

UITVOERINGSPROGRAMMA 2007-2009

Bereikbaarheid Kust

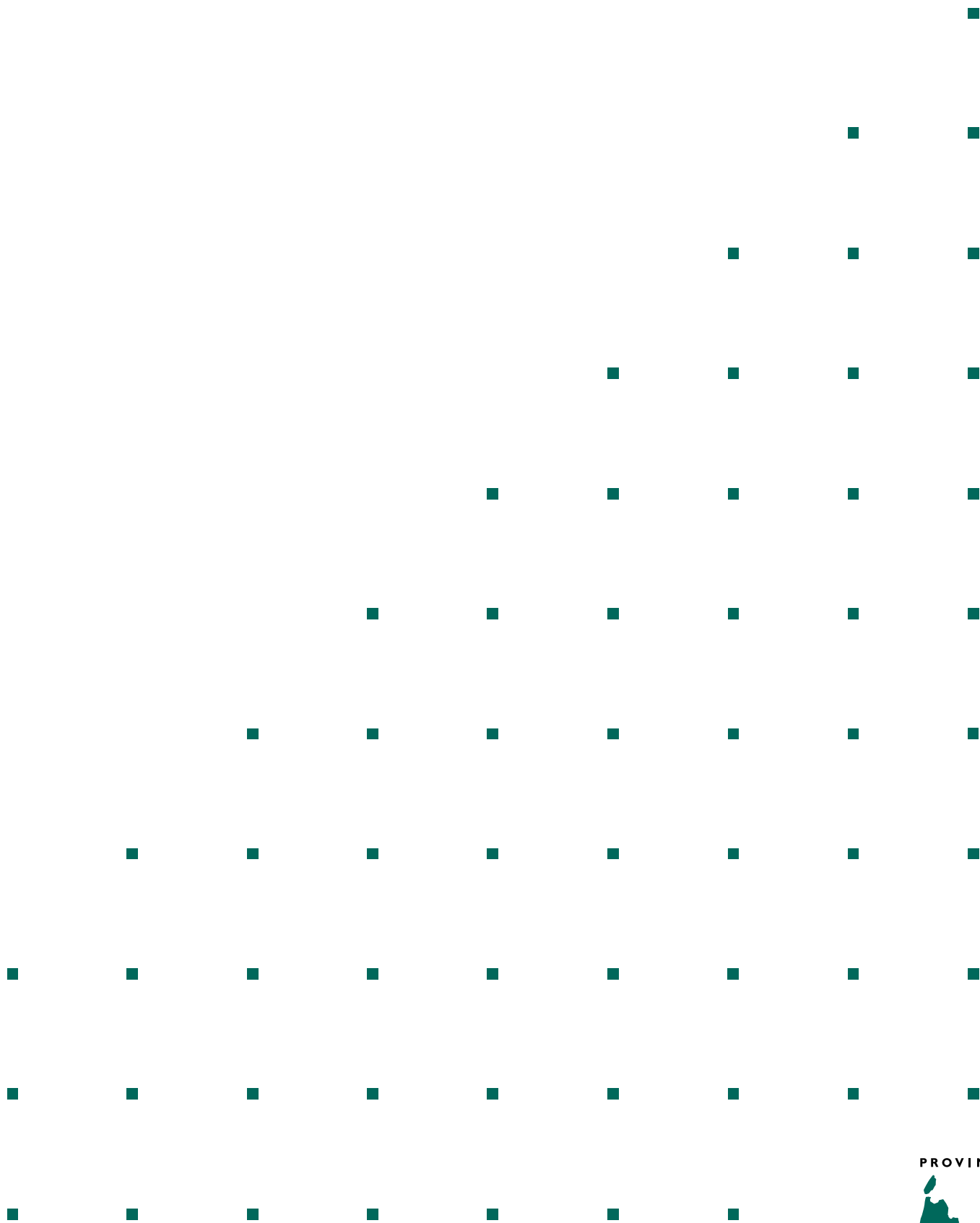
Velsen-Castricum



UITVOERINGSPROGRAMMA 2007-2009

Bereikbaarheid Kust

Velsen-Castricum





Inhoudsopgave

5	1	Inleiding en achtergrond
7	2	Doelen en beoogde resultaten
9	3	Analyse
11	4	Fysieke maatregelen
11	4.1	Automaatregelen
13	4.2	Fietsmaatregelen
18	4.3	Openbaar Vervoer
21	5	Regiecentrale Bereikbaarheid Kust
23	6	Communicatie
25	7	Monitoring en evaluatie
26	8	Begroting
28	9	Uitvoeringsorganisatie

1 Inleiding en achtergrond

Het verbeteren van de bereikbaarheid van de kust is één van de speerpunten in het collegeprogramma 2003-2007 van de provincie Noord-Holland. De belangrijkste reden hiervoor is dat de kwaliteit en het imago van het economisch belangrijke strand- en kusttoerisme schade ondervinden van een slechte bereikbaarheid van de kustplaatsen. Er is gekozen voor een fasering naar kustregio. In 2004 is gestart met Bloemendaal-Zandvoort, in 2005 was de kuststrook van de gemeente Bergen tot en met Zijpe aan de beurt en dit jaar, in 2006, stond de kuststrook van Velsen tot en met Castricum op de rol. In het gebied Velsen-Castricum werken de provincie, de gemeenten Velsen, Beverwijk, Heemskerk en Castricum en PWN samen aan de bereikbaarheid van de stranden IJmuiderslag, IJmuidersstrand, Noorderstrand, Wijk aan Zee, Heemskerk aan Zee en Castricum aan Zee.

De algemene *doelen* van het project Bereikbaarheid Kust zijn:

- het verbeteren van de feitelijke en ervaren bereikbaarheid door de strandbezoekers;
- het beperken van de overlast voor inwoners van de regio;
- het verbeteren van de bereikbaarheid van de stranden voor de hulpdiensten.

Kenmerkend voor het project Bereikbaarheid Kust is de aanpak, de samenwerking, en de samenhang.

Wat betreft de *aanpak*: Er zijn in de regio veel beleidsnota's en onderzoeken over de problematiek beschikbaar. Bovendien zijn er al veel maatregelen bedacht. In het project Bereikbaarheid Kust gaat het er om de kansrijke, meest effectieve maatregelen daaruit te selecteren, er draagvlak voor te vinden en ze vervolgens gezamenlijk uit te voeren.

De aanpak bestaat uit twee fasen:

- 1 realisatie van enkele korte termijnmaatregelen in de zomer van het eerste jaar dat het project draait (2006 voor Velsen-Castricum);
- 2 besluitvorming over een Uitvoeringsprogramma voor een periode van drie jaren daarna (2007-2009 voor Velsen-Castricum);
- 3 eventueel een doorkijk naar langetermijnmaatregelen.

Samenwerking aan de kust is essentieel

De gemeenten Velsen, Beverwijk, Heemskerk en Castricum hebben in 2006 ingestemd met de aanpak en leverden concrete menskracht. Hulpdiensten, ondernemers, belangenorganisaties zoals fietsersbond en dorpsbelangen hebben aan tafel gezeten om ideeën voor maatregelen aan te dragen, draaiboeken uit te werken, mee te gaan kijken op locaties, ervaringen uit het verleden in te brengen en praktische zaken te regelen zoals het zetten van haltepalen of het ophangen van borden en vlaggen. Kortom, de samenwerking om maatregelen voor elkaar te krijgen is op gang gekomen. Nu is het zaak deze samenwerking de komende jaren voort te zetten.

Ook is duidelijk geworden dat er tussen de verschillende projecten een sterke *samenhang* bestaat. Bij een verkeerverwijssysteem dat naar de verder van het strand afgelegen parkeerterreinen verwijst, hoort een vorm van natransport waarover goed gecommuniceerd moet worden. Bij een goede fietsverbinding horen goede bewegwijzering, parkeervoorzieningen, enz. Verschillende modaliteiten kunnen samen de kust beter bereikbaar maken, het moet niet van één modaliteit afhangen.

Door de samenwerking en het in samenhang uitvoeren van maatregelen is in de zomer van 2006 gebleken dat er wel degelijk sprake kan zijn van resultaatgerichte oplossingen. Uit de evaluatie blijkt dat er sprake is van een betere doorstroming, dat alternatieven zoals openbaar vervoer en pendelbus worden gebruikt en dat uitbreiding van fietsstallingsmogelijkheden voor de fiets soelaas biedt.

