

Z0722BDBC06

Aan de raad

Raadsvoorstel

Documentnummer : INT-21-58861
Team : Ruimtelijk beleid
Onderwerp : Gebiedsprogramma Spoorzone

Inleiding

In de begroting 2021 is aangekondigd een gebiedsprogramma Spoorzone uit te werken, waarin ambities, middelen en capaciteit op elkaar afgestemd zijn. Daartoe is met uw instemming een bestemmingsreserve Spoorzone gevormd voor een bedrag van € 1,0 mln. In raadsbrief (UIT-20-51075 d.d. 4 november 2020) is aangekondigd in het eerste kwartaal van 2021 de resultaten van de verkenning Spoorzone met u te delen en besluitvorming aan u voor te leggen. Ook het effect op de Visie Bedrijventerrein Beverwijk (INT-19-48381), het Uitvoeringsprogramma Bedrijventerrein Beverwijk 2019-2023 (INT-19-48382) en de planning wordt duidelijk gemaakt. Met dit raadsvoorstel geven we invulling hieraan.

Van project Bedrijventerrein Beverwijk naar gebiedsprogramma Spoorzone

Rond het plangebied van het Bedrijventerrein Beverwijk spelen vele andere ontwikkelingen en vraagstukken die in meer of mindere mate samenhangen met de ontwikkelingen binnen het plangebied Bedrijventerrein Beverwijk. Het gaat hier bijvoorbeeld om samenhang op programmatisch vlak, stedenbouw, boven- en ondergrondse infrastructuur, financiën, fasering et cetera. Wij willen hierin op inhoud, proces en financiën meer samenhang brengen binnen het Spoorzonegebied. Daartoe is een verkenning uitgevoerd (zie bijlage 1, INT-21-59203) die in dit raadsvoorstel wordt toegelicht. Vanuit die samenhang en op basis van de uitkomsten van de verkenning stellen wij de raad voor om het project Bedrijventerrein Beverwijk op te laten gaan in het gebiedsprogramma Spoorzone.

Afbakening gebied

Met de Spoorzone bedoelen wij grofweg het gebied tussen de A9, het centrum van Beverwijk, Broekpolder/Aagtenpark en het Wijkeroogpark/Leeghwaterweg in Velsen-Noord. Dit gebied is circa 200 hectare groot. Op het kaartje op de volgende pagina is het programmagebied indicatief weergegeven.



Relatie met collegeprogramma

De grootte van het programmagebied en de veelheid aan opgaven en mogelijkheden die we daarin hebben, raken veel aspecten van ons collegeprogramma. Binnen het programmagebied willen we een goede invulling geven aan de locaties Ankie's Hoeve, Wijckerpoort, Meerplein en het gebied rond de Parallelweg, maar daarnaast ook op en rond het Bazaarterrein en het Marloterrein en de Brink. In deze gebieden kan onder andere invulling gegeven worden aan onze ambities ten aanzien van de woningbouwopgave en duurzaamheidsopgave. Planvorming rond de Kop van de Haven hangt onder meer samen met onze ambities voor het verzelfstandigen van zeehaven De Pijp. Tegelijkertijd liggen er in het gebied kansen om te vergroenen en de waterhuishouding te verbeteren, alsook het verbeteren van de leefomgeving. Dit laatste hangt nauw samen met onze ambitie tot het verbeteren van de bereikbaarheid in algemene zin, mede in relatie tot het verlagen van de snelheid van de A22.

We willen daarnaast met een gunstig vestigingsklimaat de economie versterken en ondernemers faciliteren. De duurzaamheidsopgave biedt daarin ook nieuwe kansen voor ondernemers. Toevoeging van verblijfsaccommodaties in het programmagebied stimuleert het toerisme, wat een positief effect heeft op de omzet van detailhandel en horeca.

Samenwerking is bij dit alles de sleutel tot succes. Samenwerking met onze partners en het maatschappelijk veld in het gebied, alsmede een goede regionale en nationale samenwerking. Een solide en transparante planning en financieringsstructuur zijn daarbij randvoorwaardelijk.

Relatie met gemeentebegroting / budgetregels

Voor het project Bedrijventerrein Beverwijk, de Transformatie Parallelweg - Kop van de Haven en voor het programma Spoorzone zijn de volgende besluiten en bedragen relevant:

- In de begroting is vanaf 2020 voor het project Bedrijventerrein Beverwijk structureel € 180.000 opgenomen;
- In de Najaarsnota 2020 is besloten om een onderbesteding van € 80.000 t.b.v. diverse verkenningen over te hevelen naar 2021;
- In de Begroting 2021 is besloten om voor de Spoorzone een bestemmingsreserve van € 1,0 mln. te vormen.

Aanvullende middelen die in april 2019 beschikbaar zijn gesteld in het kader van de transformatie van de Kop van de Haven en Parallelweg (INT-19-48404) zijn gebruikt voor de toen beschreven onderzoeken, samengebracht in de verkenning Spoorzone. Een klein deel restbudget maakt onderdeel uit van de hierboven genoemde overgehevelde middelen.

Financiële verkenning

Onderdeel van de recente verkenning voor de Spoorzone is een financiële analyse. Het algemene deel daarvan staat in het openbare rapport (INT-21-59203) en specifieke details staan in het geheime bijlageboek Verkenning Spoorzone (INT-21-59201). Er is in het geheime bijlageboek een fictieve grondexploitatie en vastgoedexploitatie weergegeven. Daarin is doorgerekend welke publieke en private kosten en opbrengsten het in de verkenning beschreven mogelijke programma met zich mee zou brengen. De kosten van eventuele saneringen of bedrijfsverplaatsingen zijn daarbij achterwege gelaten, omdat die grotendeels onbekend en daarmee moeilijk in te schatten zijn in deze fase van de ontwikkeling. Vanwege de geheimhouding laten we de financiële details in dit raadsvoorstel achterwege, maar beschrijven we de hoofdlijnen.

Een gebiedsprogramma als de Spoorzone is een langjarige ontwikkeling. De looptijd van de ontwikkeling, zoals beschreven in de verkenning, bedraagt circa 25 jaar. Om de ontwikkeling haalbaar en realistisch te maken voor de stad, de organisatie en onze financiële draagkracht, zal het gefaseerd gebeuren. Daar waar we kunnen versnellen doen we dat en daar waar het proces kleinere en/of langzamere stappen vraagt, houden we daar rekening mee. Dit betekent ook dat voor de raad of de buitenwereld de voortgang soms niet goed zichtbaar zal zijn, terwijl er wel stappen gezet worden. De grootte van de opgaven en het gebied en de afhankelijkheid van andere partijen draagt daar zeker aan bij. Wie welke stappen moet zetten en (voor)financieren verschilt per deelgebied en in de tijd. De gemeente neemt daarin een regisserende en faciliterende rol, tenzij het zaken betreft die niet of nauwelijks door de markt of andere partijen opgepakt kunnen worden. Dat wat effectiever en efficiënter door anderen kan worden opgepakt, proberen we in overleg met die partijen daar te beleggen.

Een ander uitgangspunt is dat we onze kosten zoveel mogelijk willen verhalen op partijen die baat hebben bij de beoogde ontwikkelingen. De nieuwe Omgevingswet, die voornamelijk per 1 januari 2022 van kracht wordt, biedt ons daartoe straks nog betere mogelijkheden dan de huidige Wet op de ruimtelijke ordening (Wro). Gedurende het proces zullen we ook steeds beter in beeld krijgen welke kosten we op welke manier bij welke partijen kunnen verhalen. Daarnaast zal gaandeweg ook steeds beter in beeld zijn welke publieke kosten door andere overheden kunnen worden medegefinancierd en welke subsidies we in zouden kunnen zetten. Dat is op voorhand niet allemaal inzichtelijk te maken, omdat dit op sommige terreinen eerst om verdere voortgang en verduidelijking vraagt. Duidelijk is in ieder geval dat we komend jaar een subsidieaanvraag in het kader van de Woningbouwimpuls van het Rijk gaan voorbereiden en indienen. Bij deze subsidie en bij andere subsidies geldt

meestal dat cofinanciering een vereiste is. In de begroting is op dit moment geen rekening gehouden met cofinanciering. Indien er sprake is van cofinanciering bij een subsidie zal de begroting hierop aangepast moeten zijn voordat subsidie aangewend kan worden.

Kostenraming 2021

Voor 2021 hebben we in beeld gebracht welke werkzaamheden nodig zijn om op het niveau van het programma stappen te maken én op deelgebied niveau meer zichtbare stappen te zetten. Vanwege de omvang van de opgaven en het programmagebied betekent dit een continue aanzienlijke ambtelijke inzet. Hierbij is, door de omvang van de opgaven, er nauwelijks een strikte scheiding te maken tussen reguliere ambtelijke taken en specifieke programma-, dan wel deelproject gerelateerde werkzaamheden. Toch hebben wij vanuit de wil om financieel transparant te opereren voor de raad in beeld gebracht welke inzet nodig is in 2021 voor het programma. In onderstaande tabel is dat weergegeven.

Raming kosten Spoorzone 2021	Kosten
Project en programmamanagement	€ 570.350
Beleid, uitvoering en ondersteuning	€ 195.375
<i>subtotaal</i>	€ 765.725
Onderzoek naar milieuruimte bedrijven	€ 75.000
Nader verkeersonderzoek (scenario's)	€ 25.000
Nader financieel onderzoek (kostenverhaal)	€ 15.000
Stedenbouwkundig plan Stationsgebied	€ 75.000
Communicatiemiddelen	€ 15.000
Raad van Advies	€ 65.000
Professionaliseren St.Business Docks	€ 25.000
<i>subtotaal</i>	€ 295.000
totaal	€ 1.060.725

Financiële structuur van het programma

De raad wordt gevraagd een voorbereidingskrediet beschikbaar te stellen met als dekking de bestemmingsreserve spoorzone. Voor het stationsgebied werken we toe naar drie grondexploitaties (Wijckerpoort/Ankie's Hoeve, Station en Meerplein), waarover te zijner tijd conform de daarvoor geldende regels besluitvorming aan de raad zal worden voorgelegd. Voorbereidingskosten die niet toegerekend kunnen worden aan deze grondexploitaties of andere vaste activa komen ten laste van de bestemmingsreserve spoorzone.

