



# Wijkplatform IJmuiden-Noord

Secretariaat:  
dhr. J. Zwakman  
Velserduinweg 10  
1971 ZE IJmuiden

IJmuiden, 3 september 2021

## Zienswijze Pont tot Park

### 1. Inleiding:

#### 1.1 Verantwoording

Op 11 februari 2021 heeft de gemeente de concept gebiedsvisie Pont tot Park gepresenteerd. Op 9 maart hebben de wijkplatforms IJmuiden-Noord en -Zuid gesproken met de wethouders Sebastian Dinjens en Floor Bal en de projectleider Bas de Groot. Ter voorbereiding hadden we een groot aantal vragen op schrift gesteld. Na een inleiding door Dinjens en Bal en een toelichting van De Groot zijn de vragen aan de orde gekomen. Hier is een verslag van gemaakt. In de wijkplatformvergadering van 14 april heeft het wijkplatform in het kort bepaald wat we van de visie vinden. Uit deze informatie heeft Johan Zwakman een concept zienswijze opgesteld. Deze is op 1 september in aanwezigheid van Bas de Groot, de projectleider van de visie, in een speciale vergadering van wijkplatform IJmuiden-Noord besproken. Daarbij waren aanwezig: wijkplatform IJmuiden-Zuid en de huurdersraden van het Woningbedrijf Velsen en Velison Wonen. De Groot heeft ter inleiding de uitkomsten van de enquête tot 6 augustus met ons gedeeld. Het concept is zonder aanpassingen aangenomen.

#### 1.2 Inleidende reactie op de visie

Het wijkplatform IJmuiden-Noord staat achter een integrale gebiedsvisie waar toekomstige ontwikkelingen in onze wijk aan getoetst zullen gaan worden.

De gebiedsvisie zal voor veel mensen nog erg als abstract ervaren worden, maar ons geeft het al wel een duidelijk beeld.

We vinden het goed dat er een enquête is gehouden, maar de enquête zelf vinden we te oppervlakkig en te sturend. Dit gekoppeld aan het hoge abstractieniveau van de gebiedsvisie heeft de uitkomst van deze enquête in onze ogen weinig waarde. We missen een paar, voor ons hele belangrijke vragen in de enquête, zoals bijvoorbeeld : 'mag er gebouwd worden aan het Kanaalfront en in het park langs de Heerenduinen' en 'is het nodig om de Lange Nieuwstraat verkeersluw te maken'.

Als uit de gebiedsvisie uiteindelijk onderdelen in de planfase komen en daarna in de realisatiefase wil het wijkplatform dat bewoners via klankbordgroepen hierbij betrokken worden.

#### 1.3 Leeswijzer

Voor deze zienswijze is voor de hoofdstukken de volgorde van de hoofdstukken van de gebiedsvisie aangehouden. Belangrijke standpunten van het wijkplatform zijn onderstreept.

### 2. Voorzieningen

#### 2.1 Plein 1945 moet horecaplein worden

We kunnen ons vinden in het idee om Plein 1945 kleiner te maken door de winkels met de woningen erboven aan de oostkant een stuk naar het westen op te schuiven. Omdat het daarbij de bedoeling is dat het verkeer er dan achterlangs geleid wordt, ontstaat hierdoor verkeerstechnisch een veel rustiger plein,.

Het omvormen van Plein 1945 tot horecaplein zal een extra impuls geven aan de functie van het plein. We vragen om te stimuleren dat de winkels aan de oostkant meer een functie van horeca krijgen,

omdat ze gunstig gelegen zijn ten opzichte van de zon.

We zien op dit plein ook ruimte voor de jaarlijkse kermis.

Voor de appartementen boven de winkels moet voldoende parkeerruimte gerealiseerd worden.

## **2.2 Overgangsgebied van Velserveduinplein naar Plein 1945**

Het winkelgebied tussen het Velserveduinplein en Plein 1945 moet omgevormd worden van winkelgebied naar overgangsgebied. Dit gebied moet volgens het wijkplatform wel aantrekkelijk blijven om langs te lopen, anders zijn we bang dat het winkelend publiek minder snel naar het horecaplein zal lopen. Daarom zijn we van mening dat er nog plaats voor winkels in dit overgangsgebied moet blijven. Ook vinden we dat de bibliotheek het meest op zijn plaats is in het aanloopgebied. Het zal dit gebied volgens ons aantrekkelijker maken. De bibliotheek ter hoogte van Plein 1945 (bijv. naast het Beursgebouw) vinden we een iets minder goed idee.

