



Raad van de gemeente Beverwijk / Gemeenteraad
Postbus 450
1940 AL BEVERWIJK

documentnummer
UIT-20-50429 / Z-19-60867

team
Ingenieursbureau

Beverwijk
11 augustus 2020

uw kenmerk/uw brief van
/

behandeld door
J. Dolman

verzonden
2 september 2020

onderwerp
Besluit inzake ambitie 23 uit het collegeprogramma

Geachte raadsleden,

Ter uitvoering van ambitie 23 uit het collegeprogramma 2018-2022, is er een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheid van een alternatieve ontsluiting van de Noordpier. Met een alternatieve ontsluiting van de Noordpier kan de overlast van doorgaand verkeer in Wijk aan Zee worden verminderd/beperkt.

Onderzoek

Eerder zijn er in 2016 meerdere oplossingsrichtingen onderzocht om de verkeerssituatie in Wijk aan Zee te verbeteren. Eén van de onderzochte oplossingen was een nieuwe ontsluiting door het duingebied. Deze en de andere mogelijke oplossingen bleken echter niet haalbaar te zijn, waardoor destijds besloten is om geen aanvullende maatregelen te treffen. De enige overgebleven optie die in 2016 niet is onderzocht, is een ontsluiting over het terrein van Tata Steel. In 2019 en 2020 is deze optie onderzocht zie hiervoor bijlage "Haalbaarheidsstudie alternatieve ontsluiting van de Noordpier over het terrein van Tata Steel" (INT-20-54808).

Ontsluiting over het terrein van Tata Steel niet mogelijk

Uit de onderzoeksresultaten, komt naar voren dat een alternatieve ontsluiting van de Noordpier over het terrein van Tata Steel niet mogelijk is. De reden hiervan is dat er op een gedeelte van het terrein onvoldoende ruimte beschikbaar is om een nieuwe rijbaan voor verkeer in twee richtingen aan te brengen.

Vervolg

Het college heeft een besluit genomen, waar zij instemmen met de conclusie dat een alternatieve ontsluiting van de Noordpier over het terrein van Tata Steel niet mogelijk is. Met het nemen van dit besluit is het onderzoek afgerond.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Beverwijk,
de gemeentesecretaris, de burgemeester,

drs. E.R. Loenen

drs. M.E. Smit

Bijlage(n):

- Onderzoeksrapport "Haalbaarheidsstudie alternatieve ontsluiting van de Noordpier over het terrein van Tata Steel" (INT-20-54808).

Onderzoeksrapport

Titel document:	Haalbaarheidsstudie alternatieve ontsluiting van de Noordpier over het terrein van Tata Steel
Zaaknummer:	Z-19-60867
Documentnummer:	INT-20-54808
Versie	1.2
Status:	definitief
Datum:	3 juli 2020
Opgesteld door:	Jeroen Dolman gemeente Beverwijk
In samenwerking	
Met Tata Steel:	Donald Voskuil Tata Steel Jan J.A. Bakker Tata Steel

Inhoud

Aanleiding.....	3
Probleem.....	3
Mogelijke oplossing.....	3
Onderzoeksvragen.....	4
Analyse tracé.....	4
Resultaten.....	9
Conclusie.....	9
Bijlage.....	10

Aanleiding

In het collegeprogramma 2018-2022 van de gemeente Beverwijk is de ambitie opgenomen om een alternatieve ontsluiting van de Noordpier te onderzoeken. Het doel van deze ontsluiting is om het doorgaande verkeer van en naar de Noordpier uit het centrum van Wijk aan Zee te weren. Eerder zijn er in 2016 ook al diverse opties onderzocht om de verkeerssituatie in Wijk aan Zee te verbeteren (zie bijlage collegevoorstel C-16-02861). Al deze onderzochte opties bleken echter niet haalbaar te zijn. De enige overgebleven optie die in 2016 niet is onderzocht is een ontsluiting over het terrein van Tata Steel. Dit rapport beschrijft de haalbaarheid van deze ontsluiting.

Probleem

Het activiteitenstrand van Velsen-Noord en de Noordpier (gemeente Velsen), trekken op dagen met mooi strandweer, bij bijzondere evenementen en perioden met gunstige omstandigheden voor watersporters veel verkeer aan. Dit verkeer moet om deze locaties te bereiken allemaal door Wijk aan Zee heen rijden. Dit doorgaande verkeer veroorzaakt voor inwoners de nodige overlast, zoals files en zoekverkeer. De wegen in Wijk aan Zee met uitzondering van de Verlengde Voorstraat (wegvak tussen de Zeestraat en de Zeecroft) en de Julianaweg (wegvak tussen de Zeestraat en de Zeecroft) zijn allemaal gecategoriseerd als erftoegangsweg. Een erftoegangsweg is bij voorkeur niet geschikt voor veel doorgaand verkeer.

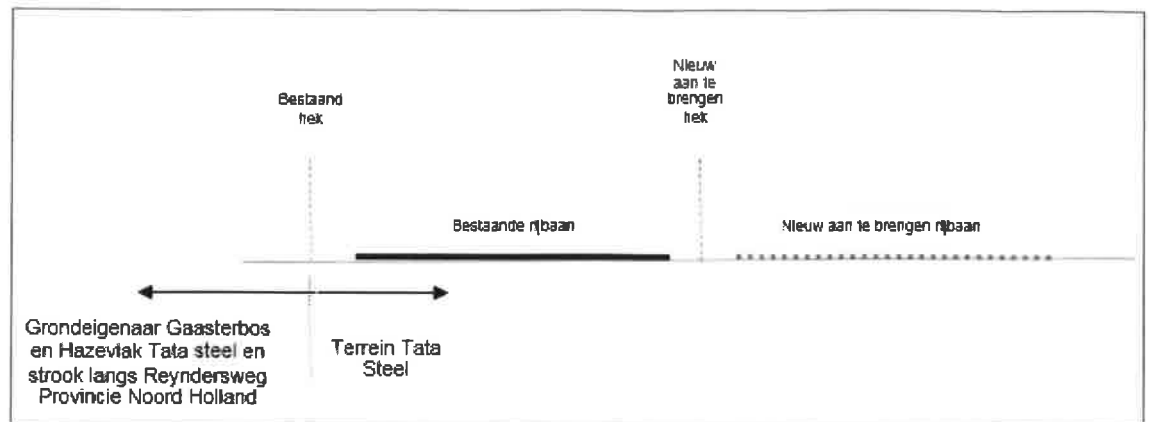
Mogelijke oplossing

In 2019 is er overleg gevoerd tussen gemeente Beverwijk en Tata Steel. Tijdens dit overleg zijn er door de gemeente meerdere ideeën voor een ontsluitingsweg aan Tata Steel voorgelegd. Hieruit is één route naar voren gekomen die mogelijk kansrijk bleek te zijn om verder te onderzoeken. Deze route loopt als volgt: Via de Zeestraat een afslag maken naar de Transmissieweg, daarna via de Blokvormenmagazijn en de Nieuwe Zeeweg een aansluiting maken op de Reyndersweg (zie afbeelding 1). Deze route gaat over het terrein van Tata Steel langs het bestaande hek.