Voor andere deelgebieden, zoals bijvoorbeeld het Bazaarterrein werken we toe naar een intentieovereenkomst voor de definitie- en onderzoeksfase, eventueel gevolgd door een samenwerkings- of anterieure overeenkomst voor de fase(s) daarna. Een deel van de door ons gemaakte kosten wordt via deze wijze verhaald.

Doel is om door deze opzet de kosten en opbrengsten voor het geheel en de deelgebieden scherp in beeld te brengen en te houden en de raad volledig in staat te stellen haar taken goed uit voeren.

Dekking

Aan de raad wordt voorgesteld om in 2021 de begrote middelen voor Visie Bedrijventerrein Beverwijk (€ 80.000 incidenteel in 2021, en € 180.000 structureel vanaf 2021), na aftrek van reeds aangegane verplichtingen (circa € 10.000) te storten in de bestemmingsreserve Spoorzone. Dit heeft geen effect op het begrotingssaldo van 2021. De raad wordt tevens gevraagd een voorbereidingskrediet beschikbaar te stellen van € 1,1 mln. en deze te dekken uit de bestemmingsreserve Spoorzone.

Voor de dekking van de kosten voor 2022 doen we de raad een voorstel bij de behandeling van de begroting 2022 in november 2021. In de begroting 2023 zal een voorstel aan de raad worden voorgelegd voor de structurele dekking van de kosten in die collegeperiode. Tegen die tijd is ook meer bekend en meer vastgelegd over de diverse subsidiaire dekkingsbronnen (kostenverhaal, subsidies, cofinancieringen, etc.) en weten we beter welke kosten wanneer gemaakt moeten worden en welk deel daarvan door ons (voor)gefinancierd moet worden.

Relatie met regionale samenwerking / MRA

De inhoudelijke basis van het gebiedsprogramma is deels gebaseerd op de Visie Bedrijventerrein Beverwijk, die in april 2019 door de raad is vastgesteld. Aan deze visie is breed lokaal en regionaal geparticipeerd en ook in de uitvoering daarna is veelvuldig contact geweest met onze partners in de regio. Graag verwijzen we voor de specifieke regionale relaties naar de raadsvoorstellen inzake de Visie Bedrijventerrein Beverwijk (INT-19-48404) en de Transformatie Kop van de Haven en Parallelweg (INT-19-47418).

Eén van de redenen dat we juist de verkenning voor de Spoorzone hebben uitgevoerd is dat het gebied ook onderwerp is van studie en/of besluitvorming in diverse regionale processen, zoals de Verstedelijkingsstrategie MRA, het Handelingsperspectief Beverwijk / Station knooppunten Kennemerlijn, de Provinciale Omgevingsverordening, de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) NZKG, Visie Noodzeekanaalgebied 2040, Uitvoeringsprogramma NZKG, de Regionale Energietransitie (RES), de Regionale Investeringsagenda (RIA), Toekomstvisie Recreatiegebieden Alkmaarder- en Uitgeestermeer (RAUM), et cetera. Al deze processen vragen om een eenduidig en integraal samenhangend beeld over dit totale gebied vanuit onze gemeente. Dat beeld is ook nodig in het kader van onze Omgevingsvisie, waarmee we dit jaar starten.

De verkenning is uitgevoerd in samenwerking met diverse nationale en regionale en nationale partijen, zoals het College van Rijksadviseurs, NS Stations, ProRail en de provincie Noord-Holland. De gemeente Heemskerk en Velsen zijn aangehaakt bij het proces. De resultaten van de verkenning zijn onder embargo gedeeld met al deze partijen en er vinden nu op ambtelijk en politiek vlak overleggen plaats om met elkaar te komen tot gedeelde ambities en doelstellingen en om al dan niet gezamenlijke vervolgstappen te bepalen.

Eerdere besluiten / bestaand beleid / nieuw beleid

De volgende raadsbesluiten zijn relevant:

- Raadsvoorstel Visie Bedrijventerrein Beverwijk en Uitvoeringsprogramma 2019-2023 (INT-19-48404) d.d. 25 april 2019
- Raadsvoorstel Transformatie Kop van de Haven en Parallelweg (INT-19-47418) d.d. 25 april 2019.
- Raadsvoorstel Vaststellen procesafspraken m.b.t. marktconsultatie zeehaven De Pijp en het document 'Marktconsultatie zeehaven De Pijp' (INT-17-33-437) d.d. 5 juli 2017.

Motivering voorgesteld besluit

Herijken focus en prioritering

Vanuit de Visie Bedrijventerrein Beverwijk is, naast het vergroten van de reikwijdte van het gebied, ook de focus en prioritering herijkt. Per activiteit uit het Uitvoeringsprogramma is, voor zover niet al afgerond, gekeken in hoeverre ze bijdraagt aan de in dit raadsvoorstel geformuleerde ambitie en doelstellingen voor de Spoorzone in relatie tot de daarvoor benodigde en beschikbare capaciteit. Hoofddlijn hierbij is dat wij graag samen met de raad willen sturen op ambitie en doelstellingen en het programma verantwoordelijk maken voor de uitvoering daarvan binnen vastgestelde kaders. Daarnaast hebben wij een scheiding aangebracht in de

werkzaamheden die binnen bestaande beleidslijnen en interne capaciteit thuis horen, werkzaamheden die binnen het programma vallen en werkzaamheden die we in overleg met derden (zoals de Stichting Business Docks) bij hen onder willen brengen. Op grond hiervan hebben wij voor het gebiedsprogramma Spoorzone ambitie en doelstellingen geformuleerd en in beeld gebracht welke activiteiten we daarvoor dit jaar op moeten pakken of voort moeten zetten. Zie hiervoor ook het kopje 'verdere procedure'.

Ambitie

Voor het gebiedsprogramma Spoorzone hebben we onderstaande ambitie geformuleerd, die staat voor wat we voor ogen hebben met het gebied. Aan de raad vragen we deze ambitie vast te stellen.

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.

Doelstellingen

Deze ambitie wordt gedragen door een aantal ondersteunende doelstellingen, die hierna kort worden toelicht. Aan de raad vragen we deze doelstellingen vast te stellen.

Creëren van een betere leefomgeving

Het gebied is nu niet prettig om te wonen en te verblijven door de nadelige effecten van het vele (doorgaande) verkeer en de effecten van de zware industrie. We streven naar een gebied waar het fijn wonen, werken en verblijven is.

Een economisch vitaler gebied creëren

We zetten in op hoogwaardige maak- en onderhoudsindustrie, haven gerelateerde ondernemingen, 'slimme' start-ups en grown-ups, een innovatief distributiecluster, detailhandel in het centrum, grootschalige detailhandel op de Parallelweg en een toekomstbestendige Beverwijkse Bazaar.

Meer samenbrengen van werken en onderwijs in de keten

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

Toevoegen van nieuwe functies

We streven een gemengd gebied na, waar naast het werken en winkelen ook wonen en daarbij behorende voorzieningen worden toegevoegd. Het werken wordt nadrukkelijk niet vervangen door het wonen. Sterker nog, we willen het aantal arbeidsplaatsen in en om het gebied fors laten toenemen. Er blijft ook plaats voor zware industrie in het gebied, maar dan verder van de beoogde gevoelige bestemmingen (zoals de woonfunctie) af.

Betere OV-bereikbaarheid en -gebruik in het gebied

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

Verbeteren van de bereikbaarheid van, naar en binnen het gebied

Het gebied is op zich goed ontsloten, maar er rijdt te veel gemotoriseerd verkeer doorheen dat weinig goede alternatieven heeft. We willen werken aan die

alternatieven. Daarnaast zijn de oost-west verbindingen beperkt, met name voor fietsers en voetgangers. We willen binnen de Spoorzone het langzaam verkeer beter gaan faciliteren.

Realiseren van een zelfstandig functionerende zeehaven

Een langgekoesterde ambitie is het verzelfstandigen van onze zeehaven De Pijp. Verzelfstandiging hangt nauw samen met de plannen voor de Spoorzone en de Kop van de Haven in het bijzonder. Verdere stappen in de verzelfstandiging kunnen pas gezet worden nadat duidelijkheid is over onze transformatieplannen en de daarvoor benodigde aanpassingen in de infrastructuur.

Verduurzamen van het gebied / vastgoed

In de plannen voor de Spoorzone zullen klimaatadaptatie, de energietransitie en circulariteit een prominente plek krijgen. We doen wat wettelijk nodig is en we willen daarbij een slimme volger zijn, waarin we bewezen technieken toepassen en investeringen willen doen met een langere looptijd.

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

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

Verbeteren van de entrees van het gebied

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

Vergroten van de organisatiegraad van de ondernemers in het gebied

Hier hebben we met de oprichting van de Stichting Business Docks al een mooie eerste stap gezet. Het is nu zaak de stichting goed neer te zetten en te laden met taken en verantwoordelijkheden en ze daarbij te ondersteunen.

Verkenning - proces

Om een eenduidiger beeld te krijgen van de vertaling van ambitie en doelstellingen naar de Spoorzone en om meer samenhang te brengen in de diverse ontwikkelingen die al lopen in het gebied, is eind 2020 een stedenbouwkundige-, verkeerskundige- en financiële verkenning uitgevoerd. Voor deze verkenning hebben wij externe expertise ingehuurd, die samen met onze medewerkers, provincie Noord-Holland, ProRail, NS en bureau Spoorbouwmeester aan de slag zijn gegaan. De gemeente Velsen en Heemskerk zijn in meer of mindere mate aangehaakt geweest gedurende het proces. Het College van Rijksadviseurs heeft in dit proces als klankbord opgetreden. Dit kwam voort uit de toezegging van de minister van EZK in het kader van de Wind op Zee projecten.

