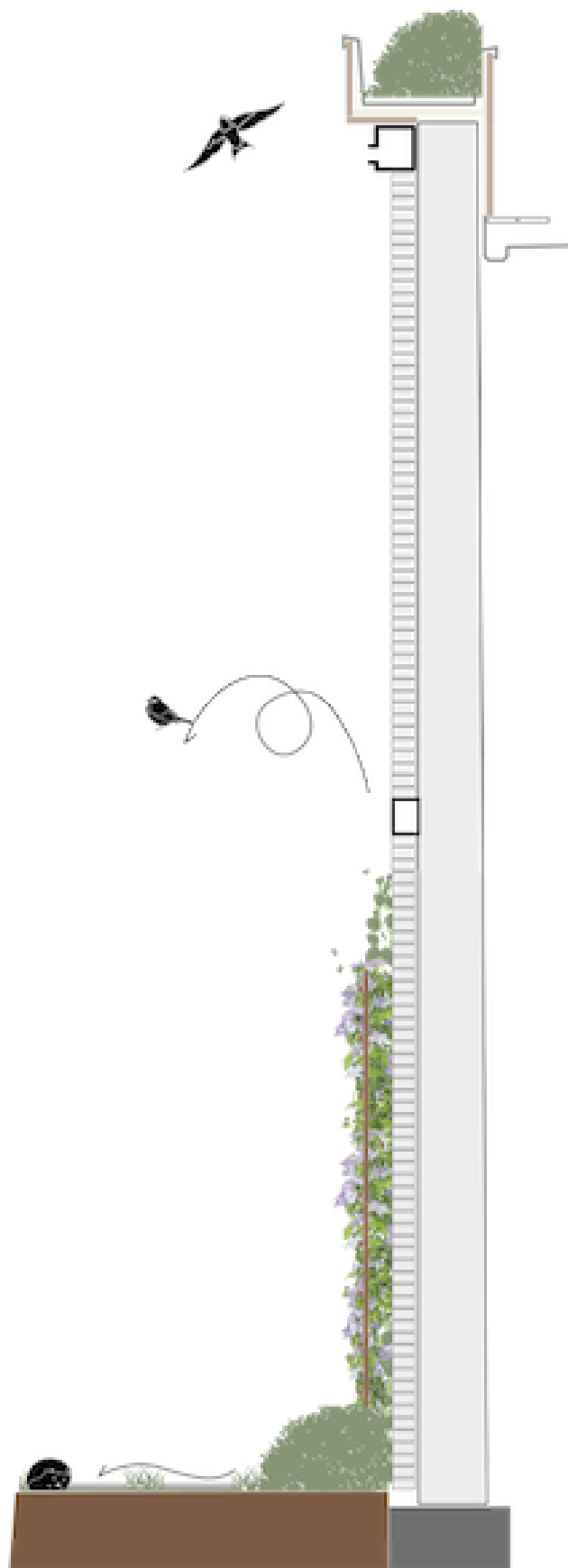
Houtwal aan de A22



Porositeit in de gevel voor insecten



Nestkasten voor vogels



Natuurinclusieve maatregelen op verschillende hoogtes

//

9. Ontwikkelstrategie



Dit hoofdstuk gaat in op de
verschillende mogelijkheden om tot een
succesvolle ontwikkeling te komen.

Ontwikkelstrategie

De hoofdlijn van de ontwikkelstrategie

Parallel is een unieke ontwikkeling voor Beverwijk en de regio IJmond. De schaal van de ontwikkeling maakt dat het niet alleen impact zal maken op de locatie en het stationsgebied. De ontwikkeling kan van toegevoegde waarde zijn voor heel Beverwijk, de regio IJmond en de Metropoolregio Amsterdam. Vanuit dit brede perspectief is gekeken naar de ontwikkelstrategie.

Met de ontwikkelstrategie Parallel wordt bepaald hoe de gemeente en grondeigenaren willen samenwerken, welke rol ieder neemt. In de ontwikkelstrategie hanteren we de volgende uitgangspunten:

1. Gelet op de zeer beperkte grondpositie van de gemeente en het versnipperd grondeigendom van meerdere eigenaren, neemt de gemeente een faciliterende rol aan in deze ontwikkeling.
2. De gemeente behoudt regie op publiekrechtelijke basis en daagt initiatiefnemers uit om zelf met kwalitatieve voorstellen en uitwerkingen te komen die bijdragen aan de ambities uit het masterplan en het beeldkwaliteitsplan. De gemeente stelt eisen en toetst aan een nader uit te werken omgevingsplan. De grondeigenaren in het gebied maken plannen en ontwikkelen zelfstandig. Deze vorm van ontwikkeling wordt ook wel “Developing Apart Together” (DAT) genoemd.
3. In het masterplan en beeldkwaliteitsplan is een ruimtelijk kader opgenomen dat vaststaat. Binnen bouwvelden kan flexibel worden ontworpen en programmatisch ingevuld. De volgorde waarin de bouwvelden ontwikkeld worden staat niet vast, mede om de nodige flexibiliteit te behouden. Het uitgangspunt is dat iedere stap van het ontwikkelproces zodanig moet eindigen dat er prettige en leefbare deelgebieden ontstaan.