## **2.3 Bouwen op het Velserveduinplein en slopen Hema**

We weten dat het al 20 jaar een wens van de gemeente is om het Velserveduinplein te bebouwen. Dit idee kan zeker wat toevoegen aan het winkelcentrum. Het betekent echter wel dat er per saldo meer winkeloppervlak bij komt, dit ondanks het feit dat de Hema dan gesloopt wordt.

Deze extra winkels mogen het voortbestaan van de bestaande winkels niet in gevaar brengen, dus er moet wel eerst goed uitgezocht worden of meer winkeloppervlak wenselijk is. We wijzen dan ook met nadruk op hetgeen hierover In de visie staat: "Het aanbod aan niet-dagelijkse winkels neemt naar verwachting de komende jaren af. Dit komt onder meer doordat de consument steeds meer online koopt en voor niet-dagelijkse producten dus niet meer winkelcentra bezoekt. IJmuiden is hierop geen uitzondering."

Er wordt de verwachting uitgesproken dat er winkels uit het gebied ten oosten van de Hema en uit de Kennemerlaan de leeg vallende winkels in het kernwinkelgebied zullen gaan opvullen. Het wijkplatform denkt niet dat dit vanzelf gaat gebeuren. De winkels die je graag ziet komen (Van Delden, Van Keulen, Jacky & Bo) hebben hun eigen klantenkring voor wie het niet echt uitmaakt waar ze gehuisvest zijn. Een eventuele overloop zal gestimuleerd moeten worden met bijvoorbeeld een verhuisvergoeding.

## **2.4 Kernwinkelgebied tweezijdig maken**

In de visie wordt het winkelgebied tussen het Marktplein en Velserveduinplein als kernwinkelgebied gekenmerkt. Een nadeel is echter dat de winkels aan één kant staan. De kiosken hebben geen kwalitatieve uitstraling. Het wijkplatform stelt voor om het kernwinkelgebied een echt tweezijdig winkelgebied te maken. Daarvoor moet een oud plan van stal gehaald worden. Namelijk de flats tegenover het kernwinkelgebied tussen de Velserveduinweg en de Spaarnestraat te slopen en met winkels eronder dichter bij de bestaande winkels opnieuw opbouwen. De Lange Nieuwstraat moet daar dan achterlangs aangelegd worden: de straat schuift dan iets naar het zuiden op. Als opschuiven van winkels met appartementen daarboven bij Plein 1945 kan, waarom dan niet hier?

Dit plan is al tijdens de Centrumplanfase naar voren gekomen, maar was toentertijd niet haalbaar omdat de flats nog niet afgeschreven waren. Of dat nu wel het geval is, moet uitgezocht worden. Er komt dan wel extra veel winkelruimte bij, maar dat lijkt ons geen probleem. Je kunt dan het plan voor bouwen op het Velserveduinplein laten vervallen. Dat scheelt tevens het bouwen van een grote en dure parkeergarage en het parkeren kan dan probleemloos gratis blijven. En mocht het winkelcentrum een groot succes worden dan kan het bebouwen van het Velserveduinplein altijd in de toekomst weer opgepakt worden.

## **2.5 Toekomst Kennemerlaan**

De positie van winkelgebied op de Kennemerlaan komt nauwelijks aan bod in de gebiedsvisie. Het wordt maar twee keer met name genoemd en dan ook nog zijdelings. Het gaat er dan over dat winkeliers en horeca aldaar gestimuleerd moet worden om over te stappen naar het kernwinkelgebied en het horecaplein op Plein 1945.

Het wijkplatform vindt dat er voor de winkels in de Kennemerlaan wel degelijk bestaansrecht is. Het wijkplatform vraagt om in ieder geval in gesprek te gaan met de ondernemers in de Kennemerlaan.