De opdracht aan de bureaus was om te onderzoeken welk ontwikkelprogramma past bij onze ambitie en doelstellingen en de specifieke kenmerken van de regio, Beverwijk en het programmagebied en wat daar randvoorwaardelijk voor nodig is, onder meer qua mobiliteit. Insteek was om daarbij niet uit te gaan van alle beperkingen die er nu zijn, zonder daarbij het realisme uit het oog te verliezen. Het programma is vervolgens doorgerekend op haalbaarheid, uitgaande van een bepaalde fasering en looptijd. Aan het einde van het proces is een analyse uitgevoerd om ook een eerste beeld te krijgen van de maatschappelijke en economische effecten (baten) voor de gemeente Beverwijk en de regio.

Ondanks de beperkingen die Covid-19 ons oplegde heeft dat via een intensief – met name digitaal – proces geleid tot de verkenning die als bijlage bij dit raadsvoorstel is gevoegd.

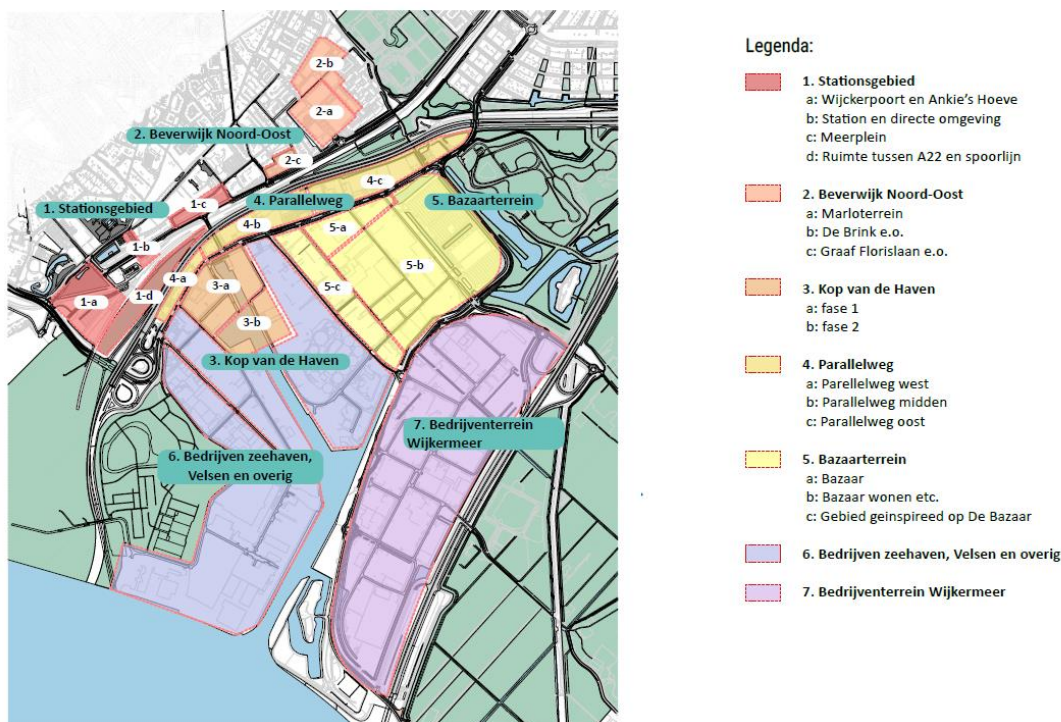
Verkenning - inhoud

De verkenning heeft een schat aan informatie opgeleverd. Hieronder geven we de meest in het oog springende uitkomsten weer.

Deelgebieden

Het Spoorzonegebied is ingedeeld in de meerdere deelgebieden, die ieder eigen specifieke kenmerken hebben t.a.v. ligging, vorm en opbouw, bereikbaarheid, eigendomsstructuren, huidig programma, potentie, et cetera. We onderscheiden daarbij de volgende deelgebieden:

- *Stationsgebied* – bestaande uit Wijckerpoort/Ankie's Hoeve, het station de stationsomgeving (incl. de P&R) en het Meerplein;
- *Noordoost* – bestaande uit het Marloterrein, de Brink e.o. en de Graaf Florislaan e.o.;
- *Kop van de Haven* – bestaande uit een 1^e fase aan de Parallelweg en een 2^e fase aan de overzijde van de Zwaaiikom;
- *Parallelweg* – bestaande uit een westelijk-, midden- en oostelijk deel;
- *Bazaarterrein* – bestaande uit het gebied waar nu de Beverwijkse Bazaar op gevestigd is, alsmede diverse bedrijfsmatige functies en de strook met bedrijvigheid aan de noordzijde van de Wijkermeerweg
- *Bedrijventerrein De Pijp* – de rest van bedrijventerrein De Pijp (incl. zeehaven en het Velsense deel van het bedrijventerrein)
- *Bedrijventerrein Wijkermeer* – het huidige bedrijventerrein Wijkermeer



Programma - algemeen

Op grond van de verkenning blijkt dat in het gebied in totaal circa 1.3 miljoen vierkante meter bruto vloeroppervlak (m² bvo) kan worden gerealiseerd, rekening houden met een aantal aannames, die we hieronder beschrijven. In het plaatje hiervoor gaat het dan om de deelgebieden 1 tot en met 5. In de deelgebieden 6 en 7 wijzigt in principe niets aan het gebruik. Het gaat qua transformatie dus vooral om

die gebieden die al eerder regionaal (NZKG, MRA) zijn bestempeld als transformatiegebied, met uitzondering van de Kop van de Haven. Het programma van 1.3 mln. m² bvo vertaalt zich in het in potentie kunnen toevoegen van circa 11.000 woningen in het gebied, waarvan 9.000 ten oosten van de A22 en 2.000 in de strook langs het spoor aan de centrumkant. In de verkenning is uitgegaan van circa 10% grondgebonden eengezinswoningen en de rest gestapelde meergezinswoningen. De precieze verdeling dient nog verder bepaald en uitgewerkt te worden.

Programma - woningtypologieën

Qua woningtypologieën en parkeernormen is daarbij uitgegaan van onderstaande verdeling. De parkeernormen zijn conform ons beleid. Voorstel is om in de Spoorzone wel sociale huurwoningen te programmeren. Doel hiervan is, naast het pluriform maken van het gebied, om schuifruimte te creëren in andere delen van de stad waar nu een grote concentratie sociale huurwoningen aanwezig is. Ons beleid is er de eerst komende jaren (tot 2025) op gericht om de voorraad sociale huur in stand te houden. In de oude wijken willen wij meer differentiatie door verdichting. Met de Spoorzone hebben we het echter over een grootschalige uitbreiding van de totale woningvoorraad. Voorstel is om daarvan als uitgangspunt 20% sociale huur te hanteren, voor het deel ten oosten van de A22. Op de lange termijn neemt de totale voorraad sociale huur dan toe en daarmee kan op de (midden)lange termijn de lokale en mogelijk een deel van de regionale vraag worden ingevuld. Hierover gaan we met de woningbouwcorporaties in gesprek.

1. Programmatisch

• Sociaal	20%	< €737 /mnd
• Goedkoop	25%	< €225.000 von
• Midden	35%	< €325.000 von
• Duur	20%	> €325.000 von

2. Parkeernormen

egw auto 1:1,0	mgw auto 1:0,9 – fiets 3/won
egw auto 1:1,3	mgw auto 1:1,0 – fiets 2/won
egw auto 1:1,3	mgw auto 1:1,2 – fiets 3/won
egw auto 1:1,3	mgw auto 1:1,2 – fiets 4/won

Programma – wonen / niet-wonen

Gegeven het gemiddeld aantal bewoners per woning in Beverwijk (2,1 per woning) zou dit een toename van 21.000 inwoners voor Beverwijk met zich meebrengen. Dat is de helft van het huidige aantal inwoners in de gemeente. Er is in de verkenning rekening gehouden met alle voorzieningen die horen bij een toename van zoveel woningen en inwoners, rekening houdend met de bevolkingsopbouw en kengetallen. Het gaat dan om voorzieningen zoals kantoren, winkels, scholen en andere maatschappelijke voorzieningen. De verdeling wonen/niet wonen in de verkenning is 80%-20%. Er is in het programma tevens rekening gehouden met het terug laten komen van het gehele huidige programma op het Bazaarterrein (ca. 150.000 m² bvo, waarvan 80.000 m² bvo Bazaarvloer), maar dan in een gecomprimeerde vorm langs de Parallelweg. Dit is slechts een suggestie en dient vooral om duidelijk te maken dat de potentie van het Bazaarterrein enorm is als het gebied anders ingericht wordt dan nu het geval is. In de verkenning gaan we uit van een vernieuwing van de Bazaar met daarbij circa 3.000 woningen in dit deelgebied.

Conclusie is dat in het programmagebied het zonder meer mogelijk is om allereerst de Beverwijkse woningbouwopgave te faciliteren en daarbovenop ook een deel van de IJmondiale en regionale behoefte te accommoderen.

Landschap en Stedenbouw - FSI

Bij het inpassen van het mogelijke programma is uitgegaan van een dichtheid die past bij Beverwijk en dit gebied. Een maatstaf voor dichtheid is de Floor Space Index (FSI). De FSI meet het aantal m² bvo vloeroppervlak ten opzichte van het aantal meters grondoppervlakte. Hoe hoger de dichtheid hoe hoger de FSI. Voor de gehele Spoorzone bedraagt de FSI 1,41 (1.3 mln. m²bvo / 0.946 mln. m²) in de verkenning, tegen een FSI van circa 0,75 in de huidige situatie.

Stedenbouw – organische ontwikkeling faciliteren

Uitgangspunt van de verkenning is dat naast de mate van stedelijkheid de grootte van de bouwblokken past bij de stad en bij dit gebied, waarbij zoveel mogelijk rekening gehouden wordt met bestaande eigendomsgrenzen. Daardoor wordt een organische gebiedsontwikkeling beter gefaciliteerd. Eigenaren die hun vastgoed willen transformeren zijn dan minder afhankelijk van hun burens en ondernemers die graag hun bedrijf willen voortzetten kunnen dat doen. Uiteraard gelden daar diverse juridisch-planologische voorwaarden voor, maar het gaat om het principe dat maatwerk mogelijk moet zijn.