“Developing Apart Together” (DAT) is een strategie voor stedelijke en regionale ontwikkeling waarbij verschillende partijen onafhankelijk werken aan delen van een project, maar binnen een gezamenlijk kader en een overkoepelend plan. Elk van deze actoren, zoals gemeenten en private ontwikkelaars, heeft autonomie over hun eigen deel, maar coördinatie zorgt ervoor dat alle projecten samen bijdragen aan een samenhangend eindresultaat. Deze aanpak biedt flexibiliteit, risicospreiding en de mogelijkheid om in te spelen op veranderende marktomstandigheden.

Samenwerking

De samenwerkingsvorm voor deze gebiedsontwikkeling wordt per individuele ontwikkeling bepaald en vastgelegd in de anterieure overeenkomst. Daarbij is het uitgangspunt dat deze dienend moet zijn aan het te bereiken doel: een kwalitatief goed plan passend in de vastgestelde ambitie. Een sobere organisatie en heldere besluitvormingsstructuur moeten de randvoorwaarden bieden om de plannen snel te kunnen ontwikkelen.

Ontwikkelprincipes

Voor de ontwikkelstrategie van Parallel zijn een vijftal ontwikkelprincipes geformuleerd waaraan alle betrokken partijen zich committeren. Deze principes bieden houvast in de ontwikkeling en zorgen voor een gelijk speelveld. De ontwikkelprincipes zijn:



1. Programmatische flexibiliteit behouden

In de ontwikkeling van Parallel zal naar verwachting fase 1 op korte termijn starten, volgende fases zullen op de middellange en lange termijn starten. Voor een deel van het volume zal de aankomende tijd moeten worden gezocht naar passend programma dat zich graag willen vestigen in het plan. De onzekerheid die dit met zich brengt vraagt om flexibiliteit in het toe te

voegen programma. In hoofdstuk 5 van dit masterplan is een indicatie gegeven van soorten programma die goed zouden passen bij het profiel van Parallel. Het uitgangspunt blijft dat alle partijen ruimte/flexibiliteit houden om te onderzoeken wat voor soort programma past in het gebied en de marktsituatie.



2. Afgeronde deelgebieden maken

Parallel zal een gefaseerde ontwikkeling kennen waarbinnen deelgebieden op hun eigen tempo tot ontwikkeling komen. Om de kwaliteit van het gebied te waarborgen dienen deelgebieden die ontwikkeld zijn zo veel mogelijk afgerond te worden. Dit wil zeggen dat de openbare ruimte zo goed mogelijk is ingericht, dat er voldoende parkeerruimte is en dat gebouwen goed kunnen functioneren.



3. Gelijke spelregels voor iedereen

Alle partijen binnen Parallel zullen tijdens de ontwikkeling opereren onder dezelfde spelregels. Ook als in de toekomst eigenaren of belanghebbende veranderen zullen spelregels en mogelijkheden die de ontwikkeling biedt gelijk blijven.



4. Omarmen van de kernwaarden

In het masterplan zijn drie kernwaarden (verbonden, aantrekkelijk en gezond) omschreven voor de ontwikkeling van Parallel. De partijen in het gebied committeren zich aan deze kernwaarden. Bij de uitvoering/planvorming van deelgebieden wordt expliciet omschreven hoe aan deze kernwaarden wordt bijgedragen. Daarnaast committeren alle partijen zich aan het masterplan en het beeldkwaliteitplan dat is opgesteld voor Parallel. Bij de uitwerking van deelgebieden zullen plannen in de projectgroep worden getoetst aan deze documenten.



5. Zelfstandig tot ontwikkeling komen

Binnen de ontwikkelstrategie blijven partijen in het gebied (in afstemming met de andere partijen) altijd de mogelijkheid houden om zelf ontwikkeling tot te komen. Er kunnen onderling geen belemmeringen worden opgelegd om de ontwikkeling tegen te houden mits partijen zijn houden aan gemaakte afspraken.

