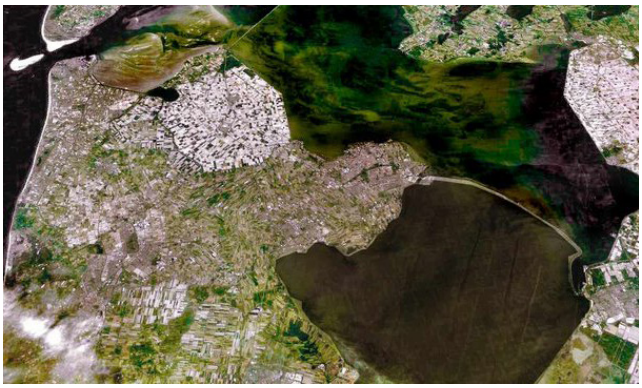
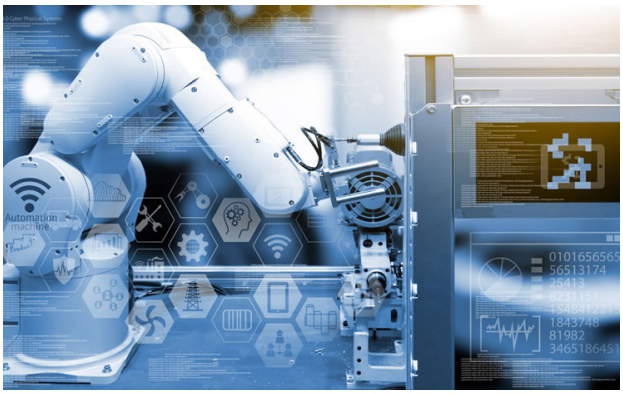
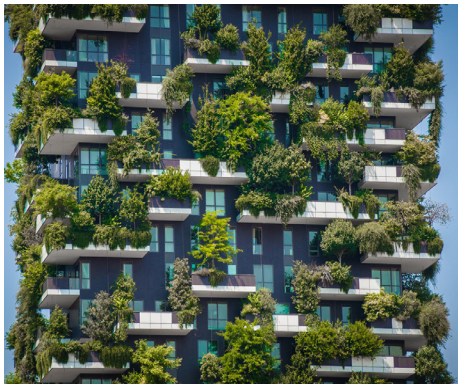
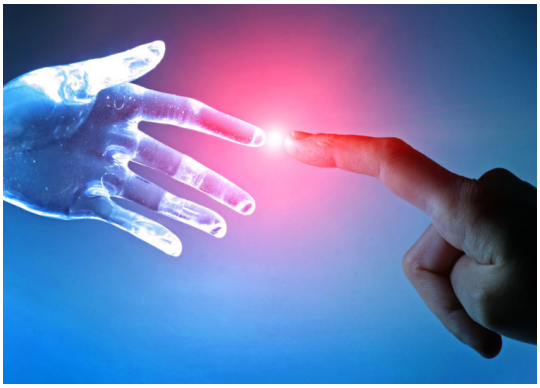
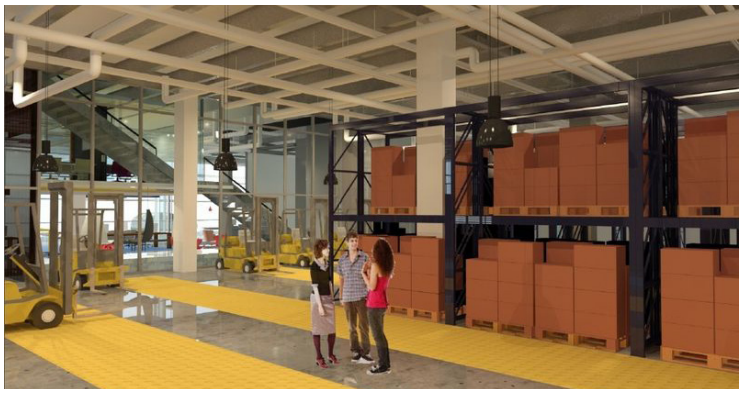






VISIE BEDRIJVENTERREIN BEVERWIJK

DE PIJP EN WIJKERMEER
INNOVATIEVE EN DUURZAME WERKLOCATIE IN DE IJMOND

gemeente
beverwijk

VISIE BEDRIJVENTERREIN BEVERWIJK

De Pijp en Wijkermeer
Innovatieve en duurzame werklocatie in de IJmond

Auteurs
Eline Diesvelt MSc, Marlot van Dijken MSc en drs. Farzad Ghaus

Opdrachtgever
Gemeente Beverwijk

Visie bedrijventerrein Beverwijk is mede mogelijk gemaakt met behulp van de subsidie "Uitvoeringsregeling subsidie ondersteuning toekomstbestendige werklocatie Noord-Holland", van de Provincie Noord-Holland.

© Stad & Co, maart 2019

STAD &CO

Samen de stad mooier maken.

Amsterdam

Wibautstraat 131D - TSH Collab
1091 GL Amsterdam
+31 (0)20 260 2626
info@stadenco.nl

Postbus 11100
1001 GC Amsterdam

Eindhoven

Vestdijk 39A
5611 CA Eindhoven
+31 (0)40 296 8844
info@stadenco.nl

Postbus 4914
5604 CC Eindhoven

Voorwoord

Er is een tijd van denken en er is een tijd van doen. Hoewel het eerste vaak verstandig is - zeker als iets complex is - vind ik het tweede bevredigender. De economische visie in dit rapport en het uitvoeringsprogramma staan model voor 'denken én doen'. Ze hebben allebei afzonderlijk, maar vooral sámen waarde. De kansen voor De Pijp en Wijkermeer zijn legio, en tegelijkertijd niets waard zonder een goed idee over hoe we ze gaan verzilveren. Met 'Wijkermeer en De Pijp - innovatieve en duurzame werklocatie in de IJmond' kunnen alle stakeholders concreet aan de slag in de wetenschap dat ieders inspanning bijdraagt aan gezamenlijk succes.

Visieprocessen draaien altijd om dezelfde fundamentele vragen. Welke problemen hebben we? Waarom hebben we die? Wat is onze ambitie? En onze potentie? Welke krachten en invloeden helpen en belemmeren ons? Wie zijn er allemaal betrokken? Al deze vragen en nog veel meer, zijn beantwoord in verschillende inspirerende sessies met ondernemers, ontwikkelaars, eigenaren en beleidsambtenaren. De teneur was overal gelijk: we willen voorwaarts en liefst snel.

Alle partijen zijn het eens over de unieke positie van de Beverwijkse bedrijventerreinen. In het hart van de IJmond en middenin de Metropoolregio Amsterdam. De A9 en de A22 op een steenworp afstand. Een eigen zeehaven, het spoor vlakbij, het centrum binnen handbereik. Ruimte, sterk in meerdere sectoren en een ondernemend klimaat. Gaande het proces groeide het besef dat samenwerken - publiek-privaat, lokaal en regionaal - de sleutel naar de toekomst is. We hebben zó veel mogelijkheden, het hoeft er alleen maar uit te komen. De tijd is er rijp voor. Iedereen wil en kan het!

Op de Parallelweg – waar de urgentie hoog is - is het eerste begin al zichtbaar. Het gebied verkleurt: werken, wonen en onderwijs komen er samen en zorgen voor een levendiger klimaat en een nieuwe invulling van de lege panden. Ik krijg er energie van, waar ik niets liever mee doe dan die een-op-een doorgeven aan iedereen die bij De Pijp en Wijkermeer betrokken is en mee gaat bouwen aan een gezonde toekomst voor beide bedrijventerreinen. Dat héle gezelschap zeg ik dank voor zijn inbreng in het visieproces en bij de totstandkoming van het uitvoeringsprogramma. De puzzel is gelegd. Op het plaatje dat er ligt kunnen we allemaal trots zijn.

De hoogste tijd om aan de slag te gaan met bedrijventerrein Beverwijk!

Serge Ferraro
Wethouder Economische Zaken, Ruimtelijke Ordening en Stedelijke Vernieuwing Beverwijk

Samenvatting

De stad Beverwijk heeft de komende jaren te maken met grote opgaven, zoals woningbouw, de energietransitie, het inzetten op duurzaamheid en het economisch aantrekkelijker maken van Beverwijk als vestigingsplaats. Het aanpassen en verbeteren van de dienstverlening (onder invloed van de Omgevingswet per 2021) en de veiligheid van de gemeente zijn eveneens speerpunten. Versterking van de regionale samenwerking biedt niet alleen binnen de IJmond, maar ook binnen de Metropoolregio Amsterdam en het Noordzeekanaalgebied kansen om Beverwijk nog sterker te positioneren. Aan de hand van het 'Collegeprogramma 2018-2022: Bouwen aan Beverwijk' werkt de gemeente Beverwijk aan een leefbare, duurzame, krachtige en toekomstbestendige stad.

De rol van bedrijventerreinen De Pijp en Wijkermeer in deze ontwikkelingen is (vooralsnog) beperkt en biedt kansen voor verdere ontwikkeling. Zowel De Pijp als Wijkermeer kampen met verschillende vraagstukken op het gebied van strategie, branchering, transformatie, beheer en samenwerking en een economische visie die hierin leidend is ontbreekt. Na de herinrichting van het centrum en het Stationsgebied ligt de aandacht van de gemeente daarom nu bij het vaststellen van een transformatiestrategie voor de Parallelweg en Kop van de Haven en een visie voor de bedrijventerreinen De Pijp en Wijkermeer.

De gemeente Beverwijk startte medio 2018 samen met de ondernemers een traject om bottom-up een toekomstvisie te ontwikkelen voor de bedrijventerreinen gericht op 2030. Een groot aantal lokale en regionale partners is hierbij betrokken. De gemeente Beverwijk en de ondernemers concluderen samen dat de Beverwijkse bedrijventerreinen over (zeer) sterke punten beschikken op het gebied van ligging, bereikbaarheid en infrastructuur. Ze (h)erkennen ook de huidige situatie én de kansen, vooral wat betreft de Parallelweg. De diversiteit van de aanwezige economische sectoren, de dynamiek in de regio, de mogelijkheden voor herstructurering en transformatie en de gecommitteerde inzet van alle betrokken partijen beschouwen ze als kansrijk voor de creatie van een nieuw, duurzaam, geclusterd en attractief vestigingsmilieu. Hierbij bundelen bedrijventerreinen De Pijp en Wijkermeer hun krachten tot slimme, innovatieve werklocatie in de IJmond: bedrijventerrein Beverwijk.

Hart van de visie is de positionering: 'Bedrijventerrein Beverwijk is één van de best bereikbare en meest duurzame werk-woongebieden in de IJmond; dynamisch, goed georganiseerd en economisch gezond. Een zelfstandige zeehaven, hoogwaardige maakindustrie, havengerelateerde ondernemingen, 'slimme' start-ups en grown-ups en een innovatief distributiecluster gaan er hand in hand met het centrum van Beverwijk, de grootschalige detailhandel aan de Parallelweg en modern wonen in een hoogstedelijk centrummilieu'. Met dit toekomstbeeld kan gericht geïnvesteerd worden in de ontwikkeling van bedrijventerrein Beverwijk.

Het concreet ontwikkelen van en bouwen aan bedrijventerrein Beverwijk gebeurt de komende jaren aan de hand van acht pijlers: 1 Positionering, 2 Arbeidsmarkt, onderwijs en innovatie, 3 Duurzaamheid, 4 Transformatie Parallelweg en Kop van de Haven, 5 Zeehaven De Pijp, 6 Infrastructuur en bereikbaarheid, 7 Ruimte en 8 Samenwerking. Iedere pijler beschrijft de lokale ontwikkelkansen en is uitgewerkt in één of meerdere aanbevelingen (integraal advies op hoofdlijnen). De pijlers geven samen richting aan het uitvoeringsprogramma; hierin zijn de aanbevelingen naar 25 concrete activiteiten vertaald.

Het 'Uitvoeringsprogramma bedrijventerrein Beverwijk 2019-2023' is hét werkdocument van gemeente Beverwijk, ondernemers en andere lokale en regionale partners waarmee zij de komende jaren uitvoering geven aan de visie voor bedrijventerrein Beverwijk.

Inhoudsopgave

Voorwoord 3

Samenvatting 4

1 Inleiding 6
- 1.1 Aanleiding 7
- 1.2 Geografische afbakening 8
- 1.3 Proces 8
- 1.4 Leeswijzer 8

2 Uitgangssituatie: De Pijp en Wijkermeer 9

3 Trends en dynamiek 17
- 3.1 Next economy 18
- 3.2 Nationale en regionale dynamiek 20

4 SWOT-analyse en ambities 25
- 4.1 Afwegingskader 26
- 4.2 Integrale SWOT-analyse Bedrijventerrein Beverwijk 27
- 4.3 Gezamenlijke ambities 28

5 De Pijp en Wijkermeer in 2030 29

6 Van visie naar uitvoering: 2019 - 2023 35
- 6.1 Positionering 36
- 6.2 Arbeidsmarkt, onderwijs en innovatie 38
- 6.3 Duurzaamheid 38
- 6.4 Transformatie Parallelweg en Kop van de Haven 39
- 6.5 Zeehaven De Pijp 40
- 6.6 Infrastructuur en bereikbaarheid 40
- 6.7 Ruimte 41
- 6.8 Samenwerking 43

Bijlagen 45
- 1. Proces en werkwijze 46
- 2. Verdieping: Wijkermeer en De Pijp 48
- 3. Bronnenlijst 59

Bijlagen op aanvraag vanwege omvang
- 4. Enquêtes De Pijp en Wijkermeer
- 5. Rapport Concurrentie en kansenanalyse De Pijp e.o, Ravenkop 2018

1 INLEIDING

WOONPLAZA
MONTÉ
MONTÉ
MONTÉ
KOOKHUIS
auping plaza
LICHT EN LICHT

1 Inleiding

'It is the long history of humankind that those who learned to collaborate and improvise most effectively have prevailed.'
~ Charles Darwin

1.1. AANLEIDING

Beverwijk ligt in het hart van de bedrijvige en dichtbevolkte IJmond. De gemeente maakt ruimtelijk, economisch en sociaal deel uit van het Noordzeekanaalgebied en de Metropoolregio Amsterdam (MRA). De publieke en private belangstelling voor de MRA neemt snel toe. Groeiend ruimtegebrek, internationale concurrentie, infrastructurele beperkingen en de krapte op de arbeidsmarkt vergroten er de behoefte aan bereikbare en betaalbare vierkante meters, technologie en innovatie, passend opgeleide mensen en woningen.

De Beverwijkse bedrijventerreinen De Pijp en Wijkermeer, inclusief de Parallelweg en zeehaven De Pijp, spelen een belangrijke rol in de lokale en regionale economische structuur. Ze huisvesten honderden bedrijven en bieden werkgelegenheid aan duizenden werknemers. Hun economische kwaliteiten en ruimtelijke inrichting verdienen echter een aanpassing aan de huidige ruimtelijke en economische eisen. Zowel De Pijp als Wijkermeer hebben prangende vraagstukken op het gebied van strategie, beheer, branchering, ruimtelijke kwaliteit, transformatie en samenwerking. Een gemeentelijke economische visie ontbreekt.

Een rondgang op De Pijp toont omvangrijke leegstand. Ook laten de uitstraling en kwaliteit van de openbare ruimte en private kavels te wensen over. Wijkermeer oogt economisch gezonder en waardevoller, maar moet ook een waardesprong maken. Optimaliseren en/of herstructureren is cruciaal voor een gezonde toekomst van beide terreinen. Zonder ingrijpen komt het matchen van de vraag van het lokale en regionale bedrijfsleven in Beverwijk (zowel kwantitatief en kwalitatief) zwaar onder druk te staan. Het MRA-onderzoek 'Herstructureringsopgave bedrijventerreinen MRA' uit 2018 (Stec Groep, 2018a) onderschrijft deze conclusie, net als de laatste studies vanuit MRA Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka, 2018; Plabeka werkgroep Herstructurering, 2018).

Kansen om de economische aantrekkingskracht van de Beverwijkse bedrijventerreinen De Pijp en Wijkermeer te vergroten zijn er volop. Beverwijk ligt strategisch in de regio en heeft met haar goede bereikbaarheid een sterke troef in handen. Onder de ondernemers heerst een 'natuurlijke' drang tot innoveren, die zich goed laat combineren met de vele mogelijkheden en versnellers van de MRA-agenda. Er liggen uitdagende duurzaamheidsdoelstellingen en de mogelijkheden van zeehaven De Pijp zijn veelbelovend. Beverwijkse ondernemers zijn van zichzelf alert willen participeren.

Ook de 'Concurrentie- en kansenanalyse De Pijp e.o.' van bureau Ravenkop (2018b) toont kansen voor Beverwijk aan. Beverwijk kan haar unieke positie binnen de MRA en de IJmond gebruiken om haar relatief smalle economische basis te verbreden met (nieuwe) sectoren als logistiek, offshore, maakindustrie en food. Het accent moet daarbij niet alleen op laaggeschoolde arbeidsplaatsen liggen, maar ook op dienstverlening, innovatieve bedrijven, research & development (R&D) en verduurzaming. De unieke optelsom van centrumgebied, station, A22 en A9 en Kop van de Haven biedt kansen voor clustervorming, met een actieve rol voor onderwijs, overheid en bedrijfsleven.

Actuele ontwikkelingen spelen ook een rol. Onder meer de forse regionale woningbouwopgave, groeiende duurzaamheidsambities, de opkomst van de circulaire economie en de razendsnelle digitalisering beïnvloeden de kansen voor Beverwijk positief. Daarnaast vragen zaken als arbeidsmarktbeleid, de rol van onderwijs, veiligheid, nieuwe vormen van beheer, regionale samenwerking, de rol van de gemeente en het permanent bevorderen van een gunstig economisch vestigingsklimaat, blijvend aandacht. Al deze ontwikkelingen en thema's doen een beroep op de beschikbare ruimte en kwaliteiten van Beverwijk en de IJmond. De gemeente

Beverwijk (2018d) zet met het collegeprogramma 2018-2022 'Bouwen aan Beverwijk' in op al deze opgaven. De kern van het collegeprogramma is de overtuiging dat er een krachtige beweging voorwaarts nodig is, wil Beverwijk in de toekomst een betekenisvolle en daadkrachtige rol kunnen (blijven) spelen.

De gemeente Beverwijk en de ondernemers van De Pijp en Wijkermeer zijn zich goed bewust van de huidige situatie én van de kansen. Sterke, aantrekkelijke en goed functionerende bedrijventerreinen vragen vandaag de dag meer dan ooit om krachtig samenwerken. Niemand wint de 'strijd' om tijd, ruimte, geld en aandacht alleen. Allianties tussen publieke en private partijen, stedelijke en regionale netwerken van kennisinstellingen en experts, uitvoerders, beheerders en eigenaren zijn het antwoord. De gemeente Beverwijk heeft om die reden medio 2018 het voortouw genomen in een visieproces voor De Pijp en Wijkermeer. Doel is niet alleen een inspirerende stip op de horizon te zetten, maar deze ook in een concreet meerjarig uitvoeringsprogramma uit te werken.

Uit strategisch oogpunt is ervoor gekozen om één visie voor De Pijp en Wijkermeer te ontwikkelen. De gezamenlijke visie integreert typische kenmerken en afzonderlijke sterke punten in één onderscheidende positionering en centrale ontwikkelrichting. Heldere aanbevelingen slaan de brug tussen visie en uitvoering. Het uitvoeringsprogramma onderbouwt de visie met een praktische, investeringsgerichte aanpak, inclusief indicaties voor uitvoeringstermijnen en actoren. Ongetwijfeld ontstaan er de komende jaren meer kansen voor Beverwijk. Die kansen op hun potentie beoordelen is straks gemakkelijk. Ze passen... of ze passen niet in de visie!

1.2 GEOGRAFISCHE AFBAKENING

Bedrijventerrein De Pijp omvat de zeehaven en de Ambachtstraat, Buitenlanden, Cruquiusweg, De Brugman, De Klomp, Handelskade, Havenstraat, Industrieweg, Lijndenweg, Montageweg, Nieuwe Kade, Nijverheidsweg, Noorderkade, Parallelweg, Randweg, Rietlanden, Ringvaartweg, Steenkade, Wijkermeerweg en Zuiderkade. Verder worden ook de Kop van de Haven en de Parallelweg tot De Pijp gerekend. Het terrein van De Bazaar en het aangrenzende grondgebied van gemeente Velsen vallen buiten het plangebied, maar worden waar relevant wel benoemd.

Wanneer we spreken over Wijkermeer gaat het over het huidige bedrijventerrein Wijkermeer, in de volksmond ook wel Kagerweg genoemd. Dit gebied omvat de Beveland, Biesland, Duiveland, Flevoland, Gaasterland, Gooiland, Kagerweg (tot de A9), Rijnland, Salland, Schieland en Waterland.

1.3 PROCES

De bedrijventerreinenvisie is opgesteld in nauwe samenwerking met lokale en regionale ondernemers en stakeholders. Met behulp van 'inspiratietours' naar andere regionale bedrijventerreinen, breed opgezette bijeenkomsten met ondernemers, ondernemersenquêtes en diverse een-op-een gesprekken met belanghebbenden is input verzameld. Bijlage 1 'Proces en werkwijze' bevat een uitgebreide toelichting op de werkwijze.