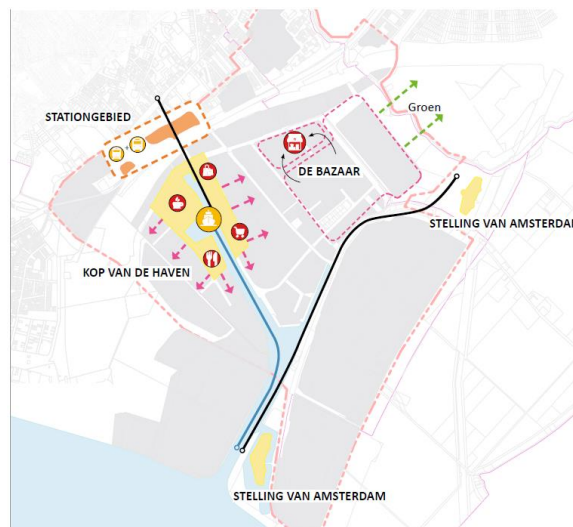
Stedenbouw – groen-blauw casco

In de verkenning is goed gekeken naar mogelijke versterking van de onderliggende groen-blauw structuren. Dat heeft geleid tot het principe dat de Parallelweg de groene loper kan worden die het Aagtenpark en Wijkeroogpark kan verbinden. Daarnaast kan de ruimte tussen spoor en de A22 ingericht worden als park en verbonden worden met omliggende deelgebieden. Voor wat betreft de blauwe structuur is het zaak om de waterhoofdstructuur te versterken en tegelijkertijd de identiteit en kwaliteit van het gebied te versterken. In het plaatje hiernaast is dat schematisch weergegeven.



Stedenbouw – hot spots

In het gebied zijn een aantal hotspots te onderscheiden die een belangrijke rol kunnen spelen in de verdere ontwikkeling en het levendiger maken van het gebied. Het gaat dan om de stationsomgeving, de Kop van de Haven, de Bazaar 2.0 en de beide forten van de Stelling van Amsterdam. Dit zijn ook de plekken die als ankerpunten voor het gebied kunnen fungeren en een goede programmering vragen. Qua bereikbaarheid zou je die plekken vooral beter aangesloten willen hebben op het OV en op langzaam verkeersverbindingen.



Stedenbouw – belang station

In de verkenning zijn per deelgebied suggesties gedaan voor de programmatische en stedenbouwkundige invulling en de wijze van ontsluiten. In het plaatje hiernaast is te zien hoe dat er voor de deelgebieden Stationsgebied en Kop van de Haven uit kan komen te zien. De bouwblokken die daarin zijn



getekend zijn puur nodig voor de programmatische-, verkeerskundige- en financiële berekeningen. Het is dus geen plan van hoe het gaat worden. Belangrijk aspect daarin is de tweezijdige bereikbaarheid van het station. Ons inziens is dat cruciaal voor de bereikbaarheid van het gebied ten oosten van de A22, maar ook voor de parkachtige invulling van het gebied tussen spoor en A22 en voor de toegankelijkheid van het kernwinkelgebied op en rond de Breestraat. Tweezijdige bereikbaarheid is daarnaast van groot belang voor het gebruik en functioneren van het openbaar vervoer. Het station(sgebied) maakt vanzelfsprekend deel uit van de stad en de manier van verplaatsen in plaats.

Mobiliteit – verkeer autonome situatie

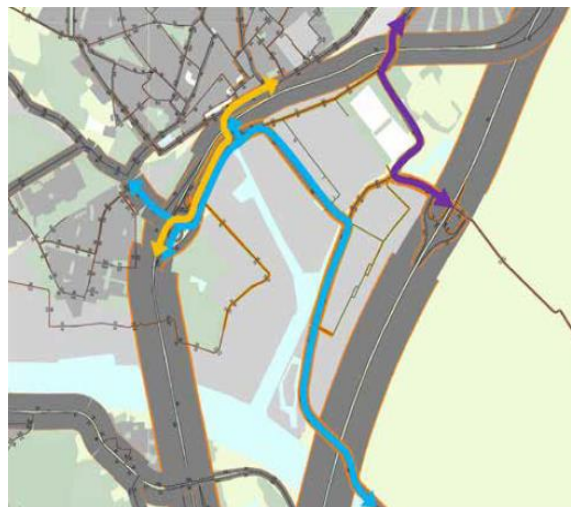
Onderzocht is in eerste instantie de autonome verkeerssituatie in 2030, dus zonder dat er iets verandert in het gebied qua programma en mobiliteit. In het plaatje hiernaast blijkt dat het aantal verkeersbewegingen in het gebied aanzienlijk is. Op het stukje Parallelweg vanaf de Velsertaverse naar de Viaductweg gaat het om bijna 25.000 gemotoriseerde verkeersbewegingen per etmaal. Om een leefmilieu te creëren waar het veilig en prettig wonen en werken is, wordt uitgegaan van maximaal 10.000 verkeersbewegingen per etmaal en bij een rustige woonstraat is dat 4.000.



Mobiliteit – doorgaand verkeer

Uit het verkeersonderzoek blijkt dat verreweg het grootste deel van die verkeersstromen niet de bestemming Spoorzone heeft. Op sommige wegvlakken is dat zelfs 75%. Het gaat dan met name om de volgende routes:

- verkeer vanaf de A22 en Beverwijk richting Zaandam en vice versa (blauw);
- verkeer vanaf de A22 richting Beverwijk en vice versa (geel);
- verkeer vanaf de A9 naar de Broekpolder en vice versa (paars).



Bij de intensivering en transformatie van de Spoorzone tot een aantrekkelijk woon- en werkgebied is het van belang om de doorgaande verkeersstromen door de Spoorzone te beperken. Daardoor ontstaat ruimte om het extra verkeer van en naar de nieuwe zones te kunnen verwerken.

Mobiliteit – verkeersoplossingen buiten de Spoorzone

Doorgaand verkeer is per definitie verkeer dat niets te maken heeft met het plangebied zelf, dus ligt het voor de hand om ook buiten het plangebied te kijken in hoeverre er goede alternatieven voor het doorgaande verkeer geboden kunnen worden. Hiertoe zijn vier mogelijkheden beschouwd:

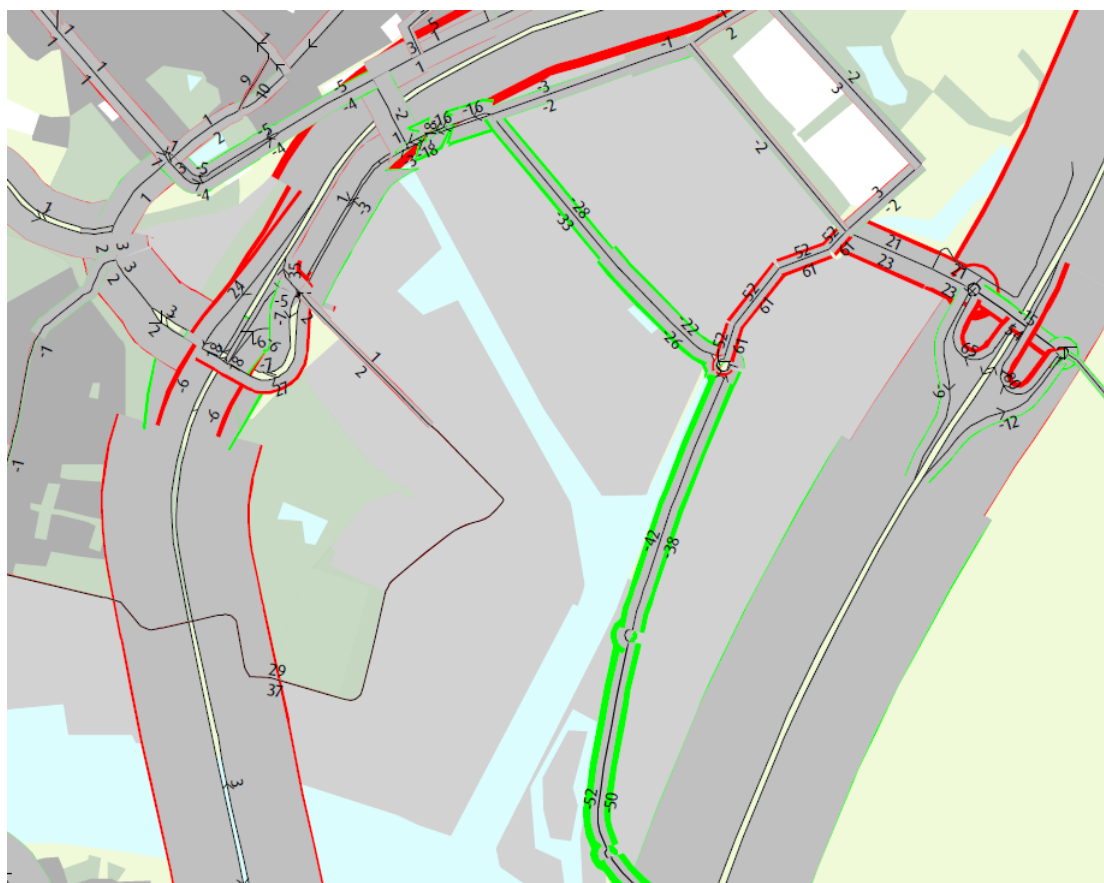
1. een nieuwe verbinding tussen de N208 in Haarlem en de A9 (Velservoog);

2. permanente openstelling van de bestaande calamiteitenbogen tussen de A9 en de A22;
3. het volledig maken van knooppunt Beverwijk (de noordelijke knoop van de A9 met de A22).
4. Verbinding van de A8 naar de A9.

Uitkomst hiervan is dat geen van deze oplossingen het integrale probleem van het doorgaande verkeer door de Spoorzone voldoende oplossen. Voor de uitkomsten van de analyse verwijzen we naar de verkenning. Hier lichten we alleen de A8-A9 verbinding nader toe aan de hand van onderstaand kaartbeeld. Doordat er een nieuwe, snellere route naar Zaanstad ontstaat, neemt het verkeer op de Kanaalweg significant af en ook op de Wijkermeerweg is sprake van een verkeersafname van ongeveer 30%. Op de Parallelweg zien we echter nauwelijks een afname van verkeer. Hier vallen twee effecten tegen elkaar weg:

- er is weliswaar minder doorgaand verkeer via de N197 en N246;
- maar er is meer verkeer dat vanuit de Spoorzone via de A22 wil rijden richting Zaanstad in plaats van via de N246.