Sturende elementen

De ontwikkeling van Parallel kent een aantal elementen die sturend zijn voor de ontwikkeling. Deze elementen maken de ontwikkeling mogelijk en/of zijn van grote invloed op het succes van het plan. De volgende sturende elementen zijn geformuleerd voor het gebied:

1. Nieuw omgevingsplan

Om nieuwe plannen mogelijk te maken zal een aangepast omgevingsplan worden gemaakt voor de Parallelweg. De gemeente faciliteert de ontwikkeling in het gebied door het omgevingsplan aan te passen. Partijen in het gebied kunnen daarmee plannen indienen die passen binnen dit nieuwe omgevingsplan en de uitgangspunten in het masterplan en het beeldkwaliteitplan.

2. Gebouwd parkeren

Binnen Parallel is voldoende ruimte om bouwvolume te maken. Dit volledige bouwvolume is alleen mogelijk door gebouwd parkeren te maken in het plan. In het masterplan is ruimte gecreëerd voor twee mobiliteitshubs. Met deze hubs wordt ingezet op het dubbelgebruik van parkeerplaatsen en het optimaal gebruik van de beschikbare ruimte. Bij de business case van een mobiliteitshub zal het van belang zijn dat aanwezige plaatsen zo goed mogelijk worden gebruikt. Parkeerbehoeftes in het centrum, bij het station en in het havengebied kunnen bij een volledige ontwikkeling gecombineerd worden met de mobiliteitshubs om tot een optimale en rendabele business case te komen. Bij de uitwerking en realisatie van deelgebieden blijft

in tijdelijke situaties voldoende ruimte om tijdelijke parkeeroplossingen toe te passen die passen bij de behoefte van dat moment.

3. Passerelle

Een passerelle over het spoor en de A22 heeft voor een zeer groot gebied een positieve invloed. De nieuwe brug voor fietsers en voetgangers zorgt voor een verbinding tussen het centrum en het havengebied. De passerelle biedt Parallel belangrijke aansluitingen met de trein en de stadkant van het station. Door deze verbinding wordt het gebied voor veel bedrijven in de regio een aantrekkelijke vestigingslocatie.

4. (Gedeeltelijke) herinrichting Parallelweg

Op meerdere locaties zal de Parallelweg moeten worden aangepast om toegang tot de percelen mogelijk te maken. In hoofdstuk 6 van dit masterplan wordt tevens een verdere vergroening van het profiel voorgesteld. De gemeente zal gefaseerd bijdragen aan het aanpassen van het profiel om tot een definitieve herinrichting te komen. Daarmee wordt Parallel aantrekkelijk en toegankelijk gemaakt.

Ontwikkelroute

In het ontwerp voor dit masterplan is rekening gehouden met een flexibele fasering zonder exacte ontwikkelroute. Enkele bedrijven in het gebied hebben een concrete wens om tot ontwikkeling te komen in verband met eisen en wensen op het gebied van duurzaamheid bij bestaand vastgoed. Het is aannemelijk dat deze bedrijven in het gebied als eerste tot een ontwikkeling zullen komen.

Middelen

In de ontwikkelstrategie voor dit masterplan zijn nog geen afspraken opgenomen over de inzet van middelen. Deze onderdelen zullen worden

opgenomen in de nader op te stellen anterieure overeenkomst tussen de verschillende partijen.

Omgevingsfactoren

Het merendeel van het voorgestelde programma kan binnen de huidige situatie van de Parallelweg en de A22 worden gerealiseerd, zonder dat de planologische kaders hierbij een belemmering vormen. Voor de realisatie van een onderwijsfunctie moeten echter aanvullende maatregelen worden genomen. Hierbij spelen de volgende aspecten een rol:

Transport van gevaarlijke stoffen: Over de A22 worden gevaarlijke stoffen vervoerd. Nader onderzoek dient uit te wijzen hoe dit gecombineerd kan worden met een onderwijsfunctie.

Geluidsbelasting: De huidige geluidsniveaus op de locatie zijn hoog. Geluidsreducerende maatregelen aan de infrastructuur (A22 en Parallelweg) en/of aan de bebouwing zijn noodzakelijk.

Luchtkwaliteit: Het is nog niet duidelijk of de luchtkwaliteit voldoet aan de normen voor minderjarigen. Dit vereist nader onderzoek om de precieze situatie te beoordelen en te bepalen welke maatregelen nodig zijn om aan de gestelde normen te voldoen.