Dit sterkt de Stuurgroep Bereikbaarheid Kust Velsen-Castricum om de maatregelen uit de zomer van 2006 uit te breiden naar een uitgebreider programma. In dit Uitvoeringsprogramma Velsen-Castricum wordt in hoofdstuk 2 nader ingegaan op het doel en de beoogde resultaten ten aanzien van een bereikbare kust in Velsen-Castricum, gegeven ook de ambities van de gemeenten. Hoofdstuk 3 beschrijft de problematiek in het gebied en de aan te pakken aspecten. In de hoofdstukken 4, 5, 6, en 7 wordt inhoudelijk ingegaan op de voorgestelde maatregelen. Onderscheid wordt gemaakt tussen fysieke maatregelen (4), organisatorische maatregelen (de Regiecentrale Bereikbaarheid Kust) (5), communicatie (6), terwijl het belang van monitoring en evaluatie wordt toegelicht (7). Belangrijke onderbouwing voor de maatregelen betreft de evaluatie van de maatregelen in de zomer.

De invoering van de maatregelen kost geld. In hoofdstuk 8 wordt de omvang daarvan aangegeven en hoe die kosten kunnen worden gefinancierd. Aandacht wordt besteed aan de tijdsfasering per jaar. Tenslotte beschrijft hoofdstuk 9 de 'uitvoeringsorganisatie', die de maatregelen zal uitvoeren.

2 Doelen en beoogde resultaten

Het project Bereikbaarheid Kust richt zich op het verbeteren van de bereikbaarheid voor strandbezoekers en hulpdiensten en het verminderen van de overlast voor bewoners. Het project richt zich vooral op de zomerperiode, waarin de problemen het grootst zijn. Ervaring leert dat er (los van evenementen) bij mooi weer sprake van drukte kan zijn in de weekenden van juni en september en dagelijks in juli en augustus. Dit heeft te maken met de temperaturen in dit jaargetijde en de vakantieperiode.

Bij het doel de bereikbaarheid voor strandbezoekers te verbeteren spelen twee achterliggende gedachten:

- 1 Allereerst dat het economische schade aan het product strand en kusttoerisme brengt, wanneer veel bezoekers niet meer gaan of naar andere locaties gaan vanwege (het imago van) de slechte bereikbaarheid van het strand en de kust.
- 2 Daarnaast is de aanwezigheid van het strand voor veel bewoners van de kustgemeenten een aantrekkelijk aspect van het wonen in Noord-Holland. Uit de omnibusenquête in de gemeente Castricum bijvoorbeeld blijkt dat heel veel inwoners het strand en de duinen als een belangrijk uitloopgebied zien. Dat kan in negatieve zin worden beïnvloed door het feit dat het strand op de meest aantrekkelijke dagen niet of slecht bereikbaar is.

Mede bepalend voor de toekomstige bereikbaarheid voor strandbezoekers en de in te zetten maatregelen zijn de ambities van de gemeenten ten aanzien van de afzonderlijke stranden. Er tekent zich een bepaalde zonering af in deze kuststreek: sportiefamilies en gezelligheid, rust en natuur.

Rustige stranden zijn het IJmuiderslag (strand dat met name lokale bevolking trekt), het noordelijke strand van Wijk aan Zee in aansluiting op het strand van Heemskerk, het Stille Strand en Bad Noord aan weerszijden van het hoofdstrand in Castricum.

Het IJmuiderstrand, het Noorderstrand, het midden/zuidelijke deel van Wijk aan Zee (R. Aertsweg/Zwaanstraat), en het hoofdstrand van Castricum zijn drukke stranden. Ontwikkelingen zijn daar in gang gezet. Bij het IJmuiderstrand wordt de Kustvisie 2010 gerealiseerd, bij het Noorderstrand is sprake van het legaliseren van strandpaviljoens (ontwerpbestemmingsplan in voorbereiding), Wijk aan Zee zet in op verdere optimalisatie en kwaliteitsverbetering en Castricum maakt zich op voor een 2^e fase ontwikkeling van het strandplateau.

Er dient rekening gehouden te worden met het type bezoeker en waar deze bezoekers vandaan komen. Bezoekers aan dit kustdeel zijn voornamelijk dagtoeristen, grotendeels afkomstig uit de eigen regio. Bepaalde stranden (met name de boven beschreven drukke stranden) trekken ook publiek uit Amsterdam en de Zaanstreek. Verblijfsrecreanten komen voornamelijk vanuit een aantal grote campings in het gebied die op fietsafstand van de kust liggen.

De herkomst van bezoekers bepaalt de mogelijkheden om verschuivingen in modal split¹⁾ te beïnvloeden. In het project bereikbaarheid kust is in zekere zin sprake van een vervoerskundig sturingsprincipe. Het is namelijk maatschappelijk onverantwoord en bovendien onbetaalbaar om voor een

¹⁾ Modal split is de verdeling over de verschillende vervoerwijzen (auto, fiets, openbaar vervoer, anders).

beperkt aantal dagen per jaar aanvullende auto infrastructuur (wegen) aan te leggen. Daarom is het streven de auto bereikbaarheid op de 8^{ste} drukste zomerdag probleemloos te laten verlopen. Op de drukkere dagen kan men ook snel op het strand zijn, maar dan met alternatieven voor de auto.

Wat betreft de bereikbaarheid van de hulpdiensten is het doel snel ter plaatse te kunnen zijn bij calamiteiten en de evacuatie bij ongelukken die op drukke stranddagen plaatsvinden te bespoedigen.

Overlast voor omwonenden heeft veelal te maken met zoekverkeer (geluid en stankoverlast) en parkeeroverlast (wild parkeren). Een doel is die overlast te verminderen.

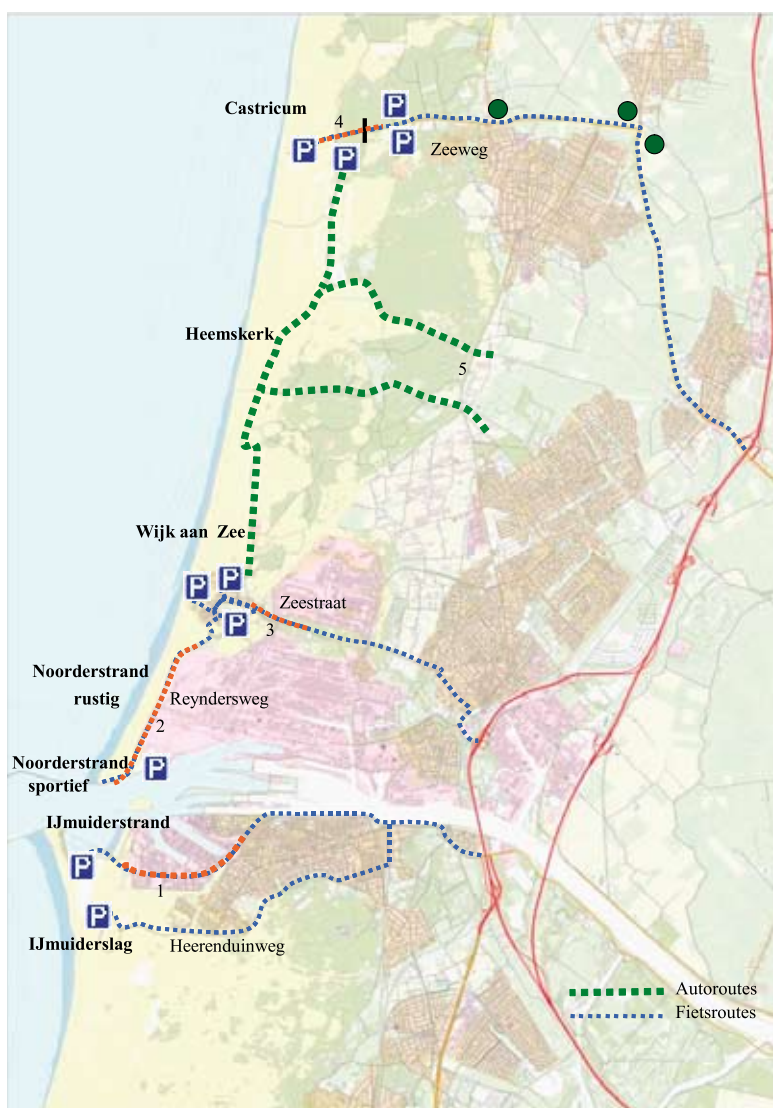
3 Analyse

Autobereikbaarheid

Eigenlijk geldt voor het gehele studiegebied dat de doorstromingsproblematiek naar het strand nergens in de regio werkelijk groot is. De werkelijk aanwezige problematiek heeft te maken met de beperkte parkeercapaciteit, de vertraging veroorzaakt door het parkeren, het ontbreken van goede bewegwijzering naar de parkeerplaatsen en de zoekbewegingen die daarmee gepaard gaan.

Autoroutes

Bij strandweer zijn er geen grote vertragingen op de routes naar het strand. Van enige filevorming is sprake op de Zeestraat in Wijk aan Zee en op de Zeeweg (N513) in Castricum aan Zee. Hulpdiensten en openbaar vervoer ondervinden daar in principe ook hinder van. In het openbaar vervoer leidt dit overigens nauwelijks tot overschrijding van de dienstregelingtijden.