### **3. Verkeer**

#### **3.1 Parkeren rond het gemeentehuis**

Bewoners rond het gemeentehuis geven al jaren aan dat ze overdag een parkeerprobleem hebben, omdat de ambtenaren hun auto in de woonwijk om het gemeentehuis plaatsen. We staan dus achter het idee om onder het Plein 1945 een parkeergarage te realiseren. De ambtenaren moeten daar dan wel gratis kunnen parkeren, anders zien we gebeuren dat ze hun auto toch weer in de woonwijk plaatsen.

Nog beter zou zijn het gemeentepersoneel te motiveren “groen” naar hun werk te komen: op de fiets of met het openbaar vervoer. Ze zouden daarmee het goede voorbeeld geven.

#### **3.2 Parkeren op het Velserduinplein**

Een ander punt is dat er met het bebouwen van het Velserduinplein een grote parkeerplaats, waar gratis geparkeerd kan worden, verdwijnt. Bij een aantrekkelijk winkelcentrum hoort voldoende parkeerruimte en gratis parkeren maakt het extra aantrekkelijk. Er moet dus absoluut een parkeergarage onder het plein terug komen. De consequentie hiervan zal zeer waarschijnlijk zijn dat het betaald parkeren wordt. Hiermee verdwijnt dan dus een belangrijke aantrekkingskracht voor het winkelcentrum. Maar het parkeren voor de bewoners die om het plein wonen komt dan ook onder druk te staan. Voor een deel is dit op te lossen met vergunning parkeren voor de bewoners. Om het probleem voor de bewoners op te lossen wil het wijkplatform dat de gemeente vergunning parkeren mogelijk maakt. Dit biedt tegelijk mogelijkheden om parkeerproblemen op andere plaatsen op te lossen.

#### **3.3 Meer woningen betekent meer parkeerruimte**

Het is al heel lang de realiteit dat er op heel veel plaatsen in IJmuiden een tekort aan parkeerruimte is. Dit wordt erger als dat er na sloop meer (hogere) appartementen terug gebouwd gaan worden. We vragen dan ook nadrukkelijk dat er bij nieuwbouw voldoende parkeerruimte gerealiseerd wordt. Nu al voorsorteren op toekomstige ontwikkelingen dat het autobezit gaat afnemen is nog veel te vroeg.

#### **3.4 Ook projectontwikkelaars moeten voor voldoende parkeerruimte zorgen**

Met zorg horen we dat er in Oud-IJmuiden dure koop- c.q. huurappartementen gebouwd (gaan) worden, waarbij de projectontwikkelaar geen parkeerplaatsen of parkeergarage hoefde/hoefte te realiseren. Het is niet te verkopen dat woningbouwcorporaties dan wel aan dergelijke eisen gehouden worden. De auto's van de nieuwe bewoners van de appartementen worden geparkeerd op plaatsen, waar de corporaties grof geld voor hebben moeten doorberekenen in de door hun al gerealiseerde nieuwbouw aldaar. Ook voor de projectontwikkelaars moet gelden dat er voldoende parkeerruimte gerealiseerd gaat worden.

#### **3.5 IJmuiden is vol**

Het wijkplatform kijkt met grote zorg naar de ambitie om het aantal woningen in IJmuiden toe te laten nemen met 1000 – 1500. Er hangen ook altijd nog 900 woningen bij het strand boven de markt. Aan de ene kant begrijpen we deze wens van de gemeente, omdat er een grote behoefte is aan woningen, maar aan de andere kant betekent het ook meer verkeer binnen IJmuiden en van en naar IJmuiden toe. Een heringericht Pontplein zal verkeerstechnisch een verbetering zijn, maar de bottleneck ligt bij Oud-Velsen en de aansluiting op de A22. Daarnaast missen we een aansluiting op de A9 richting Wijkertunnel. Het wijkplatform wil dat de gemeente zich daar sterk voor maakt.

Een andere oplossing die het wijkplatform ziet is de busbaan langs Driehuis te gaan gebruiken als randweg voor auto's. We hebben nooit begrepen dat de gerealiseerde randweg langs Driehuis alleen gebruikt mag worden voor de bus, terwijl het dorp door een zeer drukke verkeersader, waar dagelijks 20.000 auto's per dag overheen rijden, letterlijk in tweeën gespleten wordt.

#### **3.6 De Lange Nieuwstraat is niet te druk**

De gemeente komt regelmatig met het verhaal dat de Lange Nieuwstraat verkeersluwer gemaakt moet worden omdat deze te druk is. Er rijden dagelijks 14.000 auto's door deze straat. Ter vergelijking: door het dorp Driehuis rijden dagelijks 20.000 auto's en daar doet de gemeente niets mee!