Afbeelding 1: te onderzoeken route over het terrein van Tata Steel.

Het idee voor deze nieuwe route is om de bestaande rijbaan te verbreden en een extra hek te plaatsen zodat het terrein van Tata Steel net zoals in de huidige situatie niet te betreden is door onbevoegden (zie afbeelding 2). De bestaande rijbaan kan op deze manier gebruikt worden voor het verkeer van en naar de Noordpier. De nieuw aan te brengen rijbaan wordt dan voor de industrievoertuigen van Tata Steel.



Afbeelding 2: Schematische weergave nieuw aan te brengen rijbaan en hek.

Gemeente Beverwijk heeft vervolgens met Tata Steel afgesproken om gezamenlijk de route op haalbaarheid te onderzoeken.

Onderzoeksvragen

Om de haalbaarheid van de route te onderzoeken zijn onderstaande onderzoeksvragen opgesteld. Als uit de resultaten blijkt dat er geen grote knelpunten zijn, kan als volgende stap een gespecialiseerd bureau worden ingehuurd om het tracé verder uit te werken.

Onderzoeksvragen:

- 1 Waar moet rekening mee gehouden worden met het aanbrengen van de aansluiting "Zeestraat op de Transmissieweg en de aansluiting "Reyndersweg op de Nieuwe Zeeweg"
- 2 Is het mogelijk om een extra rijbaan naast de bestaande rijbaan aan te brengen op de route "Transmissieweg, Blokvormenmagazijn en de Nieuwe Zeeweg.
- 3 Zijn er plannen voor ontwikkelingen op en naast dit tracé? Zo ja heeft dit consequenties voor een eventuele ontsluiting?
- 4 Is er voor deze nieuwe rijbaan voldoende ruimte beschikbaar?
- 5 Blijft de veiligheid op het terrein en voor de omgeving gewaarborgd als er een extra hek geplaatst wordt naast een nieuw aan te brengen rijbaan zodat doorgaand verkeer gescheiden wordt van de bedrijfsactiviteiten?

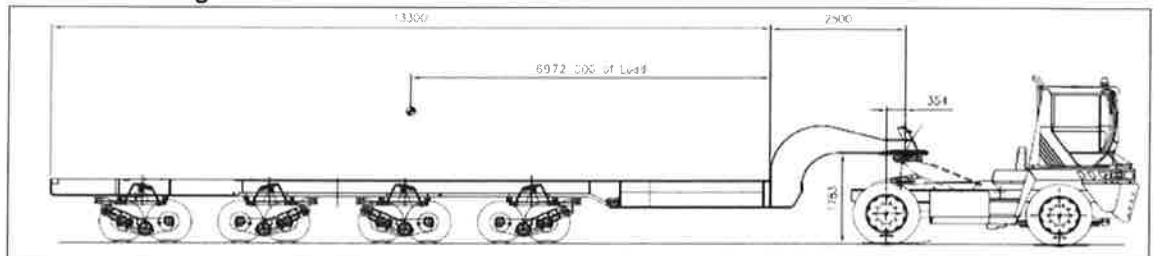
Aan het einde van dit rapport staan bij de resultaten de antwoorden op de onderzoeksvragen aangegeven.

Analyse tracé

In dit hoofdstuk is per gedeelte van de route uitgezocht, of het mogelijk is een extra rijbaan naast de bestaande rijbaan aan te brengen. Daarbij zijn de aandachtspunten beschreven waarmee in de verdere uitwerking rekening gehouden moet worden.

Huidige rijbaan

De Transmissieweg en Blokvormenmagazijnweg zijn 8,50 meter breed. Deze breedte is nodig voor de industrievoertuigen die van deze wegen gebruik maken (zie afbeelding 3). Deze industrievoertuigen zijn 3,50 meter breed, 20 meter lang en hebben een aslast van 20.000 kilogram. De verharding en fundering van deze wegen zijn voor dit gewicht extra zwaar uitgevoerd. De Nieuwe Zeeweg is 7,50 meter breed en ook geschikt voor deze zware industrievoertuigen.



Afbeelding 3: Industrievoertuig Tata Steel.