SWOT-Analyse

De ontwikkeling van Parallel kent verschillende eigenschappen. Om deze eigenschappen in kaart te brengen is een SWOT-analyse gemaakt. Een SWOT-analyse helpt om de sterke en zwakke punten van een project te identificeren, evenals de kansen en bedreigingen in de externe omgeving. Het biedt een gestructureerd overzicht van de interne en externe factoren die van invloed zijn op strategische besluitvorming. Voor Parallel zijn de volgende onderdelen opgenomen:

Sterktes Flexibiliteit in uitwerking en programma Grote hoeveelheid ontwikkelruimte Centrale ligging in de stad Perfect verbonden met de trein en de snelweg Nabijheid van het centrum	Zwaktes Geluid is uitdaging op de locatie Weinig directe omgevingskwaliteit Gezondheid staat onder druk
Kansen Afwaarderen A22 naar 70km per uur Innovatief werkgebied met kennis en kunde Nieuw soort werkgebied voor de stad Kansen voor (hoger)beroepsonderwijs Huisvesting voor (tijdelijke) werknemers IJmondgebied e.o.	Bedreiging Het niet realiseren van de Passerelle Te weinig vraag naar werkprogramma om een deel van de gebouwen te vullen Beperkte kwaliteitsimpuls openbare ruimte

SWOT-Analyse

Organisatievorm

Een gestructureerde organisatievorm is van essentieel belang voor succesvolle ontwikkeling. In het geval van Parallel is de organisatievorm op te delen in vier delen. Deze structuren blijven in stand bij de verdere uitwerking van het plan in deelgebieden.

A. Ontwikkelaars:

- Projectmanagement
- Contacten potentiële huurders/kopers
- Gebiedsmarketing, branding, website en socials
- Programmamakers en evenementen

B. Projectgroep:

- Projectmanager
- Ambtelijke ondersteuning
- Grondeigenaren
- Stedenbouwkundige van de grondeigenaren