Veel auto's op de weg hebben wel als voordeel dat er vrijwel nooit hard gereden kan worden. De V85-

waarde<sup>1</sup> voor de Lange Nieuwstraat is dan ook laag: 45 km/uur. Ter vergelijking: de V85-waarde voor de IJmuiderstraatweg is 56 km/uur en voor de Heerenduinweg 58 km/uur.

Wij ervaren de drukte op de Lange Nieuwstraat niet als een probleem. We hebben daar ook nog nooit door medebewoners over horen klagen. Oversteken is geen probleem, want er zijn voldoende zebrapaden en verkeerslawaaai op de gevels van de aangrenzende woningen kan opgelost worden met dubbel (eventueel driedubbel) glas. We hebben ook nog nooit gehoord dat het winkelend publiek hinder van het verkeer op de Lange Nieuwstraat ondervindt. Heel jammer is dat daarover geen vraag in de enquête is opgenomen. Er staat wel de stelling: "Minder autoverkeer maakt het gebied aantrekkelijker." We kunnen ons voorstellen dat mensen daar positief op reageren met misschien in hun achterhoofd dat ze dan zelf meer ruimte voor hun auto hebben.

### **3.7 Kleine ring om het winkelcentrum**

In de visie komt het idee van een kleine centrumring naar voren. Hiervoor moet de Kalverstraat en Oosterduinweg eenrichtingsverkeer worden vanaf De Noostraat tot aan het Marktpllein en de Lange Nieuwstraat wordt dan eenrichtingsverkeer vanaf het Marktpllein tot het Plein 1945.

Het wijkplatform is tegen een kleine ring om het centrum. Ten eerste zijn de Kalverstraat en de Oosterduinweg niet geschikt voor veel verkeer. Door de Kalverstraat rijden nu al elke dag 4.000 auto's per dag, heen en terug. Over de Lange Nieuwstraat rijden dagelijks 14.000 auto's en een groot deel hiervan (de helft?) daarvan zal dan bovenop het bestaande verkeer in de Kalverstraat komen. Dat worden dan mogelijk 9.000 (2.000 + 7.000) auto's. Daarbij komt dat het 30 km/uur-straten zijn. Een 30 km-straat is formeel niet bestemd voor doorgaand verkeer, maar is bedoeld als onderdeel van een verblijfsgebied. Lees op website van de SWOV <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/30kmuur-gebieden> waaraan een 30 km/uur zone moet voldoen. We constateren echter dat de gemeente Velsen het niet zo nauw neemt met deze regelgeving getuige de Kennemerlaan, Van Poptaplantsoen en Wijk aan Zeeërweg: dit zijn alle 30 km/uur wegen.

Bedenk ook dat als de Lange Nieuwstraat een eenrichtingsweg richting Plein 1945 wordt, de auto's komende vanaf de Zeeweg niet meer linksaf de Lange Nieuwstraat in kunnen. Als dan ook de weg rechtdoor over het Plein 1945 in de toekomst verlegd is, wat wordt dan een logische route?

Een ander punt wat tegen een kleine ring spreekt is dat de parkeerplaats op het Velserveduinplein het middelpunt van het kernwinkelgebied is en van alle kanten goed bereikbaar moet zijn. Dit was een van de redenen om de knip uit het Oosterduinplein te halen. Volgens ons komt met het realiseren van een kleine centrumring het streven van goede bereikbaarheid van het Velserveduinplein dan in het gedrang.

## **4. Woningvoorraad**

### **4.1 Er is een tekort aan woningen**

Op dit moment is er in heel Nederland een grote behoefte aan meer woningen. De prijzen van de woningen rijzen de pan uit. Dat geldt met name voor de grote steden Amsterdam en Haarlem. IJmuiden is nog relatief goedkoop en je ziet derhalve een overloop vanuit deze grote steden naar onze gemeente op gang komen. Iemand verkoopt zijn huis aldaar voor heel veel geld en met de overwinst kopen ze hier een ander huis.