1.4 LEESWIJZER

Hoofdstuk 2 beschrijft de uitgangssituatie van De Pijp en Wijkermeer. Hoofdstuk 3 schetst relevante trends en ontwikkelingen en zet aan de hand van een integrale SWOT-analyse (hoofdstuk 4) de visie (hoofdstuk 5) uiteen. In hoofdstuk 6 'Van visie naar uitvoering' zijn de pijlers van de visie gedetailleerd uitgewerkt in aanbevelingen. In het flankerende 'Uitvoeringsprogramma' zijn concrete activiteiten, actoren en uitvoeringstermijnen toegevoegd aan de aanbevelingen, evenals suggesties en verwijzingen naar (mogelijke) financieringsbronnen. Als bijlagen zijn een beschrijving van het proces en de werkwijze opgenomen, evenals een uitgebreide omschrijving van de bedrijventerreinen en een overzicht van de geraadpleegde bronnen.

2 UITGANGSSITUATIE: DE PIJP EN WIJKERMEER

2 Uitgangssituatie: De Pijp en Wijkermeer

Leeswijzer: Dit hoofdstuk beschrijft bondig de huidige situatie van bedrijventerreinen De Pijp en Wijkermeer. Meer toelichting op de huidige situatie van Beverwijk - inclusief beide bedrijventerreinen - is te vinden in bijlage 2 'Verdieping: De Pijp en Wijkermeer'.

GESCHIEDENIS BEVERWIJK

Wie de geschiedenis van Beverwijk bestudeert, valt direct op hoe sterk en eeuwenoud het verband is tussen de 'voorspoed' in de stad en de rol van de omgeving. Al in de 17de eeuw is er vrijwel dagelijks scheepvaartverkeer (agrarische producten) naar Amsterdam. De latere aanleg van de spoorlijn en het Noordzeekanaal, de uitbreiding van de haven en de komst van de autosnelwegen, de hoogovens en de Velsertunnel en Wijkertunnel zijn gevolgen van dezelfde economische verwevenheid. De industriële revolutie verandert de kern van de Beverwijkse bedrijvigheid. Aan het begin van de 20ste eeuw groeit de stad fors.

LIGGING EN BEREIKBAARHEID BEVERWIJK

Beverwijk ligt op 'het randje' van de Randstad in de regio IJmond en strekt zich deels uit langs het Noordzeekanaal. De stad bevindt zich circa 20 kilometer (ongeveer 20 autominuten) ten westen van Amsterdam en heeft met de directe nabijheid van de A22 en A9, een NS-station én een zeehaven een sterke regionale bereikbaarheidstroef in handen.

LIGGING EN BEREIKBAARHEID DE PIJP EN WIJKERMEER

Afbeelding 1: Ligging projectgebieden De Pijp en Wijkermeer binnen Beverwijk (Bron: Stad & Co, 2019, eigen bewerking)

Bedrijventerrein De Pijp ligt op circa 10 minuten loopafstand van het station Beverwijk en van het centrum. Het gebied wordt begrensd door De Bazaar, het bedrijventerrein Wijkermeer, de gemeentegrens Beverwijk-Velsen en de spoorlijn en snelweg A22. De evenwijdig aan de A22 gelegen Parallelweg is een belangrijke verkeersroute naar de Kop van de Haven, de woonboulevard en De Bazaar. De Wijkermeerweg (N197) verbindt De Pijp met het aangrenzende bedrijventerrein Wijkermeer dat zich tussen de Kanaalweg (N249), Noorderweg en de A9 bevindt. De Wijkermeerweg is vanaf de A9 ook een belangrijke verbindingsroute naar het centrum van Beverwijk.

BEVOLKING EN WERKGELEGENHEID BEVERWIJK

Momenteel telt Beverwijk circa 41.000 inwoners verdeeld over ongeveer 19.000 huishoudens. Het percentage huishoudens met middeninkomens is relatief groot ten opzichte van de lage en hoge inkomens. De stad huisvest een relatief laag percentage hoogopgeleiden (24% in Beverwijk tegenover 30% in geheel Nederland). Gemiddeld genomen zijn Beverwijkers iets minder welvarend (37% heeft een inkomen onder modaal). De prognoses laten zien dat Beverwijk qua opleidingsniveau langzaam naar het Nederlands gemiddelde toe beweegt.

In totaal heeft Beverwijk 18.500 arbeidsplaatsen op een beroepsbevolking van 14.000 personen. Veel werknemers (12.000) forensen dagelijks vanuit andere gemeenten naar Beverwijk. Bekende werkgevers zijn onder andere Tata Steel, het Rode Kruis Ziekenhuis met Brandwondencentrum Beverwijk, Heliomare en de Bazaar. Zonder maatregelen zal het percentage van de beroepsbevolking volgens de prognoses dalen (Gemeente Beverwijk en Gemeente Heemskerk, 2016).

De komende jaren groeit en vergrijst Beverwijk volgens de landelijke trend en sneller dan de provinciale trend. Naar verwachting wonen er in 2040 45.900 mensen in Beverwijk, verdeeld over 21.300 huishoudens. Het aantal senioren stijgt en het aantal jongeren daalt daarbinnen. Beverwijk staat in de top 10 van meest verdichte steden in Nederland.

DNA BEVERWIJK

In 2016 is het DNA van Beverwijk (zie afbeelding 2) onderzocht door Identity Matching Academy (2016). Hierbij is door hen geconstateerd dat Beverwijk zeer divers is en qua uitstraling en praktische instelling op een 'bedrijfs-verzamelgebouw' lijkt. Uiteenlopende bedrijven vinden er goede en betaalbare huisvesting. Ze inspireren elkaar - wat leidt tot innovatie - en profiteren van elkaars expertise, arbeid en netwerken. 'Wijkers' zijn creatief met weinig middelen. Ook hebben ze een groot incasseringsvermogen, en als het erop aankomt: een forse dadendrang. Dit is onder meer zichtbaar In de haven, de bedrijven, de logistieke centra en op de verschillende markten waar hard wordt gewerkt. 'Doen' zit Beverwijk in de genen en biedt ruimte voor (innovatieve) experimenten. De mix van autochtone 'Wijkers', mensen uit andere culturen, truckers en havenarbeiders met mooie verhalen maakt van Beverwijk een kleurrijk, maar onsamenhangend geheel. Met andere woorden, Beverwijk is een mozaïek van bedrijvigheid.

Afbeelding 2: Visuele weergave van het DNA van Beverwijk
(Bron: Identity Matching Academy, 2016)

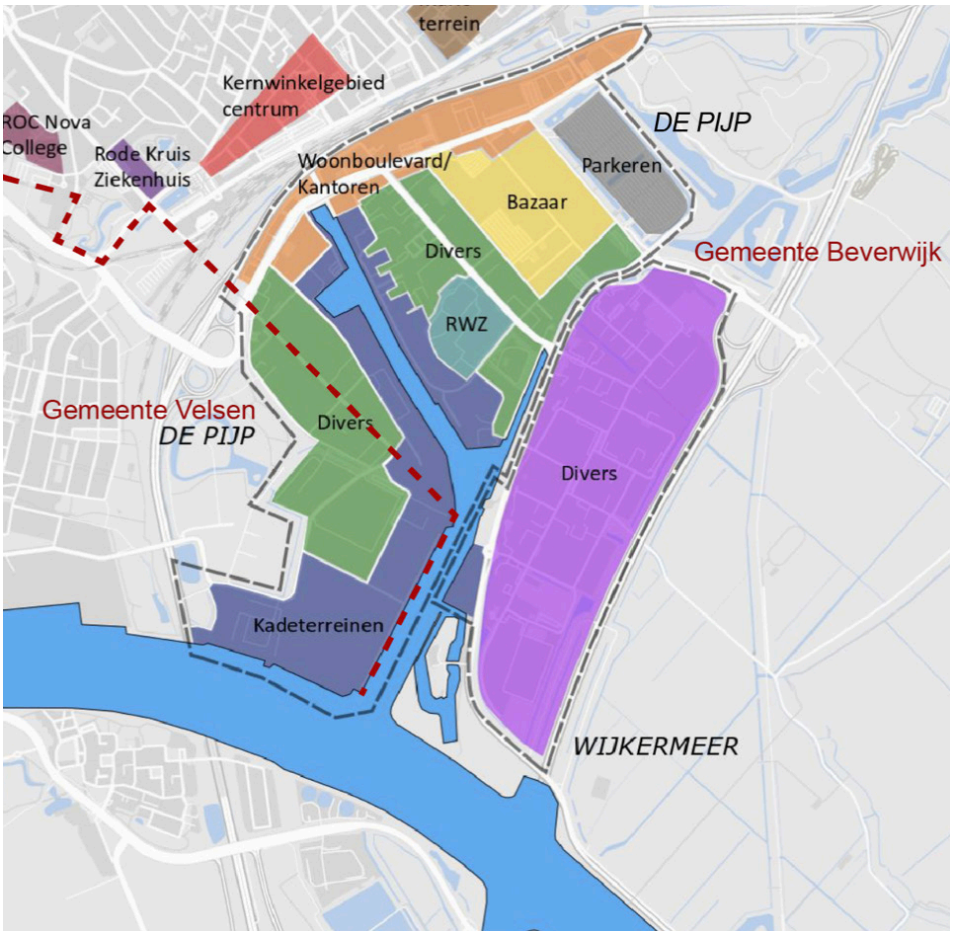
DEELGEBIEDEN DE PIJP EN WIJKERMEER

Afbeelding 3 geeft de huidige functieverdeling van bedrijventerreinen De Pijp en Wijkermeer weer, en de gemeentelijke grens tussen Velsen en Beverwijk. De kleurarceringen laten de verschillende functies zien van het gebied.

De Pijp bestaat uit drie deelgebieden die qua type bedrijvigheid en/of ligging als aparte 'kwartieren' zijn te onderscheiden. De deelgebieden zijn:

- zeehaven De Pijp met (zee)haven gerelateerde bedrijven;
- Parallelweg en Kop van de Haven, waaronder de (resten van de) woonboulevard;
- overig De Pijp.

Wijkermeer is door zijn meer homogene karakter als één deelgebied te typeren.



Afbeelding 3: Functieverdeling bedrijventerreinen De Pijp en Wijkermeer (Bron: Ravenkop, 2018)

ZEEHAVEN DE PIJP

Zeehaven De Pijp wordt begrensd door de Noorderkade, de Kanaalweg, de Parallelweg en de Zuiderkade. Langs de Noorderkade is veel havengebonden bedrijvigheid. In het gebied zijn meerdere opslagloodsen aanwezig, die onder andere worden gebruikt voor opslag van houtproducten en agrarische producten. De bebouwing is grotendeels verouderd en de terreinen zijn verrommeld. In de richting van de Parallelweg is er sprake van achterstallig onderhoud en leegstand. De relatief kleine haven is toegankelijk voor binnenvaart- en zeeschepen tot een diepgang van 8,5 meter en beschikt over meer dan 700 meter kade. Er vindt overslag plaats van pootaardappelen, hout, houtsnippers, zand, slakzand, containers, staalproducten en schroot. De gemeente heeft besloten de haven te verzelfstandigen.

PARALLELWEG EN KOP VAN DE HAVEN

Komend vanaf de A22 is de Parallelweg de noordelijke entree naar Beverwijk. Langs de Parallelweg bevinden zich de 'resten' van wat in de jaren 70 van de vorige eeuw de allereerste woonboulevard van Nederland was. De uitstraling van de woninginrichters die er nu nog zitten, is verouderd. Uit het Koopstromenonderzoek (I&O Research, 2019) blijkt dat de leegstand aan de Parallelweg in 2018 24% van de verkooppunten en 44% van het winkelvloeroppervlak (m2) betrof. In 2016 is een herinrichting van de Kop van de Haven uitgevoerd; met een nieuw ingericht maaiveld. De directe zichtbaarheid van de haven vanaf de Parallelweg is hersteld. Verlaagde houten kades en afmeerpalen maken het aantrekkelijk voor de recreatievaart om Beverwijk aan te doen. College en gemeenteraad hebben bureau Ravenkop in 2018 opdracht gegeven om – in het kader van de economische revitalisatie van De Pijp – de transformatiemogelijkheden van de Parallelweg en de Kop van de Haven (onder andere van grootschalige detailhandel naar andere functies) te onderzoeken. Ook is gevraagd de verbinding met het stadscentrum en het stationsgebied te verbeteren.

OVERIG DE PIJP

De bedrijvigheid in het overige deel van De Pijp bestaat uit havengerelateerde ondernemingen, industrie, midden- en kleinbedrijven en logistieke dienstverleners. Tussen de Noorderkade en de Wijkermeerweg ligt de rioolwaterzuivering Beverwijk, waarvan de invloed op de omgeving nog niet duidelijk in beeld is. De Wijkermeerweg kampt in vergelijking met andere straten en wegen in het gebied (met uitzondering van de Parallelweg) met veel leegstand.

WIJKERMEER

Wijkermeer is in de jaren 90 van de vorige eeuw ontwikkeld en groeit nog steeds stapsgewijs. Er zijn onder andere bedrijven uit de transport- en distributiesector gevestigd, bouw- en installatiebedrijven en midden- en kleinbedrijven. Ook staan er kantoor- en verzamelgebouwen. Er is weinig leegstand en het bedrijventerrein ligt op een toplocatie, direct aan de A9, en fungeert door de Wijkermeerweg (entree naar de stad) als visitekaartje van Beverwijk. De openbare ruimte van de Wijkermeer is deels in eigendom van de gemeente Beverwijk en deels in particuliere handen. Het middendeel van het gebied is volledig uitgegeven en bebouwd. Aan het Gooiland, Schieland en het Salland bevinden zich nog onbebouwde kavels.

BESTEMMINGSPLAN EN ZONERING
De provincie heeft het gebied Haven - De Pijp - Parallelweg aangewezen bij provinciaal besluit als gezoneerd industriegebied voor het onderdeel geluid. Dit wil zeggen dat het terrein is bedoeld voor industrie en groothandel en dat er zich binnen het plangebied zoneringsplichtige inrichtingen (van categorie 3.1 tot en met 5.2) bevinden. Onder andere de enkelbestemmingen bedrijf, bedrijf-haven en detailhandel (GDV en PDV) zijn op dit moment toegestaan. De hoogste milieucategorieën liggen in de directe omgeving van de haven. In een 'gemengd gebied' zoals De Pijp correspondeert dit met richtafstanden voor geur, stof en gevaar van 30 tot 500 meter.

Voor de Wijkermeer staat het bestemmingsplan Kagerweg (2013) onder andere de enkelbestemmingen bedrijf, nutsbedrijf, water en groen toe. De milieuzonering varieert hier van ten hoogste categorie 4.2 richting het zuiden en oosten van het gebied tot ten hoogste categorie 3.1 langs de Kanaalweg ten noorden van de Salland. Rond de (bedrijfs)woningen aan de Duiveland en Noorderweg zijn lagere milieucategorieën toegestaan.

Een nadere toelichting op de vigerende bestemmingsplannen staat in bijlage 2 'Verdieping: De Pijp en Wijkermeer'.

3 TRENDS EN DYNAMIEK

3 Trends en dynamiek

Leeswijzer: De economie van Beverwijk is sterk geïntegreerd met die van de IJmond en de grotere omliggende regio. Dit hoofdstuk beschrijft de voornaamste, voor de Beverwijkse economie relevante, trends en nationale en regionale dynamieken.

3.1 NEXT ECONOMY

Digitalisering, energietransitie, circulariteit en smart logistics zijn aanjagers van de 'next economy', die uit nieuwe producten, diensten, productieprocessen en businessmodellen bestaat. Wat betekenen deze megatrends en macro-ontwikkelingen voor de ruimtevraag en locatiekeuze van bedrijven in Beverwijk en dus voor het toekomstperspectief van De Pijp en Wijkermeer?

INNOVATIE EN TECHNIEK

Een innovatief klimaat is een cruciale vestigingsvoorwaarde en overlevingsstrategie voor kennisintensieve bedrijfssectoren, zoals de hightech maakindustrie. Fysieke nabijheid van (collega)bedrijven zorgt hierbij voor een snellere uitwisseling van ideeën en stimuleert ontmoeting en samenwerking. Hierdoor ontstaat een goede voedingsbodem voor product- en procesinnovatie, nieuwe bedrijvigheid, meer flexibiliteit, efficiency en kostenbesparing in de bedrijfsvoering.

Smart maintenance

Beheer en onderhoud (maintenance) is in nagenoeg alle industriële sectoren een belangrijk thema en een duurzaamheidsopgave. Door automatisering en digitalisering wordt smart maintenance steeds belangrijker. Uit samenwerking tussen slimme en innovatieve start-ups, grown-ups en kennisinstellingen ontstaan steeds meer goede just-in-time maintenance oplossingen: net op tijd om falen te voorkomen, en niet te vroeg om onnodige kosten te vermijden.

Clustering

Clusters concentreren gelijksoortige en elkaar ondersteunende activiteiten. De participanten verhogen hierdoor gezamenlijk hun innovatie-, leer- en concurrentiekracht. Clusters ontstaan gemakkelijk rond sterke 'ankers': grote productiebedrijven, zoals Tata Steel, en kennis- en onderzoeksinstituten die steeds verder integreren in de industriële waardeketen. Aanjagers van clustervorming zijn synergie-effecten, kennisdeling, duurzaam ruimtegebruik, minder verkeersbewegingen, minder energiegebruik en circulair ondernemerschap. In de regio IJmond vervult Techport deze rol. Clusters zijn gefocust op sterke stedelijke gebieden, vanwege het aanwezige arbeidspotentieel en (onderwijs- en kennis)netwerk. In de regio IJmond worden nieuwe ruimtelijk-economische ontwikkelingen zoveel mogelijk geclusterd op locaties nabij openbaar vervoer-, weg-, energie- en dataknooppunten.

Innovatief Beverwijk

Innovatiekracht, technische kennis en het leggen van nieuwe verbindingen, zijn typisch Beverwijkse kwaliteiten. De ontwikkeling en groei van de Koninklijke Hoogovens lagen ten grondslag aan de oprichting van het Brandwondencentrum. Heliomare is ontstaan na omvorming van het vroegere (en achterhaalde) sanatorium. Door verbindingen te leggen tussen (specialistische) zorg en industriële sectoren is in Beverwijk juist dit soort innovatie-technische kennis hoog ontwikkeld. Ook Tata Steel zet steeds meer in op innovatie en verduurzaming van het productieproces. Eenvoudige arbeid in maakindustrieprocessen verdwijnt naar lagelonenlanden, terwijl duurzaam produceren een sleutelbegrip is in meer welvarende economieën. De aanwezigheid van high-tech onderwijs en een match van vraag en aanbod van personeel is hierin essentieel.

DIGITALISERING
De steeds verdergaande digitalisering biedt doorlopend veel kansen. Dankzij digitale netwerken signaleren bedrijven en overheden sneller relevante trends en ontwikkelingen en automatiseren en robotiseren ze in hoog tempo hun bedrijfs- en klantprocessen. Ook optimaliseren ze hun communicatieproces en vergroten ze hun organiserend vermogen. Keerzijde is de snel groeiende (internationale) regelgeving op het gebied van persoonsgegevens en het gebruik van big data.

Dialogic (2016) constateert dat de vraag naar hoogwaardige breedband - de zogenaamde next generation access (NGA) infrastructuren - sterk afhankelijk is van het type bedrijvigheid. Vooral voor zakelijke dienstverleners is een goede digitale bereikbaarheid volgens hen een noodzaak. De provincie Noord-Holland heeft een stimuleringsbeleid voor de digitale bereikbaarheid van bedrijventerreinen. Op De Pijp en Wijkermeer zijn er al breedbandaansluitingen (glasvezel) aangebracht.

MOBILITEIT EN SMART LOGISTICS
De stormachtige e-commerce-ontwikkelingen stuwen de logistieke sector en transportsector wereldwijd op. In Nederland is in 2017 bijna 2.000.000 m2 aan distributiecentra in gebruik genomen. De verwachte verdere groei van e-commerce laat de logistieke vastgoedvoorraad de komende jaren opnieuw met 5 tot 10% stijgen. Veel grote internationale bedrijven staan in de rij om Europa te bevoorraden vanuit Nederland (NVM Business, 2017).

Tekort arbeid en m2
Tegelijkertijd begint 'Nederland Distributieland' langzaam uit zijn voegen te barsten. In de afgelopen twee jaar kwamen er ruim 60.000 banen bij in de sector. Inmiddels is er een tekort aan logistiek geschoold personeel en beschikbare grond. Volgens onderzoek van ontwikkelaar Prologis (2017) is personeel het belangrijkste criterium van ondernemingen in de zoektocht naar een geschikte locatie.

Nieuwe modellen
Ook de vraag van consumenten verandert, waardoor de behoefte groeit aan innovatie en nieuwe logistieke modellen. Distributeurs zetten steeds vaker in op onderzoek en technologische ontwikkeling (automatisering) om arbeidsbesparing te realiseren. De innovatieve logistiek, oftewel smart logistics: beter en slimmer organiseren van goederenstromen groeit harder dan de transport- en distributiesector. Nederland bevindt zich op dit gebied in de voorhoede, zowel qua hard- als software. De opkomst van logistieke hubs leidt bijvoorbeeld tot duurzamere en soepelere stadslogistiek.

ENERGIETRANSITIE EN CIRCULAIRE ECONOMIE
De wereldwijde energieconsumptie blijft groeien. De publieke en private sector zullen de komende jaren fors moeten investeren in duurzaamheidsmaatregelen, gericht op de nationale doelstellingen vóór 2050: energietransitie, klimaatadaptatie en circulaire economie.

Wet- en regelgeving
Om deze doelen te bereiken, ontwikkelt de Rijksoverheid economische stimuleringsmaatregelen, monitort de voortgang en schept wet- en regelgeving. Alle bedrijven in Nederland moeten voldoen aan de wettelijk verplichte maatregelen (Wet Milieubeheer, Activiteitenbesluit Milieubeheer en Erkende Maatregelenlijsten energiebesparing (EML)). Ook ligt er een grote opgave in het verduurzamen van de bestaande woning- en gebouwvoorraad in Nederland. Zo moet vanaf 1 januari 2020 al het nieuwe vastgoed in Nederland vrijwel energieneutraal zijn. Ook moet rekening worden gehouden met de milieubelasting van toegepaste materialen. De Nederlandse wet- en regelgeving over de energieprestatie van gebouwen is gebaseerd op de Europese Energy Performance of Buildings Directive (EPBD).