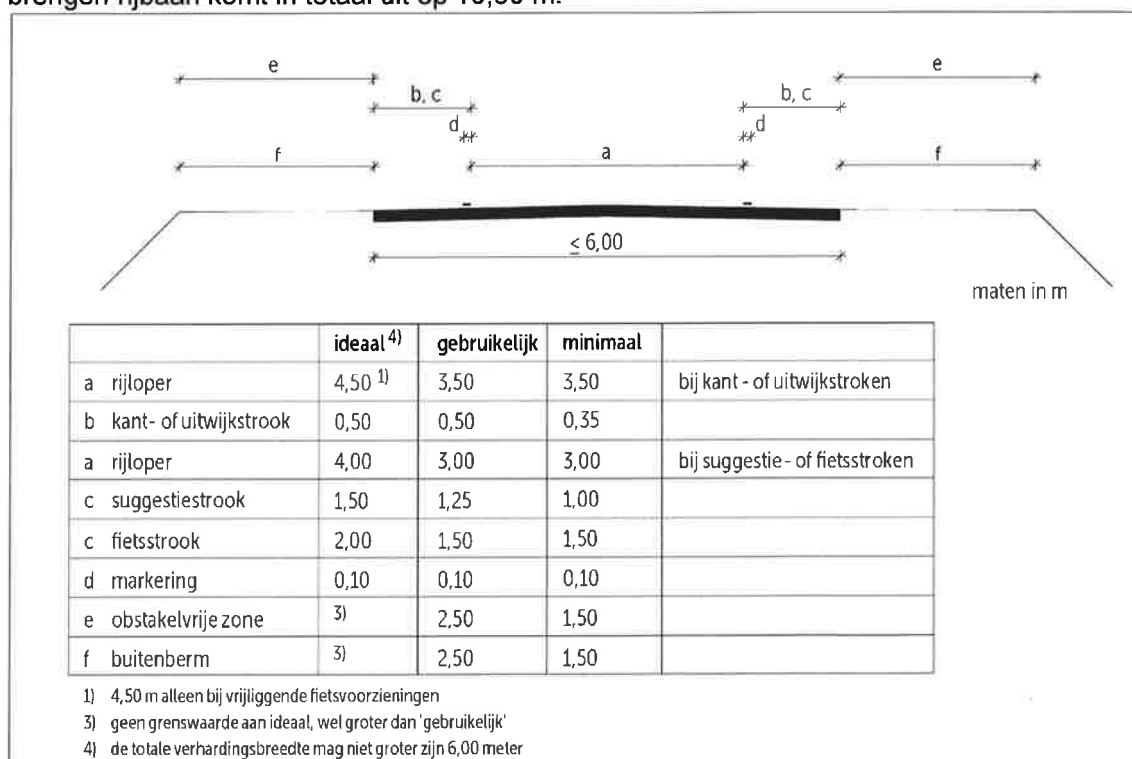
Nieuw aan te brengen rijbaan

De C.R.O.W (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de grond-, Water- en wegenbouw en de verkeerstechniek) stelt aanbevelingen en richtlijnen op voor de vormgeving en maatvoering van verkeersinfrastructuur. De nieuw aan te brengen rijbaan moet aan deze richtlijnen voldoen. In afbeelding 4 staan de minimale maten en ideale maten voor de nieuw aan te brengen weg aangegeven. Deze nieuwe weg wordt alleen voor gemotoriseerd verkeer. Fietsverkeer kan gebruik blijven maken van de bestaande infrastructuur.

Er zijn twee opties voor de nieuwe rijbaan.

Optie 1 rijbaan in één richting. Het is in dit profiel niet mogelijk dat twee vrachtwagens van 2,70 m breed elkaar kunnen passeren. Er moet bij deze optie gezocht worden naar een systeem met bijvoorbeeld verkeerslichten om het verkeer in twee richtingen af te kunnen wikkelen. De totale breedte van de weg komt uit op: Rijloper van 3,50 m met aan beide zijden een kant- of uitwijkstrook van 0,35 m. Daarbij komt er ook nog aan beide zijden van de weg een berm bij van 1,50 m. De totale breedte van de nieuw aan te brengen rijbaan komt totaal uit op 7,20 m.

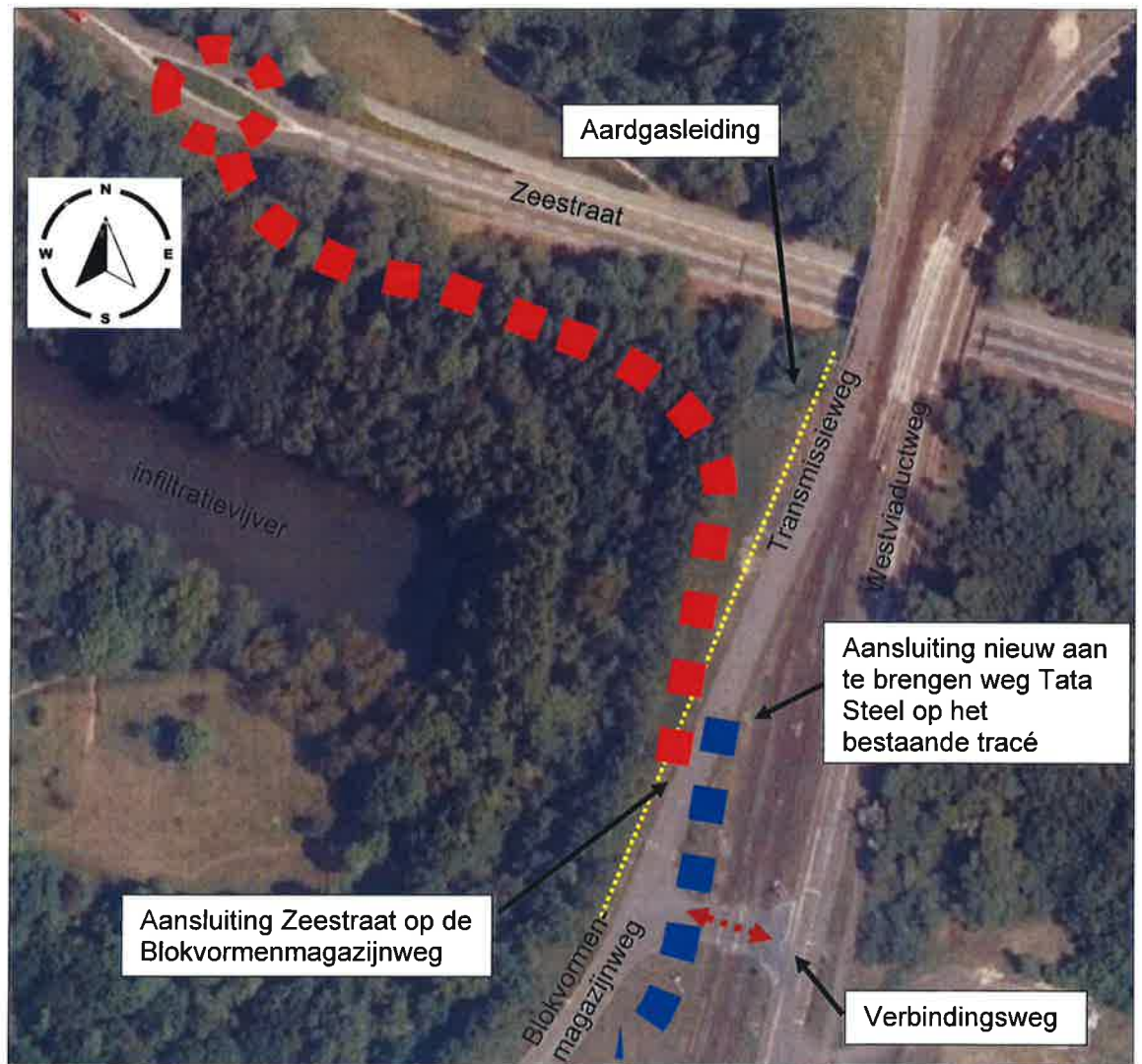
Optie 2 rijbaan in twee richtingen. Dit is de ideale maatvoering gelijk aan de bestaande situatie op de Reyndersweg. De totale breedte van de weg komt uit op: Rijloper van 4,50 m met aan beide zijden een kant- of uitwijkstrook van 0,50 m. Daarbij komt er ook nog aan beiden zijden van de weg een berm bij van 2,50 m. De totale breedte van de nieuw aan te brengen rijbaan komt in totaal uit op 10,50 m.



Afbeelding 4: maatvoering rijbaan erftoegangsweg.