De routes zijn evenwel kwetsbaar, met name voor de bereikbaarheid van de hulpdiensten, omdat het de enige toevoerwegen zijn. Bij brede wegen kan nog gebruik gemaakt worden van de linkerrijbaan, maar waar de weg smal is de situatie precair. Met name de Reynderweg (verbindingsweg tussen Wijk aan Zee en het Noorderstrand) is kwetsbaar. Bij calamiteiten is er is voor hulpdiensten een alternatieve route via het Corusterrein. Er dienen goede afspraken gemaakt te worden tussen hulpdiensten en Corus. De bereikbaarheid van het IJmuidersstrand wordt door de hulpdiensten ook als een probleem gezien. Zij moeten via het particulier parkeerterrein. Ook dit vergt goede afspraken over het tijdig (kunnen) openstellen van de slagboom.

Overlast voor omwonenden (zoekverkeer, wildparkeren) speelt alleen op de route door Beverwijk/Wijk aan Zee.

Parkeerplaatsen

Het aantal parkeerplaatsen is op drukke zomerse dagen een probleem bij het Noorderstrand en Castricum. De Dorpsweide in Wijk aan Zee is een belangrijk

overloopgebied voor Wijk aan Zee. Vooralsnog is daar voldoende capaciteit. Ook Castricum heeft voldoende overloopgebieden: in eerste instantie langs de Zeeweg (parkeerplaatsen bij de Hoep/Johanneshof), in tweede instantie in het dorp bij het NS station, de Brink en Geesterduin.

Overigens functioneren de parkeerplaatsen niet optimaal:

- Er geldt geen consequent parkeertariefregime. In Velsen is sprake van betaald parkeren bij IJmuiderslag (gemeentelijke exploitatie, 1.100 pp) en bij het IJmuidersstrand (particuliere exploitatie, 3.000 pp), maar bij het Noorderstrand/langs de Reyndersweg (805 pp) is het parkeren gratis. Dit kan een aanzuigende werking hebben op het Noorderstrand. In Wijk aan Zee kan men gratis parkeren dicht bij het strand (Rijkert Aertsweg [450 pp] en Dorpsduinen [100 pp]), terwijl voor het parkeren op de Dorpsweide, op verdere loopafstand, betaald moet worden (€ 2,00 per auto) (Dorpsweide 1.500 parkeerplaatsen). Dit leidt tot zoekverkeer door het dorp.
- In Castricum is er geen gedifferentieerd parkeertarief naar tijd. De mensen ervaren dat als negatief.
- De loopafstand vanaf de parkeerplaatsen langs de Reyndersweg kan behoorlijk oplopen (max. ca. 3 km).
- Bij het IJmuidersstrand kan de verwijzing naar het parkeren beter. Er bestaat soms verwarring met het parkeergebied voor de jachthaven en hotels. Bij de nieuwe ontwikkelingen in het kader van Kustvisie IJmuiden aan Zee is een goede verwijzing om een optimale benutting te realiseren van belang (de juiste parkeerder op de juiste plaats).

Fietsvoorzieningen

Een ander probleem betreft het parkeren van fietsen, brommers en scooters. In Castricum zijn er te weinig fietsenstallingen, in Beverwijk is met name de kwaliteit van de stallingen ondermaats. Over het algemeen zijn er goede fietsroutes naar de kust, maar er ontbreekt duidelijke bewegwijzering en de fysieke veiligheid met name in Heemkerk en richting Noorderstrand is slecht.

Openbaar vervoer

Castricum, Heemkerk, Beverwijk en Velsen (Santpoort-Noord, Santpoort-Zuid en Driehuis) beschikken over NS stations. Daarnaast is er een snelle verbinding over water tussen Amsterdam Centraal en het Pontplein in IJmuiden (Fast Flying Ferry). De afstand naar de stranden is echter dusdanig ver dat natransport met openbaarvervoer (bus of OV taxi) of (OV of huur-) fiets nodig is. Er rijden vanaf de stations Castricum en Beverwijk rechtstreeks bussen naar Castricum aan Zee en Wijk aan Zee. De bus in Castricum eindigt vroeg in de avond. Dit is minder aantrekkelijk voor mensen die langer op het strand willen blijven, bijvoorbeeld om nog een hapje te eten. Het strand van Heemkerk is te voet bereikbaar vanaf de halte Rijkstraatweg. De openbaarvervoer verbinding naar IJmuidersstrand is sterk verslechterd met ingang van de dienstregeling in 2006.

4 Fysieke maatregelen

4.1 Automaatregelen

Gegeven de problematiek en de ervaringen in 2006 zet het Uitvoeringsprogramma in op:

- het voortzetten van parkeerverwijssystemen in Wijk aan Zee/Noorderstrand en Castricum aan Zee;
- P+ Pendelbus voor het Noorderstrand;
- optimalisatie veiligheid voor fietsers en uitbreiding parkeren op de Reyndersweg;
- betere verwijzing parkeerplaats IJmuiderstrand.

Langetermijnmaatregelen

Voor de lange termijn (na 2009) zijn mogelijk aan de orde:

- kwaliteitsverbetering parkeerterrein Reijckert Aertsweg na besluitvorming over parkeerbeleid in Wijk aan Zee;
- de eventuele ontwikkeling van nieuwe overloop-terreinen in Castricum met natransport (op basis van monitoring en evaluatie gebruik parkeerterreinen in het dorp en gebruik lijn 267 als voor en natransport).

Parkeerverwijssystemen

Met het parkeerverwijssysteem wordt beoogd de bezoekers op een positieve manier sneller een parkeerplaats te laten vinden. De maatregel parkeerverwijssysteem betreft:

- bebording/bewegwijzering naar beschikbare parkeerplaatsen;
- de inzet van verkeersregelaars;
- het hanteren van een zogenaamd afpelsysteem per parkeerlocatie, bij vol verwijzen naar andere parkeerlocaties;
- het verzorgen van informatie over/verwijzing naar natransport (bus, ov taxi, ov fiets) vanaf verderaf gelegen parkeerplaatsen.



De parkeerverwijssystemen

worden daar waar nodig ingezet, namelijk in Castricum aan Zee en in Wijk aan Zee/Noorderstrand. De Regiecentrale Bereikbaarheid Kust is verantwoordelijk voor de voorbereiding (bebordingsplan, draaiboeken opstellen) de daadwerkelijke inzet en de nazorg. Ook draagt zij zorg voor goede afstemming tussen betrokken partijen. Er zijn een aantal aandachtspunten uit de evaluatie van 2006 naar voren gekomen:

- de inzet van verkeersregelaars verder verfijnen naar voorseizoen, hoogseizoen en naseizoen. Vooral de eerste warme dagen van de zomer zijn het drukst. In de loop van het seizoen treedt er gewenning op, waardoor het op warme dagen eind augustus minder druk is dan in warme weekenden in juni. Verdere verfijning is mogelijk op basis van metingen verspreid naar voor-, hoog- en naseizoen;
- het breder inzetten van verkeersregelaars: zij moeten actief informeren over andere parkeerlocaties,

de mogelijkheden voor voor- en natransport (uitdelen van flyers), het geldende strandbeleid (bijv. geen honden op het strand);

- de keuze voor bebording (type en plaats) dient vroegtijdig met gemeente te worden besproken;
- specifiek voor Wijk aan Zee/Noorderstrand geldt dat vanaf 2007 de ingang van de Dorpsweide wordt verplaatst naar de Julianaweg en de uitgang naar de Verlengde Voorstraat. Dit brengt wijzigingen met zich mee qua verwijsroute en locaties waar verwijsborden worden geplaatst. Ook wordt een deel van de weide (langs de Zeecroft) ingericht als waterberging. Dit gaat overigens niet ten koste van parkeercapaciteit;
- verder dient ook de samenwerking tussen Regiecentrale met de Stichting Actief Wijk aan Zee bekrachtigd te worden in de overeenkomst tussen SAWAZ en de gemeente Beverwijk. SAWAZ blijft het parkeerbeheer op de Dorpsweide uitvoeren. De Dorpsweide gaat echter open op aanwijzing van de Regiecentrale. Om parkeercapaciteit optimaal te benutten wordt op verwachte drukke dagen (rode/zwarte scenario's) de Dorpsweide vooraf middels stekpaaltjes en linten ingericht. De Regiecentrale verstrekt voorafgaand aan het zomerseizoen de medewerkers van SAWAZ, bijvoorbeeld door middel van een training, de juiste informatie en materiaal over maatregelen in Bereikbaarheid Kust, met name over het parkeerverwijssysteem en de pendelbus.