Windindustrie
Als gevolg van de energietransitie groeit ook de Europese offshore windmarkt de komende jaren fors. Wind op zee is door de Nederlandse overheid bestempeld als 'topgebied': een economische sector met een sterke potentiële exportkracht. Met een goed ontwikkelde thuismarkt kan Nederland een relevante rol vervullen in de Europese windenergiemarkt.

Ecosysteem energietransitie
Bedrijventerreinen met (nabijgelegen) zeehavens zijn anno 2019 dé locaties voor offshore gerelateerde bedrijvigheid; een ontwikkeling die Amsterdam IJmuiden Offshore Ports (AYOP) aanjaagt. De regio IJmond bevordert duurzaamheid door de offshore windindustrie en het gebruik van restwarmte te faciliteren en te stimuleren. De haalbaarheid van kansrijke ontwikkelingen zoals de aanleg van een warmtenet en de realisatie van een nieuw waterstofcluster in samenwerking met Tata Steel worden op dit moment onderzocht. Daarnaast onderschrijven steeds meer partijen het belang van investeren in schonere mobiliteit (zoals vermindering van verkeersemissies) en ruimtelijke ontwikkeling (zoals vergroening).

GreenBIZ, Omgevingsdienst IJmond en Lokale Energie Markt (LEM)
GreenBIZ, een IJmonds ondernemersnetwerk dat zich inzet voor verduurzaming van de bedrijfsomgeving (onder andere actief op De Pijp en Wijkermeer), en de Omgevingsdienst IJmond (ODIJ) streven samen naar minder energieverbruik en het terugdringen van de CO2-uitstoot in de IJmond. De LEM (in oprichting) is een decentrale, duurzame en betaalbare gezamenlijke energievoorziening, waar op basis van vraag en aanbod op gebiedsniveau energie wordt verhandeld.

HET NIEUWE WONEN EN WERKEN
De manier waarop mensen werken verandert. ZZP'ers en kleine zakelijke dienstverleners werken thuis of op ontmoetingsplekken buiten de deur. De zelforganiserende en circulaire broedplaats van creatieve ondernemers in Beverwijk is hiervan een voorbeeld. Wonen en werken vloeien steeds meer in elkaar over. Provinciaal beleid speelt hierop in door de focus en de budgetten te verschuiven naar de ontwikkeling van campussen, valleys en hubs op bestaande bedrijventerreinen, met een connectie met kennisinstellingen en wonen.

Transformatieopgave
Het overaanbod aan werklocaties stimuleert ook transformatie van bedrijventerreinen en kantoren. Gedeeltelijk transformeren (mengen met andere functies) kan een ruimtelijke en economische impuls geven en tegelijkertijd functies accommoderen met een grote ruimtevraag, zoals wonen. De 'war on talent' dwingt bedrijven om aantrekkelijke plekken voor werknemers te creëren. Die hebben behoefte aan een slimme mix van wonen, werken en voorzieningen waarbij de mens centraal staat. In Noord-Holland Zuid ligt 'mengen met wonen' voor de hand vanwege het woningtekort.

3.2 NATIONALE EN REGIONALE DYNAMIEK

NEDERLANDSE (ZEE)HAVENS
De Nederlandse zeehavens zijn cruciale goederenoverslagpunten tussen Europa en de rest van de wereld. Ze verbinden 'oude' economieën met nieuwe en moeten permanent inspelen op mondiale ontwikkelingen om concurrerend te blijven. Bereikbaarheid is een van de factoren die van invloed is op de concurrentiepositie van een zeehaven.

Verzelfstandiging
De gemeente Beverwijk werkt momenteel aan verzelfstandiging van zeehaven De Pijp. In vrijwel alle Nederlandse havensteden - waaronder Amsterdam en Rotterdam - is het beheer van de haven inmiddels in particuliere handen. Gemeenten kunnen de potentie van hun havens steeds minder goed benutten door de sterk geglobaliseerde maritieme markt. Ook het Rijksbeleid is gericht op het bevorderen van verzelfstandiging. Slim gebruikmaken van de beschikbare ruimte voor de overgang naar duurzame energievormen, de circulaire economie en smart maintenance is een kansrijke strategie voor Beverwijk. Wet- en regelgeving stimuleert deze bedrijvigheid.

OMGEVINGSWET
Per 2021 gaat de Omgevingswet in: één wet die alle wetten en regels op het gebied van de leefomgeving vereenvoudigt en bundelt. Met de Omgevingswet wil het kabinet de verschillende plannen voor ruimtelijke ordening, milieu en natuur beter op elkaar afstemmen, duurzame projecten stimuleren en gemeenten, provincies en waterschappen meer ruimte geven. Ook biedt de wet meer ruimte voor particuliere ideeën. De pijlers gezondheid en veiligheid krijgen binnen de Omgevingswet een betere plek. De wet biedt ruimte om de publieke gezondheid integraal en effectief te beschermen en te bevorderen, waarmee wordt voorzien in een gezonde en veilige leefomgeving. Onder de noemer 'Nu al Eenvoudig Beter' wordt er landelijk al geëxperimenteerd met de nieuwe, vereenvoudigde werkwijze.

De directe leefomgeving is voor lokale overheden een aangrijpingspunt om mensen tot een gezonde(re) leefstijl te verleiden en om een gezond leefklimaat te creëren. Gemeente Beverwijk hanteert hiervoor een milieubeleidsplan (2015-2020). Om gezondheidseffecten inzichtelijk te maken wordt bij grotere projecten en bij het vaststellen van bestemmingsplannen een gezondheidseffectenscreening (GES) opgesteld. Het inzichtelijk maken van gezondheidseffecten verdient ook aandacht in een nieuw omgevingsplan of visiedocument.

REGIONALE ECONOMIE EN WERKGELEGENHEID
De economie van de MRA groeit al vijf jaar op rij. In 2017 nam in de meeste sectoren ook het aantal banen in de MRA toe (met +1,4%).

Groei werkgelegenheid
Goed presterende sectoren in de MRA zijn de zakelijke en overige dienstverlening, de ICT en de horeca. In al deze sectoren is het aantal banen in de afgelopen tien jaar fors toegenomen (+20% à 40%), terwijl deze bedrijfstakken in de MRA - in vergelijking met Nederland als geheel - al oververtegenwoordigd zijn. Ook in het onderwijs, de zorg en de groot- en detailhandel is de werkgelegenheid gegroeid. In de bouw, de financiële dienstverlening en de logistiek is het aantal banen in de afgelopen tien jaar met 5% à 10% gedaald. De toegevoegde waarde in de logistiek is in de afgelopen jaren – door stijging van de arbeidsproductiviteit – overigens wél gestegen. Opvallend is dat de werkgelegenheid in de industrie in 2017 net als in 2016 substantieel toenam, na eerdere jaren van krimp. De regionale groei zet naar verwachting door. In bijna alle regio's binnen de MRA gaat dit gepaard met meer werkgelegenheid.

Industrie, zorg en bouw
De IJmond is, door de aanwezigheid van Tata Steel en daaraan gelieerde bedrijvigheid (circa 22% van de werkgelegenheid in de IJmond), een typische industrieregio (Rabobank, 2012). Naast industrie zijn ook de zorg (circa 14% van de werkgelegenheid in de IJmond) en de bouw relatief grote sectoren. De zorgvoorzieningen in Beverwijk hebben een bovenregionale functie.

Lokale werkgelegenheid
Beverwijk heeft een relatief laag werkloosheidspercentage, dat onder het Nederlands gemiddelde ligt. Als de economie van gemeente Beverwijk (Beverwijk en Wijk aan Zee) wordt bekeken, valt op dat deze relatief zwak scoort ten opzichte van de economie van de MRA, zowel wat betreft werkgelegenheid als ondernemerschap. Dit is terug te zien in een relatief laag aantal banen en gevestigde bedrijven (Gemeente Beverwijk, 2017b).

Werken op bedrijventerreinen
In Nederland nemen bedrijventerreinen een substantieel deel van de werkgelegenheid voor hun rekening. Economische groei zal dit nog verder stimuleren. Vooral bedrijventerreinen in stedelijke gebieden en economische clusters profiteren hiervan, door de aanwezigheid van arbeidskrachten en onderwijs- en kennisinstellingen. De vraag naar vakmensen op het gebied van logistiek, transport en techniek neemt echter af doordat automatisering en innovatie hoogwaardiger werkgelegenheid tot stand brengen. Een voorbeeld hiervan is Tata Steel dat op toonaangevende wijze advanced analytics inzet om de staalproductie te optimaliseren. Door deze technische toepassing werd Tata Steel door het World Economic Forum uitgeroepen tot 'Advanced 4th Industrial Revolution Lighthouse Company'. Terwijl de arbeidsmarkt

internationaliseert, komt de Nederlandse economie concurrentiekracht tekort. Een open innovatieklimaat en sterke regionale samenwerking tussen overheid, onderwijs en ondernemers (Triple Helixmodel) zijn cruciaal om deze positie te veranderen.

REGIONALE VERSTEDELIJKINGSDRUK

De woningmarkt in de MRA staat sterk onder druk. De economische groei en de bevolkingsontwikkeling veroorzaken er zo'n grote vraag naar goed bereikbare en betaalbare woningen dat die het aanbod ver overstijgt. Tussen 2017 en 2040 is er (geraamd) behoefte aan 230.000 woningen. Tot 2025 zijn er 105.000 woningen nodig. Deze aantallen staan nog los van het huidige tekort op de woningmarkt.

Transformeren en verdichten

De grote druk op de beschikbare ruimte verlangt goede ruimtelijke afstemming en afweging van factoren als bereikbaarheid, economisch klimaat, natuur en landschap en de energietransitie. De 33 gemeenten in de MRA plannen 'hun' nieuwe woningen vooral in bestaand stedelijk gebied. Hier kunnen ze door transformatie van gebouwen en gebieden relatief eenvoudig woningen toevoegen. Daarnaast denken ze aan verdichting van bestaande ruimtelijke plannen, bijvoorbeeld door de hoogte in te gaan (Metropoolregio Amsterdam, 2016).

Plancapaciteit

Tot 2030 zijn in de regio Zuid-Kennemerland IJmond 14.600 extra woningen nodig. Tussen 2018 en 2025 moeten er in de regio 8.100 woningen worden toegevoegd. De plancapaciteit in deze periode bedraagt circa 10.000 woningen. Echter, zijn dit nog niet allemaal juridisch harde projecten in de bestemmingsplannen. Tot 2030 moet Beverwijk 2.590 extra woningen creëren om de huidige druk op de woonmarkt niet verder op te laten lopen en/of ongewenste uitstroom te veroorzaken. Tussen 2017 en 2025 zijn er 1.280 extra benodigde woningen berekend. De plancapaciteit in Beverwijk (grotendeels juridisch zachte initiatieven) voorziet net in de behoefte tot 2030. De gemeente zoekt naar extra woningbouwlocaties en bestudeert de verdichtingsmogelijkheden.

REGIONALE VRAAG EN AANBOD NAAR RUIMTE OP BEDRIJVENTERREINEN

De Monitor Werklocaties Noord-Holland 2018 toont een verbeterde balans tussen vraag en aanbod van werklocaties in Noord-Holland. Dit komt doordat leegstaande kantoren en nog niet ontwikkelde bedrijventerreinen op andere manieren worden ingevuld. MRA-breed lijkt de 'bedrijventerreinenmarkt' krapper te worden; er wordt relatief minder ruimte op bestaande bedrijventerreinen aangeboden (factor aanbod/gerealiseerde transacties daalt) en het leegstandspercentage op bedrijventerreinen neemt af.

Toekomstige ruimtevragers MRA

- *Grootschalige logistiek*: een belangrijk deel van de ruimtevraag komt van de (retour)logistiek en groothandel. Naar verwachting is de MRA in staat deze vraag in te vullen;
- *Stadsdistributie*: met de groei van e-commerce neemt ook de behoefte aan logistieke overslagpunten nabij steden toe. De ruimte is beperkt en de vraag groot; mogelijk ontstaat hier krapte op de regionale markt;
- *Industrie*: industriële bedrijven in hogere milieucategorieën blijven om ruimte vragen. In de IJmond komt deze vraag vooral voort uit de maakindustrie en de havengerelateerde logistiek. De MRA kan naar verwachting invulling geven aan deze behoefte;
- *Energietransitie en offshore mark*t: bedrijvigheid in de circulaire economie en steeds meer activiteiten rond de aanleg en het onderhoud van windparken op zee laten de vraag naar ruimte in het hele Noordzeekanaalgebied (NZKG) stijgen. In een eerste indicatieve zonering is ruimte gereserveerd voor milieucategorie 5.1 en 5.2 . Het conceptrapport 'Ontwikkelstrategie Energietransitie NZKG - Kansen en acties, nu en later' (CE Delft, 2018) bevat een overkoepelende integrale ontwikkelstrategie voor de energietransitie in het Noordzeekanaalgebied.

Groeiende uitgifte en vraag m2

In de regio is in 2017 veel meer grond (117 hectare) aan nieuwe bedrijventerreinen uitgegeven dan in 2016 (30 hectare) en in de jaren daarvoor. Ook de vraag is toegenomen. Circa de helft van alle hectares gaat naar logistieke bedrijven. Dit is relatief veel in vergelijking met het aandeel van deze terreinen in het totale areaal aan bedrijventerreinen in de MRA (4%). De overige m2 gingen in 2017 vooral naar gemengde terreinen, hoogwaardige terreinen en haventerreinen (waar een ruimtevraag wordt verwacht voor de offshore bedrijvigheid).

Functies

In de MRA veranderen veel bedrijventerreinen van functie. In 2018 is 42 hectare getransformeerd, waarvan 39 hectare gemengde terreinen. Voor de komende jaren is de verwachting dat nog eens 230 hectare transformeert. Dit komt bovenop de niet gekwantificeerde transformatie van bedrijventerreinen in Amsterdam naar gemengde, productieve wijken met ruimte voor wonen én werken.

REGIONALE BEREIKBAARHEID

Sterke regionale verbindingen - ondersteund door goede infrastructuur - vergroten en versterken de aantrekkingskracht en concurrentiepositie van economische gebieden.

NowA

Het gebied tussen Alkmaar, IJmond, Haarlem, Haarlemmermeer en Amsterdam is het NowA-gebied: de noordwestkant van Amsterdam. De grote aantrekkingskracht van Amsterdam zorgt hier voor economische ontwikkeling, een grote vraag naar schaarse ruimte en een groot aantal reizigers van en naar Amsterdam. De bereikbaarheid in het gebied, van groot belang voor de internationale concurrentiepositie en de (prettige) leefomgeving, staat onder druk. De Rijksoverheid en andere partijen hebben daarom het MIRT-onderzoek 'Noordwestkant van Amsterdam (NowA)' uitgevoerd. Na analyse zijn er vier opgaven voor het NowA-gebied vastgesteld: beter afstemmen van woon- en werklocaties, verbeteren van de ketenmobiliteit (auto-trein en fiets-openbaar vervoer), stimuleren en introduceren van duurzaam vervoer en smart mobility, en aanpassen van de infrastructuur.

A9

De toenemende druk op het wegennet rond Amsterdam (met name de westflank) zal van de A9 de komende jaren 'de tweede ring' van Amsterdam maken. Hiermee wordt de A9 nóg belangrijker in de noord-zuidverbinding binnen de regio en daarmee voor Beverwijk. In oost-westelijke richting ontbreekt vooralsnog een verbinding tussen de A8 en A9.

Openbaar vervoer

De populariteit van werklocaties die goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer groeit als gevolg van de toenemende behoefte aan samenwerking en kennisdeling. Beverwijk heeft sinds 2016 geen intercitystatus meer. Het aantal treinen naar Amsterdam is twee per uur (was vier). In de spits rijden er twee intercity's per uur in de spitsrichting. De recent bottom-up gevoerde 'Corridordialoog Kennemerlijn' biedt perspectieven voor directe verbindingen met Schiphol en Amsterdam-Zuid(oost).

Lokale bereikbaarheid en doorstroming

Een betere (fysieke) verbinding van De Pijp met het stadscentrum, door de herontwikkeling van de Kop van de Haven in combinatie met de ontwikkeling van het Meerplein, biedt kansen om de lokale bereikbaarheid te verbeteren. Ook de 'Corridordialoog Kennemerlijn' en het knooppuntenonderzoek van het College van Rijksadviseurs ondersteunen deze kansen. Na de ruimtelijke aanpassing van Verkeersplein Noord in 2015 en de renovatie van de Velsertunnel in 2016, is de ontsluiting - met name van bedrijventerrein De Pijp - al verbeterd. De Economische Samenwerking Ijmond, Provincie Noord-Holland en Rijkswaterstaat streven ernaar door optimalisatie van het verkeersmanagement en de regelscenario's de doorstroom van de Parallelweg en de Velsertunnel nog verder te verbeteren.

SAMENWERKING EN COLLECTIEVE FINANCIERING

Samenwerking binnen waarde- en productieketens en tussen alle partijen op bedrijventerreinen, zijn basisvoorwaarden voor toekomstbestendige gebieden. Lokaal maatwerk en regionale samenwerking zijn vertrekpunten voor een goed functionerende collectieve aanpak op verschillende schaalniveaus (lokaal, regionaal, landelijk).

Economische Agenda IJmond 2030

De Metropoolregio Amsterdam is het regionale samenwerkingsverband van de provincies Noord-Holland en Flevoland, 32 gemeenten en de Vervoerregio Amsterdam. De MRA werkt vanuit een gedeelde visie aan een krachtige, innovatieve economie, snellere verbindingen en voldoende en aantrekkelijke ruimte voor wonen, werken en recreëren. De omvang van de economie in de IJmond en haar bijdrage aan de regionale en nationale economie, maakt een sterk economisch samenwerkingsverband (zoals het EDB Amsterdam en ontwikkelbedrijf NHN) logisch. Een dergelijke samenwerking biedt kansen voor de IJmond, maar is er echter (nog) niet. Met de `Economische Agenda IJmond 2030' claimt de regio wel een duidelijke positie en rol om haar eigen doelen te versnellen. Betere aansluiting met de ontwikkelingen binnen de MRA is hierin leidend.

Lokaal

Op veel Nederlandse bedrijventerreinen is het beheer niet goed georganiseerd of kan de kwaliteit ervan beter. Wijkermeer en De Pijp vormen hierop geen uitzondering. Professioneel beheer vergroot de kwaliteit van een bedrijventerrein (schoon, heel, veilig) en bevordert samenwerking tussen ondernemers, vastgoedeigenaren en gemeente. Ook biedt het een goede basis voor verduurzaming van het bedrijventerrein. Steeds meer bedrijventerreinen kiezen voor collectieve financiering van hun gezamenlijke activiteiten via een bedrijveninvesteringszone (BIZ) of een ondernemersfonds zoals het Leids Model.

4 SWOT-ANALYSE EN AMBITIES

4 SWOT-analyse en ambities

Leeswijzer: Dit hoofdstuk presenteert een SWOT-analyse (Strenghts, Weaknesses Opportunities, Threats) van De Pijp, Wijkermeer en Beverwijk op basis van de inbreng van alle stakeholders, de huidige situatie en de gesignaleerde trends en dynamieken.

De werkwijze om te komen tot een SWOT-analyse is toegespitst op betrokkenheid, proces en inhoud, en op integraal en gebiedsoverstijgend werken. Draagvlak vanuit zowel de ondernemers (hun wensen) als de gemeente (beleidskaders) vormt een basisvoorwaarde om tot een succesvol programma te komen met een resultaatgerichte uitvoering. De SWOT-matrix ligt ten grondslag aan de visie en de prioritering in het uitvoeringsprogramma.

4.1 AFWEGINGSKADER

WENSEN VAN ONDERNEMERS
De inbreng van ondernemers in de ontwikkeling van de toekomstvisie voor bedrijventerreinen De Pijp en Wijkermeer is thematisch van aard en bevat een aantal concrete wensbeelden en verbeterpunten met betrekking tot onder meer:

- veiligheid;
- bereikbaarheid;
- parkeren;
- onderhoud en beheer;
- collectiviteit en samenwerking;
- duurzaamheid;
- vernieuwing en innovatie;
- infrastructuur (ook digitaal);
- revitalisering.

Over de functie en mogelijkheden van de Parallelweg en Kop van de Haven lopen de meningen van de ondernemers uiteen. Er gaan stemmen op voor 'volledig opnieuw inrichten' of 'het laten herleven van de woonboulevard'. Ook zijn er ondernemers voorstander van herontwikkeling en woningbouw, al dan niet gecombineerd met andere voorzieningen (hotel, ziekenhuis, onderwijs).

GEMEENTELIJK KADER
De gemeente Beverwijk hanteert voor haar inbreng in het visieproces De Pijp en Wijkermeer een meervoudig afwegingskader. Ze integreert onder andere haar behoeften aan:

- versterking van de verschillende economische waardeketens;
- verzelfstandiging van de zeehaven De Pijp;
- transformatie van de Parallelweg en de Kop van de Haven;
- meer regionale samenwerking binnen IJmond en MRA (onderwijs, ondernemers, overheid);
- stimuleren van (kennisintensieve) werkgelegenheid en innovatie;
- aantrekken van passend opgeleide kenniswerkers (mbo/hbo);
- invulling woningbouwopgave;
- duurzaamheid (energietransitie, klimaatadaptatie en circulaire economie).