Aansluiting Zeestraat op de Transmissieweg

Bij het ontwerp van de nieuwe aansluiting (zie afbeelding 5), moet er rekening gehouden worden met de hoogteverschillen van het bestaande terrein, de aanwezigheid van de infiltratievijver en de aanwezigheid van de lunet als onderdeel van de linie van Beverwijk. De aansluiting moet worden aangebracht in beschermde natuur (natuurnetwerk Nederland)(zie afbeelding 6). Bij aantasting van deze natuur gelden er strikte regels. Er moet voldoende (zo niet extra) compensatie / uitruil zijn om enige medewerking te verkrijgen om hier een nieuwe weg aan te brengen. Ook moet de compensatie plaatsvinden voordat de schade wordt aangebracht. Daarbij zijn de mogelijkheden voor compensatie / uitruil in de directe omgeving zeer beperkt. Tussen de Blokvormenmagazijnweg, Transmissieweg en de Westviaductweg ligt nu een verbindingsweg. In de nieuwe situatie moet er voor de genoemde zware industrievoertuigen een verbinding tussen deze drie rijbanen blijven. Ter hoogte van het viaduct is er vanwege de spoorlijn, niet voldoende ruimte om een extra rijbaan aan te brengen. De nieuw aan te brengen aansluiting kan daarom pas na ca 100 meter vanaf het viaduct aansluiten op de Blokvormenmagazijnweg. Bij het ontwerpen van de aansluiting dient tevens rekening gehouden te worden met de hogedruk aardgasleiding met een diameter van 250 mm die in de westelijke berm van de Transmissieweg ligt.



Afbeelding 5: Aansluiting Zeestraat op de Transmissieweg.



Afbeelding 6: Kaart Natuurnetwerk Nederland (groene kleur)

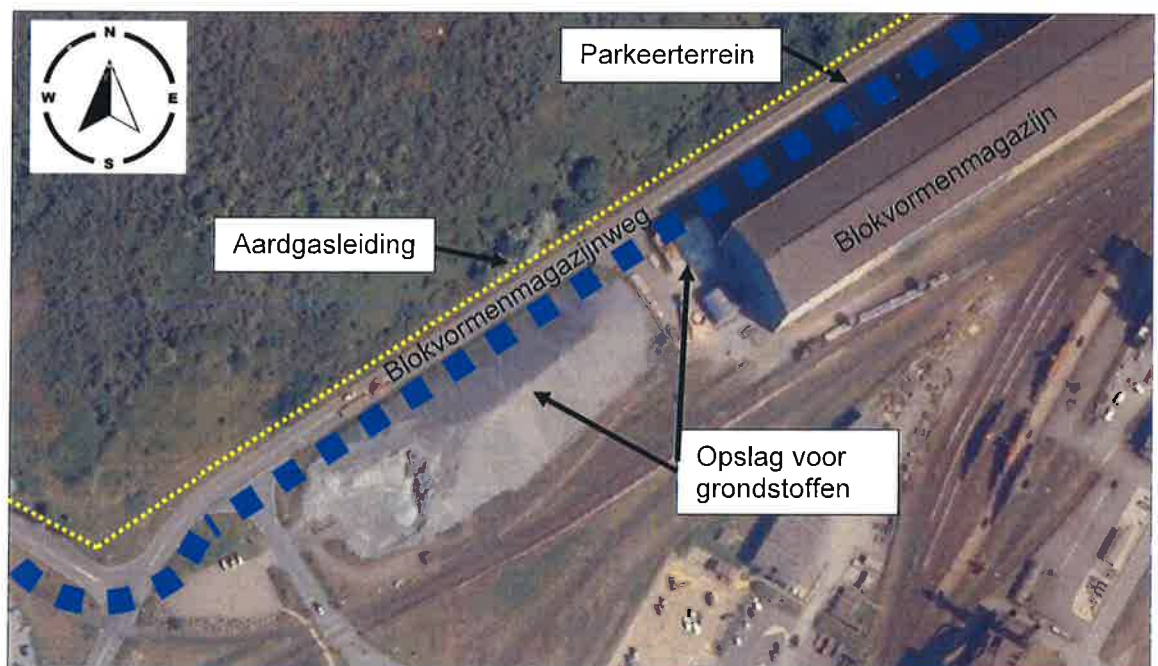
Blokvormenmagazijnweg

In de noordwest berm van de bestaande rijbaan ligt een hogedruk aardgasleiding met een diameter van 250 mm waarop in de lengterichting geen verharding mag worden aangebracht. De rijbaan kan dus niet naar het noordwesten opgeschoven worden om ruimte te winnen. Onder de bestaande rijbaan liggen drie hoogspanningskabels. Om de industrievoertuigen elkaar veilig te kunnen laten passeren moet een nieuw aan te brengen rijbaan net zo breed worden als de bestaande rijbaan (8.50 meter breed). De bestaande

afstand van de zijkant van de rijbaan naar de zijkant van het magazijn is 20 meter. Bij het aanbrengen van de nieuwe rijbaan (Minimaal profiel optie 1) van 4,20 meter + 4,50 meter berm (beide zijden van het hek 1,50 meter en andere zijden van de nieuwe rijbaan), blijft er 11,30 meter tussenruimte over. Er moet onderzocht worden of de industrievoertuigen in de nieuwe situatie nog steeds de draaicirkels halen om het magazijn voor-en achteruit in te rijden. Twee kantoren met parkeerterreinen en de opslag voor grondstoffen moeten worden verplaatst.



Afbeelding 7: Blok vormenmagazijnweg.



Afbeelding 8: Blok vormenmagazijnweg.

Nieuwe Zeeweg

Aan de noordzijde van de Nieuwe Zeeweg vlak bij de aansluiting op de Blok vormenmagazijnweg is een watertappunt voor voertuigen wat gebruikt wordt bij het voorkomen van het verspreiden van stof. Dit watertappunt moet worden verplaatst. Ook rijden op dit gedeelte de zware industrievoertuigen en moet de nieuwe rijbaan aan de genoemde eisen voor breedte en draagkracht voldoen. In de noordelijke berm ligt net zoals langs de Blok vormenmagazijnweg de gasleiding waarop in de lengterichting geen verharding mag worden aangebracht. Onder de bestaande weg liggen hier ook de drie hoogspanningskabels. Aan de zuidzijde van de Nieuwe Zeeweg is er een spoor waarover treinen met vloeibaar ijzer en vloeibare slak rijden. In verband met de veiligheid geldt voor deze spoorroutes een vergroot profiel van vrije ruimte. Dit houdt in, dat uit de as van het