In de begroting voor de inzet van verkeerregelaars is uitgegaan van 25 stranddagen. Kosten voor Casticum aan Zee zijn geraamd op € 13.500,-; kosten voor Wijk aan Zee/Noorderstrand op € 18.500,-. Deze post komt ten laste van het budget Bereikbaarheid Kust evenals de te nemen fysieke maatregelen (voor beide gebieden samen € 4.000,-).

Pendelbus

Gelet op het feit dat op drukke dagen de parkeercapaciteit op de Reyndersweg/Noorderstrand onvoldoende is, is in de zomer van 2006 redelijk succesvol de pendelbus ingezet. De pendelbus is een vorm van besloten

vervoer en heeft één doelgroep, namelijk parkeerders op de Dorpsweide die naar het Noorderstrand willen. Ook kan de pendelbus mensen vervoeren die langs de Reyndersweg geparkeerd hebben en nog een eind zouden moeten lopen om bij de Noordpier te komen. Vanwege de korte voorbereidingstijd waren er schoonheidsfouten. Uit de evaluatie blijkt dat de communicatie rondom de pendelbus verbetering behoeft, zowel voor de strandbezoekers als voor degenen die een rol spelen in de uitvoering (SAWAZ, chauffeurs pendeldienst). Ondernemers op het Noorderstrand stellen dat de pendelbus hen niet meer bezoekers heeft gebracht. De pendelbus compenseert wel de bezoekers die andere zomers dubbel/foutgeparkeerd stonden en er nu vanwege de inzet van de verkeerregelaars niet meer toegelaten worden. Hoewel het waarschijnlijk niet tot extra klanten voor de strandpaviljoens heeft bijgedragen, komt deze wel het imago van het Noorderstrand ten goede. Nadrukkelijk stellen de ondernemers dat verkeersregulering een goede zaak is, met name voor de hulpverlening en ordehandhaving. Vanwege de compensatie die de pendelbus geeft, is er draagvlak bij de ondernemers op het Noorderstrand. In principe hebben zij interesse in verdere uitbouw van het pendelbusstelsel of varianten daarop, waardoor het ook kan gaan om extra bezoekers. Onduidelijkheid over hun status (gezien de lopende bestemmingsplanprocedure) houdt dit tegen.

De begroting voor de pendelbus is enigszins bijgesteld ten opzichte van de zomer 2006. Gelet op de discussie in de evaluatiegesprekken over het tarief en onduidelijkheid over de kaartjes wordt bij voorkeur het buskaartje gekoppeld aan het parkeerkaartje. Per auto wordt € 5,- betaald voor parkeren en vervoer. Het aantal benodigde pendelbussen is vastgesteld op twee. Hiermee kan een fatsoenlijke pendeldienst worden onderhouden. Voor de begroting wordt uitgegaan van de benutting van de ze maatregel op 20 warme dagen. De jaarlijkse exploitatiesubsidie komt neer op € 20.000,-. Overige kosten (promotiemateriaal/ halteaanduidingen, kaartjes) vallen onder communicatiekosten.

Vergroten parkeercapaciteit

Reyndersweg

Bij het herinrichtingsplan Reyndersweg is gekeken naar mogelijke locaties voor parkeeruitbreiding langs de Reyndersweg. Ter hoogte van het Bolwerk aan oostzijde (Coruszijde) van het terrein kunnen in de strook tussen afrastering en eigendomsgrens ongeveer 170 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Kosten (uitgaande van halfverharding) zijn geraamd op € 35.000,-.

De bezoekersstroom voor het Noorderstrand moet eigenlijk worden gesplitst in twee groepen. De eerste groep wordt gevormd door de surfers die vooral komen wanneer het matig of slecht weer is, in ieder geval verzekerd zijn van wind. De concentratie van geparkeerde auto's en busjes waarmee deze doelgroep naar het strand komt is vooral ter hoogte van de kop van de Reyndersweg (bij de Noordpier) en ter hoogte van Het Bolwerk. De surfer wil zijn vervoermiddel immers zo dicht mogelijk bij de strandopgang hebben staan om het onnodig dragen van zijn spullen te voorkomen. Vanwege die hoge parkeerconcentratie lijkt het gewenst om op die topdagen (dus bij slecht weer) meer regulerend te handhaven en het gewenste parkeergedrag te stroomlijnen. Op zich is er parkeerruimte genoeg, alleen niet voor iedereen dichtbij de strandopgang. Uitbreiding van parkeerruimte is voor deze doelgroep niet noodzakelijk.

De tweede groep wordt gevormd door de strandbezoeker bij mooi weer. Dit zijn de zonzonbidders, de gezinnen met kinderen en jongeren. De grote toestroom van deze doelgroep kan worden opgevangen op de Dorpsweide en verder worden vervoerd met de pendelbus. Deze bus kan in een attractieve vorm (cabriobus) worden ingezet. Naast de opvang van de parkeerders op de Dorpsweide wordt de mogelijkheid onderzocht om extra parkeercapaciteit te realiseren langs de Reyndersweg. De meest voor de hand liggende plek ligt ter hoogte van het Bolwerk in een groenstrook direct naast, ten oosten, van de Reyndersweg. Het betreft hier een mogelijke uitbreiding van 170 pp. Tevens kan deze extra capaciteit

worden benut voor de eerste doelgroep, de surfers bij slecht weer.

Bewegwijzering IJmuiderstrand

Vlak voor de ingang naar het parkeerterrein bij het IJmuiderstrand ligt een rotonde. Hier is ook een splitsing in het verkeer dat naar Seaport Marina wil (in principe alleen bewoners) en naar het IJmuiderstrand. Voor beide richtingen is een rijstrook aanwezig op de rotonde. Vlak voor de rotonde is er één rijstrook. Er is geen ruimte om al vóór de rotonde een splitsing in richtingen te maken.

Voor veel strandbezoekers is het niet duidelijk hoe zij op de rotonde moeten voorsorteren. Door hier een bord te plaatsen (kosten maximaal € 500,-), met daarop duidelijk aangegeven dat de linkerstrook voor strandbezoekers is en de rechterstrook voor mensen met bestemming Seaport Marina, kan de doorstroming op deze rotonde verbeteren.

4.2 Fietsmaatregelen

Vanuit het kortetermijnprogramma is in 2006 al een aantal fysieke maatregelen getroffen om de tekortkomingen op het gebied van fietsvoorzieningen op te heffen. Zo is de fietsstalling bij het IJmuiderstrand heringericht (met plek voor scooters en motoren), zijn in Heemskerk en Castricum hiaten in de fietsroutes aangepakt en zijn er in Wijk aan Zee en Heemskerk steunplanken aangebracht om het wild-



parkeren van fietsen tegen te gaan. In Heemskerk zijn (als experiment) zelfs twee verkeerregelaars ingezet om bezoekers aan te spreken op hun fietsparkeergedrag. Dit alles gebeurde om het voor fietsers gemakkelijker en aantrekkelijker te maken naar het strand toe te komen, keuzereizigers te verleiden, wildparkeren te verminderen, maar ook de toegang voor de hulpdiensten te verbeteren.

Het pakket van maatregelen werd ondersteund door de campagne 'Reach the Beach': de mogelijkheden om per fiets naar het strand te komen, werden op de website weergegeven; fietsenstallingen werden zichtbaar gemaakt door vlaggen en 'ingepakt' met spandoeken.

Een evaluatie van het kortetermijnprogramma toont aan dat de maatregelen meer dan welkom waren, en bovendien redelijk succesvol. Toch is dat niet genoeg. Betrokkenen uit het gebied vragen om meer aandacht voor de fietser in Bereikbaarheid Kust. Dat geldt met name voor fietsveiligheid, kwalitatief goede fietsenstallingen en fietsroutes. Het uitvoeringsplan gaat hier mee verder.

Voorstel

Om het fietsgebruik van de strandbezoekers te stimuleren, is het nodig de fietsvoorzieningen nabij de stranden van Velsen tot Castricum te verbeteren en/of uit te breiden. Wanneer de toegankelijkheid/bekendheid van de fietsenstallingen wordt geoptimaliseerd, er voldoende kwalitatieve stallingplaatsen zijn, wordt ook het 'wildparkeren' van fietsen mogelijk minder, waardoor de toegangswegen/strandopgangen beter bereikbaar zijn. Dit is vooral van belang voor de hulpdiensten die in het geval van calamiteiten sneller ter plaatse zijn. Daarnaast is het van belang dat fietsers ook de weg (veilig) naar het strand kunnen vinden en hiaten in de fietsbewegwijzering en -routes worden opgevuld.

Kosten

De totale kosten voor het realiseren van de fietsvoorzieningen bedragen € 662.357,-. Hiervan is € 611.357,- bestemd voor investeringen, en € 51.000,-

voor exploitatie. De maatregelen worden verspreid over de jaren uitgevoerd. Gemeenten zijn verantwoordelijk voor de maatregelen (projectleiders). Het beheer en onderhoud van de voorzieningen is voor rekening van de gemeenten.