4.2 INTEGRALE SWOT-ANALYSE BEDRIJVENTERREIN BEVERWIJK

Onderstaande SWOT-analyse (Strenghts, Weaknesses, Opportunities, Threats) van Bedrijventerrein Beverwijk is ontstaan vanuit de huidige situatie, de gesignaleerde trends en dynamieken en de inbreng van alle stakeholders. Ieder punt heeft betrekking op het gehele bedrijventerrein, tenzij anders aangegeven.

STERKTES

- Uitstekende bereikbaarheid en infrastructuur (A9, A22, zeehaven De Pijp, NS-station Beverwijk)
- Ligging bedrijventerrein (MRA, NZKG, IJmond, nabij stadscentrum, Nova College)
- Beverwijk heeft binnen de MRA goede prijs/kwaliteit per m2
- Al gestart om in 2040/2050 te voldoen aan Europese, nationale en lokale energie-afspraken
- Grote diversiteit aan bedrijvigheid
- Gemeenschappelijke ambitie gemeente, eigenaren en ondernemers

ZWAKTES

- Forse leegstand Parallelweg
- Onduidelijke entrees
- Geen heldere positionering
- De Pijp: weinig ruimtelijke kwaliteit en (groen, laagwaardig/verouderd vastgoed) en geen eenduidige uitstraling
- Wijkermeer: onvoldoende parkeercapaciteit
- Onvoldoende 'markante' bedrijven
- Ontbreken goede en directe verbindingen met het stadscentrum en de A8
- Lage organisatiegraad ondernemers en vastgoedeigenaren en ontbreken gezamenlijk fonds voor financiering van activiteiten

KANSEN

- Stimuleren/uitbouwen van de samenwerking met Techport, onderwijs en kennisinstellingen gericht op innovatie
- Stimuleren energietransitie (IJmond als knooppunt in de MRA) en duurzame mobiliteit (fiets en OV)
- Stimuleren/uitbouwen sterke logistieke knooppuntfunctie
- Verzelfstandiging zeehaven De Pijp
- Transformatie en functiemenging Parallelweg/Kop van de Haven in combinatie met herontwikkeling Meerplein
- Clustervorming (logistiek/transport/distributie, maakindustrie, innovatie/kennis)
- Verbeteren ruimtelijke kwaliteit, onderhoud en beheer
- Toenemende vraag naar bedrijfslocaties en woningen door ruimtedruk binnen de MRA
- Ruimte voor innovatieve, markante bedrijven, die voor grotere spin-off en naamsbekendheid zorgen

BEDREIGINGEN

- Aantasting bereikbaarheid door congestie op de A9 en A22
- Reductie OV-bediening door afname reizigers
- Verder verval en verslechtering concurrentiepositie De Pijp als investeringen uitblijven (voornamelijk Parallelweg)
- Verdere groei verkeersoverlast Parallelweg

4.3 GEMEENSCHAPPELIJKE AMBITIES

Gemeente en ondernemers vinden beiden dat de Beverwijkse bedrijventerreinen over (zeer) sterke punten beschikken op het gebied van ligging, bereikbaarheid en infrastructuur. Ook erkennen beiden de huidige neergaande economische lijn (vooral wat betreft de Parallelweg) en willen zij deze keren. Ze zien meerdere mogelijkheden en aanknopingspunten voor het scheppen van een nieuw, duurzaam, geclusterd en attractief vestigingsmilieu. Dit zijn: de diversiteit van de economische sectoren, de dynamiek in de regio, de mogelijkheden voor herstructurering en transformatie en de gecommitteerde inzet van alle betrokken partijen. Hieruit volgen deze gemeenschappelijke ambities:

- Verbeteren van de uitgangspositie en aantrekkingskracht op toonaangevende, innovatieve, duurzame en/of circulaire ondernemingen, kenniswerkers en jong talent die binnen de MRA (bij uitstek) behoefte hebben aan ruimte, bereikbaarheid, een innovatief kennisklimaat en een actieve overheid;
- Stimuleren van transformatie van de Parallelweg/Kop van de Haven (met ruimte voor functiemenging (wonen, werken, cultuur en leisure), start-ups, innovatief ondernemerschap en een (technologisch) kenniscluster);
- Versterken van zeehaven De Pijp;
- Regionaal een van de (meest) duurzame bedrijventerreinen zijn en koploper op het gebied van energietransitie-gerelateerde bedrijvigheid;
- Waarborgen en waar nodig verbeteren van de multimodale infrastructuur en goede bereikbaarheid, zowel ruimtelijk als digitaal;
- Aantrekken en behouden van passende en florerende bedrijvigheid;
- Investeren en waarborgen van een aantrekkelijke ruimtelijke kwaliteit (openbaar en particulier);
- Vormen van een breed samenwerkingsverband voor maximale impact.

5 DE PIJP EN WIJKERMEER IN 2030

5 De Pijp en Wijkermeer in 2030

Leeswijzer: Volgend uit de integrale SWOT-analyse en gezamenlijke ambities wordt in dit hoofdstuk de visie gepresenteerd voor De Pijp en Wijkermeer in 2030: de 'stip op de horizon' voor de Beverwijkse bedrijventerreinen.

BEDRIJVENTERREIN BEVERWIJK - INNOVATIEVE EN DUURZAME WERKLOCATIE IN DE IJMOND

Het uitstekend bereikbare en gunstig gelegen bedrijventerrein Beverwijk - waarin De Pijp en Wijkermeer zijn samengevoegd - is een duurzame, goed georganiseerde en economisch kerngezonde werklocatie waar innovatieve bedrijven in verschillende sectoren floreren. Op het gemengde bedrijventerrein Beverwijk bestaan vier diverse en elkaar versterkende milieus - met verschillende focusgebieden en clusters - naast elkaar. Hightech maakindustrie, zeehavengerelateerde ondernemingen, een hoogwaardig distributiecluster, dienstverleners, start-ups en grown-ups werken naast en met elkaar in de 'slimme werkplaats' van de IJmond.

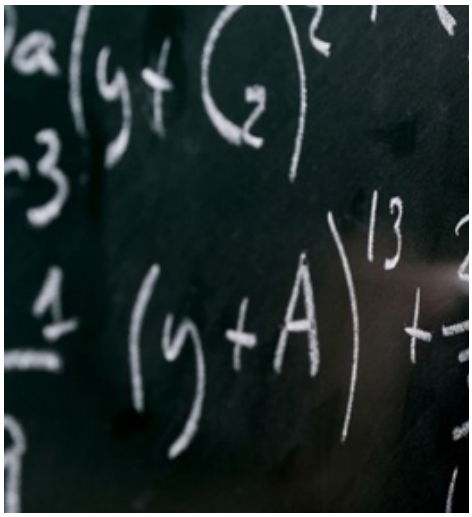
De vorming van de 'slimme werkplaats' is aangejaagd door de economische ambitie van publieke en private partijen, ruimtelijke behoefte en investeringsmogelijkheden in Beverwijk, die ook de markt in beweging brachten. Er is een gebied ontstaan met een uitgesproken karakter en een 'doenersmentaliteit', waar de combinatie van vakmanschap, kennis en 'aanpakken' gemakkelijk tot innovatie leidt.

Aan de getransformeerde **Parallelweg en de Kop van de Haven** komen onderwijs, innovatief ondernemerschap, leisure, van oudsher aanwezige detailhandel (grootschalige detailhandelsvestigingen) en modern wonen in een hoogstedelijk centrummilieu samen. De hotspot wordt bevolkt door kenniswerkers en nieuwe ondernemers. Het onderwijscluster, opgezet in samenwerking met Techport, trekt onderzoekers, innovatieve ondernemers en studenten uit het hele land en stimuleert de continue ontwikkeling van nieuwe kennis en werkgelegenheid.

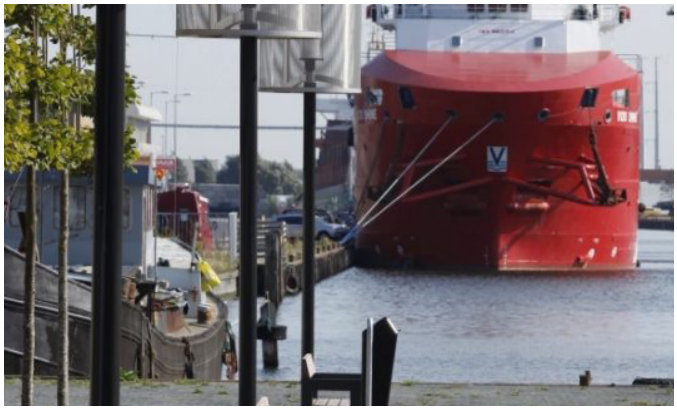
De functies aan de Parallelweg en de Kop van de Haven en het gebruik van de verzelfstandigde 'Zeehaven De Pijp Beverwijk' zijn op elkaar afgestemd. Een **sterk havencluster** biedt ruimte aan havengebonden bedrijvigheid. De zeehaven profiteert volop van de energietransitie en van het innovatieve klimaat waarin circulaire ondernemers goed gedijen. Ook de offshore industrie heeft de weg naar dit gebied definitief gevonden. **Overig De Pijp** is een gemengd gebied met mogelijkheden voor nieuwe bedrijfsfuncties. Het gemengde gebied **Wijkermee**r biedt een verscheidenheid aan bedrijfsruimtes, benut de zichtfunctie van de A9 en huisvest een duurzaam logistiek cluster welke een hub-functie voor de stad en het achterland vervult.

Bedrijventerrein Beverwijk is een koploper op het gebied van energietransitie en duurzame economie in de regio IJmond en trekt hier ook in de MRA de aandacht mee. Het aantrekkelijke vestigingsklimaat, de aanwezige innovatiekracht, de krachtige samenwerkingsverbanden en de sterke clusters hebben het gebied in de regionale top van meest circulaire bedrijventerreinen gebracht.

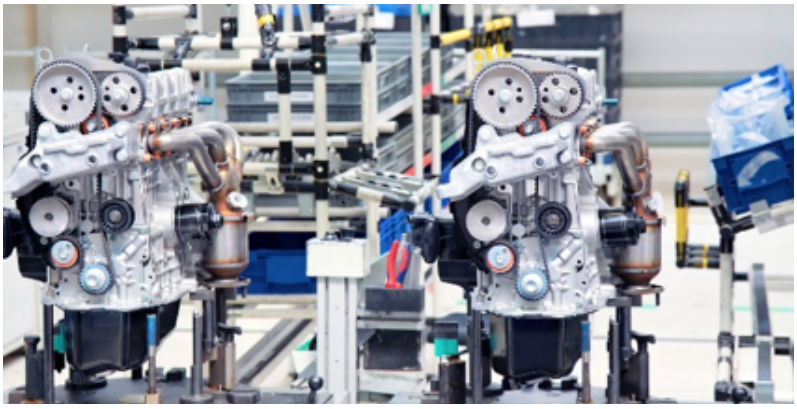
PIJLERS
De visie berust op acht pijlers die een samenhangend geheel vormen en elkaar versterken. Dit zijn: 1 Positionering, 2 Arbeidsmarkt, onderwijs en innovatie, 3 Duurzaamheid, 4 Transformatie Parallelweg en Kop van de Haven, 5 Zeehaven De Pijp, 6 Infrastructuur en bereikbaarheid, 7 Ruimte en 8 Samenwerking.



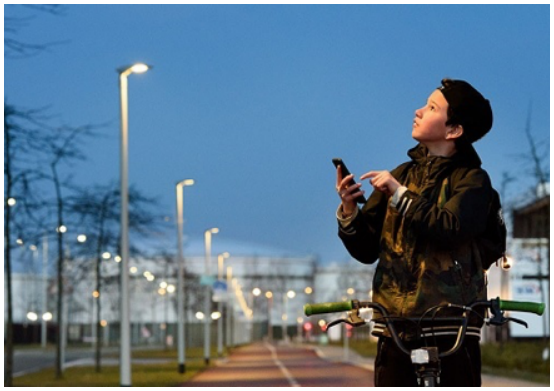
Sfeerimpressie toekomst Parallelweg en Kop van de Haven



Sfeerimpressie toekomst zeehaven De Pijp



Sfeerimpressie toekomst De Pijp (overig)



Sfeerimpressie toekomst Wijkermeer

6 VAN VISIE NAAR UITVOERING: 2019 - 2023

6 Van visie naar uitvoering: 2019 – 2023

Leeswijzer: Concreet ontwikkelen van en bouwen aan bedrijventerrein Beverwijk in de komende jaren gebeurt aan de hand van acht pijlers. Iedere pijler is in dit hoofdstuk uitgewerkt in één of meerdere, integrale, aanbevelingen. De pijlers geven samen richting aan het uitvoeringsprogramma.

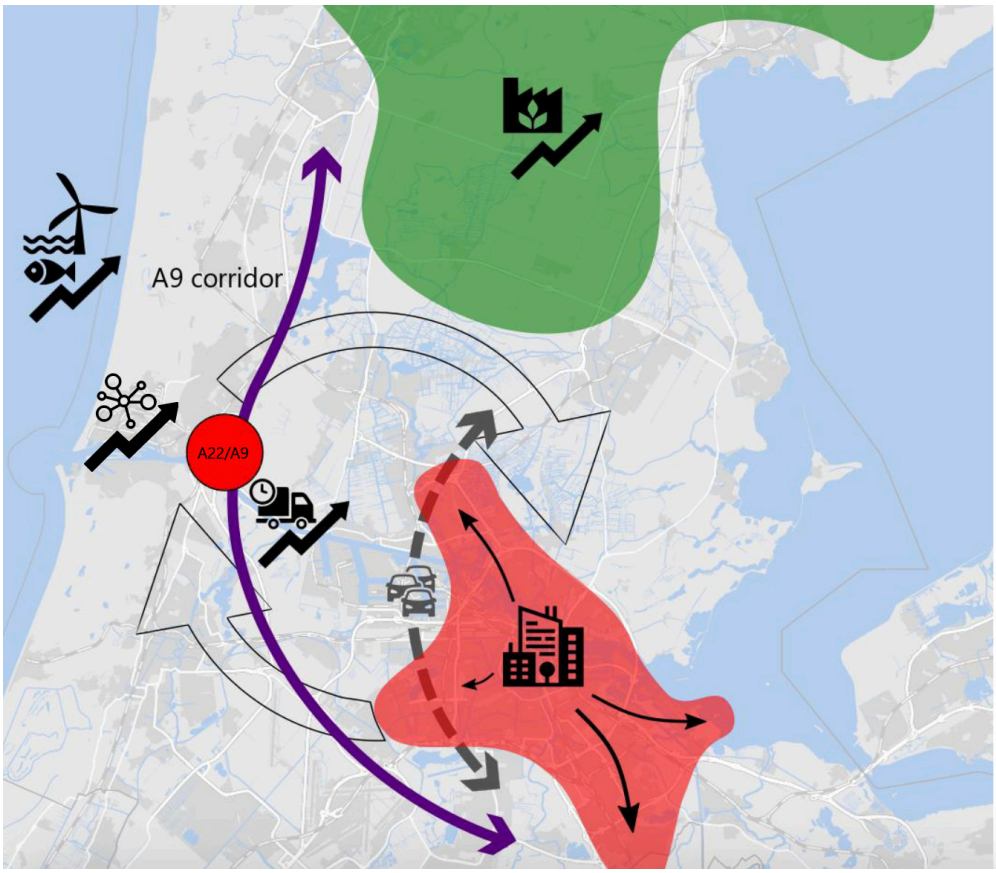
6.1 POSITIONERING

Positioneren
Positioneren is bepalen waar je staat ten opzichte van andere gebieden en wat je 'onderscheidende kenmerken' zijn. Een goede positionering maakt duidelijk wat wel en niet 'past' en/of waarde toevoegt. Dit helpt te bepalen wat relevante kansen en ontwikkelingen zijn en daar efficiënt op te reageren.

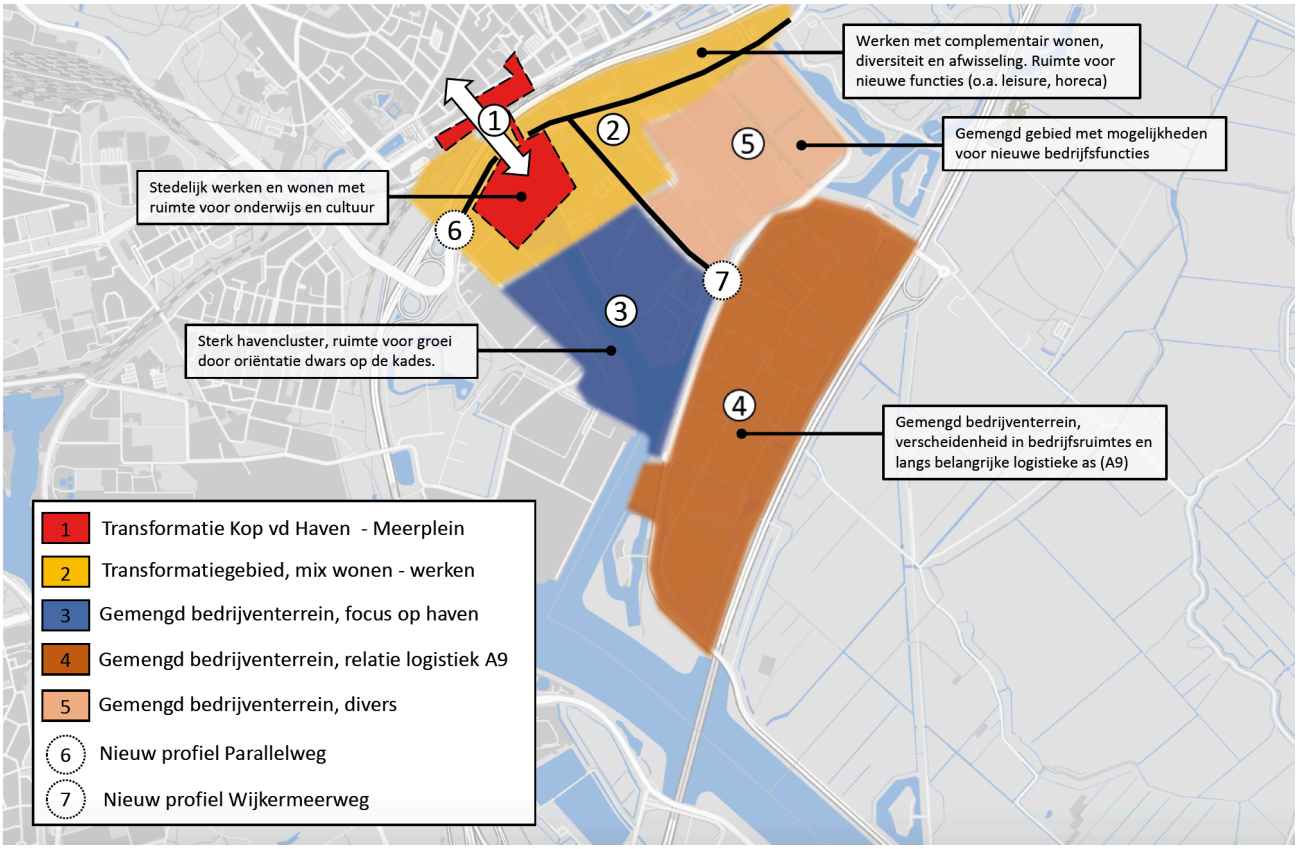
Bedrijventerrein Beverwijk wil een van de meest innovatieve en duurzame werk-woongebieden in de IJmond zijn; uitstekend bereikbaar, divers, goed georganiseerd en economisch gezond. In feite maken De Pijp en Wijkermeer sámen van Beverwijk een aantrekkelijke vestigingslocatie in de MRA. Krachtenbundeling is daarom van belang. Het samenvoegen van beide terreinen onder één noemer stimuleert synergie en clustervorming in de 'mozaïek van bedrijvigheid'. Dit is belangrijk voor het invullen en waarmaken van de positionering. Bedrijventerrein Beverwijk profileert zich als de 'slimme werkplaats' van de IJmond. De aanwezigheid van fysieke en organisatorische clusters (zie afbeelding 5, p. 37) maakt het bedrijven gemakkelijker om van elkaars kennis en voorzieningen te profiteren. Techport vervult daarin een belangrijke rol en functie. Digitalisering, automatisering en de gunstige locatiefactoren maken de werklocatie aantrekkelijk voor 'smart' ondernemers (logistics, maintenance, etc.), start-ups en grown-ups.

De uitstekende bereikbaarheid, de gunstige verbinding met Amsterdam en Haarlem, Noord-Holland Noord en het Agri & Foodcluster Zaanstreek, de haven en de vraag vanuit de logistieke markt kunnen bedrijventerrein Beverwijk tot een hoogwaardig logistiek cluster (smart logistics) of regionale hub laten uitgroeien (zie afbeelding 4, p. 37). Zo'n cluster kan in potentie het brein zijn achter een lokaal (stadslogistiek) of regionaal georganiseerde collectieve (duurzame) bevoorrading en in de MRA een hub-functie vervullen. Cruciaal is dat er naast de fysieke ook een optimale digitale infrastructuur ligt (zie ook '6.6 Infrastructuur en bereikbaarheid'). Ook moeten er voldoende passend geschoolde arbeidskrachten aanwezig zijn en moeten ondernemers op voldoende ruimte en flexibiliteit kunnen rekenen (zie ook '6.2 Arbeidsmarkt, onderwijs en innovatie').