C. Stuurgroep:

- Projectmanager
- Grondeigenaren
- Wethouder

D. Klankbordgroep:

- Projectmanager
- NS/Prorail
- Stichting Beverwijk Business Docks

//

Bijlages

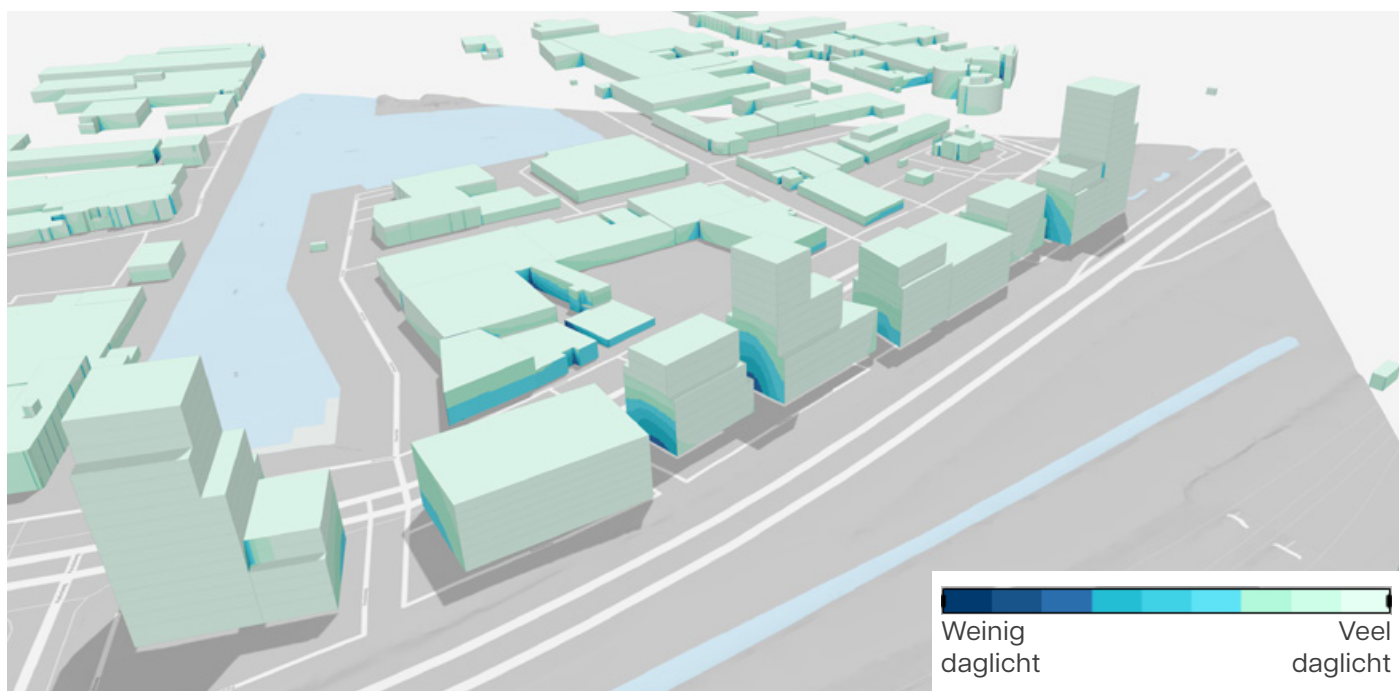
Bezonningsstudie

In Forma zijn een aantal analyses gedaan t.b.v. daglicht potentieel en windhinder. De uitkomsten staan op deze bladen weergegeven. Hieruit kunnen nog geen officiële conclusies worden gemaakt, en zal een wind- en bezonningsstudie nog nodig zijn. Echter

geeft dit wel al een goed beeld van de kansen en/of problemen. De drie pocketparks hebben een goede bezonnings en hebben nagenoeg geen windhinder. De zones waar eventuele ingrepen nog nodig zijn, liggen in de stegen tussen de gebouwen in.