Voorwaarden

Het succes van nieuwe of verbeterde fietsvoorzieningen kan niet worden bereikt zonder ondersteunende promotie via de campagne Reach the Beach. Voor de communicatie is dan ook een aparte begrotingspost opgesteld binnen Bereikbaarheid Kust.

Verschillende maatregelen die hier onder zijn genoemd zijn voor hun uitvoering afhankelijk van specifieke lokale voorwaarden.

De fietsmaatregelen voor 2007-2009 betreffen:

4.2.1 Fietspaden

Verbeteren veiligheid Reyndersweg, Velsen Noord

Voor fietsers is de Reyndersweg tussen Wijk aan Zee en de Noordpier onveilig. Auto's rijden er te hard en er zijn in- en uitparkerende auto's. Het probleem is het grootst op de normale zomerse dagen, wanneer geen sprake is van begeleiding door verkeerregelaars. Een lagere snelheid van het auto verkeer kan niet worden afgedwongen. Enerzijds dient de weg toegang te bieden voor zwaar onderhoudsverkeer van RWS, anderzijds zullen wegversmallingen en asver springingen nauwelijks effect hebben vanwege de lengte, het karakter van de weg, en het ontbreken van bebouwing en uitritten. De oplossing ligt in een van de weg gescheiden fietspad.

Het aanleggen van een vrijliggend fietspad maakt het wellicht voor mensen uit de buurt aantrekkelijker om met de fiets naar het Noorderstrand te komen. Daarnaast krijgt het fietspad meerwaarde door de komst van de watertaxi als laatste schakel in de langeafstandsfietsroute LF1 van Den Helder naar Boulogne sur Mer. Om het Noordzeekanaal te passeren, moet men nu via de sluizen of met de pont het Noord-

zeekanaal oversteken, om vervolgens via Velsen-Zuid weer in het duingebied terecht te komen. Met de watertaxi-verbinding wordt een attractief alternatief geboden. Dan wordt ook verwacht dat er meer fietsers gebruik zullen maken van de Reyndersweg.

Het fietspad kan zowel aan oost- als aan westzijde worden aangelegd. Qua kosten is er geen substantieel verschil. Uit een eerste schetsontwerp blijkt dat, rekening houdend met de huidige ligging van de weg en de parkeerplaatsen, inpassing aan de oostkant eenvoudiger is. Met uitzondering van het eerste deel (komend vanuit Wijk aan Zee ter hoogte van de Zee van Staal) is het gebied aan oostzijde minder kwetsbaar qua natuurwaarden en minder geaccidenteerd.

Omdat het vrijliggende fietspad in duingebied zou worden aangelegd spelen de natuurbeschermingswet, PEHS, flora en fauna een grote rol. Ook bij een aanliggend fietspad is dit aan de orde. Procedureel gezien zijn er de volgende voorwaarden: aanleg moet passen binnen het bestemmingsplan of de vrijstelling van het bestemmingsplan (art. 19.1). Bij de voorbereiding van de aanleg zal tevens afstemming moeten plaatsvinden met de eigenaren en beheerders in het gebied.

Het fietspad kan in verband met diverse procedures pas in 2008 worden aangelegd. De maatregel is in het kader van het fietspadenplan Groene IJmond inmiddels aangedragen voor subsidie in het kader van het ILG.

Kosten voor de aanleg van een vrijliggend fietspad zijn geraamd op € 325.000,- exclusief procedurekosten, kabels en leidingen, eventuele, grondaankoop. Oversteekpunten, bedoeld voor parkeerders en fietsers aan oostzijde, zijn geraamd op € 30.000,-.

Verbetering oversteek Rijksstraatweg Heemskerk

In 2006 is door het plaatsen van fietsbebording de fietsroute naar het strand van Heemskerk verduidelijkt. De Rijksstraatweg (80 km/u-weg) vormt echter een gevaarlijk punt in deze route. Voor fietsers (en

voetgangers en ruiters) kan de oversteek bij de Noordermaatweg (richting duiningang) veiliger worden gemaakt door het aanbrengen van 'middengeleiders'. Hierdoor kan men de weg in twee delen oversteken. Zo wordt het gebruik van de fiets op korte afstand wellicht gestimuleerd.

De kosten voor het aanbrengen van de middengeleiders zijn geraamd op € 44.157,- (geleiders, asfalt, doorsteek, wegmarkering, groenvoorziening etc.). Beheer en onderhoud zijn voor rekening van de gemeente Heemskerk.

4.2.2 Fietsparkeervoorzieningen

Uitbreiding fietsparkeervoorzieningen Noorderstrand

De twee fietsenrekken op het Noorderstrand zijn in de zomer niet voldoende, ook al geven de paviljoenhouders aan dat er slechts een klein deel van het publiek op de fiets komt. Wanneer de watertaxi wordt gerealiseerd (verbinding noord-Zuidpier) en een fietspad langs de Reyndersweg wordt aangelegd, zal het aantal fietsers dat richting het Noorderstrand komt groeien. Kwalitatief goede uitbreiding van de fietsenrekken bij de watertaxi-steiger (40 plekken + verharding) en bij de strandpaviljoens op het Noorderstrand (200 plekken + verharding) is daarom gewenst. Hier kunnen dan ook scooters en brommers worden gestald.

De kosten van de stalling bij de watertaxi bedragen € 2.000,-. Bij de strandpaviljoens op het Noorderstrand zullen de kosten ongeveer € 8.000,- bedragen. In de zomer van 2007 zal middels monitoring bekeken worden of er behoefte is aan meer stallingcapaciteit.

Uitbreiding en verbetering fietsen- stallingen Wijk aan Zee

Zwaanstraat

De fietsenstalling tussen de Zwaanstraat, Rijckert Aertsweg en het Zeepad zijn verouderd. De fietsbogen die daar staan zijn verroest. Ten behoeve van

het fietsbereikbaarheidsimago van Wijk aan Zee is kwaliteitsverbetering van de fietsenstalling gewenst (nieuwe fietsenrekken). Wanneer mensen weten dat de fiets beter gestald kan worden, zullen zij wellicht eerder geneigd zijn om met de fiets naar het strand te komen. Ook zullen zij minder wildparkeren.

De kosten van de verbetering van deze fietsenstalling komen op € 3.600,-. Hierin zijn opgenomen: het afvoeren van de bestaande beugels (€ 500,-), de bestrating onder de rekken (€ 1.500,-) en de fietsenrekken (€ 1.600,- inclusief montage).

De gemeente Beverwijk is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de fietsenstalling.

Bij de strandopgang Zwaanstraat zijn in 2006 aan één zijde steunplanken geplaatst om meer fietsen te kunnen stallen en wildparkeren te verminderen. De behoefte om aan de andere kant ook van steunplanken te voorzien is groot.

Er is 250 meter aan steunplanken nodig. Hier kunnen 125 à 250 fietsen worden gestald. De steunplanken kosten 32 euro per meter. In totaal komen de kosten op € 8.000,-. De gemeente Beverwijk is verantwoordelijk voor het aanbrengen van houtsnippers op de ondergrond en het onderhoud.

Relweg

Op de Relweg tussen de rotonde en het Zeepad kan een nieuwe fietsenstalling worden aangebracht. Er is ruimte voor 480 fietsen. Door het bieden van voldoende hoogwaardige fietsenstallingen kan de toerist eerder geneigd zijn om naar het strand van Wijk aan Zee af te reizen (per fiets wel te verstaan). Daarnaast zorgen minder wildgeparkeerde fietsen voor minder overlast bij bewoners en een verbeterde toegankelijkheid voor de hulpdiensten.

Kosten voor de aanleg van de nieuwe fietsenstalling bedragen €20.600,-. Inbegrepen zijn de kosten voor de fietsenrekken (€ 15.600,-, inclusief montage), verwijderen en weer aanbrengen van hekwerk (€ 1.000,-), Grondwerk: afgraven/afvlakken duin (€ 2.000,-), en verharding van de geleidevoorziening voor toekomstig onderhoud (€ 3.000,-).

Onderhoud en beheer van de fietsenstalling is voor rekening van de gemeente Beverwijk.

In verband met mogelijke bestemmingsplanprocedures zal de uitvoering in 2007 dan wel 2008 zijn.

Uitbreiding fietsenstalling Castricum

In 2006 is een uitbreiding van extra steunplanken langs de opgang van het strand gerealiseerd. Toch blijkt dat er behoefte is aan kwalitatief betere stallingcapaciteit. Bij het Hoofdstrand is dat een vervangende fietsenstalling of uitbreiding van de bestaande stalling. De huidige fietsenstalling heeft, afhankelijk van de raad, een andere bestemming en zal wellicht op den duur moeten wijken bij uitvoering van ontwikkelingsplannen van Biesterbos (de zgn. 2^e fase).