Ook de Noorderweg krijgt een forse toename van verkeer (+60%) te verwerken doordat meer verkeer uit dat deel van de Spoorzone via de A9 naar Zaanstad zal rijden in plaats van via de Kanaalweg.



Mobiliteit – verkeersoplossingen binnen de Spoorzone

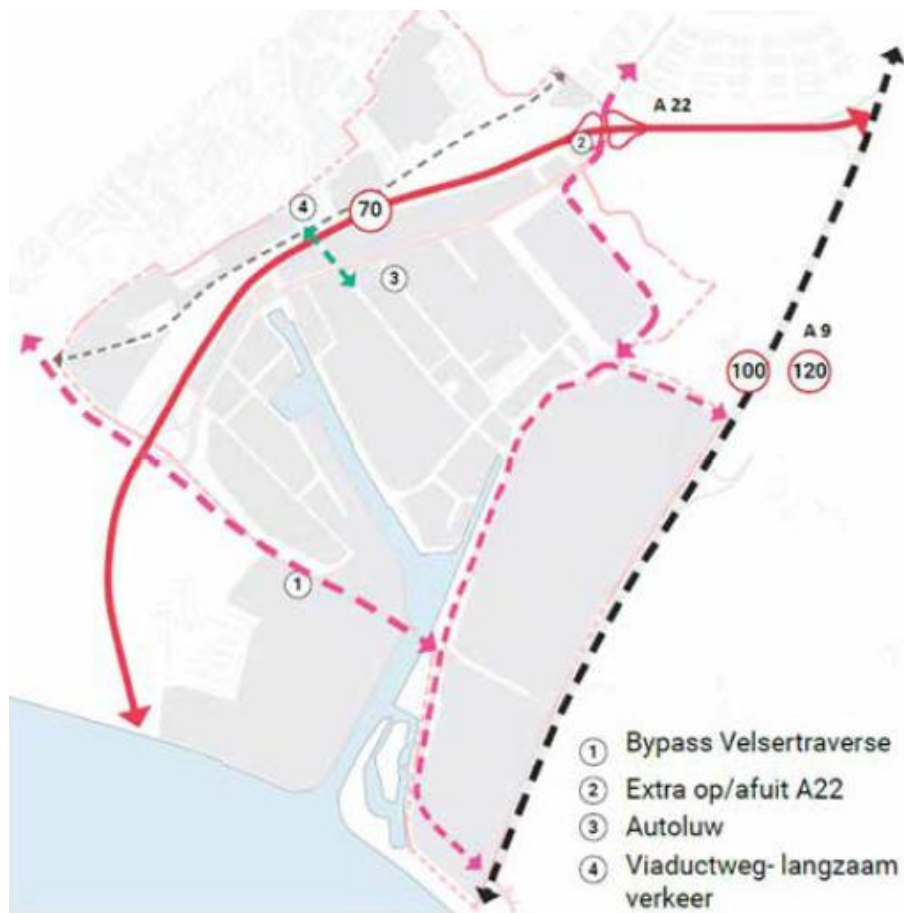
Er is in de verkenning verder gezocht naar mogelijke oplossingen binnen het plangebied. Deze volgende combinatie van maatregelen lijkt het meest effectief (cijfers tussen haakjes verwijzen naar de kaart hierna):

- Door een nieuwe verbinding te realiseren tussen de aansluiting Beverwijk op de A22 en de N246 aan de zuidkant van het plangebied (1), wordt het doorgaande verkeer richting Zaandam om het plangebied heengeleid in plaats van er dwars dóórheen. De nieuwe verbinding loopt ongeveer via het

tracé van de Leeghwaterweg in Velsen-Noord via een brug over Zijkanaal A naar de rotonde Kanaalweg-Beveland;

- Door een nieuwe aansluiting op de A22 te maken ter hoogte van De Meerlanden (2) hoeft ook verkeer vanaf de Broekpolder naar het zuiden (en vice versa) niet meer door de Spoorzone te rijden;
- De doorgaande route vanaf de A22 via de Parallelweg en de Viaductweg naar Beverwijk maken we voor autoverkeer onmogelijk door de Parallelweg af te waardenen (3) en de Viaductweg uitsluitend toegankelijk te maken voor langzaam verkeer (4). Daarmee lossen we niet alleen een capaciteitsknelpunt in het autonetwerk op, maar zorgen we ook voor een ruimere en aantrekkelijkere route voor fietsers en voetgangers naar het station en de rest van Beverwijk.
- We stellen tegelijkertijd voor om de A22 af te waardenen naar een weg met een maximumsnelheid van 70 km/h. Daardoor is het eenvoudiger om op de A22 een extra aansluiting te maken, beperken we de verkeersgroei in de Velsertunnel en beperken we de geluidhinder als gevolg van de A22. Het aantal rijstroken van de A22 en de Velsertunnel verminderen we niet, zo blijft deze route behouden als calamiteiten route wanneer de Wijkertunnel dicht is.

Door de verschillende maatregelen worden alternatieve routes voor doorgaand verkeer geboden en ontstaat binnen het plangebied een verkeersluwe zone. Op het volgende kaartbeeld zijn de voorgestelde maatregelen weergegeven.



Het effect van deze verkeerstructuur in de autonome situatie (dus zonder ontwikkelingen) is dat we op alle wegen in de Spoorzone een duidelijke afname van verkeer zien. Op alle wegen die de Spoorzone ontsluiten is vrijwel alleen nog bestemmingsverkeer (ook voor bedrijvigheid) over. Vervolgens is onderzocht wat het effect is van het onderzochte programma. De forse groei van het aantal woningen leidt uiteraard ook tot extra verkeer. De totale verkeersgeneratie van de Spoorzone

gaat van zo'n 20.000 motorvoertuigen per etmaal naar zo'n 55.000 motorvoertuigen per etmaal (inclusief behoud bestaande vulling Bazaarterrein).

Over de wijze waarop dit verkeer zich verdeelt over wegen binnen de Spoorzone en voor het effect van de voorgestelde maatregelen in combinatie met het programma op de verkeerstructuur binnen Beverwijk verwijzen we naar de verkenning. Uitzondering daarop is de route via De Meerlanden tot aan de rotonde met de Laan van Broekpolder, die we hier specifiek toelichten omdat daar de grootste groei plaats vindt. Deze route sluit op zichzelf goed aan op de hoofdverkeersstructuur van Beverwijk, maar de grote verkeerstoename op deze route is wel een belangrijk aandachtspunt bij de verdere uitwerking: de wijziging van de verkeersstructuur en de extra woningbouw samen zorgen ervoor dat hier een weg met 2x2 rijstroken nodig zal zijn. Er zullen bovendien extra maatregelen nodig zijn om de weg leefbaar en oversteekbaar te houden. Dat kunnen maatregelen aan De Meerlanden zelf zijn, maar ook maatregelen binnen de Spoorzone om het verkeer anders te verdelen over de verschillende routes naar Beverwijk.

Conclusie is dat een nieuwe verbinding aan de zuidzijde van de Spoorzone in combinatie met een extra aansluiting op de A22 ervoor zorgt dat het doorgaand verkeer om het nieuwe ontwikkelgebied heen geleid wordt. Daardoor ontstaat ruimte voor nieuw verkeer van het beoogde programma. Belangrijkste aandachtspunten zijn hoe de groei van verkeer binnen bestaand Beverwijk opgevangen wordt en hoe het verkeer optimaal kan worden verdeeld over de Velsler- en Wijkertunnel. Dit gaan wij verder onderzoeken in samenspraak met onze buurgemeenten en de provincie.

Mobiliteit – Openbaar Vervoer

Station Beverwijk is veruit het belangrijkste knooppunt van openbaar vervoer in Beverwijk, niet alleen voor de treinen naar Haarlem/Amsterdam en Alkmaar, maar ook voor busverbindingen in verschillende richtingen. Het busvervoer in de Spoorzone zelf is beperkt. De belangrijkste opgave op het gebied van openbaar vervoer is de verbindingen voor langzaam verkeer tussen de Spoorzone en het bus- en treinstation te verbeteren.

Mobiliteit – langzaam verkeer

In de verkenning naar de structuur van het gebied is een eerste aanzet gemaakt voor een mogelijke langzaam verkeer structuur. De volgende routes voor langzaam verkeer zijn hierin voorgesteld:

- de hele viaductweg;
- doortrekken passage station naar Parallelweg en Kop van de Haven;
- fietspad/voetpad noord-zuid door de Kop van de Haven;
- fietspad over de Noorderkade via brug naar Salland en dan via Duiveland en Kagerweg naar de Amsterdam Wetlands;
- twee fiets/voetverbindingen van Meerlanden naar Sint Aagtendijk.

Conclusie is dat voor fietsers en voetgangers vooral betere verbindingen naar het station en het centrum van Beverwijk van belang zijn. Voor de interne relaties in de Spoorzone is het wenselijk om de barrière van het water in de Spoorzone te slechten.

Mobiliteit – verminderen autobezit en -gebruik

In de verkenning is op hoofdlijnen gezocht naar mogelijkheden om minder parkeerplaatsen te maken of het parkeren efficiënter te organiseren. Enerzijds om de groei van de automobieliteit af te remmen, maar anderzijds ook om meer kwaliteit tegen lagere kosten te kunnen bieden. Nieuwe vormen van mobiliteit (zoals deelauto's) kunnen bijdragen aan een lagere parkeerdruk. Hier zijn echter wel voorwaarden aan verbonden. De alternatieven moeten op orde zijn en parkeerregulering is nodig om parkeerexcessen te voorkomen. Over de wijze

waarop we dit willen doen zal in het kader van de mobiliteitsvisie met de raad worden gesproken.