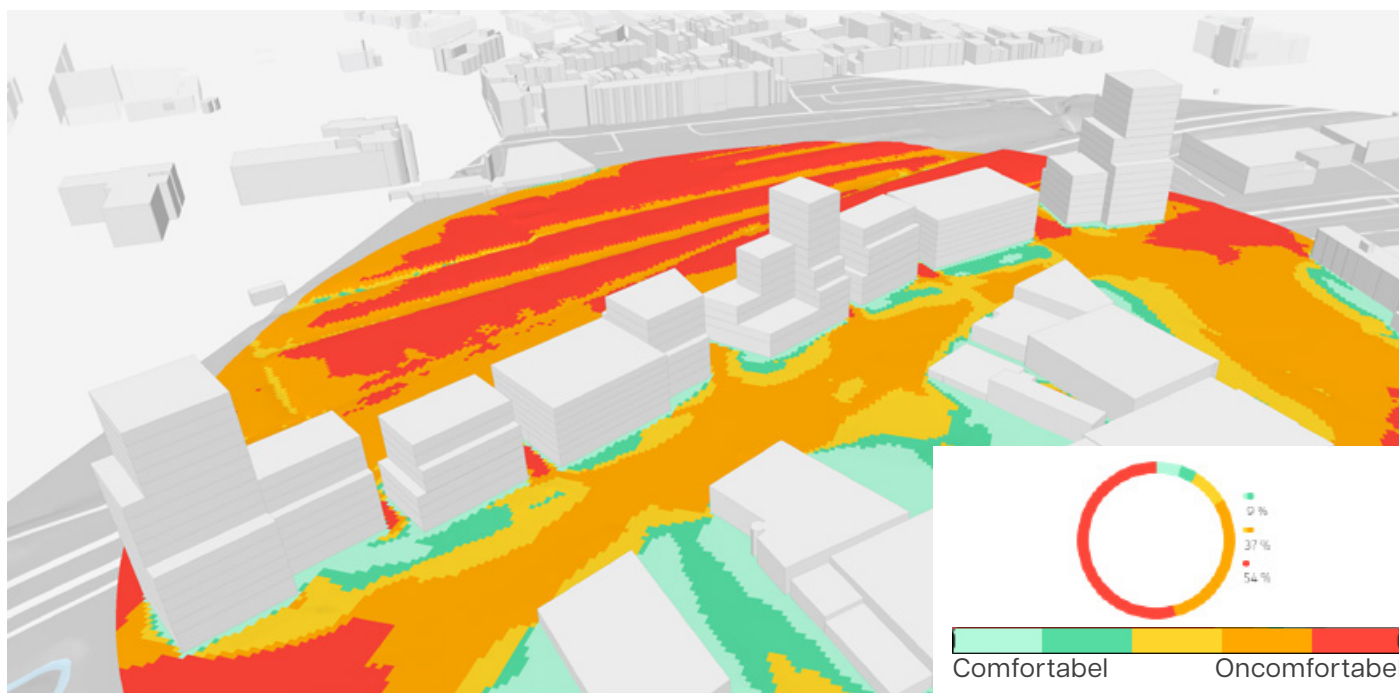


Beeld vanaf het zuidoosten

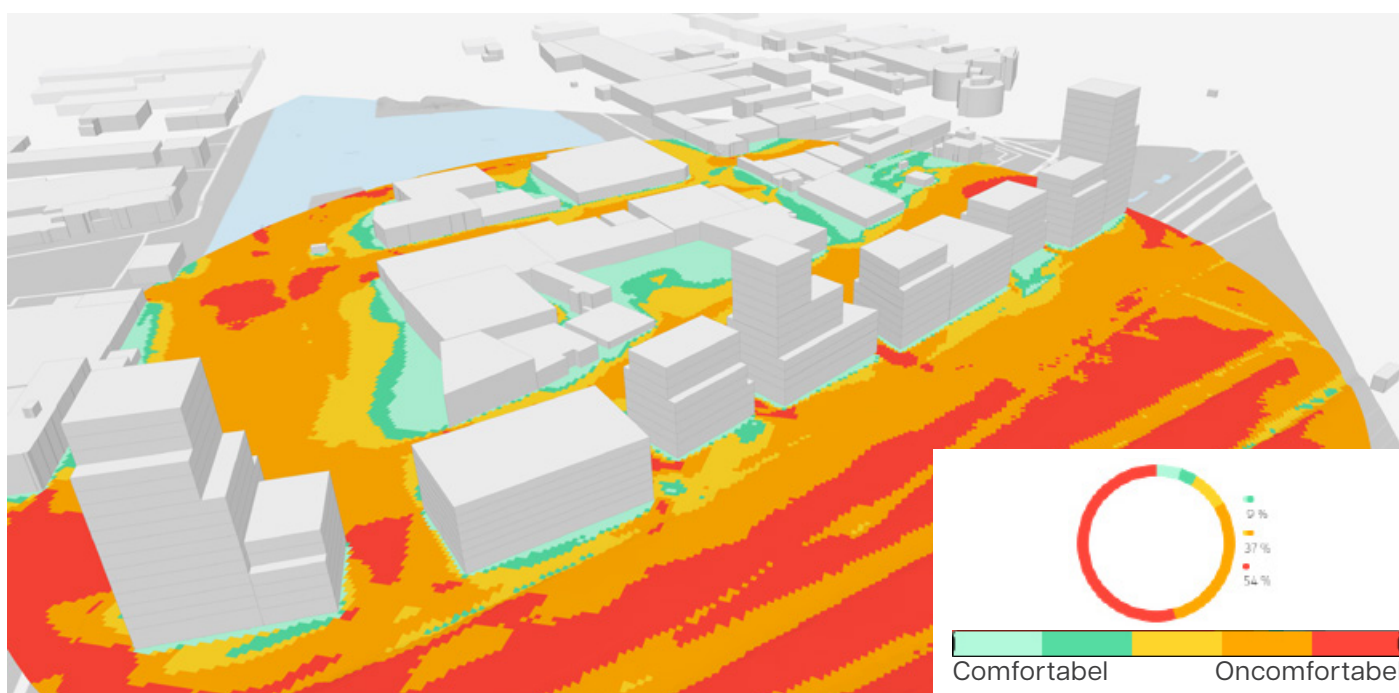


Beeld vanaf het noordwesten

Windstudie



Beeld vanaf het zuidoosten



Beeld vanaf het noordwesten

Verkeersonderzoek Spoorzone Beverwijk

In 2022 is er door Goudappel een verkeersonderzoek gedaan voor de Spoorzone Beverwijk. Hierin is ook de context van Parallel meegenomen. De belangrijkste conclusies van dit onderzoek zijn:

Huidige knelpunten nemen toe door autonome groei

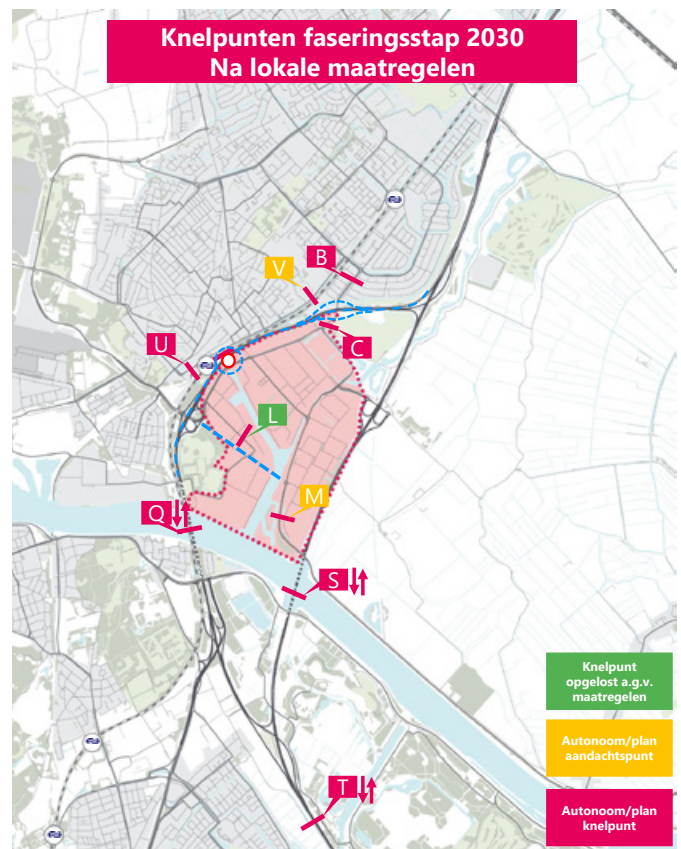
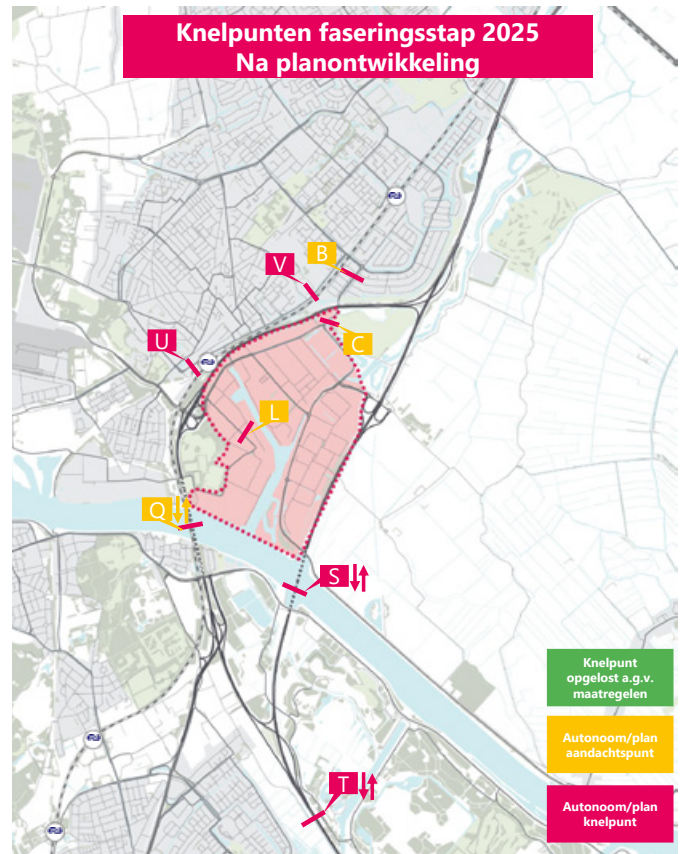
In de autonome situatie zijn er regionale doorstromingsknelpunten en lokale verkeersveiligheidsknelpunten op het wegennet rond de Spoorzone Beverwijk. Deze worden met name veroorzaakt door de autonome groei van het verkeer. De planontwikkeling Spoorzone zorgt voor beperkte toename van verkeer op de omliggende wegen en zorgt niet voor nieuwe knelpunten.

Infra maatregelen nodig voor ontwikkeling Spoorzone

In de faseringsstap 2030 behoeft de ontwikkeling van de Spoorzone het nemen van lokale maatregelen, om verkeersruimte te creëren ten gunste van de ontwikkelingen. Daarnaast zorgen deze lokale maatregelen binnen de Spoorzone voor het oplossen van verkeersveiligheidsknelpunten op de wegen binnen de Spoorzone. De lokale maatregelen zorgen niet voor een oplossing van de regionale doorstromingsknelpunten en verkeersveiligheidsknelpunten op wegen rondom de Spoorzone. Hiervoor zijn regionale maatregelen nodig.