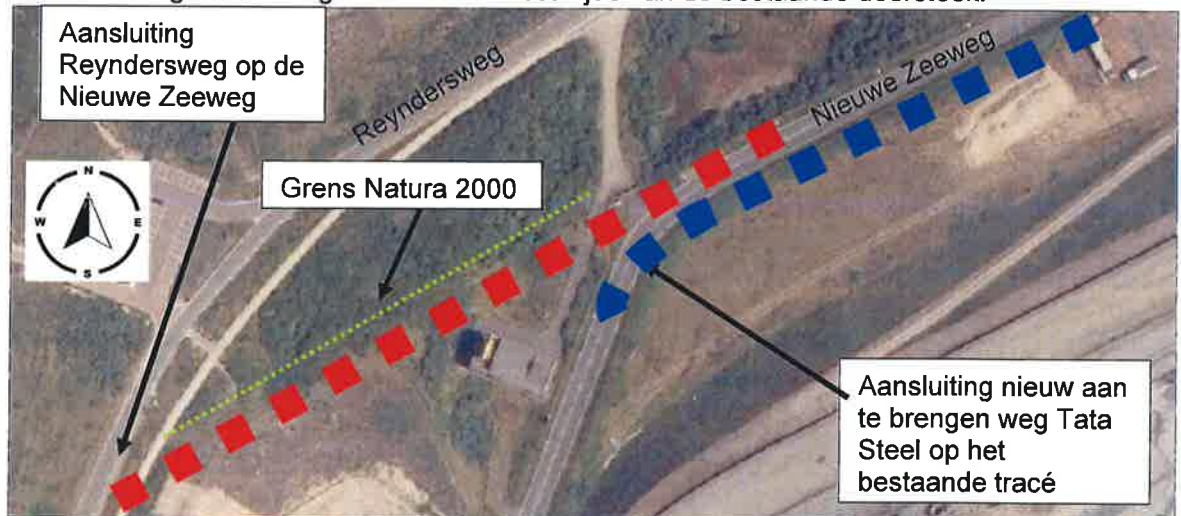
spoor 6 meter vrij moet blijven. In de huidige situatie is er vanuit de as van het spoor naar de zijkant van de rijbaan ca. 9,00 meter ruimte beschikbaar. Dit is onvoldoende voor de nieuw aan te brengen rijbaan (minimaal profiel optie 1) en profiel van vrije ruimte. Er is ook onvoldoende ruimte om het gehele spoor naar het zuid westen te verplaatsen richting het bedrijfsterrein. Komend vanaf de Blokvormenmagazijnweg buigt de Nieuwe Zeeweg naar het zuidwesten af. Op het terrein dat dan aan de zuidoostzijde van de weg ligt zijn ontwikkelingen gepland waardoor de kans groot is dat dit terrein niet beschikbaar is voor het aanleggen van een nieuwe weg.



Afbeelding 9: Nieuwe Zeeweg.

Aansluiting Nieuwe Zeeweg op de Reyndersweg

Bij het ontwerp van de nieuwe aansluiting, zijn de hoogteverschillen van het bestaande terrein en de beschermde natuur (natuurnetwerk Nederland en natura 2000) de aandachtspunten waar rekening mee gehouden moet worden. De grens van het beschermde gebied eindigt aan de zuid west zijde van de bestaande doorsteek.



Afbeelding 10: Aansluiting Nieuwe Zeeweg op de Reyndersweg.

Resultaten

Na de analyse van het tracé kan er op de onderzoeksvragen een antwoord worden gegeven.

Onderzoeksvragen:

Onderzoeksvraag 1 Waar moet rekening mee gehouden worden met het aanbrengen van de aansluiting "Zeestraat op de Transmissieweg en de aansluiting "Reyndersweg op de Nieuwe Zeeweg"

Antwoord: Voor de aansluiting "Zeestraat op de Transmissieweg" moet er met de volgende zaken rekening gehouden worden:

- De hoogteverschillen van het bestaande terrein;
- De aanwezigheid van de infiltratievijver;
- De aanwezigheid van de lunet als onderdeel van de linie van Beverwijk;
- Aantasting beschermde natuur;
- De verbindingsweg tussen de Blokvormenmagazijnweg, Transmissieweg en de Westviaductweg intact houden;
- Eerste honderd meter vanaf het viaduct is er geen ruimte voor een extra rijbaan.
- De aanwezigheid van een hogedruk aardgasleiding in de westelijke berm van de Transmissieweg.

Voor de aansluiting "Nieuwe Zeeweg op de Reyndersweg" moet er met de volgende zaken rekening gehouden worden:

- Hoogteverschillen van het bestaande terrein;
- Beschermde natuur niet aantasten. De aansluiting kan langs dit gebied worden aangebracht.

Onderzoeksvraag 2 Is het mogelijk om een extra rijbaan naast de bestaande rijbaan aan te brengen op de route "Transmissieweg, Blokvormenmagazijn en de Nieuwe Zeeweg.

Antwoord: Het aanbrengen van een extra rijbaan is mogelijk op de Transmissieweg en de Blokvormenmagazijnweg. Op de Nieuwe Zeeweg is het aanbrengen van een extra rijbaan niet mogelijk doordat er in de huidige situatie niet voldoende ruimte aanwezig is tussen de spoorbaan en de huidige rijbaan. Voor de nieuwe weg is minimaal 7,20 meter nodig (Rijbaan 4,20 m en berm aan beide zijden van 1,50 m). In de huidige situatie is er echter slechts 3 meter beschikbaar.

Onderzoeksvraag 3 Zijn er plannen voor ontwikkelingen op en naast dit tracé? Zo ja heeft dit consequenties voor een eventuele ontsluiting?

Antwoord: Komend vanaf de Blokvormenmagazijnweg buigt de Nieuwe Zeeweg naar het zuidwesten af. Op het terrein dat aan de zuidoostzijde van de weg ligt zijn ontwikkelingen gepland. Dit terrein is niet beschikbaar voor het aanleggen van een weg.

Onderzoeksvraag 4 Is er voor deze nieuwe rijbaan voldoende ruimte beschikbaar?

Antwoord: Voor het aanbrengen van een extra rijbaan is er op de Transmissieweg en de Blokvormenmagazijnweg ruimte beschikbaar. Op de Nieuwe Zeeweg is deze ruimte er niet. Op deze locatie is er slechts 3 meter ruimte beschikbaar tussen het spoor en de huidige rijbaan. Voor het minimale profiel van optie 1 is 7,20 meter nodig.

Onderzoeksvraag 5 Blijft de veiligheid op het terrein en voor de omgeving gewaarborgd als er een extra hek geplaatst wordt naast een nieuw aan te brengen rijbaan zodat doorgaand verkeer gescheiden wordt van de bedrijfsactiviteiten?