Dezoningering bedrijventerrein

Op dit moment is een deel van het gebied ten oosten van de A22 in de provinciale verordening bestempeld als een industrieterrein van provinciaal belang. In het meest linker plaatje hieronder is dat met paars aangeduid. Dit betekent dat in dat paarse gebied bedrijven tot en met milieucategorie 5.2 zich mogen vestigen. Tegelijkertijd betekent dit dat realisatie van gevoelige functies (zoals woningen) op het gezoneerde industrieterrein nu niet mogelijk is. Milieuzonering beperkt zich tot milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie te weten geluid, geur, gevaar en stof. Een hogere milieucategorie betekent dat een grotere richtafstand dient te worden aangehouden tussen een gevoelige bestemming en milieubelastende activiteiten. De invloedssfeer van het gezoneerde terrein is echter veel groter. In die invloedssfeer kunnen niet zondermeer gevoelige bestemmingen worden gerealiseerd, maar zijn waarschijnlijk maatregelen aan de bron (bij het bedrijf) of bij de gevoelige bestemming nodig om de hinder tegen te gaan.

Gesprekken met provincie

Met de provincie zijn we in gesprek om te komen tot een aangepaste situering van het paarse gebied. De 1^e fase en eventueel later de 2^e fase van de Kop van de Haven willen we daarbij 'ruilen' tegen de delen van het bedrijventerrein Wijkermeer die nu niet behoren tot het industrieterrein van provinciaal belang (zie het tweede plaatje). In het derde en vierde plaatje is goed te zien dat de beoogde transformatiegebieden van de Spoorzone grotendeels buiten het paarse gebied blijven.



Alternatieve zonering

Vanwege de aan te houden richtafstanden hebben in we het plaatje rechtsonder aangegeven welke alternatieve zonering wij zouden wensen, geredeneerd vanuit de transformatieopgave. Er is dan nog steeds voldoende ruimte voor bedrijven in de zwaarste categorie aan de zuidzijde van het gebied en de zonering neemt af richting de gevoelige bestemmingen.

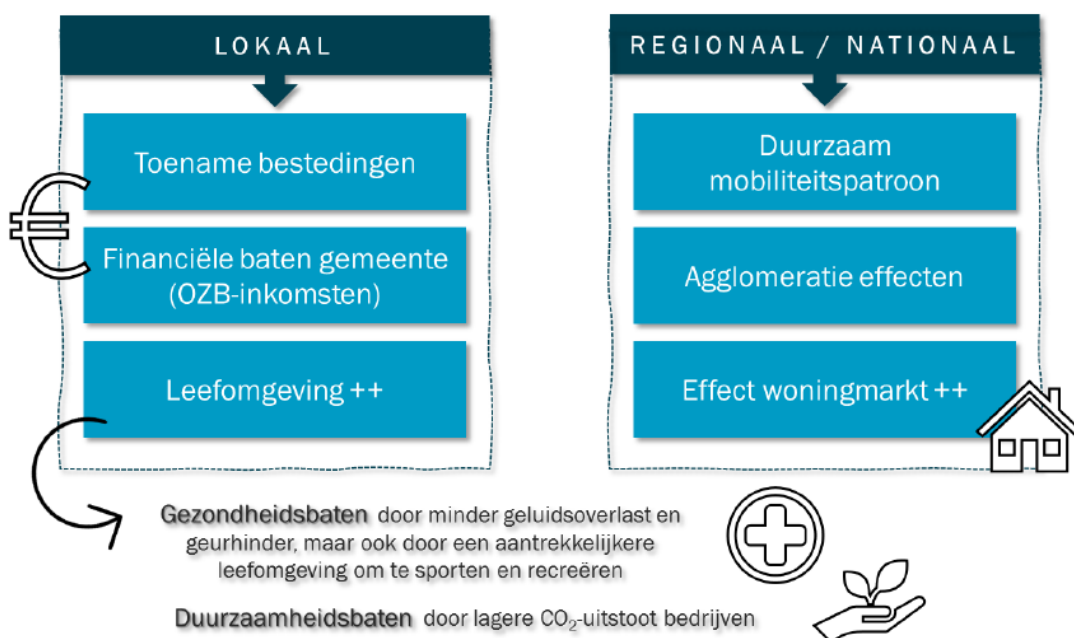
Huidige zware bedrijvigheid

Op het bedrijventerrein zijn nu enkele bedrijven in de hoogst toegestane milieucategorie gevestigd. De Omgevingsdienst IJmond heeft een eerste inventarisatie gemaakt van hinder door aanwezige bedrijven. Wat de werkelijke hinder van een bedrijf is, wijkt in veel gevallen af van de hinder die ze wettelijk

kunnen veroorzaken, dan wel de vergunde hinder. Het is zaak om dat goed in beeld te krijgen en daarom willen we samen met de Stichting Business Docks en de ondernemers in het gebied dat in beeld gaan brengen. Het is niet onze insteek om de bedrijfsactiviteiten van ondernemers in te perken. Het gaat ons er eerst om goed in beeld te brengen hoe het precies zit. Daarna kan gekeken worden wat de consequenties kunnen zijn. Denk hierbij aan het aanpassen van de transformatieplannen, of het nemen van maatregelen bij de bron of het eventueel verplaatsen van ondernemers. Bij dat laatste is het vooral aan de markt om dat op te pakken en te financieren, omdat het ons simpelweg aan middelen daarvoor ontbreekt. Dat neemt niet weg dat we in goed overleg (willen) staan met deze ondernemers.

Maatschappelijke en economische potentie Spoorzone

Onderdeel van de verkenning is een studie naar de maatschappelijke en economische potentie (baten) van de Spoorzone. In de analyse zijn verschillende doelstellingen en beoogde baten uitgewerkt en vertaald in kwantitatieve effecten. Volgens waarderingsmethodieken van de maatschappelijke kosten-baten-analyse (MKBA) zijn deze effecten vervolgens zoveel als mogelijk in euro's uitgedrukt. Daarbij zijn twee scenario's geschetst: 5.000 woningen en circa 10.000 woningen. Er zijn op twee schaalniveaus effecten te verwachten: het lokale schaalniveau en het regionale/nationale schaalniveau.



Lokale effecten

Op een lokaal (gemeentelijk) schaalniveau biedt de transformatie en intensivering van de Spoorzone kansen om:

- Het draagvlak voor bestaande voorzieningen te vergroten en de lokale economie te versterken: door enerzijds meer bewoners aan te trekken, maar ook te profiteren van nieuwe bezoekersstromen. Dat zorgt voor een toename van bestedingen;
- Nieuwe bedrijvigheid aan te trekken en mogelijkheden om de arbeidsmarkt in de eigen omgeving te verruimen;
- De ruimtelijke kwaliteit een impuls te geven (onder andere door het toevoegen van groen in de vorm van stadsparken).

In de tabel hierna is een overzicht opgenomen van de contant gemaakte lokale economische en maatschappelijke impact van de ontwikkelingen in de Spoorzone. De lokale economische impuls is met € 2,4 miljard tot € 4,1 miljard aanzienlijk te

noemen en ook de toenames van het aantal extra arbeidsplaatsen (t.o.v. het huidige aantal in Beverwijk) is met 2.500 tot bijna 5.000 arbeidsplaatsen aanzienlijk. Hierbij moet wel de opmerking geplaatst worden dat een groot deel van de extra inkomsten in het gemeentefonds ook nodig zijn om de nieuwe bewoners van Beverwijk te ondersteunen met maatschappelijke voorzieningen, zoals scholen, sportvoorzieningen, bibliotheken en mogelijk sociale en gezondheidshulp (uitkeringen zoals WMO). Met die extra kosten is in het overzicht geen rekening gehouden.

Daarnaast vallen vooral ook de lokale bestedingseffecten op. Deze bestedingseffecten ontstaan doordat het aantal huishoudens in Beverwijk toeneemt. Deze huishoudens hebben een bepaald inkomen dat ze voor een deel in de lokale economie uitgeven, bijvoorbeeld aan boodschappen, kleding, horeca, etc. Als gevolg van deze bestedingen nemen de inkomsten voor lokale ondernemers toe en zullen zij ook extra personeel moeten werven. Daardoor neemt ook de lokale werkgelegenheid toe met een extra 1.400 tot 2.100 banen in het 5.000 woningen scenario en met 2.800 tot 4.200 banen in het 10.000 woningen scenario. Dit effect treedt op bij volledige realisatie van het ruimtelijk programma. In het overzicht hieronder zijn de lokale effecten weergegeven (maatschappelijke effecten in miljoenen Euro).

Ontwikkelvisie Spoorzone Beverwijk			
		Min	Max
Ruimtelijk programma			
	Toevoeging woningen	5.000	10.000
	Toevoeging arbeidsplaatsen	2.500	4.700
Maatschappelijke effecten lokaal			
	Lokale bestedingen	€ 1.972	€ 3.409
	Extra inkomsten OZB	€ 48	€ 80
	Extra inkomsten gemeentefonds	€ 379	€ 632
	Leefbaarheid	€ 3	€ 3
Totaal lokale effecten		€ 2.402	€ 4.124

Regionale effecten

Vanuit een meer nationaal en regionaal perspectief biedt de ontwikkeling op de volgende aspecten meerwaarde ten opzichte van ontwikkeling op locaties die minder zijn gebonden aan HOV-locaties en een lagere mate van stedelijkheid kennen:

- Een duurzamer mobiliteitspatroon dan wanneer dit aantal woningen en arbeidsplaatsen op een buitenstedelijke locatie zouden worden gerealiseerd;
- Het versterken van de agglomeratiekracht van de regio IJmond en (breder) de MRA;
- Positief effect op de woningmarkt, onder andere door mogelijkheden te verruimen voor bijvoorbeeld starters of ouderen uit de regio. Wat leidt tot een betere spreiding in woningaanbod en doorstromingsmogelijkheden;
- Vermeden gebruik en bebouwing van (open) landschap en natuur.

Voor de analyse op regionaal / nationaal schaalniveau zijn de geschetste plannen in de Spoorzone conform de MKBA-spelregels vergeleken met de situatie dat het ruimtelijk programma elders op een buiten stedelijke locatie gerealiseerd moet worden. De resultaten zijn weergegeven in de tabel hierna.