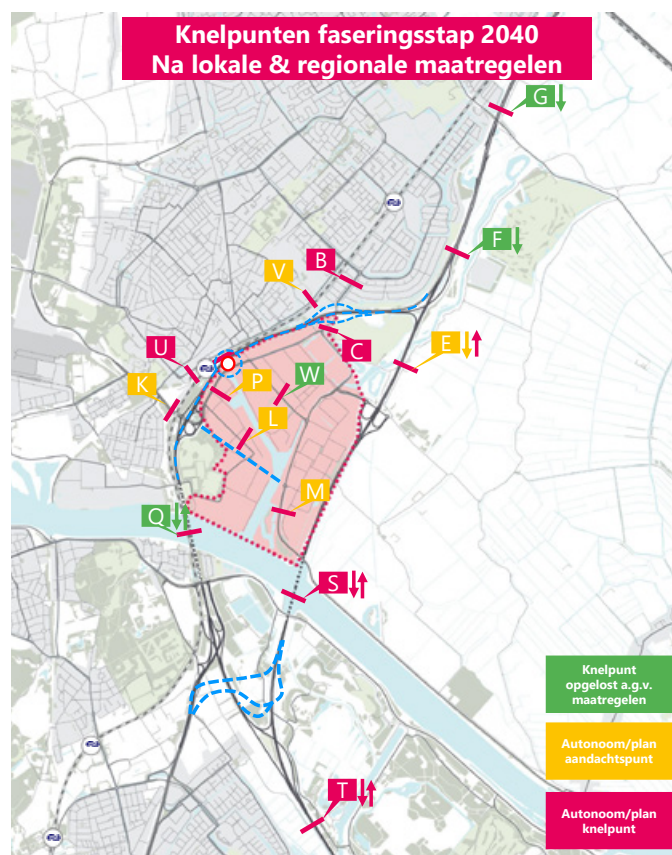
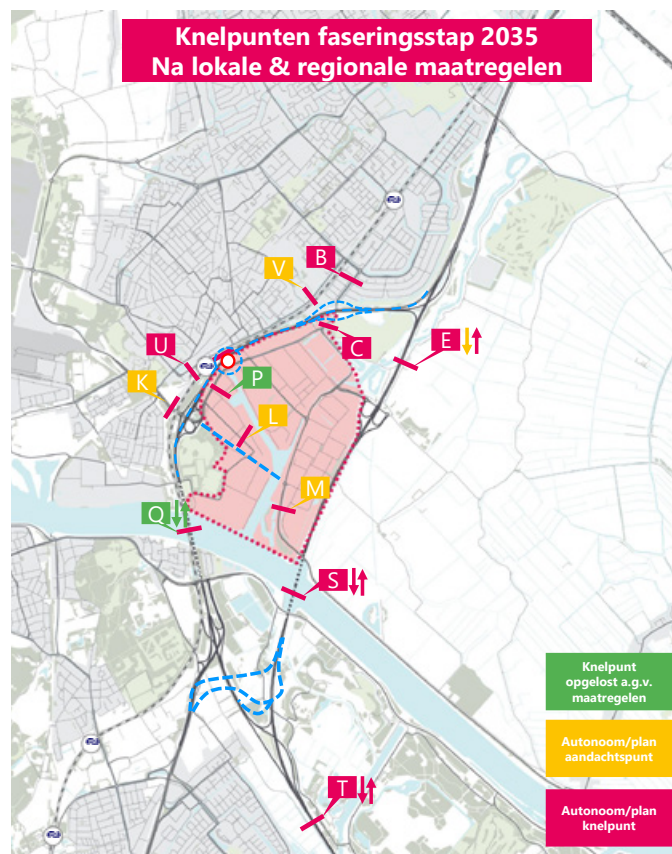
Regionale maatregelen nodig voor regionale knelpunten

In de faseringsstap 2030 ontstaat er als gevolg van de planontwikkeling een knelpunt in de Velsertunnel in noordelijke rijrichting tijdens de avondspits. Na het nemen van de lokale maatregelen zorgt dit voor extra druk op dit knelpunt, waardoor ook in zuidelijke rijrichting tijdens de ochtendspits een knelpunt



ontstaat. Om dit knelpunt op te lossen is het nodig om de regionale

maatregel 'Velserversbinding' te realiseren. Hierdoor wordt het knelpunt in de Velsertunnel opgelost in beide richtingen. Dit leidt echter wel tot extra verkeer op de A9, waardoor daar de drukte en kans op files tijdens de spitsen toeneemt. Ondanks de lokale en regionale maatregelen die zijn onderzocht blijven er knelpunten bestaan op de Halve Maan, De Meerlanden en op de A9. Voor De Halve maan zijn aanpassingen aan de weginrichting een mogelijke oplossing. Voor De Meerlanden en de A9 is er aanvullend onderzoek nodig hoe deze knelpunten op te lossen.



Ondergrondse infrastructuur

Elektriciteit



Gas



Data



Water en riool





De Ruyterkade 107
1011 AB Amsterdam

T: 020 - 53 53 070

E: info@studiovinke.nl

www.studiovinke.nl