Antwoord: Op de route waar een extra rijbaan mogelijk is blijft met het aanbrengen van een extra hek de veiligheid op het terrein van Tata Steel gewaarborgd.

Conclusie

Uit de onderzoeksresultaten komt naar voren, dat een alternatieve ontsluiting van de Noordpier over het terrein van Tata Steel niet mogelijk is. Dit komt doordat er op een groot gedeelte tussen de Nieuwe Zeeweg en het bestaande spoor onvoldoende ruimte beschikbaar is om een extra rijbaan aan te brengen.

Bijlage

Onderzoek ontsluiting Noordpier uit 2016. collegevoorstel C-16-02861

**gemeente
beverwijk**



* Z O 2 D A 5 7 5 6 3 2 *

COLLEGEVOORSTEL

Documentnummer : C-16-02861
Auteur : R. van der Laan
Portefeuillehouder(s) : T. De Rudder

Datum : 26 april 2016
Afdeling : Ruimte

Onderwerp Ontsluiting Noordpier.

Kern van de zaak In de Gebiedsvisie Wijk aan Zee 2030 wordt ingegaan op verkeersproblematiek in de dorpskern. Om de bereikbaarheid en leefbaarheid te vergroten, moet het doorgaand verkeer naar de Noordpier afnemen. Daarvoor is een integrale oplossing nodig voor de verkeersafwikkeling en het piekparkeren. Er is onderzoek gedaan naar deze mogelijke oplossingen.

Geadviseerde beslissing

1. Kennis te nemen van de resultaten van het onderzoek naar de ontsluiting van de Noordpier;
2. Gezien de aard van het probleem en de nadelen van de mogelijke oplossingen, geen verdere maatregelen te treffen om de ontsluiting van de Noordpier te verbeteren.

Gezien	paraaf	bespreken/ contrair	Gemaakt in overleg met afdeling(en):
Portefeuille- houder			Parafen van - Communicatie - Planning & Control - Juridische zaken
Burgemeester			<i>29-4-2016</i>
Wethouder 1			Persbericht : Nee
Wethouder 2			Ondernemingsraad : Niet van toepassing
Wethouder 3			Besluit B&W : Ja Geheimhouding :
Wethouder 4			Reden geheimhouding: Geheimhouding tot :
Secretaris			Financiële consequenties: Nee
			Evaluatiemoment : Nee
Datum besluit: 17 MEI 2016			Behandeling in raad : Nee
			Behandeling in cie(s) : Nee

Besluit:

rapport RVS

stationsplein 48
postbus 450
1940 al beverwijk
www.beverwijk.nl
info@beverwijk.nl
telefoon
0251 256256
fax 0251 256444

Paraaf & datum afdelingshoofd

1/4 JG 2-5-2016

Paraaf & datum concern controller

De raad heeft in 2014 de Gebiedsvisie Wijk aan Zee 2030 vastgesteld. In deze visie wordt ingegaan op verkeersproblematiek in de dorpskern. Om de bereikbaarheid en leefbaarheid te vergroten, moet het doorgaand verkeer afnemen. Daarvoor is een integrale oplossing nodig voor de verkeersafwikkeling en het piekparkeren. Een oplossing kan een extra verbinding tussen de Noordpier van Velsen en de Zeestraat zijn, maar mogelijk dat er ook alternatieven zijn.

Wettelijke competentie van college van burgemeester en wethouders of raad

Uw college kan dit besluit op grond van artikel 160 lid 1 onder a nemen.

Relatie met het collegeprogramma

In het collegeprogramma 2014-2018 is de bereikbaarheid en de leefbaarheid in Wijk aan Zee als speerpunt opgenomen. Voor de bereikbaarheid wordt verwezen naar de Gebiedsvisie Wijk aan Zee 2030.

Relatie met gemeentebegroting / budgetregels

Niet van toepassing.

Relatie met regionale samenwerking

Niet van toepassing.

Eerdere besluiten / bestaand beleid / nieuw beleid

Op 2 oktober 2014 heeft de raad de Gebiedsvisie Wijk aan Zee 2030 vastgesteld (INT-14-14000).

Communicatie

Niet van toepassing.

Evaluatie

Niet van toepassing.

Geheimhouding

Niet van toepassing.

Motivering voorgesteld besluit

Het activiteitenstrand van Velsen-Noord en de Noordpier (gemeente Velsen) worden ontsloten via de het Julianaplein, de Hogeweg, de Bosweg en de Reyndersweg. Al deze wegen zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg / verblijfsgebied, en daarmee is veel doorgaand verkeer ongewenst.

Op dagen met mooi strandweer, bij bijzondere evenementen en perioden met gunstige omstandigheden voor surfers is de verkeersintensiteit in de dorpskern vrij groot.

Overlast wordt vooral ervaren tijdens de zomerse piekdagen wanneer zon of wind grote aantallen bezoekers naar Wijk aan Zee trekt en wanneer deze weer naar huis gaan.

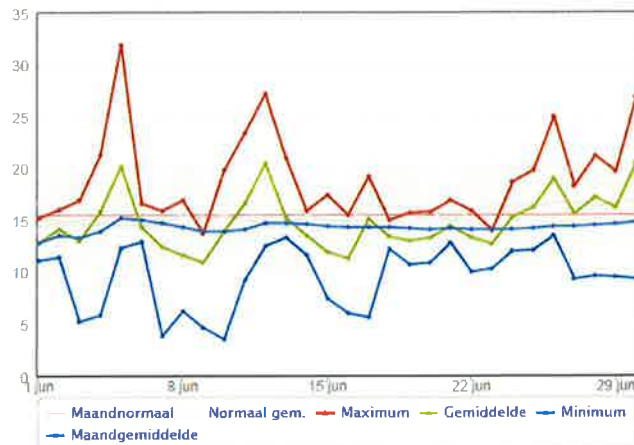
Een andere problematiek betreft zwaar onderhoudsverkeer naar de Noordpier en de windmolens. De bestaande wegen in het dorp zijn niet gedimensioneerd op dergelijk gebruik.

De maximaal wenselijke intensiteit voor een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom zonder fietsvoorzieningen is 5.000 mvt/etmaal (bron CROW-230). In juni 2015 zijn verkeerstellingen uitgevoerd op de erftoegangswegen in de dorpskern: het Julianaplein, de Hogeweg en de Bosweg (zie tabel). Deze verkeerstellingen geven een goed beeld van de verkeersstromen op een gemiddelde werkdag, weekdag en op piekmomenten. In de telperiode kwamen ook enkele mooie stranddagen voor (zie grafiek). De intensiteiten liggen allemaal onder de maximale norm.