Op het gemengde bedrijventerrein Beverwijk bestaan diverse en elkaar versterkende milieus, met verschillende focusgebieden en clusters naast elkaar (zie afbeelding 5, p. 37). Het vestigingsklimaat is aantrekkelijk en de ruimtelijke concentratie van verwante activiteiten zorgt voor een snellere uitwisseling van ideeën en moedigt ontmoeting en samenwerking aan. Hierdoor ontstaat een goede voedingsbodem voor product- en procesinnovaties en nieuwe bedrijvigheid. De gemeente Beverwijk en de regio kunnen hier extra van profiteren door zowel clustervorming als proactieve acquisitie te stimuleren van bedrijven en functies die de 'slimme werkplaats' versterken. Hiermee wordt ook een standpunt ingenomen rond ongewenste functies op strategische locaties.



Afbeelding 4: Ruimtelijke verbindingen en dynamiek MRA+ (Bron: Ravenkop, 2018)



Afbeelding 5: Bedrijventerrein Beverwijk met entrees, transformatiegebieden en deelgebieden (Bron: Ravenkop, 2019)

Aanbevelingen positionering
Start een integraal en meerjarig brandingtraject voor bedrijventerrein Beverwijk en werk aan een duidelijke profilering binnen de regio. Stimuleer actieve clustervorming en trek door actieve communicatie en acquisitie nieuwe ondernemers aan die de clusters versterken.

6.2 ARBEIDSMARKT, ONDERWIJS EN INNOVATIE

De aantrekkende economie, de drang om te verduurzamen, technologische ontwikkelingen en innovatie – ook in niet-technische sectoren – zorgen voor een verhitte arbeidsmarkt in de regio. Toenemende automatisering, digitalisering en innovatiebehoefte leiden tot meer hoogwaardige werkgelegenheid en verhogen daarmee de noodzaak tot meer en snellere bij- en omscholing van werknemers. Voldoende en goed opgeleid personeel - vooral technici op alle opleidingsniveaus - is voor ondernemers van groot belang. Naar verwachting brengt het groeiend aantal hogeropgeleiden de Beverwijkse arbeidsmarkt in de toekomst meer in balans.

Binnen de IJmond en de MRA speelt Techport in op de behoefte aan voldoende (gekwalificeerd) personeel door de aansluiting van het (technisch) onderwijs op de arbeidsmarkt te stimuleren. De focus ligt hierin op technische innovatie in de (slimme) maakindustrie, onderhoud- (smart maintenance) en energiesector. Ook GreenBIZ en IJmond Werkt! vervullen een rol in het verbinden van de vraag naar en het aanbod van arbeid in de IJmond. Verdere versterking van de samenwerking tussen overheid, ondernemers en onderwijs- en kennisinstellingen (Triple Helix) is zeer belangrijk voor de verdere ontwikkeling van kansrijke sectoren op bedrijventerrein Beverwijk.

ROC Nova College ontwikkelt met het oog op de toename van 'groene banen' een GreenBIZ mbo-opleiding waarin techniek, duurzaamheid en economie samenkomen. Dit is een kans om bedrijventerrein Beverwijk nog sterker te koppelen aan onderwijs. Bovendien kan de steeds groter wordende vraag naar om-, her- en bijscholing worden ondervangen op het bedrijventerrein, door een modern kenniscluster te ontwikkelen dat gespecialiseerd is in techniek en innovatie. Dit kan in de vorm van een fysieke studie- en/of werklocatie van Techport met ruimte voor experimenten, living labs en 3D-labs, mogelijkheden om innovatieve start-ups en grown-ups aan te trekken en om samen te werken met hogescholen en universiteiten.

De verouderde Parallelweg, de leegstand en de onbenutte kadelocaties aan de Kop van de Haven bieden, in combinatie met gunstige vestigingsfactoren zoals bereikbaarheid en prijspeil, ruimte voor de ontwikkeling van dit moderne kenniscluster. Hierbij moet dan wel rekening worden gehouden met voorwaardelijke voorzieningen (horeca, detailhandel, ateliers/ werkruimtes en digitale ontsluiting) en een hoogwaardig verblijfsmilieu (bijvoorbeeld groene openbare ruimte). In de pijler Ruimte (zie 6.7) wordt hier verder op ingegaan.

Aanbevelingen arbeidsmarkt, onderwijs en innovatie
Geef Beverwijk een sterke positie in de netwerkorganisatie Techport, stimuleer de totstandkoming van een kenniscluster in Beverwijk en zet in samenwerking met onderwijsinstellingen (experimentele) projecten op die bijdragen aan de aansluiting van diverse onderwijsvormen op de werkgelegenheid.

6.3 DUURZAAMHEID

Om de klimaatverandering te stoppen en ook in de toekomst kwaliteit van leven te hebben, moet Nederland voldoen aan de ambities uit het Klimaat- en Energieakkoord. Grote opgaven hierin zijn de transitie naar een circulaire economie en de energietransitie naar een nagenoeg duurzame energievoorziening in 2050. Om de landelijke doelen te halen, moeten alle Nederlandse bedrijven voldoen aan de nationale wet- en regelgeving voor verduurzaming en energiebesparing. Hiervoor worden steeds meer stimuleringsmaatregelen ingesteld.

Bedrijventerrein Beverwijk, de IJmond en het Noordzeekanaalgebied bieden fysieke en milieukundige ruimte om een 'ecosysteem' rond de energietransitie te bouwen. Bedrijven in de hoge milieucategorieën moeten dus voldoende vestigings- en uitbreidingsruimte houden. Door de groeiende offshore sector (met name windenergie) ontstaan er mogelijkheden om de IJmond te ontwikkelen tot de 'groene stekker' van Nederland. Door de energietransitie als economische pijler op te nemen in de MRA-agenda van de IJmond, kunnen kansen (voorzieningen zoals de realisatie van een warmtenet en een nieuwe waterstoffabriek) worden omgezet in investeringen.

Vanwege de vele (snel)wegen en industrie in de IJmond wijst de Regionale Visie Luchtkwaliteit op de noodzaak van het investeren in schonere mobiliteit (zoals vermindering van de verkeersemissies en stimuleren van duurzamere vormen van mobiliteit) en ruimtelijke ontwikkeling (zoals meer groen). Met name IJmond Bereikbaar stimuleert fietsgebruik en andere vormen van milieuvriendelijk vervoer.

GreenBIZ wil alle bedrijventerreinen in de IJmond grootschalig, flexibel en kostenneutraal verduurzamen. Een aantal ondernemers op De Pijp en Wijkermeer heeft - gesteund door GreenBIZ - al duurzame en energiebesparende maatregelen getroffen. Het project Energiepositief bedrijventerrein Beverwijk heeft een goede uitgangspositie om start-ups en innovatieve bedrijven die gespecialiseerd zijn in verduurzaming (zoals energy efficiency en elektrificatie) aan te trekken. Met de nog op te richten Lokale Energie Markt heeft bedrijventerrein Beverwijk een decentrale, duurzame en betaalbare gezamenlijke energievoorziening. Hiermee is het mogelijk om onderling op gebiedsniveau energie te verhandelen, op basis van vraag en aanbod.

De duurzaamheidsopgave voor bedrijventerrein Beverwijk vraagt om een collectieve aanpak van marktpartijen en overheid. Collectieve investeringen leiden niet alleen tot energie- en kostenvoordelen, maar dragen ook bij aan een beter milieu, waardeontwikkeling van het vastgoed en een betere uitstraling van het bedrijventerrein. Ook zonder wettelijk verplichte maatregelen moeten duurzame toepassingen op bedrijventerrein Beverwijk het uitgangspunt zijn, met een focus op duurzaamheid, circulariteit en energietransitie. Voor de opkomende vraag naar 'groene banen' is een samenwerking tussen onderwijs (waaronder Techport), bedrijfsleven en GreenBIZ cruciaal om voor voldoende en goed opgeleide werknemers te zorgen (zie ook 6.2 'Arbeidsmarkt, onderwijs en innovatie'). Ook de aansluiting van het arbeidsmarktbeleid op deze ontwikkeling is zeer belangrijk.

Aanbevelingen duurzaamheid
Creëer awareness op het gebied van verduurzaming en continueer en integreer waar mogelijk de projecten De Pijp Energiepositief en Wijkermeer Energiepositief met de oprichting van de energiecoöperaties en de 'Lokale Energie Markt'. Ontwikkel en begeleid nieuwe collectieve verduurzamingstrajecten in aansluiting op de op te stellen integrale duurzaamheidsagenda en in samenwerking met (nieuwe) partners. Focus op de kansen voor bedrijventerrein Beverwijk als onderdeel van de 'groene stekker' van Nederland.

6.4 TRANSFORMATIE PARALLELWEG EN KOP VAN DE HAVEN

In 2018 en in het eerste kwartaal van 2019 onderzoeken de gemeente Beverwijk en marktpartijen welke invullingen en economische perspectieven kunnen bijdragen aan een economische revitalisatie van De Pijp. De leegstand op de Parallelweg, als ook de bijzondere ligging van de Parallelweg en de Kop van de Haven tussen de zeehaven, het bedrijventerrein, het centrum en het OV-knooppunt, biedt ruimte voor de ontwikkeling van een nieuw economisch milieu. De gewenste versterking kan onder meer bereikt worden door dit gebied te transformeren naar een modern werk-woonmilieu, met ruimte voor werken, onderwijs, maatschappelijk culturele voorzieningen, van oudsher grootschalige gevestigde detailhandel en wonen. Stimulering van bedrijfsverplaatsingen op de woonboulevard kan de samenhang in het bestaande retailgebied terugbrengen.

De genoemde transformatie biedt een oplossing voor de leegstand aan de Parallelweg, zorgt voor een openbare ruimte van hogere kwaliteit, voldoet aan de vraag naar woningen binnen de MRA en biedt ruimte voor een sterkere (fysieke) verbinding met het stationsgebied en het centrum van Beverwijk. De provincie Noord-Holland ondersteunt transformaties van bedrijventerreinen naar nieuwe woon-werkmilieus en de regionale woningbouwopgave. Een onderzoek moet duidelijk maken welke mogelijke conflicten kunnen ontstaan tussen de woningbouwambitie en de huidige milieuzonering van bedrijventerrein De Pijp. Met name de ontwikkeling naar werken én

wonen in dit gebied betekent dat er grenzen aan de milieubelasting (uitstoot en geluid) gesteld moet worden. Door binnen het gezoneerde industriegebied De Pijp een fasering aan te brengen kan woningbouw mogelijk gemaakt worden. Dit kan betekenen dat nabij de Kop van de Haven categorie 3.2 ingesteld, terwijl aan de oostzijde categorie 5.2 mogelijk blijft. Met de beoogde verzelfstandiging van zeehaven De Pijp zal hier rekening mee gehouden moeten worden. Het combineren van volledige commerciële havenontwikkeling – met bijbehorend gebruik van de benodigd fysieke en milieuruimte – en een woningbouwopgave binnen hetzelfde gebied is dan niet reëel. De beschikbare ruimte en het in nabijheid van elkaar realiseren van beide functies geeft beperkingen naar elkaar en vraagt om duidelijke bestuurlijke keuzes. De bovenlokale positie van bedrijventerrein Beverwijk in het NZKG, de IJmond en de MRA is hierbij een aandachtspunt.

Vastgoedeigenaren, investeerders, ondernemers, de gemeenten Beverwijk en Velsen, de provincie Noord-Holland en overige belanghebbenden moeten hun ideeën en ambities in concrete scenario's en oplossingen uitwerken. Vroegtijdig overleg met de (haven)bedrijven met een hoge milieucategorie binnen de invloedssfeer van het beoogde transformatiegebied en met de bedrijven op de woonboulevard is zeer belangrijk.

Aanbevelingen transformatie Parallelweg en Kop van de Haven
Maak de concrete transformatiemogelijkheden van de Parallelweg en Kop van de Haven duidelijk aan de hand van het onderzoek van bureau Ravenkop.

6.5 ZEEHAVEN DE PIJP

Zeehaven De Pijp is een belangrijke economische drager van Beverwijk en het Noordzeekanaalgebied. De haven is geschikt om zowel organisatorisch als economisch sterker te worden. De IJmond ligt zeer gunstig voor activiteiten zoals het plaatsen en onderhouden van windmolens op zee, decommissioning van boorplatforms en telen en verwerken van (duurzaam) voedsel op zee. Onder invloed van de globalisering in de scheepvaart en de maritieme handel ontstaan nieuwe kansen voor scheepvaart, opslag en distributie, maar neemt ook de concurrentie toe. Beverwijk moet hier adequaat op inspelen om ook in de toekomst een rol van betekenis te kunnen vervullen. Het Rijks 'Werkprogramma Maritieme Strategie en Zeehavens 2018–2021' biedt hiervoor handvatten.

In vrijwel alle havensteden is het beheer van de haven in handen gekomen van particuliere bedrijven die beter in staat zijn om in te spelen op de steeds internationalere markt. In Beverwijk is de gemeente (nog) eigenaar van de haven en een deel van de kades. De gemeente Beverwijk heeft in 2018 het besluit genomen om de Beverwijkse zeehaven De Pijp te verzelfstandigen.

Het combineren van een volledige commerciële havenontwikkeling – met bijbehorend gebruik van de benodigde fysieke en milieuruimte – en een woningbouwopgave binnen hetzelfde gebied is een complexe opgave. De beschikbare ruimte en het in nabijheid van elkaar realiseren van beide functies geeft beperkingen en vraagt om duidelijke bestuurlijke keuzes.

Aanbevelingen zeehaven De Pijp
Realiseer de verzelfstandiging van de haven en stel samen met alle partners vast op welke wijze zeehaven De Pijp haar rol en functie in de NZKG-regio het meest optimaal kan vervullen.

6.6 INFRASTRUCTUUR EN BEREIKBAARHEID

De hedendaagse economie vraagt zowel fysiek als digitaal om een uitstekende bereikbaarheid van bedrijventerreinen. Na de herinrichting van Verkeersplein Noord in 2015 en de renovatie van de Velsertunnel in 2016, is de ontsluiting van met name De Pijp erop vooruit gegaan. De

gemeente Beverwijk, Provincie Noord-Holland en Rijkswaterstaat streven naar een nog betere doorstroming van het verkeer op de Parallelweg en door de Velsertunnel. Verder optimaliseren van het verkeersmanagement en de regelscenario's rond de Velsertunnel moet hiervoor zorgen. Voor de verbetering van de verkeersafwikkeling rond bedrijventerrein Beverwijk worden momenteel verschillende alternatieve ontsluitingsmogelijkheden onderzocht.

De sterke regionale bereikbaarheid van Beverwijk heeft ook een keerzijde: het bedrijventerrein is door een bundel infrastructuur (spoor, A22 en N197) gescheiden van het centrumgebied. De verbinding tussen de Kop van de Haven, het stationsgebied en het centrum kan zowel fysiek als gevoelsmatig versterkt worden. Knelpunten zijn de Parallelweg-Viaductweg en fiets- en looproutes. De transformatie van de Parallelweg en de Kop van de Haven (in combinatie met de ontwikkeling van het Meerplein) biedt kansen om de huidige situatie te verbeteren.

Zowel het centrum van Beverwijk als de Parallelweg en de Kop van de Haven zijn (gezien de transformatieplannen) mogelijk gebaat bij verlaging van het aantal motorvoertuigen per etmaal op Parallelweg middels een alternatieve aansluiting tussen de Velsertraverse en de provinciale weg naar Zaandam (N246). Dit kan de ontsluiting van het gebied vergroten en de milieudruk verlagen. Ook vergroten de maatregelen de leefbaarheid en verkeersveiligheid en creëren ze milieuruimte voor de transformatieopgave en de beoogde woningbouw. Daarnaast zou een uitgang van het NS-station aan de oostzijde de Parallelweg, en daarmee de rest van bedrijventerrein Beverwijk, een grote meerwaarde geven.

De toenemende behoefte aan samenwerking en kennisdeling maakt werklocaties die goed bereikbaar zijn per openbaar vervoer, extra populair. De inzet van meer treinen op de Kennemerlijn kan de aantrekkelijkheid van het bedrijventerrein verhogen. Binnen de IJmond werken veel mensen in een straal van acht kilometer van hun woning. Het stimuleren van openbaar vervoer en fiets voor woon-werkverkeer is goed voor het milieu en de verkeersdoorstroming. Hier liggen ontwikkelkansen voor bedrijventerrein Beverwijk. IJmond Bereikbaar werkt inmiddels samen met diverse partners aan maatregelen en pilots in de regio op het gebied van duurzame en slimme mobiliteit.

Een uitstekende digitale infrastructuur is een voorwaarde om bedrijventerrein Beverwijk als `slimme werkplaats' van de regio te kunnen profileren.

Aanbevelingen infrastructuur en bereikbaarheid
Onderzoek de mogelijkheden voor meer treinen op het spoor, een directe uitgang van het NS-station naar de Parallelweg, een verbinding tussen de A9 en A8, een alternatieve ontsluitingen naar de N246 en A9, een upgrade van het viaduct aan de Viaductweg en een alternatieve verbinding met het centrum van Beverwijk. Stimuleer tevens duurzame vormen van mobiliteit.

6.7 RUIMTE

Productielocaties en logistieke vierkante meters zijn binnen de MRA erg in trek. Plekken bij (open) water, met ruime kavels, bovengemiddelde milieuruimte (categorie 4 en hoger) en mogelijkheden voor uitwisseling, samenwerking en clustervorming zijn favoriet. De provincie Noord-Holland stimuleert vernieuwing, verduurzaming en herbestemming van bestaande bedrijventerreinen en kantoorlocaties. Door bedrijventerrein Beverwijk voor ondernemers aantrekkelijk te maken en te houden, en duurzame `inbreiding' te verkiezen boven uitbreiding, is minder nieuwe ontwikkeling elders nodig.

Duurzaam ruimtegebruik is ook een belangrijke factor bij de entrees naar bedrijventerrein Beverwijk. Dit zijn de Velsertraverse en Parallelweg vanaf de A22 en de Noorderweg, Wijkermeerweg vanaf de A9 en de Kanaalweg. Bezoekers krijgen via deze wegen een

eerste indruk van Beverwijk. De routes ogen weinig fraai of zelfs onverzorgd, waardoor ze de positionering niet ondersteunen. Herinrichting als een moderne laan zou voor de Wijkermeerweg een goede oplossing zijn, passend bij (kleinschalige) zakelijke dienstverleners, bedrijfsverzamelgebouwen en start-ups. Aan de Parallelweg, inclusief de Kop van de Haven, ontstaat een nieuw economisch geclusterd profiel. Het gebied wordt ge-upgrade om het economisch te versterken en beter te verbinden met het centrum. Bureau Ravenkop werkt een plan uit voor verdichting en het realiseren van een nieuw werk-, woon- en leefmilieu. Verdichting van intensief bebouwde kavels (hoog, diep en breed) is door de regionale ruimtedruk op geheel bedrijventerrein Beverwijk van toepassing, met aandacht voor verbetering van de uitstraling en de ruimtelijke kwaliteit.

Bedrijven en werknemers profiteren van een groene, gezonde en representatieve omgeving met verschillende voorzieningen. Sinds 2013 is Beverwijk welstandsvrij. De openbare ruimte op Wijkermeer bevat veel ruime groenstructuren en en een aantal vrije bouwkavels. Als gevolg van bedrijfsuitbreidingen is er weinig parkeercapaciteit. Het vastgoed heeft voldoende kwaliteit en van leegstand is nauwelijks sprake. Aan de Parallelweg en de Kop van de Haven is er wel een aanzienlijke leegstand en staat veel verouderd vastgoed. Hier liggen kansen voor nieuwe functies.

Op het gehele bedrijventerrein Beverwijk zijn er mogelijkheden voor vereniging van ruimtelijke, economische, ecologische en sociale belangen. Hierdoor ontstaan maatschappelijke meerwaarde en meer eenheid en samenhang in de architectuur en de openbare ruimte. Ondernemers en eigenaren hebben behoefte aan een 'opknapbeurt' om het achterstallig onderhoud weg te werken. De herinrichting van de openbare ruimte aan de Kop van de Haven is hier een goed voorbeeld van. Een integrale benadering bevordert ook een herkenbare identiteit en positionering die bedrijven helpt bewust(er) te kiezen voor bedrijventerrein Beverwijk. Duidelijke bewegwijzering vergroot de vindbaarheid van bedrijven. De fietsstroken op Wijkermeer dragen bij aan de bereikbaarheid van bedrijven. Voor de parkeerproblematiek moet een bestendige oplossing komen. Een vitaal en aantrekkelijk bedrijventerrein Beverwijk vergroot de waarde van het hele gebied en de economische aantrekkelijkheid van de gemeente.

De ruimtelijke vraagstukken van bedrijventerrein Beverwijk vragen om een gezamenlijke aanpak van overheid, onderwijs en bedrijfsleven. De ervaring leert dat gebiedsmanagement hierop een goede aanvulling kan zijn. Eigenaren- en ondernemerscollectieven investeren zo in gezamenlijke activiteiten ter vergroting van de functionaliteit en uitstraling van het bedrijventerrein. Een dergelijke organisatie biedt ook voor bedrijventerrein Beverwijk perspectief. Veiligheid (voelen) is een belangrijke vestigingsvoorwaarde. Er zijn verschillende instrumenten om overlast en criminaliteit terug te dringen en onderhoud en beheer te verbeteren. Bijvoorbeeld publiek-private samenwerking rond 'schoon, heel, veilig en duurzaam' (momenteel compaan De Pijp en KVO Wijkermeer) draagt bij aan een prettige bedrijfsomgeving en gemeenschapszin. De belangrijkste partners op een goed beheerd en veilig bedrijventerrein zijn ondernemers, de gemeente, politie en brandweer. Samen maken zij een gebiedsanalyse en voeren aan de hand daarvan acties uit. Maatregelen zoals inbraak- en brandbeveiliging maken van bedrijventerrein Beverwijk een veilige, prettige en aantrekkelijke werkomgeving.