Voor de komende jaren is volgens de Fietserbond er behoefte aan stallingplaatsen voor 4.000 fietsen. De kosten van zo'n fietsenstalling zijn geraamd op € 150.000,-, exclusief eventuele verharding, grond-aankoop en compensatie in het kader van de HABITAT-richtlijn. De kosten voor het vrijmaken en egaliseren van het terrein komen voor de exploitant van het parkeerterrein. Beheer en onderhoud van de stalling is voor rekening van gemeente Castricum.

De ontwikkeling/verplaatsing van een nieuwe fietsenstalling is afhankelijk van een besluit van de Raad over de 2^e fase-ontwikkeling. Gaat deze ont-

wikkeling door, dan zal er een integraal plan moeten worden opgesteld voor het strandplateau, waaronder de fietsvoorziening. Hierbij zal een nieuwe locatie voor de fietsenstalling aan de orde zijn. Afstemming en overeenstemming met de gemeente, PWN en dhr. Biesterbos (exploitant) is dan een vereiste.

De verwachting is dat gelet op de benodigde planontwikkeling en te volgen procedures de uitbreiding van de fietsenstalling op z'n vroegst in 2008 plaats vindt.

Steunplanken/steunpalen fietsenstalling Heemskerk

In de zomer van 2006 is een experiment gestart om te zien aan welk type stalling (steunplanken of steunpalen) de bezoekers de voorkeur gaven en welk type stalling uiteindelijk meer capaciteit biedt en wildparkeren vermindert. Hiervoor werd een deel van de bestaande PWN-fietsenstalling voorzien van steunplanken; het overige terrein was al voorzien van steunpalen. Uit tellingen en waarnemingen blijkt dat bezoekers hun fiets graag dicht bij het fietspad willen parkeren, of het nu planken of palen betreft.

Het voorstel is nu om het gedeelte langs het pad van de fietsenstalling te voorzien van steunplanken, mede vorm de bereikbaarheid van de hulpdiensten te kunnen garanderen.



4.2.3 Fietsverhuur

Onderzoeken mogelijkheden fietsverhuur Heemskerk

Het strand bij Heemskerk is alleen door de duinen te bereiken met de fiets. De mogelijkheden om met de fiets het strand van Heemskerk te bereiken kunnen verbeterd worden, zodat bewoners uit de regio met de auto naar Heemskerk kunnen komen om vervolgens met een huurfiets naar het strand te fietsen. In het uitvoeringsprogramma wordt hiervoor een bedrag gereserveerd.

De provincie en PWN zijn trekker van dit project. Ondersteunende communicatie is bij deze maatregel essentieel om fietsverhuur in Heemskerk te promoten.

OV-fiets

Op een aantal (stations)locaties zou men in het kader van Bereikbaarheid Kust het aanbod van huurfietsen, bijvoorbeeld in de vorm van OV-fietsen, graag willen vergroten voor de voor- en natransport richting strand. Het gaat hierbij om Heemskerk en Castricum. Bij station Beverwijk is OV-fiets echter sinds korte tijd verdwenen, terwijl wel wordt aangegeven dat huurfietsen op die locatie gewild zijn.

De provincie Noord-Holland beschikt over het OV-fietsfonds om het gebruik van dit voor/natransport te stimuleren. Er is dit jaar echter al een plan met financiële verdeling opgesteld voor verdere uitbreiding van de locaties. Bij vrijval kunnen andere projecten worden aangemeld. Vanuit Bereikbaarheid Kust wordt aangedrongen op uitbreiding van het OV-fietsverhuur op de stations van Castricum en Heemskerk.

4.2.4 Flankerend fietsbeleid

Bewegwijzering fietsroutes en fietsvoorzieningen

Velsen

In oktober 2006 is de eerste OV-fietsbox in gebruik genomen, deze staat bij het Pontplein in Velsen.

Vanaf het Pontplein zal duidelijke bewegwijzering voor fietsers moeten komen naar het IJmuiderstrand en het IJmuiderslag. De huidige bewegwijzering naar het IJmuiderstrand begint pas in IJmuiden (de De Noostraat). Een verwijzing naar IJmuiderslag ontbreekt. Ook ontbreekt er een bewegwijzering naar het strand vanaf het zuiden (Driehuis). De kosten om deze aanpassingen te realiseren bedragen €8.000. In overleg met de ANWB wordt hiervoor een plan uitgewerkt.

Beverwijk

Uit overleg met de fietsersbond is gebleken dat er een vijf-tal hiaten zit in de fietsroute van station Beverwijk naar Wijk aan Zee. Er missen vooral duidelijke verwijzingsbordjes rondom het Stationsplein (vervolgbewegwijzering) en de Velsersweg (onduidelijke bebording). Door deze aan te vullen zullen fietsers beter de weg vinden naar Wijk aan Zee. Het gaat hier om de plaatsing van 5 ANWB-verwijzingsbordjes. De kosten voor de sobere uitvoering is in totaal € 4.000,-. De route is voor de zomer van 2007 gereed.

Inzet verkeerregelaars

Heemskerk

Een ander experiment in de zomer van 2006 bij de PWN-fietsenstalling betrof de inzet van twee verkeerregelaars. Dit is goed bevallen: mensen kregen advies waar ze hun fiets konden stallen; er werd minder wild geparkeerd. Het gebied is hierdoor toegankelijker voor hulpdiensten. Het voorstel is om deze verkeerregelaars ook in de periode 2007-2009 in te zetten.

De kosten van de verkeerregelaars komen op € 2.500,- voor 6 dagen.

IJmuiderstrand

Bij het IJmuiderstrand is vorig jaar de fietsenstalling heringericht door onder meer de opgangen te verbreden, bebording aan te brengen en een aparte motor- en scooterplek in te richten. Hoewel de situatie zeker is verbeterd, is wildparkeren nog steeds aan de orde

van de dag. Vooral de scooters worden door de jongeren elders neergezet. De ondernemers bij het IJmuiderstrand willen graag verkeerregelaars inzetten, zodat de jongeren worden aangesproken op hun gedrag en wildparkeren minder voorkomt.

De kosten voor de twee verkeerregelaars voor 6 dagen zijn: € 2.500,-.

4.3. Openbaar Vervoer

Om de strandbezoeker een alternatief te bieden voor de auto en fiets, is het van belang om goed openbaar vervoer aan te bieden, ook als voor- en natransport. Dit houdt in: een goede, snelle verbinding naar het strand, een hoge frequentie en een dienstregeling die is afgestemd op het strandbezoek.



In de zomer van 2006 heeft Connexxion extra busdiensten ingezet richting het strand. Het ging hierbij om lijn 583 (Amsterdam Marnixstraat - IJmuiderstrand), en lijn 267 (Castricum Station - Castricum aan Zee). Buslijn 583 reed (doordeweeks van 8:30 tot 24 uur) van juli tot september 2006 als uitbreiding op lijn 83 die alleen in het weekend reed. Lijn 583 werd ingezet als sneldienst waardoor het een beperkte haltering kende. Hierdoor werd een goede verbinding tussen Amsterdam en IJmuiden gerealiseerd die er voorheen niet was.

Lijn 267 kende in de zomer van 2006 een uitbreiding van de dienstregeling in de avonduren, naar wens van de strandondernemers. De bus reed in de peri-

ode juli tot september tot 23 uur 's avonds. De uitbreiding van beide diensten is door de campagne Reach the Beach en door Connexxion gepromoot en werd betaald vanuit Bereikbaarheid Kust. De kosten voor de extra busuren kwamen ten laste van de voorziening OV.

In de zomermaanden hebben chauffeurs van Connexxion het aantal reizigers op lijn 583 en lijn 267 geteld. Beide experimenten waren geslaagd. Op basis van deze resultaten zijn Connexxion en de provincie Noord-Holland gekomen tot een nieuwe dienstregeling voor de periode december 2006 - december 2007.

De totale kosten van de inzet van deze bussen komen ten laste van het OV-fonds van de provincie Noord-Holland. Communicatie en promotie van de diensten blijven evenwel noodzakelijk en zijn ten laste van het budget Bereikbaarheid Kust. Connexxion speelt een grote rol in de promotie. Daarnaast worden ook de ondernemers gevraagd een actieve bijdrage te leveren door middel van het verspreiden van dienstregelingen en promotiemateriaal.

Verder blijven metingen over het gebruik van belang. Vooral het gebruik van lijn 267 als voor en natransport van verder van het strand afgelegen parkeerplaatsen is onderwerp van onderzoek. In de loop van 2007 zal worden onderzocht of voortzetting dan wel wijziging van de voorgestelde regeling wenselijk is. Voor bereikbaarheid kust zijn de resultaten in de zomermaanden van belang.