Het wijkplatform ziet het gevaar dat er hier gebouwd wordt voor mensen uit Amsterdam en Haarlem en wil dat hier beleid voor ontwikkeld wordt om dit zoveel mogelijk tegen te gaan. Verder willen we dat er voldoende starterswoningen en vooral ook woningen voor onze eigen kinderen gebouwd worden.

Daarnaast zien we de invloed van investeerders toenemen. Zij hebben voldoende geld om projecten te financieren en huizen op te kopen en die vervolgens voor veel geld te verhuren of met winst door te verkopen. We willen dat de gemeente een speculatiebeding of iets dergelijks opstelt voor particulieren en beleid maakt om te voorkomen dat projectontwikkelaars misbruik maken van de situatie.

De huurdersraden in Velsen hebben tegen ons gezegd dat ze onze zorgen delen.

### **4.2 Pontplein met nieuwbouw aldaar (Willebrordstraat en politiebureau)**

De huidige entree van IJmuiden via het viaduct bij de pont met de spandoeken is geen visitekaartje. We zullen heel blij zijn als het door de raad gekozen herinrichtingsplan voor het Pontplein gerealiseerd wordt.

---

<sup>1</sup> De V85-waarde geeft de snelheid aan waar 85% van de bestuurders onder zit. Dus 15% rijdt harder.

Als vervolgens de bestaande flats langs de Willebrordstraat en aan de zuidkant van De Noostraat vervangen zijn en er eventueel op de locatie van het politiebureau woningen gerealiseerd zijn, zou er een mooie entree van IJmuiden kunnen ontstaan.

#### **4.3 Vervangen gedateerde naoorlogse flats**

In IJmuiden staan heel veel gedateerde flats. De gemeente wil dat deze vernieuwd gaan worden. Hiervoor is een samenwerkingsverband aangegaan met de Woningcorporaties. We begrijpen dat projectontwikkelaars hierin ook een rol zullen gaan vervullen. We zien als voorbeeld de reeds gerealiseerde nieuwbouw tussen het Marktplein en Vechtstraat. Daar zijn drie gebouwen door het Woningbedrijf gerealiseerd en één door een projectontwikkelaar.

We weten dat er vraag is naar middenhuur woningen en goedkope koopwoningen. Dit mag echter niet de aanleiding zijn tot een vermindering van de sociale huurwoningen in IJmuiden. Het wijkplatform wil dat het percentage sociale huurwoningen in IJmuiden gelijk blijft.

Het wijkplatform vindt de bebouwing langs de Lange Nieuwstraat erg eentonig. Slopen en opnieuw opbouwen is een uitgelezen kans om meer differentiatie aan te brengen en de uitstraling van de Lange Nieuwstraat te verbeteren.

#### **4.4 Hoogbouw in plaats van grondgebonden woningen**

Uit onderzoek<sup>2</sup> blijkt dat Nederlanders een onuitroeibare voorkeur hebben voor een grondgebonden woning in plaats van appartementen. Als de woonvoorkeuren van de mensen gevolgd worden die [WoOn2018](#) (WoonOnderzoek 2018: Ruimte voor Wonen: ) beschrijft, dan zou 70 procent van de nieuwbouwproductie uit grondgebonden woningen moeten bestaan, niet alleen binnen steden, maar ook in groene wijken aan de rand van steden en dorpen. Maar de bestaande nieuwbouwprogramma's in Nederland stroken niet met deze woonvoorkeuren.

Het wijkplatform ziet in de gebiedsvisie echter een overduidelijke voorkeur voor appartementen in plaats van grondgebonden woningen. Zo hebben we begrepen dat er al sprake van is om ter hoogte van Hunzestraat en Roerstraat laagbouw te vervangen door appartementen. Laten we ons goed realiseren dat vooral gezinnen met kinderen het liefst in een grondgebonden woning willen wonen. Het wijkplatform is er dan ook op tegen dat grond gebonden woningen vervangen worden door appartementen. Zie: <https://www.gebiedsontwikkeling.nu/artikelen/stop-met-de-fixatie-op-binnenstedelijke-appartementen/>.

IJmuiden-Noord kent een paar karakteristieke buurtjes (Weertstraat/Plansiusstraat en in Heuvelwijk). Het wijkplatform wil dat onze karakteristieke buurtjes niet aangetast worden.