De ontwikkeling van de Spoorzone draagt bij aan de agglomeratiekracht van de IJmond / Metropoolregio Amsterdam. Dat uit zich in een effect van € 112 mln. tot € 193 mln. (in contante waarden). Te lezen als een verhoging van de arbeidsproductiviteit in de regio.

Daarnaast is een voornaam effect dat sprake is van een duurzamer mobiliteitspatroon van de nieuwe bewoners en werknemers. Enerzijds doordat zij minder vaak de auto zullen gebruiken dan wanneer hun woning op een hypothetische buiten stedelijke locatie is gelegen, anderzijds doordat zij vaker het OV gebruiken als gevolg waarvan een positief effect op de exploitatie optreedt. Het mobiliteitseffect van de nieuwe bewoners en werknemers van de Spoorzone leidt tot een maatschappelijk in geld uitgedrukt effect van € 103 mln. tot € 185 mln. (contante waarde).

Tevens is sprake van positieve effecten op de woningmarkt. Met de ontwikkeling van de Spoorzone wordt tegemoet gekomen aan behoeften op de regionale woningmarkt, leefbaarheid voor de bestaande omgeving en het behoud van 100 tot 200 hectare open landschap.

		Ontwikkelvisie Spoorzone Beverwijk	
		Min	Max
<i>Programma</i>			
	<i>Woningen</i>	5.000	10.000
	<i>Arbeidsplaatsen</i>	2.500	4.700
Maatschappelijke effecten			
	Agglomeratie	€ 112	€ 193
	Woningmarkt	€ 24	€ 41
	Leefbaarheid	€ 4	€ 4
	Energie bebouwde omgeving	€ 1	€ 2
	Behoud open landschap	100 ha.	200 ha.
Mobiliteitseffecten nieuwe bewoners en werknemers			
<i>Effecten vermeden autoverkeer</i>			
	Verminderde CO2-uitstoot verkeer	€ 4	€ 7
	Lucht, geluid, verkeersveiligheid	€ 17	€ 33
	Congestie & vermeden infra	€ 29	€ 57
	Accijnzen	-€ 4	-€ 7
<i>Effecten OV</i>			
	Geluid en verkeersveiligheid	-€ 2	-€ 3
	Exploitatie-opbrengsten	€ 21	€ 35
	Vermeden subsidies	€ 38	€ 64
Totaal maatschappelijk effect		€ 244	€ 425

Voorgestelde fasering

In het project Bedrijventerreinen is een globale fasering opgenomen, die uitgaat van transformatie van de Kop van de Haven en (delen van) de Parallelweg in de eerste fase. Ook is ontwikkeling van het Meerplein voorzien in de eerste fase. Op grond van de verkenning is een andere fasering logischer en realistischer. Voor de hele ontwikkeling wordt uitgegaan van een periode van 25 jaar. Hieronder wordt per deelgebied in chronologische volgorde beschreven wat wij realistisch achten, waarbij ontwikkeling van deelgebieden deels gaan overlappen.

Deelgebied Noordoosten

Op dit moment wordt er al gebouwd in deelgebied Noordoosten (Marloterrein en rond de Brink). Verdere ontwikkeling van dat gebied gebeurt al organisch. Met

Dreefbeheer (eigenaar Marloterrein) zal worden gekeken of zij daarin nog verdere stappen wenst te zetten. Een deel van het woningbouwprogramma, zoals rond de Graaf Florislaan, zal wellicht veel later in de tijd, of helemaal niet gerealiseerd kunnen worden. In de verkenning is slechts onderzocht wat er fysiek zou passen en niet of het ook een wenselijke ontwikkeling is.

Stationsomgeving

Het ligt in de rede om in dit deelgebied nu door te pakken. Gegadigden zijn er volop voor Ankies Hoeve en deels ook voor het Meerplein en NS, ProRail en een hotelexploitant willen graag op Wijckerpoort stappen zetten voor de realisatie van een gemengd programma met hotel. Dit zal de sociale veiligheid in het gebied vergroten, wat noodzakelijk is in het licht van de doorfietsroute met fietstunnel die daar gerealiseerd gaan worden. Daarnaast hebben NS en ProRail ideeën om het station te moderniseren en staat de realisatie van de HOV-busbanen Wijckerpoort en Wijckermolen gepland voor de periode 2022-2023. Daarnaast is er door uw raad nadrukkelijk uitgesproken om ook het Meerplein versneld in ontwikkeling te brengen. Planvorming en ontwikkeling van dit deelgebied kan ook redelijk autonoom van de deelgebieden aan oostkant van de A22 plaatsvinden. De voorgestelde langzaam verkeersverbindingen uit de verkenning (Viaductweg en oost ingang station) zijn daarbij onderdeel van de stedenbouwkundige uitwerking van dit deelgebied. In de mobiliteitsvisie kunnen ten aanzien van parkeren en andere kwesties de benodigde kaders gesteld worden, die input zijn voor de uitwerking van dit deelgebied.

Bazaarterrein

Met vertegenwoordigers van de eigenaren van de Bazaar zijn in de afgelopen periode diverse constructieve gesprekken gevoerd over de mogelijke vernieuwing van de Bazaar en het toevoegen van functies. Afsproken is om toe te werken naar een intentieovereenkomst na besluitvorming over dit raadsvoorstel, waarin we afspreken een gezamenlijke onderzoeksfase in te gaan. De strook ten noorden van de Wijckermeerweg lift wat ons betreft mee in de onderzoeksfase van het Bazaarterrein. Een eventuele transformatie van deze strook is meer een lange termijn opgave.

Kop van de Haven en Parallelweg

Met de provincie zijn de gesprekken gestart over het deels dezoneren van het industrieterrein van provinciaal belang. De informatie die wij nu hebben op grond van de verkenning is waarschijnlijk onvoldoende om de gewenste wijzigingen in de provinciale verordening 2022 door te kunnen voeren. Daarvoor is een grootschalige inventarisatie van de gebruikte en benodigde milieuruimte (t.o.v. milieuvergunningen en SBI-codes) op bedrijfsniveau nodig. Daarnaast blijkt uit de verkenning dat er forse infrastructurele ingrepen nodig zijn om een prettiger leefklimaat te creëren als voorwaarde voor transformatie naar woningbouw. Voor deze ingrepen dienen we eerst voldoende steun in de regio te krijgen en financiering te organiseren. Het ligt daarom niet voor de hand om in deze deelgebieden de transformatieopgave nu verder op te pakken totdat aan de nodige randvoorwaarden is voldaan, dan wel dat daar zicht op is. Insteek voor deze deelgebieden zal daarom verschuiven naar een tijdelijke programmatische invulling voor de komende 5 tot 10 jaar in combinatie met placemaking. Voor wat betreft de openbare ruimte wordt dit jaar gestart met de voorbereidingen voor de reconstructie van de Zuiderkade.

Voor de verzelfstandiging van zeehaven De Pijp betekent dit dat er op korte termijn geen verdere stappen genomen kunnen worden. Eerst moeten een aantal onderzoeken uitgevoerd worden. Het gaat dan om het onderzoek naar het effect van een brug in Zijkanaal A op de zeehaven. Daarnaast hangt planvorming voor dit deelgebied – en daarmee ook de privatisering – samen met de uitkomsten van de gesprekken over dezonering van het bedrijventerrein met de provincie en met het nadere onderzoek naar milieuruimte van bedrijven in het gebied. Het college stelt de raad daarom voor om de privatisering met minimaal 3 jaar uit te stellen. Wat het

effect hiervan is op het buiten gebruik stellen van de Noorderkade gaan we in kaart brengen.

Organisatie van het programma

Om invulling te kunnen geven aan de ambitie en doelstellingen van het gebiedsprogramma formeren we een kleine programmaorganisatie, die meegroeit met de omvang van de werkzaamheden en de verschillende inhoudelijke Go-No-Go momenten die gaan komen en de financiële beslismomenten voor de raad. Daarmee houden we de kosten in de hand. Bij de wijze van organiseren hebben we lering getrokken uit het verleden en hebben we advies gevraagd bij andere gemeenten met soortgelijke programmatische opgaven.

Raad van Advies

Het College van Rijksadviseurs heeft aangegeven ons in het vervolgtraject bij te willen staan met advies en op te willen treden als klankbordgroep. Daarnaast is Bureau Spoorbouwmeester (in opdracht van NS en ProRail) een gewaardeerde kennispartner in het vervolgtraject, met name gericht op het Stationsgebied. Naast deze adviseurs op afstand hebben we een Raad van Advies opgericht, die de leemte in kennis op inhoud en proces bij een gebiedsontwikkeling van deze omvang helpen vullen en de juiste contacten hebben in de regio en in Den Haag bij overheden en vastgoedpartijen. De Raad van Advies bestaat op dit moment uit twee personen die beide hun sporen hebben verdiend in de opgaven waar we als Beverwijk voor staan:

- Wienke Bodewes:
Geboren en getogen in Wijk aan Zee. De heer Bodewes is één van de autoriteiten in gebiedsontwikkelingen en vastgoed in Nederland. De heer Bodewes was van 2007 tot eind 2018 CEO van Amvest en was bestuurslid van de IVBN (Vereniging van institutionele vastgoedbeleggers Nederland), voorzitter NEPROM (vereniging van Nederlandse projectontwikkelingsmaatschappijen), lid van vele jury's, commissies, verenigingen, raden van toezicht, etc. Na zijn pensioen eind 2018 is de heer Bodewes nog heel actief als commissaris en adviseur van diverse ontwikkelaars, bouwers, een woningbouwcorporatie overheden en samenwerkingsverbanden.
- Bert Uitterhoeve
De heer Uitterhoeve was als directeur ruimtelijk domein van de gemeente Haarlemmermeer en als ambtelijk opdrachtgever verantwoordelijk voor alle gebiedsontwikkelingen binnen Haarlemmermeer. De heer Uitterhoeve is expert op procesmatig en strategisch gebied, zowel binnen een gemeentelijke organisatie op het snijvlak van politiek en ambtenarij als in de regio. Als directeur ruimtelijk domein was de heer Uitterhoeve actief in het MRA netwerk en heeft hij ook na zijn pensionering in 2016 als adviseur betrokken geweest bij de ruimtelijke ontwikkelingen in Haarlemmermeer en de MRA.