Aanbevelingen ruimte
Stel een plan van aanpak 'Duurzaam ruimtegebruik bedrijventerrein Beverwijk' op, update het huidige beeldkwaliteitsplan en breid het plan uit, verbeter de parkeervoorzieningen, laat het onderhoud en beheer gezamenlijk en professioneel uitvoeren voor het gehele bedrijventerrein en werk structureel publiek-privaat samen aan een schoon, heel, veilig en fraai bedrijventerrein Beverwijk.

6.8 SAMENWERKING

Zonder (regionale) samenwerking zullen veel aanbevelingen niet haalbaar zijn. Het is belangrijk om de economische impact van bedrijventerrein Beverwijk op een bovenlokaal niveau te bekijken. De (kennis)economie laat zich namelijk niet inperken door gemeentegrenzen. Hetzelfde geldt voor de arbeidsmarkt en het onderwijs.

Onderzoek laat zien dat er op vier schaalniveaus (MRA - regio IJmond - gemeente Beverwijk - bedrijventerrein Beverwijk) synergie mogelijk is. Dit blijkt zowel uit de gevoerde gesprekken met stakeholders als uit de enquêteresultaten en persoonlijke waarnemingen.

Metropoolregio Amsterdam: Amsterdam Economic Board

Het 'Convenant Bedrijventerreinen 2010-2020' (tussen provincies, VNG, ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en ministerie van Economische Zaken) pleit voor betere regionale samenwerking en afstemming tussen gemeenten. Een voorbeeld van een sterke regionale samenwerking is de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Daarbinnen werkt de Amsterdam Economic Board (AEB) toe naar een slimme, groene en gezonde MRA. Bedrijven, kennisinstellingen en overheden binnen de MRA werken samen aan het versnellen van de digitale transitie, circulaire transitie en energietransitie. Ze doen dit op basis van concrete doelen en ambities op het gebied van circulaire economie, energie, digitale connectiviteit, gezondheid, mobiliteit en talentontwikkeling. De gemeente Beverwijk participeert in deze samenwerking als partner en belangenvertegenwoordiger (zie ook ESIJ).

Regio IJmond: Economische Agenda IJmond 2030

De gemeenten Beverwijk, Velsen en Heemskerk zijn gelijkwaardige partners in het programma 'Economische Samenwerking IJmond' (ESIJ), waarin zij hun economische krachten hebben gebundeld. Hun gebiedsprogramma 'Made in IJmond 2017' benoemt twee focussectoren: maakindustrie en havens/offshore. Ten aanzien van de organisatiestructuur is er nog een grote verbeterslag te maken. Door een krachtig regionaal samenwerkingsverband te creëren waarin bedrijfsleven, kennisinstellingen, de IJmond-gemeenten en andere overheden ('Economische Agenda IJmond 2030') samenwerken, claimt de IJmond een duidelijke positie en rol in de regio. De omvang en impact van de economie in de IJmond legitimeert dit. Betere aansluiting met de aangewezen transities binnen de MRA kan de IJmond-agenda verder versnellen. Samen optrekken (richting MRA, provincie, Rijk, Noordzeekanaalgebied, veiligheidsregio Kennemerland, enzovoorts) en goed afstemmen zorgt ook voor een efficiëntere en effectievere inzet van middelen.

Gemeente Beverwijk: publiek-privaat samenwerkingsverband

Gemeente Beverwijk is regulier in overleg met verschillende lokale en regionale ondernemers-collectieven, zoals de 'schoon, heel en veilig'-werkgroepen, het centrumondernemerscollectief en de Ondernemersvereniging IJmond. Vanuit deze samenwerkingen wordt structureel uitwisseling gestimuleerd van kennis, middelen en netwerken, en lobby en belangenbehartiging bij lokale en regionale partijen. Een deel van de bedrijven op bedrijventerrein De Pijp ligt op het grondgebied van buurgemeente Velsen (ten zuidwesten van de Lijndenweg). Dit nabuurschap maakt intensieve samenwerking en afstemming tussen beide gemeenten een vanzelfsprekendheid. Ontwikkelingen in Beverwijk kunnen van invloed zijn op ondernemers in Velsen en vice versa. Het continueren van deze overleggen is voor de toekomst van Beverwijk van groot belang, waarbij 'slimme combinaties' worden gemaakt tussen de verschillende overleggen en betrokkenen. Brede samenwerking, afstemming, kennisdeling en gezamenlijke lobby binnen Beverwijk, de IJmond en de rest van de regio (MRA en provincie) zijn waardevol voor alle betrokkenen en versterken het vestigingsklimaat van Beverwijk en de regio.

Bedrijventerreinen De Pijp en Wijkermeer: collectief bedrijventerrein Beverwijk

Op bedrijventerrein Beverwijk is samenwerking tussen alle direct en indirect belanghebbenden een must. Een breed gezelschap stakeholders bezocht in het kader van het visieproces een succesvol voorbeeld: bedrijventerrein Waarderpolder in Haarlem. Alle ondernemers zijn er aangesloten bij een bedrijveninvesteringszone (BIZ) en investeren (verplicht) samen in collectieve activiteiten. Waarderpolder heeft een actief parkmanagement dat uiteenlopende activiteiten

organiseert. Ondernemers profiteren niet alleen van synergievoordelen, maar kunnen ook op professionaliteit en effectiviteit rekenen. Gemeentelijk drukt Waarderpolder eveneens haar stempel, met een sterke organisatie en samenwerking met omliggende gebieden zoals de binnenstad van Haarlem, bewoners en de gemeente Haarlem. Welke samenwerkingsvorm het beste past bij de vereniging van bedrijventerrein Beverwijk moet nader onderzocht worden.

Aanbevelingen samenwerking
Zet in de IJmond een krachtig regionaal samenwerkingsverband op tussen bedrijfsleven, kennisinstellingen, de IJmond-gemeenten en andere overheden. Betrek gemeente Velsen tijdig en nauw bij de realisatie van (relevante) ambities en activiteiten voor bedrijventerrein Beverwijk, continueer en integreer waar mogelijk de structurele samenwerking met lokale en regionale ondernemerscollectieven en onderzoek welke samenwerkingsvorm het beste past bij de vereniging van bedrijventerrein Beverwijk.

VERVOLG
Het uitvoeren van een visie kost tijd en kan niemand alleen. De stip op de horizon voor 2030 vraagt om een breed draagvlak bij álle partijen. De gemeente en alle betrokkenen gaan aan de hand van een uitgebreid meerjarig uitvoeringsprogramma aan de slag. In dit programma staan concrete acties, inclusief een tijdsplanning en verantwoordelijke betrokkenen.

Het 'Uitvoeringsprogramma bedrijventerrein Beverwijk 2019-2023' is via de website van gemeente Beverwijk beschikbaar: www.beverwijk.nl.

gemeente beverwijk

STAD &CO

Samen de stad mooier maken.

Amsterdam

Wibautstraat 131D - TSH Collab
1091 GL Amsterdam
+31 (0)20 260 2626
info@stadenco.nl

Postbus 11100
1001 GC Amsterdam

Eindhoven

Vestdijk 39A
5611 CA Eindhoven
+31 (0)40 296 8844
info@stadenco.nl

Postbus 4914
5604 CC Eindhoven

BIJLAGEN

Bijlage 1 Proces en werkwijze

Er is gekozen voor een werkwijze die past bij de nieuwe rol van de gemeente als 'participerende overheid'. De gemeente Beverwijk wil graag ondersteunen en meewerken aan goede projecten en initiatieven van haar lokale en regionale partners (bedrijfsleven, onderwijs- en kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties). De toegepaste werkwijze in dit traject richtte zich met name op betrokkenheid, proces en inhoud, en op integraal en gebiedsoverstijgend werken. Zowel de visie en het uitvoeringsprogramma, als het proces waarop deze tot stand zijn gekomen, zijn van cruciaal belang voor het creëren van draagvlak. Draagvlak vormt een basisvoorwaarde om tot een succesvol programma te komen met een resultaatgerichte uitvoering.

Organisatie
De overkoepelende werkgroep vanuit de gemeente Beverwijk is aan de start van het traject meerdere keren bijeen geweest en is later in het traject geconsulteerd met betrekking tot enkele specifieke onderwerpen. De werkgroep had als taak om de integraliteit tussen de verschillende thema's te versterken. Ook is de werkgroep gevraagd te adviseren over toekomstige activiteiten, prioritering en de uitgangspunten van de toekomstige uitvoering.

Deskresearch
Er is uitgebreide deskresearch verricht op basis van verschillende beleidsdocumenten, visiedocumenten en onderzoeksrapporten. In de hoofdtekst wordt naar deze bronnen verwezen; zie voor het volledige overzicht de bronnenlijst in de bijlage.

Participatie
De visie is tot stand gekomen dankzij de input van circa 130 vertegenwoordigers van bedrijven, vastgoedeigenaren, organisaties en instellingen, zowel op lokaal als regionaal niveau, alsook die van de genoemde werkgroep van de gemeente Beverwijk. Tijdens het traject hebben meerdere participatiemomenten plaatsgevonden. Doel van deze bijeenkomsten was om gezamenlijk een ambitie op te stellen en deze vervolgens uit te werken tot concrete acties voor bedrijventerrein de Pijp. De deelnemers van het traject spraken nadrukkelijk uit dat ze behoefte hadden aan zo concreet mogelijke actiepunten. Niet alleen praten, maar vooral het 'doen' mogelijk maken.

Metaplanmethode
Er is tijdens het eerste participatiemoment gewerkt volgens de Metaplanmethode. In deze eerste bijeenkomst met de ambtelijke werkgroep werden zoveel mogelijk eerste ideeën gegenereerd door de deelnemers. Alle informatie is vervolgens in clusters gegroepeerd en in een aantal thema's geprioriteerd. Alle ideeën zijn in een document vastgelegd, dat tevens de basis vormde voor de volgende bijeenkomsten.

Schouw en inspiratietour
Aanvullend op deze eerste bijeenkomst is er een gezamenlijke schouw georganiseerd. De ondernemers en andere stakeholders van bedrijventerrein De Pijp hebben samen het gebied per fiets verkend. Dit zorgde enerzijds voor een goed beeld van lokaal benodigde verbeteringen en anderzijds voor meer binding tussen alle deelnemers. Daarnaast is er in de vorm van een inspiratietour een bezoek gebracht aan bedrijventerrein Waarderpolder en de Achtersluispolder.

Na de eerste bijeenkomst, schouw en inspiratietour zijn de ideeën verder uitgediept en met behulp van een matrixmodel concreter geformuleerd. Ook is er gekeken naar mogelijkheden om de ideeën aan te laten sluiten bij bestaande ontwikkelingen en samenwerkingsverbanden. Aan de hand van aanvullende input vanuit de ambtelijke werkgroep is dit matrixmodel verder aangescherpt en uitgewerkt. Dit model diende als input voor de creatieve sessies.

Creatieve sessie

Iedere ondernemer en vastgoedeigenaar van bedrijventerrein De Pijp en Wijkermeer is vervolgens in de gelegenheid gesteld (digitaal, via post en persoonlijk uitgenodigd) om deel te nemen aan de creatieve sessie op 11 september 2018. Tijdens deze bijeenkomst is er door circa dertig ondernemers, een aantal vastgoedeigenaren en andere betrokkenen in groepen gesproken over gemeenschappelijke ambities. Iedere groep bestond uit 10 personen die zoveel mogelijk (ongeremd) ideeën gegenereerd en geprioriteerd hebben. Na de bijeenkomst is er een verslag rondgestuurd, waarbij is gevraagd om mogelijke aanpassingen of aanvullingen door te geven. Dit diende er tevens voor om degenen die niet bij de bijeenkomst aanwezig waren te informeren over de gegenereerde ideeën en hen de kans te bieden om alsnog per mail input te leveren.

Op meerdere momenten zijn de vorderingen ook aan de leden van de werkgroep voorgelegd. Alle ideeën zijn vervolgens gebundeld, gecomprimeerd en soms ook samengevoegd, wat uiteindelijk heeft geleid tot concrete input voor de ondernemersenquête.

Ondernemersenquête

Om alle gegenereerde input te toetsen bij een bredere vertegenwoordiging van de lokale ondernemers, is er tot slot een enquête afgenomen bij zoveel mogelijk betrokken ondernemers en een aantal eigenaren. Hiermee is beoogd het draagvlak voor de uiteindelijke keuzes te verhogen, en alvast enthousiasme te creëren voor de uitvoeringsfase.

De enquête is afgenomen nadat er al enige focus was aangebracht in de geopperde ideeën, maar er wel nog definitieve keuzes gemaakt moesten worden. De enquête bood tevens gelegenheid om de prioritering van verschillende zaken te peilen.

Er is gebruikgemaakt van een digitale enquêtetool, waarmee de respondenten via een link online konden deelnemen aan het onderzoek. Iedere ondernemer van bedrijventerrein De Pijp en Wijkermeer is in de gelegenheid gesteld (digitaal, via post en persoonlijke benadering) om deel te nemen aan de enquête. Om deelname aan de enquêtes te stimuleren is er een activatieteam ingezet dat de ondernemers actief benaderd heeft.

De respons bedroeg:

	Aantal commerciële objecten	Respons op enquête	Percentage van totaal
De Pijp	356	55	15%
Wijkermeer	213	48	23%

Aanvullende gesprekken

Er zijn verdiepende gesprekken gevoerd met ambtenaren van de gemeente Beverwijk, vertegenwoordigers van Zeehaven IJmuiden NV, GreenBIZ, Omgevingsdienst IJmond, Provincie Noord-Holland, Techport en het Projectbureau Herstructurering Bedrijventerreinen (PHB) om aanvullende inzichten te verkrijgen teneinde belangen beter te kunnen afwegen bij het maken van keuzes.

Bijlage 2 Verdieping: De Pijp en Wijkermeer

In deze bijlage wordt een beeld geschetst van bedrijventerrein Wijkermeer anno 2019. Welke ontwikkelingen hebben zich voorgedaan op het gebied van bestemmingen, milieuzones, vestigingen, leegstand en werkgelegenheid op het bedrijventerrein en wat is de actuele stand van zaken?

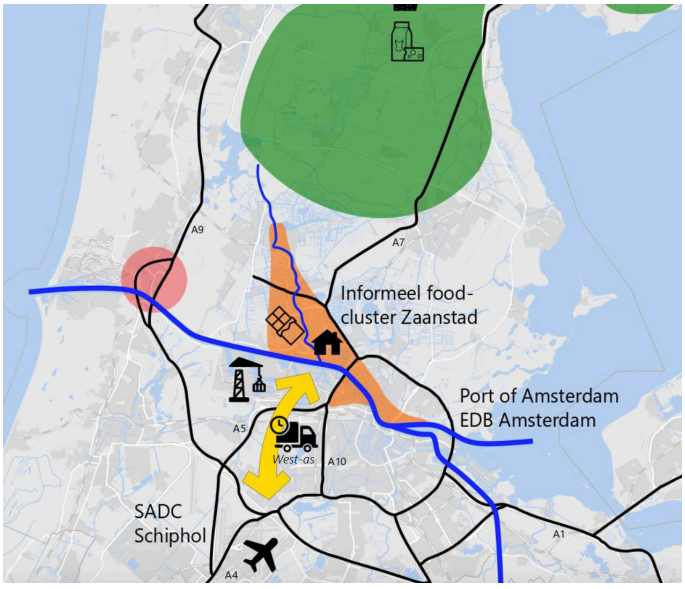
BEVERWIJK

Beverwijk ligt in het zuidwesten van de provincie Noord-Holland, ongeveer 20 kilometer ten noordwesten van Amsterdam en 15 kilometer ten noorden van Haarlem. De gemeente grenst in het noorden aan de gemeente Heemskerk, in het oosten aan de gemeente Zaanstad, in het zuiden aan de gemeente Velsen en in het westen aan de Noordzee.

Voor een betrekkelijk kleine stad met ruim 41.000 (2019) inwoners neemt Beverwijk een duidelijke eigen positie in, ondanks haar grote ruimtelijke, sociale en economische vervlechting met de regio IJmond en de MRA. Dit komt onder andere door de bekende bedrijven die gevestigd zijn in Beverwijk, die relevant zijn op zowel regionaal als provinciaal, nationaal en mondiaal niveau. Dat betreft Heliomare, Rode Kruis Ziekenhuis en Brandwondencentrum en Tata Steel.

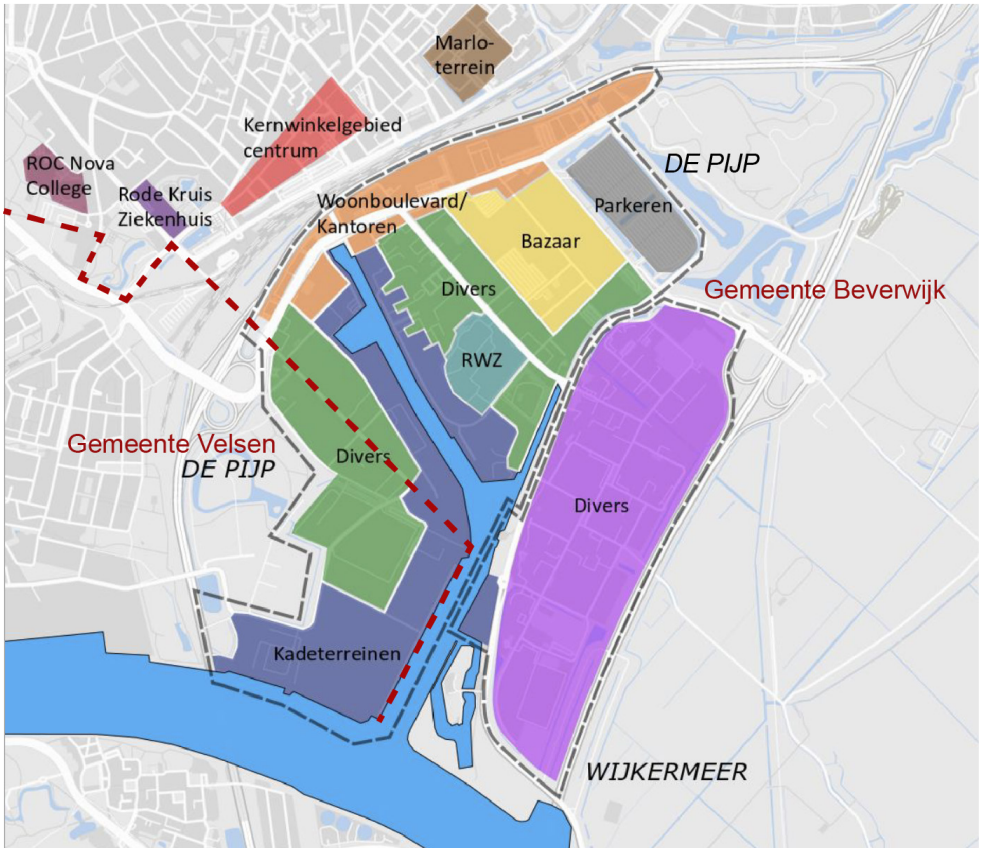
De ligging van Beverwijk op 'het randje' van de MRA is een sterk punt. Met de (nog) redelijk goede (auto)bereikbaarheid, een eigen treinstation en een haven heeft Beverwijk een sterke troef in handen ten opzichte van veel andere plekken binnen de MRA, ondanks de sterkere noord-zuid verbinding en de matige oost-westverbinding. Te midden van het sterke ontwikkelgebied Noord-Holland-Noord, waar de focus op agri-food ligt, het informele foodcluster Zaanstad, de opkomst van de Westas, de ontwikkelingen rondom Schiphol, de toenemende druk op Amsterdam en de (omliggende) infrastructuur en het krachtige Amsterdam, ligt Beverwijk. De dynamische en ontwikkelrijke regio schept zowel kansen als bedreigingen voor Beverwijk.

Binnen de IJmond wordt Beverwijk omgeven door gebieden met een groter aandeel kadegebonden en havengerelateerde activiteiten, een economie die stuwt op lager- en middelbaar opgeleid personeel, de afwezigheid van een economic board en een relatief hoge bijdrage van het MKB aan het regionaal bruto product.



Afbeelding 1 links: Beverwijk binnen het krachtenveld van de MRA (Bron: Ravenkop, 2018)
Afbeelding 2 rechts: Beverwijk binnen het krachtenveld van de IJmond (Bron: Ravenkop, 2018)

De aanwezigheid van meerdere bedrijventerreinen binnen Beverwijk met verschillende kwaliteiten stelt ondernemers in staat te kiezen welke omgeving het best bij ze past. Ieder bedrijventerrein heeft namelijk een ander karakter. Hierdoor is er volop ruimte voor zowel traditionele industriële bedrijven als voor nieuwe bedrijvigheid.



Afbeelding 3 : Geografische ligging en functieverdeling Bedrijventerrein De Pijp en Wijkermeer (bron: Ravenkop, 2018). De dunne stippellijn geeft (met uitzondering van de functie 'bazaar en parkeren' in het oosten en de gebieden binnen de lijnen van gemeente Velsen) de kaders van het plangebied aan, de dikke stippellijn geeft de grens met gemeente Velsen aan.

Demografie en werkgelegenheid Beverwijk

Gemiddeld genomen zijn Beverwijkers iets minder welvarend (37% heeft een inkomen onder modaal) en iets lager opgeleid dan de gemiddelde Nederlander. De komende jaren groeit en vergrijst Beverwijk, respectievelijk volgens de landelijke en harder dan de provinciale trend. Naar verwachting wonen er in 2040 45.900 mensen in Beverwijk, verdeeld over 21.300 huishoudens. Het aantal senioren daarbinnen stijgt en het aantal jongeren daalt. Beverwijk staat in de top tien van meest verdichte steden in Nederland (Gemeente Beverwijk en Heemskerk, 2016; Provincie Noord-Holland, 2017a).