Richting IJmuiderstrand

Bij de start van de busdienstregeling 2006 op 11 december 2005 was de bediening van het IJmuiderstrand in de winterperiode komen te vervallen. Bovendien was het in de zomerperiode op werkdagen niet meer mogelijk om rechtstreeks vanuit Amsterdam naar het IJmuiderstrand te reizen. Hierover zijn veel klachten binnengekomen van reizigers en ook van de gemeente Velsen.

In de afgelopen zomerperiode is in het kader van Bereikbaarheid Kust een experiment uitgevoerd,

waarbij op werkdagen ook een rechtstreekse buslijn is ingelegd vanuit Amsterdam naar het IJmuiderstrand. Het ging hierbij om lijn 583 (Amsterdam Marnixstraat-IJmuiderstrand). Dit experiment was geslaagd.

Met de nieuwe dienstregeling (vanaf 10 december 2006) zal het IJmuiderstrand het hele jaar door bediend worden door buslijn 4 (Nieuw-Vennep - Haarlem - IJmuiden). In de zomer komen daar ook nog de lijnen 75 (Regioliner Haarlem - IJmuiden) en 82 (Regioliner Amsterdam - IJmuiden) bij. De provincie heeft aangegeven dat dit past binnen de kaders die bij de aanbesteding van het busvervoer zijn gesteld.

Reizigers kunnen in de zomermaanden (mei t/m september) vanuit drie verschillende richtingen naar het IJmuiderstrand afreizen:

Lijn	Route	Bediening zomer
4	Nieuw Vennep - Heemstede - Haarlem - Velsbroek - IJmuiden - IJmuiderstrand (2x per uur per richting)	<ul style="list-style-type: none"> ■ maandag t/m zondag, 7 uur tot 19 uur ■ buiten deze uren wordt niet verder gereden dan Dennekoplaan
75	Haarlem Schalkwijk - Haarlem - Santpoort-Noord - IJmuiden - IJmuiderstrand (4 x per uur per richting)	<ul style="list-style-type: none"> ■ maandag t/m vrijdag, 9 uur tot 23 uur ■ zaterdag, 8 uur tot 23 uur ■ zondag, 9 uur tot 23 uur ■ buiten deze uren wordt niet verder gereden dan Dennekoplaan
82	Amsterdam Marnixstraat - A'dam Sloterdijk - IJmuiden Pontplein - Plein '45 - IJmuiderstrand (meestal 2 x per uur per richting)	<ul style="list-style-type: none"> ■ maandag t/m zondag, 9 uur tot 23 uur ■ met tevens een goede aansluiting op het Pontplein op de Fast Flying Ferry

Lijn 83 op zondagen vervalt dus, evenals lijn 583 op zomerse werkdagen. De reistijd wordt iets langer, maar voor de reizigers wordt de regeling wel duidelijker, wat veel waard is. Ter vergelijking: de reistijd

van lijn 82 tussen Amsterdam Marnixstraat en IJmuiderslag wordt ongeveer 65 minuten, lijn 83 was 54 minuten en lijn 583 was 50 minuten,

De reden om lijn 4 door te trekken richting het IJmuiderslag ligt in de ruime omlooptijd die deze buslijn kent. Er kan zonder inzet van een extra bus naar het strand gereden worden.

Lijn 4 bedient daarbij onderweg, ook in IJmuiderslag, alle bushaltes. Lijn 75 en 82 zijn Regioliniers en bedienen alleen de Regiolinerhaltes zodat zij een snelle busdienst verzorgen.

De wijzigingen worden in het nieuwe busboekje opgenomen. Connexxion heeft nu meer tijd om marketing te verrichten en de haltevertrekstaten goed op te hangen (bijvoorbeeld ook bij de Camping Duindoorn). Dit zorgt voor meer duidelijkheid bij de reizigers. Opname in de campagne Reach the Beach is vereist.

Met deze dienstregeling wordt ook toegekomen aan de wens van de ondernemers aan het IJmuiderslag om ook in de winter de bussen door te laten rijden. Er is dan wel een overstap vereist bij de Dennekoplaan op lijn 4 (dienstregeling winter is niet weergegeven).

Lijn 267 Castricum

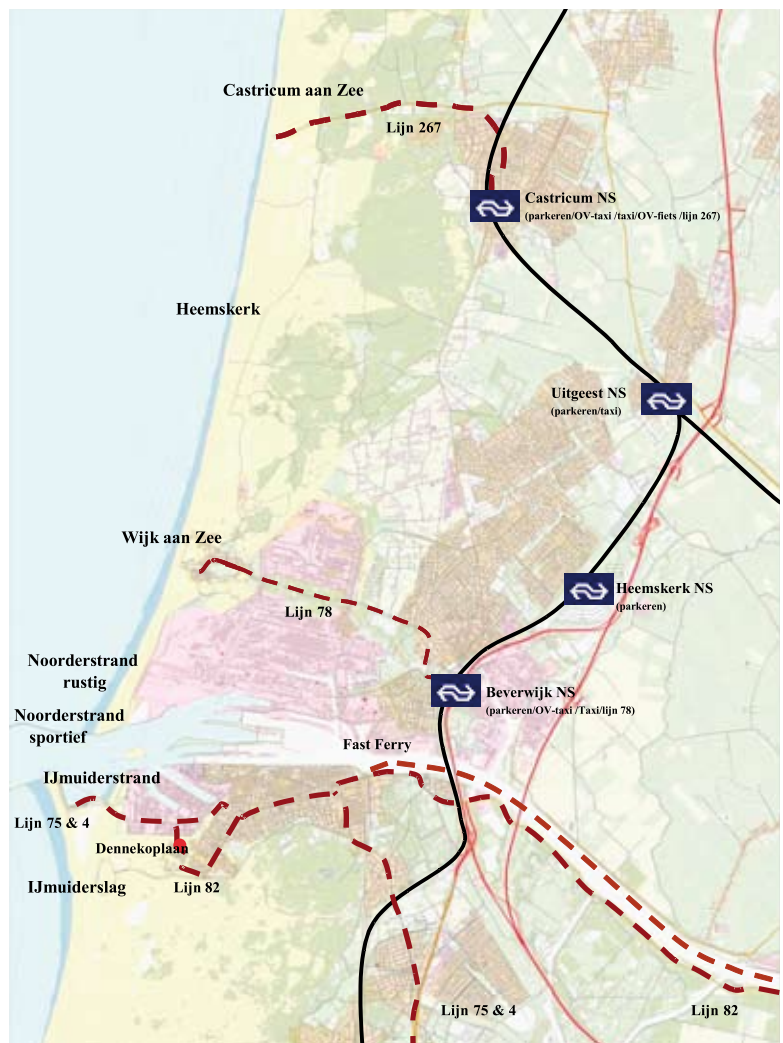
Lijn 267 rijdt van Castricum NS-station richting Castricum aan Zee. De bus vervult hiermee een belangrijke schakel als voor- en natransport richting de kust.

Uit de tellingen in juli en augustus bleek dat er gemiddeld 5 mensen per rit in buslijn 267 zaten. Dit is op zich niet veel, maar de gemiddelde bezetting in de avond was gelijk aan de bezetting overdag (één van de voorwaarden voor 'succes'). Met name de bezetting van de laatste avondritten was laag.

De zomerdienstregeling van lijn 267 zal in 2007 worden voortgezet, maar zal in tegen-

stelling tot afgelopen jaar tot 21 uur blijven rijden in plaats van 23 uur. De dienstregeling blijft afgestemd op de vertrek- en aankomsttijden van de trein. De bus vertrekt twee keer per uur in beide richtingen.

De samenhang tussen lijn 267 en andere maatregelen (bijvoorbeeld een parkeerverwijssysteem) binnen het project Bereikbaarheid Kust is belangrijk. Vandaar dat er de komende jaren ook ruimte dient te bestaan voor veranderde omstandigheden of opvattingen of oplossingen en het effect daarvan op de dienstregeling. Voor 2007 ligt de route van lijn 267 vast. In de loop van 2007 zal bekeken worden of de dienstregeling in 2008 wordt voortgezet. De provincie Noord-Holland stemt hierover af met Connexxion.



5 Regiecentrale Bereikbaarheid Kust

In 2006 functioneerde voor eerst voor de gehele Noord-Hollandse Kust, dus ook voor Velsen-Castricum, de Regiecentrale Bereikbaarheid Kust. De Regiecentrale Bereikbaarheid Kust is een uitvoeringsorganisatie die bestaat uit een operationeel manager en een meewerkend team.

De Regiecentrale ontwikkelt scenario's/draai-boeken en stelt dagelijks vast welke inzet van leveranciers (verkeerregelaars, pendelbus) mag worden verwacht, koopt daarvoor de gewenste middelen in (bebording en trainingen), controleert de uitvoering en stuurt indien nodig bij. De Regiecentrale heeft overzicht en coördineert het geheel. De maatregelen staan immers niet op zichzelf; er is een sterke samenhang.