Tabel: verkeersintensiteiten telling juni 2015 (afgerond op 100)

	gemiddelde werkdag	piekdag werkdag	piekdag weekenddag
Julianaplein	3.100	4.100	3.600
Hogeweg	2.900	4.000	4.000
Bosweg	2.000	2.700	2.700

Grafiek: weer tijdens telperiode juni 2015 (°C - bron: weerstatistieken.nl)



Piekparkeren vindt ook plaats op dagen met mooi strandweer. Alle parkeerplaatsen in het dorp zijn dan goed bezet. Op deze dagen gaat het overloopterrein Dorpsweide open voor parkerende auto's. Dit komt zo'n 7 tot 20 dagen per jaar voor, uiteraard afhankelijk van de weersomstandigheden. Op 3-7 dagen per jaar wordt de Noordpier met verkeersregelaars afgesloten, omdat alle parkeerplaatsen bezet zijn (Bereikbaarheid Kust).

Oplossingsrichtingen

Om de geconstateerde verkeersproblemen van en naar de Noordpier op te lossen, zijn er vier opties die vaak genoemd worden (zie afbeelding 1):

1. geen aanvullende maatregelen treffen
2. bestaande routes verbeteren
3. nieuwe ontsluiting aanleggen
4. transferium buiten het dorp (integrale parkeeroplossing).



Afbeelding 1: oplossingsrichtingen

1. Geen aanvullende maatregelen treffen

In dit alternatief blijft de huidige verkeerssituatie bestaan.

Nadeel is dat de verkeersoverlast die men in de dorpskern ervaart – met alle problemen die daarmee samenhangen – blijft bestaan. Voordelen van dit alternatief zijn dat er geen kosten hoeven te worden gemaakt, en dat het beschermde landschap ten zuiden van Wijk aan Zee niet wordt aangetast.

Overwegingen:

- De gemeten piekintensiteiten in de dorpskern voldoen net aan de maximale norm voor een erftoegangsweg. Verkeerstechnisch gezien bestaat er geen probleem, zeker op niet zomerse dagen.
- Op piekmomenten treedt momenteel Bereikbaarheid Kust in werking, een samenwerking tussen de gemeenten Beverwijk en Velsen. Onder meer de Reyndersweg wordt met verkeersregelaars afgesloten voor autoverkeer, zodra alle parkeerplaatsen bezet zijn. Hiermee wordt onnodig zoekverkeer voorkomen, en blijft de Noordpier bereikbaar voor nood- en hulpdiensten.
- Het is niet gebruikelijk om infrastructuur aan te leggen die in piekbehoeften moet voorzien, ook als deze pieken enkele keren per jaar voorkomen.
- De huidige inrichting voldoet aan de verkeerskundige eisen ten aanzien van de inrichting van een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom (verblijfsgebied): klinkerbestrating, gedeelde rijbaan, snelheidsremmende maatregelen, fietsstraat.

2. Bestaande routes verbeteren

De routes van en naar de Noordpier lopen nu door verblijfsgebied in de dorpskern van Wijk aan Zee. Deze erftoegangswegen zijn ingericht als 30 km gebieden. Door een herinrichting kunnen hier volwaardige gebiedsontsluitingswegen van gemaakt worden (50 km wegen). Dit betekent dat de route een voorrangsroute wordt met wegen van asfalt, en dat parkeerplaatsen en snelheidsremmende maatregelen verwijderd worden.

Nadelen zijn dat de verkeersoverlast die men in de dorpskern ervaart niet afneemt. De kans is zelfs groot dat deze gezien de aantrekkelijkheid van de infrastructuur toeneemt, met alle negatieve gevolgen van dien (leefbaarheid, veiligheid). Daarnaast vergroot door deze wegen de barrièrewerking, verdwijnen er parkeerplaatsen en is er minder plaats voor fietsers. Tenslotte past de voor gebiedsontsluitingswegen benodigde inrichting niet in de sfeer, uitstraling en karakter van de dorpskern van Wijk aan Zee.

Voordelen zijn dat de wegen van en naar de Noordpier beter geschikt zijn om het verkeer te verwerken, en dat de doorstroming van dit verkeer beter zal verlopen. Ook wordt het beschermde landschap ten zuiden van Wijk aan Zee niet aangetast.

Overwegingen:

- Mede op verzoek van bewoners zijn de wegen, conform de wegcategorisering uit het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan, enkele jaren geleden heringericht als verblijfsgebied (30 km).
- De parkeerdruk in de dorpskern is op sommige momenten hoog.
- Kosten voor herinrichting liggen in de orde van grootte van €800.000,-.

3. Nieuwe ontsluiting aanleggen

In het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan is de optie opgenomen om een nieuwe weg aan te leggen ten zuiden van Wijk aan Zee tussen de Zeestraat en de Reyndersweg. Doorgaand verkeer van / naar de Noordpier maakt gebruik van deze nieuwe verbinding.

Grofweg zijn er 2 mogelijkheden beschouwd. Beide tracés sluiten via een rotonde aan op de Zeestraat en vervolgens langs het hek van Tata Steel naar de oude Bosweg. Daarbij is er sprake van hoogteverschillen en zijn uitgravingen met damwanden noodzakelijk.

Vervolgens loopt één mogelijkheid via het oude tracé van de Bosweg (2a), dat verbreed moet worden. Bij de Zee van Staal sluit de Bosweg met een nieuw kruispunt aan op de bestaande weg naar de Noordpier. De andere mogelijkheid blijft het hek van Tata Steel volgen en sluit met een nieuw kruispunt aan op de Reyndersweg (2b).

Voordeel van een nieuw tracé is dat doorgaand verkeer van en naar de Noordpier geen hinder meer veroorzaakt in Wijk aan Zee. Nadelen zijn dat het beschermde landschap ten zuiden van Wijk aan Zee wordt aangetast. Ook betekent minder verkeer door het dorp dat er ook minder potentiële klanten langs de horeca/winkels in Wijk aan Zee rijden.