In totaal heeft Beverwijk 18.500 arbeidsplaatsen op een beroepsbevolking van 14.000 personen. Veel werknemers (12.000) forensen dagelijks vanuit andere gemeenten naar Beverwijk. Bekende werkgevers zijn onder andere Tata Steel, Rode Kruis Ziekenhuis en Brandwondencentrum Beverwijk en Heliomare. Zonder maatregelen zal het percentage beroepsbevolking niet groeien (Gemeente Beverwijk en Heemskerk, 2016).

DE PIJP

Geografie bedrijventerrein De Pijp

De begrenzing van (het Beverwijkse deel van) bedrijventerrein De Pijp wordt weergegeven op afbeelding 4. Het plangebied wordt gevormd door zeehaven De Pijp, de Kop van de Haven, de Parallelweg en de overige straten die onderdeel uitmaken van De Pijp. Het gebied wordt in het noordoosten begrensd door het terrein van De Bazaar, in het oosten door bedrijventerrein Wijkermeer, in het zuidwesten door de gemeentegrens Beverwijk-Velsen en in het noordwesten door de spoorlijn en de A22.

Vanwege het specifieke karakter van De Bazaar wordt dit gebied niet opgenomen in de visie voor De Pijp. Waar De Bazaar invloed heeft op het bedrijventerrein wordt dit wel benoemd in dit rapport.

Bedrijventerrein De Pijp (Kop van de Haven) ligt op circa 10 minuten loopafstand van station Beverwijk en het centrum van Beverwijk. Evenwijdig aan het spoor ligt de A22, waardoor het bedrijventerrein geografisch wordt gescheiden van het centrum. De naastgelegen Parallelweg vormt een belangrijke verkeersroute, waarlangs de Kop van de Haven, de woonboulevard en De Bazaar zich bevinden. De Wijkermeerweg (N197) verbindt bedrijventerrein De Pijp met bedrijventerrein Wijkermeer. De Wijkermeer wordt in het zuidoosten begrensd door de A9. Vanaf de A9 vormt de Wijkermeerweg een belangrijke ontsluitingsroute met het centrum van Beverwijk. Amsterdam, Zaanstad, Haarlem en Schiphol zijn binnen 30 minuten te bereiken vanaf De Pijp.

Afbeelding 4: Gebiedsafbakening bedrijventerrein De Pijp (Bron: Gemeente Beverwijk, 2018)

Ontwikkeling en dynamiek zeehaven De Pijp

Oorspronkelijk lagen de stad Beverwijk en de Beverwijkse haven 'De Meer' aan het Wijkermeer; onderdeel van het IJmeer en voorheen een baai van de Zuiderzee. Door slibvorming raakte de Beverwijkse binnenhaven alleen bereikbaar via het 16e eeuwse toevoerkanaal 'De Pijp'. Sinds de drooglegging in 1861 van het Wijkermeer en de opening van het Noordzeekanaal in 1876 ontstond een

nieuwe waterweg voor het groeiende scheepvaartverkeer langs de IJ-polders. In de daaropvolgende jaren werd Zijkanaal A aangelegd, waarmee het Noordzeekanaal werd verbonden met De Pijp. De doorvaarhoogte naar haven 'De Meer' werd echter beperkt door de aanleg van de spoorbrug ten behoeve van de spoorlijn tussen Haarlem en Uitgeest. Onder invloed van de opening van de Velsertunnel en opwaardering van de huidige A22 in 1954 werd besloten haven De Meer, gelegen aan de Meerstraat, te dempen. Na verbreding en uitdieping van kanaal 'De Pijp' werden de havenactiviteiten verplaatst naar de huidige locatie van zeehaven De Pijp, begrensd door de Handels-, Noorder- en Zuiderkade. In de zone rond het Noordzeekanaal werden in de 19e en 20e eeuw diverse havenactiviteiten ontwikkeld. Begin 19e eeuw vestigde bijvoorbeeld Koninklijke Hoogovens (tegenwoordig Tata Steel) zich in de IJmond.

De haven van De Pijp bestaat uit de Noorderkade en de Zuiderkade. Aan de Noorderkade is havengebonden bedrijvigheid te vinden. De Noorderhaven is door middel van Port Security afgesloten als openbaar terrein. In het gebied zijn meerdere opslagloodsen aanwezig, die onder andere worden gebruikt voor opslag voor fruit, groenten en maismeel. De bebouwing is grotendeels verouderd en de terreinen zijn rommelig qua uitstraling. Meer richting de Parallelweg is er sprake van achterstallig onderhoud en leegstand.Bedrijventerrein De Pijp biedt plaats voor diverse kade- en havengebonden activiteiten, maar ook voor andersoortige bedrijvigheid zoals logistiek en transport. De Beverwijkse zeehaven De Pijp is toegankelijk voor binnenvaart- en zeeschepen tot een diepgang van 9 meter en beschikt over meer dan 700 meter kade. Binnen de IJmond is de zeehaven een relatief kleine haven met beperkte overslagruimte ten opzichte van andere (vergelijkbare) havens aan het Noordzeekanaal. Wereldwijd is het een van de belangrijkste havens voor de pootaardappelenoverslag. Naast diverse landbouwproducten vindt er ook overslag plaats van hout, houtsnippers, zand, cement, staalproducten en schroot (er lossen zo'n 2 schepen per dag). De gemeente Beverwijk overweegt de haven te verzelfstandigen. Een marktconsultatie is afgerond, waarna nu wordt gewerkt aan de verzelfstandiging, waarbij mogelijk de nieuwe rechtspersoon kan worden verkocht of gaat fuseren.

Ontwikkeling bedrijventerrein De Pijp

Vanaf 1957 verbeterde de bereikbaarheid van Beverwijk aanzienlijk door de ingebruikname van de Velsertunnel (opwaardering A22) en de A9. Hierdoor werd het potentieel voor uitbreiding van de werkgelegenheid in Beverwijk vergroot. In de jaren '60 werd het 'Industrieplan De Pijp' herzien, waarbij werd ingezet op uitbreiding van het bedrijventerrein en de bedrijfsactiviteiten rondom de haven. In dit plan werd een zonering aangewezen voor de concentratie van gelijksoortige bedrijven. In de afgelopen decennia verschoof het gebruik echter gedeeltelijk naar andere doeleinden. Het volgens dit plan gewenste kwalitatieve inrichtingsniveau pakte eveneens anders uit. Beoogd waren vrijstaande bedrijfsgebouwen van eenduidige architectuur met gazons en beplantingstroken langs de ontsluitingswegen. Het huidige beeld op De Pijp laat zien dat hierin slechts ten dele is geïnvesteerd.

Op het (haven)terrein De Pijp bestaan verschillende bedrijfsvormen naast elkaar die gericht zijn op overslag, industrie en logistieke dienstverlening. Het gebied ligt ten oosten van het centrum en het woongebied van Beverwijk en heeft een directe aansluiting op de A22 en de A9 via de Wijkermeerweg. Aan deze weg ligt de waterzuiveringsinstallatie die soms voor stankoverlast zorgt. De Wijkermeerweg kampt in verhouding tot de andere straten - niet zijnde de Parallelweg - met veel leegstand. Aan de Ringvaart ligt een aantal woonboten.

De herinrichting van de Kop van de Haven is in de loop van 2016 afgerond. Vanaf de Parallelweg bestaat nu weer een directe relatie met het water van de haven. Verlaagde houten kades en afmeerpalen maken het aantrekkelijk voor de recreatievaart om Beverwijk aan te doen. Daar draagt ook het nieuw ingerichte maaiveld aan bij, met speciale schemerlampachtige straatlampen, bankjes met opklimmend groen en bestrating als een 'Oosters tapijt'. Er staat ook een viskraam die bijdraagt aan een wat langer verblijf in de Kop van de Haven. De gemeente Beverwijk wil de relatie tussen het centrum en het bedrijventerrein met haven verder versterken.

Ontwikkeling Parallelweg

In de jaren '70 ontstond de eerste woonboulevard van Nederland aan de Parallelweg. De Beverwijkse woonboulevard heeft een tijd van grote naamsbekendheid gekend in Noord-Holland. Verspreid langs de Parallelweg liggen circa 35 verkooppunten, die met name in de categorie woninginrichting vallen. De meeste winkels bevinden zich in het midden- en lagere marktsegment. De opzet en uitstraling van de woonboulevard is verouderd, en door diverse ontwikkelingen in de retailsector lopen de bezoeken en bestedingen terug. Gezien de huidige, en blijvend toenemende, leegstand aan de Parallelweg (circa 14.000 m2) is het van groot belang om de invulling van de commerciële objecten te herijken. Volgend op de Detailhandelsvisie IJmond 2016 en het Detailhandelsbeleid Beverwijk 2018, hebben het college en de gemeenteraad in 2018 opdracht gegeven om – als onderdeel van de vernieuwing van bedrijventerrein De

Pijp – een onderzoek uit te voeren naar de mogelijkheden voor de Parallelweg en de Kop van de Haven. Hierbij zal worden gekeken naar de mogelijke transformatie van grootschalige detailhandel naar andere functies, en naar een verbetering van de verbinding met het stadscentrum.

Bestemmingsplan en milieuzonering De Pijp

Ter plaatse van het betreffende bedrijventerrein is het bestemmingsplan 'Haven De Pijp - Parallelweg' het vigerende bestemmingsplan. Dit bestemmingsplan is onherroepelijk, vastgesteld op 28 februari 2013. Het plangebied kent o.a. de enkelbestemmingen 'Bedrijf', 'Bedrijf – Haven', 'Detailhandel', 'Groen', 'Verkeer', 'Verkeer – Rijksweg', 'Water' en 'Wonen'. Tevens zijn enkelbestemmingen opgenomen voor Leiding, en bescherming van archeologische waarden en waterkering. Om in een goede ruimtelijke ordening te kunnen voorzien is een afweging gemaakt waarbij een goed woon- en leefklimaat gegarandeerd wordt voor de aanwezige woningen en waarbij de huidige bedrijfsvoering en milieuruimte van de bestaande bedrijven niet wordt belemmerd. Hiertoe is ter plaatse een milieuzonering van kracht. De indicatieve lijst 'Staat van Bedrijfsactiviteiten' uitgegeven door de VNG (Vereniging van Nederlandse Gemeente) vormt de basis voor de milieuzonering. In de lijst worden richtafstanden gegeven voor de aspecten geur, stof, geluid en gevaar. De richtafstanden gelden tussen de grens van de bestemming en de uiterste grens van de gevel van een milieugevoelig functie, zoals bijvoorbeeld een burgerwoning, die volgens het bestemmingsplan of via vergunningsvrij bouw mogelijk is. De VNG bedrijvenlijst hanteert richtafstanden op basis van categorie 1 t/m 6, die telkens met één afstandsstap vergroten van 10 meter tot 1.500 meter. De richtafstanden zijn afgestemd op twee verschillende omgevingstypen; 'bedrijventerrein zonder gevoelige functies' en 'rustige woonwijk'. Vanwege de functiemenging in het gebied kan het gebied getypeerd worden als 'gemengd gebied', dit betekent dat de richtafstanden met één afstandsstap verlaagd kunnen worden zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat ter plaatse van de gevoelige functies.

Het bestemmingsplan staat ter plaatse gezoneerd bedrijven toe van maximaal categorie 3.1 tot en met 5.2, in 'gemengd gebied' correspondeert dit met richtafstanden van 30 tot 500 meter. Er is een tweetal bedrijven dat niet past binnen de kaders van de milieuzonering. In het vigerende bestemmingsplan is vastgelegd welke bedrijven dit zijn en welke milieucategorie toelaatbaar is.

Via de milieuregelgeving worden de eigen bedrijfswoningen (behorende tot de inrichting) niet beschermd, wel worden bedrijfswoningen beschermd ten opzichte van bedrijven van derden en dient ten alle tijden sprake te zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Binnen het vigerende bestemmingsplan zijn geen (bedrijfs)woningen toegestaan. Wel zijn binnen het plangebied woonboten aanwezig, die niet beschermd zijn in het kader van de Wet geluidhinder.

Wet geluidhinder De Pijp

Voor industrieterrein De Pijp (en Kagerweg en Noordwijkermeerpolder) is bij Koninklijk Besluit sinds 1992 een zonering vastgesteld volgens de Wet geluidhinder. Hierdoor is er een eenduidig toetsingskader voor milieuvergunningen op de Pijp in het kader van geluidhinder. Binnen de grenzen van het gezoneerde gebied is de vestiging van A-inrichtingen (de zogeheten 'grote lawaaimakers') toegestaan. De huidige begrenzing van de geluidzone betreft het gebied tussen de begrenzing van het gezoneerde gebied en de zonegrens, zoals weergegeven in afbeelding 5. Omdat industrieterrein De Pijp een gezoneerd industieterrein is, treedt Provincie Noord-Holland op als zonebeheerder.

Indien er sprake is van nieuwe activiteiten op het bedrijventerrein moet, in het kader van een goede ruimtelijke ordening, worden onderbouwd dat er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat bij omliggende gevoelige functies. Dit betekent dat de woonboten aan de Ringvaart een beperking kunnen opleveren voor de bedrijfsvoering van de aanwezige en nieuw te vestigen bedrijven. De woonboten worden echter niet beschermd door de Wet geluidhinder. Enkel de ligplaats van een woonboot is een geluidgevoelig object, de woonboot zelf wordt niet beschermd in het kader van de Wet geluidhinder. Omdat de woonboten ter plaatse niet positief bestemd zijn genieten zij geen bescherming in het kader van de Wet geluidhinder. In de handreiking industrielawaai voor 'woningen' is op een gezoneerd terrein een richtwaarde van maximaal 65 dB(A) opgenomen. Buiten een geluidszone mag de geluidsbelasting als gevolg van het betreffende industrieterrein niet meer dan 50 dB(A) bedragen. Het college kan eventueel hogere grenswaarden vaststellen.

Afbeelding 5: Geluidszone De Pijp (bron: RBOI, 2013)

Bewoning De Pijp

Momenteel zijn bedrijfswoningen volgens het bestemmingsplan niet toegestaan op bedrijventerrein De Pijp. In de Ringvaart ligt een twintigtal woonboten. Op bedrijventerrein Wijkermeer is een aantal bedrijfswoningen gesitueerd die binnen de invloedsfeer liggen van de bedrijvigheid op De Pijp. Aan de andere zijde van de A22 en de spoorlijn is het dichtbebouwde centrum gelegen. In de IJmond is sprake van een harde plancapaciteit van 2%. Dit wil zeggen dat er behoefte is aan het ontwikkelen van een harde plancapaciteit en plekken met voldoende volume om in te kunnen spelen op de druk op de woningmarkt. Het oog is nu gevallen op de Kop van de Haven/Parallelweg als potentiële ontwikkellocatie.

Bebouwing, aanbod en behoefte

De Pijp (ca. 92 ha netto) is in de jaren '60 ontwikkeld en is verdeeld in eigendom van de gemeente en in particulier bezit. De openbare ruimte en de wegen zijn in bezit van de gemeente. Het bedrijventerrein is vrijwel volledig uitgegeven en bebouwd. De bouwgrond bevindt zich aan de Parallelweg, Wijkermeerweg, Buitenlanden, Ringvaartweg en Zuiderkade.

		Grond en bouw De Pijp 2018
Opp m2 onbebouwde grond	55.411 m2	7%
Opp m2 bebouwde grond	760.225 m2	93%
Totaal De Pijp grond	**815.636 m2**	**100%**
Opp m2 leegstand	57.368 m2	11%
Opp m2 bebouwing	468.167 m2	89%
Totaal bebouwingscapaciteit	**525.535 m2**	**100%**
Aantal lege objecten	75	14%
Aantal ingevulde objecten	337	86%
Totaal objecten	**412**	**100%**

Tabel 1: Kwantitatieve gegevens capaciteit en bebouwing. Bron: Gemeente Beverwijk, 2018

De leegstand op het bedrijventerreinen (75 objecten, totaal 57.368 m2) bestaat op dit moment uit:

- 48 objecten (64% van de leegstaande panden) met een oppervlakte tot 500 m2;
- 6 objecten (8% van de leegstaande panden met een oppervlakte tussen 500 en 1000 m2;
- 21 objecten (28% van de leegstaande panden) zijn grootschalige bedrijfsruimten groter dan 1000 m2.

Gezien de beoogde ontwikkeling naar een woon-werkklimaat en transformatie op de Parallelweg, ontstaat er ruimte voor een nieuw milieu, waar andersoortige functies hun plek in het gebied vinden. Ook de leegstand biedt mogelijkheden om gewenste functies naar De Pijp te trekken.

Beoordeling De Pijp 2018

Alle respondenten van de enquête zijn uitgenodigd om bedrijventerrein De Pijp een rapportcijfer te geven voor tien aspecten, die in het volgende overzicht staan aangegeven:

	Beoordeling De Pijp	**Cijfer**
1	Samenwerking tussen ondernemers	5,3
2	Samenwerking met andere partijen	4,9
3	Communicatie in het algemeen	5,0
4	Positionering	5,4
5	Infrastructuur en bereikbaarheid	6,3
6	Openbare ruimte en uitstraling	4,3
7	Algemene veiligheid	5,6
8	Verkeersveiligheid	5,5
9	Duurzaamheid	5,2
10	Aantrekkelijkheid Parallelweg	4,2

Slechts aan drie van de tien aspecten wordt een voldoende gegeven. Deze rapportcijfers benadrukken de `sense of urgency' om een ommezwaai te maken en een nieuwe impuls te genereren om verdere achteruitgang te voorkomen. Het opstellen van een visie vormt het vertrekpunt voor het ontwikkelen van een hierop aansluitend uitvoeringsprogramma. Concluderend kan worden gesteld dat de ondernemers een grote schoonmaak willen om het achterstallig onderhoud weg te werken. Daarbij hebben zij ook oog voor de grotere doelen in het gebied.

Het stakeholderonderzoek bevestigt dat de wensen van de betrokken partijen voor bedrijventerrein De Pijp grotendeels overeenkomen. Op enkele punten lopen de wensbeelden uiteen, waaronder het uitbreiden van de bewoning, de functie van de haven en de invulling van de Parallelweg. Allen benadrukken dat er op De Pijp veel mag veranderen. De belangrijkste thema's die voor een radicale aanpak in aanmerking komen zijn: de openbare ruimte en uitstraling (nu verouderd), de positionering (nu versnippering van functies en eigendom), de vernieuwing van de Parallelweg en Kop van de Haven en de rol van de haven. Het versterken van de samenwerking tussen de partners op alle thema's alsook het stimuleren van innovatieve ontwikkelingen en verjonging (grow ups en startups) dragen bij aan een kwalitatieve verbeterslag. Randvoorwaarden zijn het op orde brengen en houden van zowel de hardware(inrichting van de openbare ruimte, bereikbaarheid en parkeren en onderhoud) als de software (de openbare orde en het personeelsaanbod).

WIJKERMEER

Geografie Wijkermeer

De begrenzing van bedrijventerrein Wijkermeer wordt weergegeven op afbeelding 6. De Wijkermeer strekt zich uit tussen de Kanaalweg (N246), Noorderweg en de Rijksweg A9. Deze wegen bepalen de structuur van het gebied. De Wijkermeerweg vormt vanaf de A9 een belangrijke toegangsroute naar het centrum van Beverwijk.

Tussen de Wijkermeer en het centrum van Beverwijk ligt bedrijventerrein De Pijp. Hier zijn ook De Bazaar en de haven gevestigd. In De Pijp en rond de haven zijn de meeste bedrijven gericht op overslag, industrie en logistieke dienstverlening.

De haven staat in verbinding met het Noordzeekanaal. Amsterdam, Zaanstad, Haarlem en Schiphol liggen op circa dertig minuten rijafstand vanaf Wijkermeer. De loopafstand naar het treinstation bedraagt circa 25 minuten.

Afbeelding 6: Afbakening de Wijkermeer (Bron: Gemeente Beverwijk, 2018)

Ontwikkeling Wijkermeer

Het bedrijventerrein ligt in het voormalige Wijkermeer. Dit meer speelde in het begin van de middeleeuwen een belangrijke rol in de Nederlandse scheepvaart. Het stond via het IJ in verbinding met de toenmalige Zuiderzee. Nadat tussen 1865 en 1876 het Noordzeekanaal was gegraven – dwars door het IJ in de richting van Velsen – werden de gronden aan weerszijden ervan drooggelegd en ontstond de Wijkermeerpolder. Deze kreeg de kenmerkende verkavelingsstructuur met vaartochten en wegen die parallel aan het Noordzeekanaal lopen. Op kaarten uit het einde van de 19e eeuw en de eerste helft van de 20e eeuw is nog weinig bebouwing te zien. Het Noordzeekanaal was van groot belang voor de bereikbaarheid van Amsterdam. Na verloop van tijd ontstonden rond het kanaal steeds meer havenactiviteiten.

Na de bouw van de Velsertunnel en de aanleg van de A9, eind jaren 50, verbeterde de bereikbaarheid van Beverwijk aanzienlijk. Er ontstond een goed uitgangspunt voor verdere werkgelegenheidsontwikkeling. In 1964 creëerde de gemeente een ruimtelijk planologisch kader voor uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten rondom de haven De Pijp. Door de aanleg van een nieuw bedrijventerrein ontstond de mogelijkheid om bedrijven te verplaatsen die naar hun aard en omvang of invloed op de leefomgeving niet meer thuis hoorden in het centrumgebied. Wijkermeer (voormalig Kagerweg) is de jongste uitbreiding van het bedrijventerrein en is in de jaren 90 aangelegd.