### **5. Ruimtelijke kwaliteit**

#### **5.1 Meer en intensievere hoogbouw brengt het gevaar van hittestress**

Omdat er in IJmuiden nauwelijks nog grond beschikbaar is voor woningbouw worden bestaande woningen vervangen door appartementen of hoogbouw. Dit betekent een hoger beslag op parkeerruimte in plaats van groen en het houdt het gevaar in zich van hittestress. In de enquête wordt de volgende stelling geponeerd: *“Groen in de buurt is belangrijker dan parkeren op straat. Parkeren moet anders worden opgelost.”* Wij vinden het een duivels dilemma om deze stelling te beantwoorden. Groen is belangrijk, omdat het de ruimtelijke kwaliteit in de leefomgeving verbetert en hittestress voorkomt, maar mensen vinden een parkeerplaats voor hun auto minstens zo belangrijk zo niet belangrijker, want parkeerproblemen ervaren ze dagelijks. Dus wat er ook gekozen wordt, het zal altijd blijven knellen, omdat IJmuiden vol is. Meer parkeerruimte moet volgens ons beslist opgelost worden met parkeergarages onder de nieuwbouw, zodat er ruimte voor groen blijft.

Overigens zijn de grastegels op het Velsersduinplein een hele goede oplossing om hittestress te verminderen. Wij stellen voor om in het vervolg bij nieuw aan te leggen parkeerplaatsen deze grastegels toe te passen en zo veel mogelijk bestaande parkeerplaatsen hiervoor aan te passen..

#### **5.2 Plannen voor bouwen aan het Kanaalfront**

De gemeente komt in de visie met het plan om 'hoogteaccenten' aan het Kanaalfront te realiseren. Hier zijn we absoluut op tegen. Het is een gruwel voor de bewoners aan de IJmuiderstraatweg, omdat

---

<sup>2</sup> WoonOnderzoek Nederland (WoOn2018) van het ministerie van Binnenlandse Zaken

het voor een groot deel hun uitzicht gaat belemmeren. Dit was ooit voor deze bewoners een belangrijke reden om daar te gaan wonen. We vragen ons ook af of het milieutechnische mogelijk is, want het Kanaalfront is namelijk een milieuzone door Tata Steel, het Noordzeekanaal en het verkeer op de Kanaaldijk. Verder wijzen we erop dat er in het park tussen de IJmuiderstraatweg en de Kanaaldijk een hogedruk gasleiding ligt en twee hoogspanningsleidingen.

### **5.3 Plannen voor bouwen in het Heerenduinpark**

Een aantal jaren geleden is het Heerenduinpark aan de Heerenduinweg tussen de Zeeweg en het zwembad prachtig heringericht. Het is één van de parels van IJmuiden. Wat ons betreft mag er niet in het Heerenduinpark gebouwd worden. We zien wel mogelijkheden om de gedateerde flats, die uitkijken op het park, te vervangen. Wat ons betreft kan daarvoor een deel van de groenstrook tussen de woonstraat voor de flats en de weg daar parallel aan opgeofferd worden.

Woningen langs de Heerenduinweg hebben een prachtig uitzicht over het park. Misschien wordt dit straks de 'goudkust' van IJmuiden. Zeker als er voor een deel kwalitatief hoogwaardige appartementen voor de huidige flats terug gebouwd worden.

### **5.4 Hoogteaccenten (torenflats)**

Op verschillende plaatsten worden in de visie hoogteaccenten genoemd. Die zouden van cruciaal belang zijn. Voor ons is onduidelijk waarom dat cruciaal is, of het moet zijn dat je daardoor meer woningen op een klein oppervlak kwijt kunt. Feitelijk moet er om een torenflat veel meer vrije ruimte zijn dan om laagbouw, dus of er inderdaad bij hoogbouw meer woningen op hetzelfde oppervlak passen vragen we ons sterk af. Het nadeel van een torenflat is de schaduwwerking voor bestaande woningen. Het wijkplatform zal dus zeer kritische kijken als er plannen in deze richting uitgewerkt worden.

Als er toch hoogteaccenten moeten komen, vragen we speciale aandacht voor de architectuur. De Komeet aan het eind van de Lange Nieuwstraat is nu niet direct een voorbeeld van aansprekende architectuur.

Namens het wijkplatform.

J. Zwakman  
Voorzitter