Overwegingen:

- Het gebied ten zuiden van Wijk aan Zee is een geliefd wandelgebied van bewoners van Wijk aan Zee. Het gebied is onderdeel van Natura-2000 en/of Natuurnetwerk Nederland (voorheen Ecologische hoofdstructuur) (zie afbeelding 2), wat betekent dat het voor de natuur waardevol is. Bij aantasting gelden er strikte regels, er moet voldoende (zo niet extra) compensatie / uitruil zijn, om enige medewerking te verkrijgen van andere overheden om hier een nieuwe weg aan te leggen. Ook moet de compensatie plaatsvinden voordat de schade wordt aangebracht. De mogelijkheden voor compensatie / uitruil zijn in de directe omgeving zeer beperkt, wat de aanleg van een weg praktisch gezien zo goed als onmogelijk maakt.
- De oude Bosweg is in eigendom bij de gemeente Beverwijk. Het Natura-2000 deel is in eigendom van de provincie Noord-Holland. Het overgrote resterende deel van de benodigde gronden is in eigendom van Tata Steel.
- In een eerder informeel gesprek heeft Tata Steel aangegeven geen medewerking te willen verlenen aan de aanleg van een nieuwe weg door het gebied. Ook heeft Tata Steel aangegeven vanuit de eigen bedrijfsvoering en –veiligheid geen weg op eigen terrein (achter het hek) te willen.
- In het gebied liggen diverse hoge kunstmatige duinen, die samen met het aangrenzende landschap functioneren als groene buffer tussen het bedrijf en het dorp. Enkele hoge duinen vormen tevens een geluidsbarrière.
- Om de weg aan te leggen, moeten er vanwege de grote hoogteverschillen diverse ontgravingen gedaan worden en damwanden worden aangebracht.
- Een groot deel van het gebied, met name het zuidelijk deel, heeft sterk vervuilde grond, waardoor ontgraven niet zomaar mogelijk is. Uit kostenoverwegingen kan het terrein alleen opgehoogd worden om een weg aan te leggen.
- Gemeente Velsen heeft informeel aangegeven geen financiële bijdrage te willen leveren aan een nieuwe verbinding.
- Kosten voor aanleg liggen in de orde van grootte van €2.000.000,- (2a) tot €4.000.000,- (2b) exclusief BTW. In deze raming zijn geen bijkomende kosten opgenomen voor mitigerende maatregelen en landschappelijke inpassing. Ook de jaarlijkse beheerkosten zijn niet geraamd.



Afbeelding 2:
Natura 2000 (geel)
Natuurnetwerk Nederland (groen)
Beide (lichtgroen)

4. Transferium buiten het dorp (integrale parkeeroplossing)

Buiten het dorp komt op een nader te bepalen locatie een transferium. Men parkeert de auto en vervolgt de weg naar het strand per fiets of per pendelbus / openbaar vervoer.

Voordeel van een transferium is dat er minder mensen met de auto in Wijk aan Zee hoeven te komen.

Nadeel is dat een locatie voor een transferium lastig te vinden is. Ook is het voor strandbezoekers of bezoekers van de Noordpier die gebruik maken van het transferium lastiger om bij het strand te komen. Sowieso zal de doelgroep die gebruik maakt van het activiteitenstrand bij de Noordpier, geen mogelijkheden hebben om gebruik te maken van een transferium, in verband met de sportbenodigdheden die zij vaak bij zich hebben.

Overwegingen:

- In de Gebiedsvisie Wijk aan Zee 2030 is aangegeven dat er naar een integrale parkeeroplossing moet worden gekeken, ook vanuit de problematiek van de ontsluiting van de Noordpier. Daarbij wordt vaak aan een transferium gedacht.
- Er kan momenteel op piekmomenten geparkeerd worden op de Dorpsweide. De Dorpsweide functioneert momenteel al als transferium, maar dan in het dorp (auto>fiets en auto>voet). De Dorpsweide is daarmee een integrale parkeeroplossing, waar de Gebiedsvisie om vraagt.
- Extra parkeerplaatsen in het dorp zijn niet direct noodzakelijk, normaal gesproken zijn er ruim voldoende parkeerplaatsen, op enkele dagen in het jaar na (en dan is veelal de Dorpsweide geopend).
- De kans is groot dat vanwege de aantrekkelijkheid van het parkeren in het dorp (zoals op de Dorpsweide), er weinig gebruik wordt gemaakt van een transferium buiten het dorp.
- Het is niet gebruikelijk om infrastructuur aan te leggen die in piekbehoefte moet voorzien, ook als deze pieken enkele keren per jaar voorkomen.
- Bereikbaarheid Kust heeft in het verleden geëxperimenteerd met een transferium op de Dorpsweide, met een pendelbus naar de Noordpier. Deze proef bleek niet succesvol, er werd nauwelijks gebruik van gemaakt.
- Een locatie voor een transferium buiten het dorp is alleen op grote afstand te vinden.
- Het parkeerterrein Wijckerpoort bij het station van Beverwijk functioneert al als informeel transferium (of zou als zodanig kunnen functioneren); buslijn 78 verzorgt de verbinding met het strand.
- Kosten voor een nieuwe locatie voor een transferium bedragen eenmalig ongeveer €50.000,- tot €100.000,- (aanleg) en jaarlijks een bedrag van ongeveer €20.000,- voor een pendelbus (uitgaande van 20 dagen inzet).

Advies

Gezien de aard van het probleem en de nadelen van de mogelijke oplossingen (met name de impact op de natuur en de financiën), wordt geadviseerd om geen verdere maatregelen te treffen (oplossingsrichting 1).

Consequenties voorgesteld besluit

In de Gebiedsvisie Wijk aan Zee wordt gevraagd om nader onderzoek naar een integrale oplossing voor de bereikbaarheid van Wijk aan Zee en de Noordpier. Dit onderzoek is met het nemen van dit besluit afgerond. Er zullen geen aanvullende maatregelen getroffen worden om de bereikbaarheid van de Noordpier te wijzigen.

**gemeente
beverwijk**



Collegebesluit

Documentnummer : C-16-02861
Afdeling : Ruimte
Onderwerp : Ontsluiting Noordpier

Burgemeester en wethouders van Beverwijk;

overwegende de Gebiedsvisie Wijk aan Zee 2030;

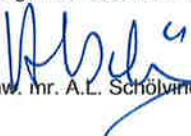
overwegende de resultaten van het onderzoek naar de
ontsluiting van de Noordpier;

gelet op artikel 160 lid 1 onder a van de Gemeentewet;

b e s l u i t e n :

1. Kennis te nemen van de resultaten van het onderzoek naar de ontsluiting van de Noordpier;
2. Gezien de aard van het probleem en de nadelen van de mogelijke oplossingen, geen verdere maatregelen te treffen om de ontsluiting van de Noordpier te verbeteren.

Beverwijk, **17 MEI 2016**
burgemeester en wethouders voornoemd,
de gemeentesecretaris, de burgemeester,


mw. mr. A.L. Scholvinck


F. Ossel

stationsplein 48
postbus 450
1940 al beverwijk
www.beverwijk.nl
info@beverwijk.nl
telefoon
0251 256256
fax 0251 256444