Bestemmingsplan en milieuzonering Wijkermeer

Ter plaatse van het betreffende bedrijventerrein is het bestemmingsplan `Kagerweg` het vigerende bestemmingsplan. Dit bestemmingsplan is onherroepelijk, vastgesteld op 14 november 2013. Het bestemmingsplan Fort Velsen N-H is vastgesteld op 25 januari 2018. Het plangebied kent onder andere de enkelbestemmingen `Bedrijf', `Bedrijf - Nutsbedrijf', `Groen', `Verkeer', `Water' en `Bedrijf – Uit te werken'. Tevens zijn enkelbestemmingen opgenomen voor leiding en bescherming van archeologische waarden en waterkering. Om in een goede ruimtelijke ordening te kunnen voorzien is een afweging gemaakt waarbij een goed woon- en leefklimaat gegarandeerd wordt voor de aanwezige woningen en waarbij de huidige bedrijfsvoering en milieuruimte van de bestaande bedrijven niet wordt belemmerd. Hiertoe is ter plaatse een milieuzonering van kracht. De indicatieve lijst `Staat van Bedrijfsactiviteiten' uitgegeven door de VNG (Vereniging van Nederlandse Gemeenten) vormt de basis voor de milieuzonering.

In de lijst worden richtafstanden gegeven voor de aspecten geur, stof, geluid en gevaar. De richtafstanden gelden tussen de grens van de bestemming en de uiterste grens van de gevel van een milieugevoelige functie, zoals bijvoorbeeld een burgerwoning, die volgens het bestemmingsplan of via vergunningsvrije bouw mogelijk is. De VNG bedrijvenlijst hanteert richtafstanden op basis van categorie 1 t/m 6, die telkens met één afstandsstap vergroten van 10 meter tot 1.500 meter. De richtafstanden zijn afgestemd op twee verschillende omgevingstypen; 'gemengd gebied' en 'rustige woonwijk'. Vanwege de functiemenging in het gebied kan het gebied getypeerd worden als 'gemengd gebied', dit betekent dat de richtafstanden met één afstandsstap verlaagd kunnen worden zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat ter plaatse van de gevoelige functies.

Via de milieuregelgeving worden de eigen bedrijfswoningen (behorende tot de inrichting) niet beschermd, wel worden bedrijfswoningen beschermd ten opzichte van bedrijven van derden en dient ten alle tijden sprake te zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Binnen het vigerende bestemmingsplan zijn een aantal bedrijfswoningen toegestaan.

Het bestemmingsplan staat ter plaatse gezoneerd bedrijven toe van maximaal categorie 3.1 tot en met 4.2. In 'gemengd gebied' correspondeert dit met richtafstanden van 30 tot 200 meter tot gevoelige objecten, bedrijfswoningen van derden vallen hier ook ander. De bedrijvenlijst van de VNG is indicatief, daarvan kan gemotiveerd afgeweken worden. In de toelichting bij het vigerende bestemmingsplan wordt gemotiveerd afgeweken van deze richtafstanden: '*Omdat er sprake is van een bestaande situatie, wordt ten opzichte van de bestaande bedrijfswoningen de richtafstand met twee afstandsstappen verlaagd. Dat betekent dat in de directe omgeving van bedrijfswoningen bedrijfsactiviteiten uit categorie 3.1 mogelijk zijn, categorie 3.2-bedrijven op 50 m, categorie 4.1 op 100 m en categorie 4.2 op 200 m van bedrijfswoningen zijn toegestaan, tenzij de algemene toelaatbaarheid al wordt beïnvloed door de nabijheid van overige burger/bedrijfswoningen*' (Beverwijk, 2013).

Ter plaatse is sprake van een milieuzonering. De milieuzonering is opgesteld uitgaande van de bij opstelling van het bestemmingsplan bestaande gevoelige functies in de omgeving van en op het bedrijventerrein. Langs de Kanaalweg, ten noorden van de Salland zijn met name bedrijven van ten hoogste categorie 3.1 toegestaan. Richting het zuiden en oosten loopt de milieucategorie op tot maximaal categorie 4.2. De aanwezige (bedrijfs)woningen aan de Duiveland en Noorderweg beïnvloeden de toegestane milieucategorieën. Rondom deze (bedrijfs)woningen zijn lagere milieucategorieën toegestaan. Op deze manier is een op de reeds bestaande functies afgestemde milieuzonering tot stand gekomen.

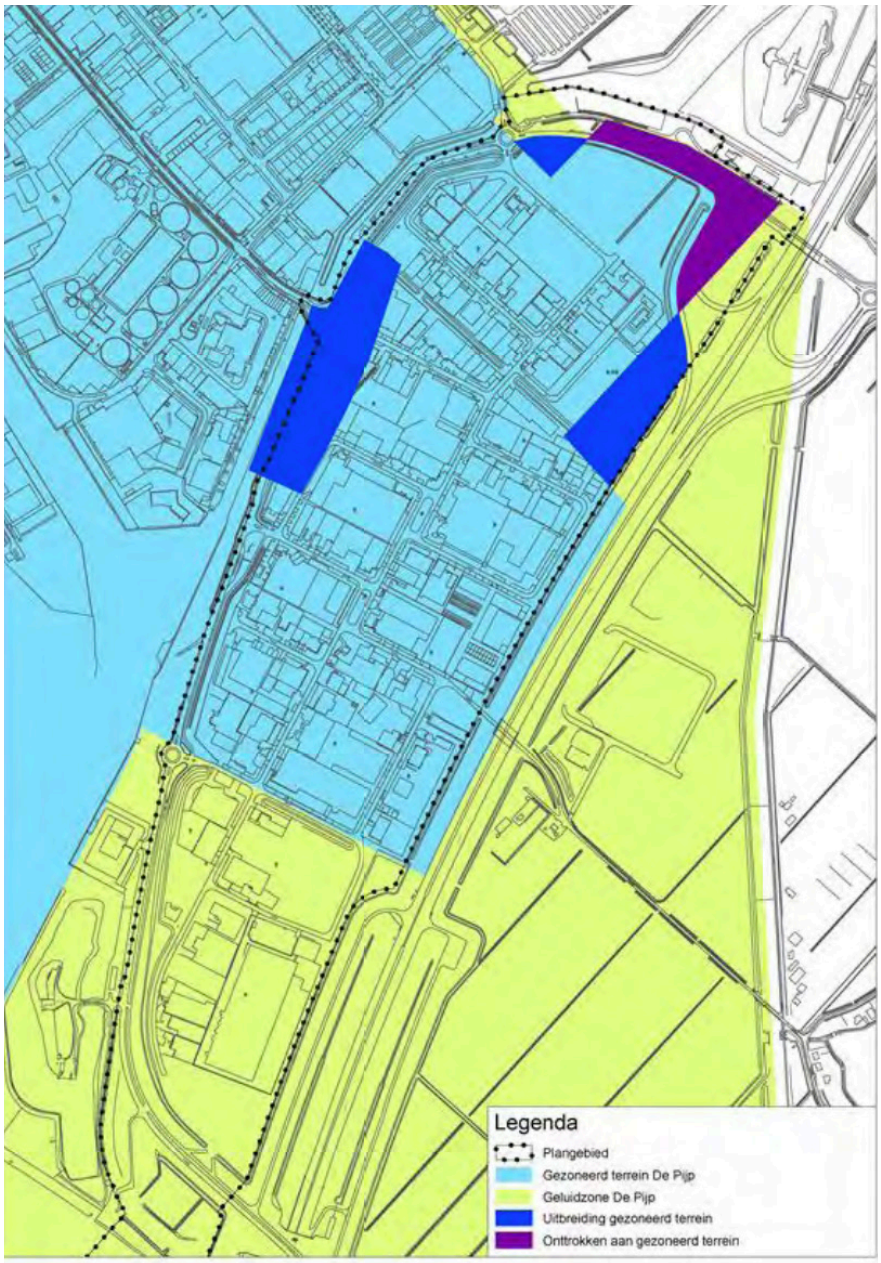
Er is een drietal bedrijven dat niet past binnen de kaders van de milieuzonering. In het vigerende bestemmingsplan is vastgelegd welke bedrijven dit zijn en welke milieucategorie toelaatbaar is.

Door enkel een milieucategorie toe te wijzen en niet per locatie vast te leggen welk specifieke bedrijf op de specifieke locatie is gevestigd wordt flexibiliteit behouden en kunnen binnen de regels van het vigerende bestemmingsplan bedrijfswisselingen plaatsvinden. In de praktijk betekent dit dat de vestiging van een nieuw bedrijf (mits binnen de juiste milieucategorie en mist de wijziging voldoet aan de overige regels van het bestemmingsplan) geen bestemmingsplanwijziging tot gevolg heeft.

Wet geluidhinder Wijkermeer

Voor industrieterrein De Pijp (en Kagerweg en Noordwijkermeerpolder) is bij Koninklijk Besluit sinds 1992 een zonering vastgesteld volgens de Wet geluidhinder. Hierdoor is er een eenduidig toetsingskader voor milieuvergunningen op de Pijp in het kader van geluidhinder. Binnen de grenzen van het gezoneerde gebied is de vestiging van A-inrichtingen (de zogeheten 'grote lawaaimakers') op dit moment toegestaan. Dit betekent dat deze aan de zuidzijde van Wijkermeer nu niet welkom zijn. Dit deel van het bedrijventerrein Wijkermeer valt namelijk buiten het gezoneerde gebied.

Wijkermeer ligt volledig in de geluidszone van bedrijventerrein De Pijp. Op Wijkermeer zijn geen geluidsgevoelige bestemmingen aanwezig. De bedrijfswoningen aan de Kanaalweg en het Duiveland maken deel uit van het gezoneerde gebied waardoor er ter plaatse niet aan de grenswaarden voor industrielawaai hoeft te worden getoetst. Ze vormen dus geen beperking voor de omliggende bedrijven (bestemmingsplan, 2013). Hoewel het bestemmingsplan in het gehele plangebied de mogelijkheid biedt nieuwe bedrijfswoningen te bouwen, is dat niet toegestaan, vanwege de beperkingen die dit oplegt aan de omgeving.



Afbeelding 7: Plangebied met gezoneerde zone en geluidszone vanuit De Pijp (bron: Gemeente Beverwijk, 2013)

Bebouwing, aanbod en behoefte Wijkermeer

De Wijkermeer (ca. 49 ha netto) is in de jaren 90 ontwikkeld en is grotendeels in particulier bezit. De gemeente Beverwijk is de grootste grondeigenaar (openbare ruimte en wegen). Het nog uitgeefbare gebied (totaal 94.047 m2) is in handen van een ontwikkelaar. Het bedrijventerrein groeit nog steeds stapsgewijs. Het middendeel is volledig uitgegeven en bebouwd. Enkele lege kavels bevinden zich aan het Gooiland en Salland.

	Grond en bouw Wijkermeer 2018	
Opp m2 onbebouwde grond	94.047 m2	19%
Opp m2 overige percelen	391.594 m2	81%
Totaal Wijkermeer grond	**485.641 m2**	**100%**
Opp m2 leegstand	22.924 m2	7%
Opp m2 ingevulde panden	309.812 m2	93%
Totaal Wijkermeer bouw	**332.736 m2**	**100%**
Aantal lege objecten	39	14%
Aantal ingevulde objecten	240	86%
Totaal aantal objecten	**279**	**100%**

Tabel 2: Kwantitatieve gegevens capaciteit en bebouwing. (Bron: Gemeente Beverwijk, 2018)

De leegstand op het bedrijventerreinen (39 objecten, totale oppervlakte 22.924 m2 netto) bestaat begin 2019 uit:

- 28 objecten (72% van de totale leegstand) met een oppervlakte tot 500 m2.
- 6 objecten (15% van de totale leegstand) met een oppervlakte tussen de 500 en 1000 m2.
- 5 objecten (13% van de totale leegstand) zijn grootschalige bedrijfsruimten groter dan 1000 m2.

Beoordeling bedrijventerrein Wijkermeer 2018

Alle respondenten van de enquête zijn uitgenodigd om bedrijventerrein Wijkermeer een rapportcijfer te geven voor tien aspecten, die in het volgende overzicht staan aangegeven:

	Beoordeling Wijkermeer	**Cijfer**
1	Samenwerking tussen ondernemers	5,6
2	Samenwerking met andere partijen	5.3
3	Communicatie in het algemeen	5,5
4	Positionering	6,6
5	Infrastructuur en bereikbaarheid	6,5
6	Openbare ruimte en uitstraling	5,7
7	Parkeervoorzieningen	4,2
8	Algemene veiligheid	5,7
9	Verkeersveiligheid	5,1
10	Duurzaamheid	5,7

Drie van de tien aspecten scoort een onvoldoende en het hoogste rapportcijfer bedraagt een 6,6. Deze rapportcijfers benadrukken het belang van het opstellen van een visie, en vormen het vertrekpunt voor het ontwikkelen van een uitvoeringsprogramma. Concluderend kan worden gesteld dat de ondernemers met name behoefte hebben aan meer samenwerking en communicatie. Daarbij hebben zij ook oog voor de grotere doelen in het gebied. Ook wordt dringend aandacht gevraagd voor de parkeervoorzieningen in het gebied.

Het stakeholderonderzoek bevestigt dat de wensen van de betrokken partijen voor bedrijventerrein De Wijkermeer grotendeels overeenkomen. Over de onderwerpen parkeren en de toekomstige branchering lopen de meningen wat uiteen. Allen benadrukken dat de kwaliteit van de Wijkermeer behouden moet blijven. De belangrijkste thema's die voor het uitvoeringsprogramma in aanmerking komen zijn: de parkeervoorzieningen (nu te versnipperd en niet voldoende), de openbare ruimte en uitstraling (nu niet eenduidig) en de positionering (nu niet scherp). Het versterken van de samenwerking tussen de partners op alle thema's alsook het stimuleren van innovatieve ontwikkelingen en verjonging (start-ups en grown-ups) dragen bij aan een kwalitatieve verbeterslag. Randvoorwaarden zijn het op orde houden van zowel de hardware (inrichting van de openbare ruimte en onderhoud) als de software (de openbare orde en het personeelsaanbod).

Bijlage 3
Geraadpleegde bronnen

ORGANISATIE	TITEL	PUBLICATIE JAAR
Arbeidsmarktregionaal overleg (AMRO)/Annemiek van Outvorst	Ambities regionale arbeidsmarktagenda en voorbereiding van de uitwerking	2018
Bureau Stedelijke Planning	Detailhandelsbeleid Gemeente Beverwijk 2018-2023	2017
Bureau voor Economische Argumentatie	Alle hens aan dek! Trendrapport en arbeidsmarktagenda voor Zuid-Kennemerland & IJmond	2017
CE Delft	Concept: ontwikkelstrategie Energietransitie NZKG Kansen en acties, nu en later	2018
Cityworks	Regionale detailhandelsvisie IJmond. Naar een krachtige retailstructuur in de IJmond	2016
College VVD, Groenlinks, D66 en CDA	Bouwen aan Beverwijk - voor en met inwoners. Collegeprogramma 2018 van VVD, Groenlinks, D66 en CDA	2018
CRa (College van Rijksadviseurs)	Naar en alzijdig station (Evaluatie Loket Knooppunten 2012-2018)	2018
Decisio	Betekenis, positie en toekomst havens Metropoolregio Amsterdam	2013
Dialogic	Notitie: Snel internet op bedrijventerreinen in Noord-Holland	2016
Economische Samenwerking IJmond	Regionale Detailhandelsvisie IJmond	2016
Economische Samenwerking IJmond en Horyzon	Verkenning mogelijkheden circulaire economie in de IJmond	2018
Gemeente Amsterdam	Transformatiestrategie Haven-Stad. Sterke Stad – Slimme Haven	2013
Gemeente Amsterdam	Haven-Stad. Ontwikkelstrategie. Transformatie van 12 deelgebieden	2017
Gemeente Beverwijk	Een verbeterde openbare ruimte in bedrijventerrein De Pijp. Visie op de openbare ruimte	2011a
Gemeente Beverwijk	Gemeentelijk Verkeers en vervoersplan, deel B	2011b
Gemeente Beverwijk	Memo concept verkenningsnotitie woonboten. Memo woonboten	2012 en 2016
Gemeente Beverwijk	Bestemmingsplannen	2013a
Gemeente Beverwijk	Groenonderhoudsplan 2013-2022	2013b
Gemeente Beverwijk	Visie Stadscentrum Beverwijk 2014-2020. Samenwerken aan een mooi, compleet, verrassend en gastvrij centrum	2014
NVM Business	Vraag naar grote en nieuwe distributiecentra houdt aan	2017

Gemeente Beverwijk	Openbaar groen in bedrijventerrein Kagerweg/Wijkermeer. Principe voorstellen voor groen en parkeren	2016
Gemeente Beverwijk	Marktconsultatie zeehaven De Pijp Beverwijk	2017a
Gemeente Beverwijk	Stadskompas Beverwijk en Wijk aan Zee	2017b
Gemeente Beverwijk	Brief aan de raad: Regionale arbeidsmarktagenda	2018a
Gemeente Beverwijk	Broedplaatsen- en startupbeleid, Beverwijk 2018 - 2020	2018b
Gemeente Beverwijk	Collegevoorstel Regionale arbeidsmarktagenda	2018c
Gemeente Beverwijk	Collegeprogramma 2018-2022: Bouwen aan Beverwijk	2018d
Gemeente Beverwijk	Communicatiestrategie Beverwijk Klimaatbewust: Beverwijk bewust actief met klimaatextremen	2018e
Gemeente Beverwijk	Publicatie: aanwijsbesluit parkeren grote voertuigen	2018f
Gemeente Beverwijk	Overzicht bouwaanvragen 1-1-2017 t/m 2-8-2018 De Pijp & Wijkermeer	2018g
Gemeente Beverwijk en gemeente Heemskerk	Woonvisie 2020 Beverwijk en Heemskerk Duurzaam wonen in Beverwijk en Heemskerk	2016
Gemeente Zaanstad	Hoofdlijnen van de visie Noordzeekanaalgebied 2040	2013
Green BIZ IJmond	Plan van aanpak 'de Pijp/Noorderwijkermeer energiepositief'	?
Green BIZ IJmond	Agenda startoverleg de Pijp energiepositief	2018
Identity Matching Academy	Alle presentaties en documenten van DNA en ID Beverwijk	2016
I&O Research	Randstad Koopstromen 2018: woonboulevard Beverwijk	2019
IJmond bereikbaar	Regionale Mobiliteitsvisie IJmond	2013
IJmond bereikbaar	Jaarverslag Regionale Mobiliteitsvisie IJmond	2017
Loket knooppunten	Resultaat. Stapsgewijs, waar (kleine) successen bouwstenen zijn voor het vervolg. Ruimtelijke ontwikkelingstrategie voor knooppunt Beverwijk	2016
Marktconsultatie Noord-Holland	Brief definitief resultaat marktconsultatie Noord-Holland. Witte lijst adressen	2018
Ministerie van I&M	Handreiking voor de Ladder Duurzame Verstedelijking	2017
Ministerie van VROM	Nota ruimte: ruimte voor ontwikkeling - samenvatting	2004
Mix & Match	Gebiedsvisie Parallelweg Beverwijk	2014
Metropoolregio Amsterdam	Ruimte voor economische vernieuwing. Actie-Agenda 2016-2020	2016
Metropoolregio Amsterdam	In gesprek over onze woningbouwopgave tot 2040	2018a
Metropoolregio Amsterdam	Monitor Plabeka Ontwikkelingen werklocatiemarkt MRA 2017-2018	2018b
Metropoolregio Amsterdam	Opzet deelregionale werksessie Ambitiekaart PlaBeKa	2018c
Metropoolregio Amsterdam	Persbericht: Economische verkenning 2018	2018d
Maritime & Transport Business Solutions	Haven Amsterdam: zelfstandig of toch niet?	2009
OD IJmond	Milieuadvies – nulsituatie Ankies Hoeve, de Pijp en emplacement	2017
OD IJmond, DWA en SME Advies	Milieubeleidsplan gemeente Beverwijk 2015-2020	2015
OV IJmond	Presentatie OV IJmond op 2018	2018

Plabeka	Toelichting prioritering ABCD-lijst (HIRB) 2019	2018
Plabeka werkgroep Herstructurering	Inzet instrumenten herstructureringsopgave MRA	2018
Programma Economische Samenwerking IJmond (ESIJ)	Made in IJmond – Economisch gebiedsprogramma	2017
Prologis	Customer Growth Strategies: Europe's Most Desirable Logistics Locations	2017
Provincie Noord-Holland	Coalitieakkoord 2015-2019: Ruimte voor groei	2015
Provincie Noord-Holland	Prognose 2017-2040: bevolking, huishoudens en woningbehoefte	2017a
Provincie Noord-Holland	Toekomstbestendige werklocaties | Uitvoeringsprogramma voor HIRB 2017-2019	2017b
Provincie Noord-Holland	Marktconsultatie witte gebieden	2017c
Provincie Noord-Holland	Omgevingsvisie Noord-Holland 2050	2018
Rabobank	De kracht van de IJmond: het sociaaleconomisch perspectief van een veelzijdige regio	2012
Ravenkop	Concept: transformatie Kop van de Haven en Parallelweg	2018a
Ravenkop	Concurrentieanalyse en kansenoverzicht De Pijp e.o.	2018b
Rijksoverheid	MIRT-onderzoek NowA	2017
Rijksoverheid	Rapport Werkprogramma maritieme strategie en zeehavens	2018
Segon en Masselink Sustainable Energy Solutions	Concept: Visie Toekomstbestendige Bedrijventerreinen	2017
Stec Groep	Herstructureringsopgave bedrijventerreinen MRA	2018a
Stec Groep	Next economy: welke megatrends cruciaal voor bedrijventerreinen?	2018b