Consequenties voorgesteld besluit

Als de raad instemt met de start van het gebiedsprogramma Spoorzone, de verkenning een goede basis vindt voor verdere planvorming en daarvoor de middelen beschikbaar stelt, kunnen we starten en verder gaan met de werkzaamheden die nodig zijn op het niveau van het programma en op het niveau van de deelgebieden.

Het betekent ook dat we op grond van de besluiten met onze partners in de IJmond en de MRA en daarbuiten gelegitimeerd het gesprek aan kunnen gaan om elkaar te vinden op gemeenschappelijke ambities en doelstellingen en we gezamenlijk naar oplossingen kunnen zoeken voor de opgaven die er liggen.

Risicoparagraaf

Een gebiedsprogramma van deze omvang brengt risico's met zich mee van diverse aard en omvang. Gegeven de gevraagde besluiten beperken wij ons in deze risicoparagraaf tot de risico's die daarop van invloed kunnen zijn.

Voortgang

Qua voortgang gaat het dan om het risico dat uit de diverse nog uit te voeren onderzoeken blijkt dat onderdelen van het programma (voorlopig) niet of in een andere vorm of tempo uitgevoerd kunnen worden. Denk hierbij aan de uitkomsten van het onderzoek naar de milieuruimte van reeds gevestigde bedrijven in het gebied en het effect dat dit kan hebben op de planvorming en financiële haalbaarheid. Als deze momenten zich voordoen zullen wij de raad daarover informeren en aangeven hoe we daar mee om willen gaan.

Planologie

Vanuit planologisch oogpunt is er het risico dat de provincie (vooralsnog) niet meewerkt aan het aanpassen van de zonering van het terrein in de provinciale verordening. Daarmee blijft woningbouw in een deel van het gebied, met name rond de Kop van de Haven en een deel van de Parallelweg niet mogelijk. De gesprekken met provincie lopen nu. Zodra hierover uitsluitel is informeren wij de raad.

Regionaal

Ten aanzien van de programmatische uitgangspunten en verkeerskundige oplossingen hebben we regionaal commitment en een goede samenwerking nodig. Al is het alleen al omdat de gemeentegrens met Velsen door het zuidelijke deel van de Spoorzone loopt. Ook hogere overheden, zoals het ministerie van Infrastructuur en Milieu, zijn belangrijke partners inzake bijvoorbeeld het afwaarderen van de A22. Indien zij niet meewerken, heeft dat grote impact op onze ambitie en doelstellingen. Op dit moment worden, onder het voorbehoud van instemming van uw raad over de Spoorzone, al verkennende gesprekken gevoerd in de regio.

Interne capaciteit

Voor wat betreft de ambtelijke inzet zien wij risico's in het voldoende beschikbaar zijn van de benodigde capaciteit in relatie tot andere prioriteiten van de raad.

Financieel

Vanuit financieel oogpunt bestaan risico's met name uit het niet toegewezen krijgen van subsidies, alsook het niet kunnen vinden van begrotingsruimte voor de meestal daarbij noodzakelijke cofinanciering. Daarnaast kan uit het kostenverhaal onderzoek blijken dat door ons te maken kosten niet of onvoldoende kunnen worden verhaald op derden. Dat kan effect hebben op het vervolg van het programma. De kosten gaan echter vaak voor de baten uit. Er dient eerst onderzoek gedaan worden en daarmee kosten gemaakt te worden, voordat conclusies getrokken kunnen worden over het eventuele vervolg.

Een eventueel financieel effect van het voorstel om de privatisering van zeehaven De Pijp met drie jaar uit te stellen wordt nader onderzocht. De uitkomsten hiervan delen we met de raad.

Een ander financieel risico is dat er nu geen besluit gevraagd wordt over de structurele dekking van de plankosten in de begroting, terwijl de samenstelling van raad en college na de verkiezingen volgend jaar ongewis is.

Het inzetten van financiële middelen, nu en in de toekomst, voor dit project betekent dat deze middelen niet beschikbaar zijn voor andere prioriteiten van de raad.

Tenslotte kan uit de diverse vervolgonderzoeken blijken dat de saneringsopgaven die her en der in het gebied aanwezig zijn een te groot negatief effect hebben op de business cases van (deel)ontwikkelingen.

Verdere procedure

Na besluitvorming kunnen we starten of verder gaan met activiteiten die nodig zijn op programmaniveau en het niveau van de deelgebieden. Hierna staat een overzicht van de activiteiten die we 2021 oppakken of voortzetten:

- Optuigen programmaorganisatie en het nader invullen van het programma;
- Intensiveren van de regionale samenwerking;
- Ondersteunen en in positie brengen van de Stichting Business Docks;
- Opzetten van een participatiestructuur voor programma en deelprojecten;
- Gesprekken voortzetten met de provincie over het aanpassen van de zonerings van het terrein;
- In samenspraak met de Stichting Business Docks, ondernemers in het gebied en de ODIJ de werkelijke en vergunde milieuruimte in beeld brengen;
- Met de woningbouwcorporaties in gesprek gaan over hun mogelijke rol in deze ontwikkelingen;
- Gesprekken voeren met Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier over hun vastgoed in het gebied (de rioolwaterzuiveringsinstallatie en slibdrooginstallatie) over het verbeteren van de hoofdwaterstructuur;
- Sluiten van een intentieovereenkomst met de Bazaar en het starten van een onderzoekstraject met hen;
- Opstarten gesprekken tijdelijke invulling en placemaking voor de Kop van de Haven en Parallelweg (voor komende 5-10 jaar) + de herinrichting van de Zuiderkade;
- Gesprek aangaan met eigenaren Marloterrein en Brink e.o. over mogelijkheden intensivering woningbouw;
- Opstellen Programma van Eisen voor een Stedenbouwkundig plan Stationsgebied;
- Op laten stellen van een stedenbouwkundig plan voor het Stationsgebied;
- Opstellen van bouwveloppen en een verkoopstrategie voor Ankies Hoeve en Meerplein;
- Onderzoeken van de effecten van een mogelijke brug op het functioneren van de zeehaven en op de beoogde verzelfstandiging van de zeehaven;
- Nader mobiliteitsonderzoek in regionaal naar de effecten van-, en de oplossingsrichtingen voor het gebied;
- Nader financieel/kostenverhaalsonderzoek;
- Uitwerken van de Spoorzone in de Omgevingsvisie of in een separate ontwikkelvisie.

Aanhaking gemeenteraad

Over diverse onderdelen van de hierboven benoemde werkzaamheden zal de raad om advies en/of besluitvorming gevraagd worden. Soms via voorstellen rechtstreeks vanuit het programma en soms indirect via de beleidslijn, zoals bijvoorbeeld de Mobiliteitsvisie en de Omgevingsvisie.

Wij zullen de raad minimaal één keer per jaar middels een rapportage en presentatie informeren over de voortgang van het programma. Financiële verantwoording leggen we af via de jaarrekening.

Voorgesteld besluit en commissieadvies

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig bijgevoegd ontwerpbesluit.
Het advies van de commissie treft u aan in de beknopte besluitenlijst van de Raadscommissie.

Bijlagen:

1. Verkenning Spoorzone d.d. 31 december 2020 (INT-21-59203);
2. Geheim bijlageboek Verkenning Spoorzone (INT-21-59201). Ligt ter inzage bij de griffie. Opgelegde geheimhouding bekrachtigd bij raadsbesluit INT-21-59210.

Beverwijk, 23 februari 2021
burgemeester en wethouders van Beverwijk,
de gemeentesecretaris, de burgemeester,

drs. E.R. Loenen

drs. M.E. Smit

Raadsbesluit

Documentnummer : INT-21-58861
Team : Ruimtelijk beleid
Onderwerp : Gebiedsprogramma Spoorzone

De raad van de gemeente Beverwijk;

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 23 februari 2021, nummer INT-21-58861;

gehoord de Raadscommissie;

gelet op artikel gelet op artikel 147 van de Gemeentewet;

b e s l u i t :

1. Het gebiedsprogramma Spoorzone te starten als vervolg op de Visie Bedrijventerrein Beverwijk en het Uitvoeringsprogramma 2019-2023;
2. De in dit raadsvoorstel beschreven ambitie en doelstellingen voor de Spoorzone vast te stellen;
3. Kennis te nemen van de verkenning Spoorzone (INT-21-59203) en de daarbij behorende geheime bijlageboek Verkenning Spoorzone (INT-21-59201) en deze te beschouwen als een goede basis voor verdere planvorming;
4. In te stemmen om bij de verdere uitwerking uit te gaan van het toevoegen van circa 10.000 woningen en circa 5.000 extra arbeidsplaatsen in de Spoorzone;
5. In te stemmen met het uitgangspunt om bij de verder uitwerking van de plannen aan de oostzijde van de A22 uit te gaan van 20% sociale huurwoningen op het totaal te realiseren woningbouwprogramma;
6. In te stemmen om bij de verdere uitwerking uit te gaan van de wettelijke duurzaamheidseisen en daarin slimme volger van bewezen technieken te zijn;
7. Kennis te nemen van de beoogde fasering van de ontwikkelingen binnen de Spoorzone;
8. In te stemmen met het uitstellen van de privatisering van zeehaven De Pijp voor tenminste 3 jaar;
9. In te stemmen met het storten van de begrote middelen voor Visie Bedrijventerrein Beverwijk zijnde eenmalig € 80.000,-- in 2021 en structureel € 180.000,-- vanaf 2021 na aftrek van reeds aangegane verplichtingen, zoals beschreven in het raadsvoorstel behorend bij dit besluit, in de bestemmingsreserve Spoorzone;
10. In te stemmen met het beschikbaar stellen van een voorbereidingskrediet ter grootte van € 1,1 mln. en deze te dekken uit de bestemmingsreserve Spoorzone, voor zover gemaakte kosten niet toegerekend kunnen worden aan verwervingskosten van nog te openen grondexploitaties of vaste activa.

Beverwijk,
de raad voornoemd,
de griffier,

de voorzitter,