De Regiecentrale is ook verantwoordelijk voor (de aansturing van) de communicatie rondom de maatregelen. Bovendien functioneert de Regiecentrale als het centrale aanspreekpunt en moet zij samenwerking aangaan met actoren in het gebied, zoals gemeentelijke diensten (bijv. wijk- en strandcoördinatoren, parkeerwachters), ondernemers, politie en andere hulpdiensten in het gebied.

Belangrijkste reden om een dergelijke uitvoeringsorganisatie in te stellen is de specifieke kennis en ervaring die dit vergt en die niet bij de overheid ligt.

De Regiecentrale opereert in de maanden mei tot en met oktober. In mei is de voorbereiding (overleg, opstellen draai boeken, produceren communicatie middelen). In juni tot en met september is sprake van uitvoering (in juni en september in de weekenden en in juli en augustus dagelijks), en in oktober is er nazorg in de vorm van evaluaties en rapportages.



De Regiecentrale Bereikbaarheid Kust is door middel van een Europese aanbesteding uitgevraagd voor de periode 2006 tot en met 2009. De opdracht is gegund aan Traffic Support, een combinatie van Traffic Support, Goudappel Confeng, communicatiebureau Awareness en de ANWB. Er is een overeenkomst afgesloten voor 2006. In het geval van een goede uitvoering (jaarlijks te bezien door de provincie in overleg met gemeenten in de kustgebieden, de stichting Kustbus Bergen-Zijpe en de stichting Strandbus Zandvoort-Bloemendaal) is verlenging van de opdracht mogelijk voor dezelfde periode in 2007, idem voor 2008 en 2009.

Voor de Regiecentrale (loonkosten operationeel manager) is door Senter Novem een subsidie van € 258.000,- verstrekt voor een periode van drie jaar tot en met 2008, die jaarlijks gelijkmatig wordt verdeeld over de drie gebieden Zandvoort-Bloemendaal, Bergen-Zijpe en Velsen-Castricum.

Evaluatie Velsen-Castricum

Wat betreft de Regiecentrale kwam uit de evaluatie in het gebied Velsen-Castricum het volgende naar voren: Ten aanzien van proces en samenwerking is sprake van een herkenbaar en bereikbaar aanspreekpunt, dat openstaat voor overleg en feedback.

Wat betreft de inzet is voldaan aan de contractuele afspraak dat Traffic Support alleen inzet levert bij drukke dagen (verwachte temperatuur groter of gelijk aan 24 graden Celsius). Door Traffic Support zijn scenario's ontwikkeld met verschillende draaiboeken en verschillende inzet, waarbij niet alleen de weersverwachting bepalend is, maar ook de dag in de week en of er al dan niet sprake is van een vakantieperiode of een evenement. In de praktijk zijn hier en daar een paar inschattingfouten qua inzet gemaakt waaruit lering getrokken kan worden voor volgend jaar. Overigens heeft dit niet geleid tot budgetoverschrijding, omdat het aantal dagen inzet ver beneden het begrote aantal dagen lag. Omdat er geen onverwachte gebeurtenissen of calamiteiten aan de orde waren, kon niet geëvalueerd worden hoe de regiecentrale op dergelijke situaties reageerde.

Over de aansturing van de verkeersregelaars hebben betrokkenen niets dan lof. Ze staan op de juiste plek, ze zijn goed getraind en blijven altijd vriendelijk. De verkeersregelaars zijn goed op de hoogte van Bereikbaarheid Kust project, verwijzen waar nodig naar andere mogelijkheden. Aandachtspunt is voor volgend jaar is het bijbrengen van lokale kennis. De Stichting Actief Wijk aan Zee opteert voor een training door de Regiecentrale voor haar verkeersregelaars.

Als hulpmiddel voor onderlinge communicatie tussen de Regiecentrale en direct betrokken partijen heeft Traffic Support de Digitale Regiecentrale ingericht. Dit is een website www.bereikbaarheidkust.nl, toegankelijk via persoonlijke inlogcode. De bedoeling is enerzijds realtime informatie te geven (lokale weerberichten, neerslag radarbeelden, file-informatie vanuit de ANWB, melding welk scenario die dag wordt ingezet). Anderzijds gaat het om achtergrondinformatie (overzicht contactpersonen, beschrijving en visualise-

ring scenario's, evenementenkalender, uitgevoerde communicatieuitingen, klachtenregistratie, etc).

Uit metingen (aantal aanvragen en aantal hits) blijkt dat er in 2006 nog niet veel betrokkenen gebruik maakten van de digitale regiecentrale. Vooral ondernemers blijven sterk achter in de aanvraag. Men stelt dat de toegang eenvoudiger moet worden (automatisch lid maken) en dat de voordelen van de website vroegtijdig voorafgaand aan het seizoen moeten worden gecommuniceerd. Ook kwam met name achtergrondinformatie pas laat of helemaal niet op de digitale regiecentrale. Daarin moet volgend jaar verbetering komen. De politie is het best te spreken over de digitale regiecentrale. Hoogwaterstanden zouden een toevoeging kunnen zijn. Over de afhandeling na inzet op een stranddag is men tevreden.



De kosten van de Regiecentrale zijn opgebouwd uit vaste kosten (activiteiten die onafhankelijk van een drukke dag moeten worden uitgevoerd, zoals voorbereiding, overleg, trainingen, digitale regiecentrale) en variabele kosten. Variabele kosten betreffen de kosten van de Operationeel manager en drie regio-coördinatoren die op drukke dagen aanwezig moeten zijn langs de kust. De variabele kosten verschillen per gebied. De vaste kosten worden gelijkelijk verdeeld over de drie regio's.

De vaste kosten zijn begroot op € 100.000,- (€ 33.000,- voor Velsen-Castricum).

Variabele kosten, berekend voor 25 dagen voor Velsen-Castricum: € 20.000,-.

De dekking kan voor 2007 en 2008 komen uit de Senter Novemsubsidie. Voor 2009 is zal de bijdrage moeten komen vanuit de pot Bereikbaarheid Kust.

6 Communicatie

Communicatie over het project Bereikbaarheid Kust en de afzonderlijke maatregelen is uitermate belangrijk. Bekendheid over de verschillende reismogelijkheden naar de kust bevordert de bereikbaarheid. En succes van de afzonderlijke maatregelen hangt samen met de uitstraling en de bekendheid ervan.²⁾

De strandbezoeker bepaalt zelf wanneer hij waar en hoe hij daar naartoe zal gaan. Beoogd effect van communicatie binnen Bereikbaarheid Kust is dat mensen bewust gaan kiezen voor een bepaalde vervoerwijze naar een bepaald strand op een bepaald tijdstip op basis van feitelijke, betrouwbare en actuele informatie. Daarom is het belangrijk dat zij weten waarom en wanneer er welke maatregelen worden ingezet, en dat zij daarover juist en tijdig worden geïnformeerd, zodat er reële reisopties voorhanden zijn.

Communicatie is ook bedoeld om een positieve houding te creëren over de maatregelen, de initiator en om positieve emotie te genereren (gevoel van gemak-

kelijk naar het strand kunnen, gastvrij begeleid worden).

Het opstellen van een communicatieplan en het uitvoeren daarvan valt onder de verantwoordelijkheid van de Regiecentrale Bereikbaarheid Kust en betreft de gehele kust, dus ook het gebied Velsen-Castricum. Er geldt een bonus/malus regeling ten aanzien van presentaties van de Regiecentrale op het gebied van communicatie. De Regiecentrale dient er ten minste voor de te zorgen dat aan het eind van het zomerseizoen (eind augustus/begin september) in iedere regio 50% van de standbezoekers bekend is met maatregelen van het project Bereikbaarheid Kust terwijl tenminste 70% daarvan deze communicatie positief waardeert. Helaas is over de effectiviteit van de communicatie in 2006 niet veel te zeggen. Strand-enquêtes zijn voorbereid, maar vanwege het slechte weer in augustus niet uitgevoerd.

De communicatie is enerzijds generieke communicatie ten behoeve van de algemene bekendheid over de bereikbaarheid van de kust. Anderzijds betreft het specifieke communicatie om de effectiviteit van de

afzonderlijke maatregelen te optimaliseren.

Generieke middelen die zijn ingezet zijn:

- de ontwikkeling van het 'character' (logo + ReachtheBeach) dat zichtbaar is op alle communicatie-uitingen en de rode draad vormt in de communicatie (gekozen is voor een logo dat past bij de vrolijke sfeer van zon, zee en strandvertier.

²⁾ Nb. het gaat daarbij om publiekscommunicatie en dus niet om interne projectcommunicatie tussen betrokkenen overheden en met direct belanghebbenden zoals politie, belangorganisaties. Hiervoor is de provincie verantwoordelijk.



Dit karakter is te zien op de website, vlaggen, spandoeken, bushaltes, pendelbuskaartjes, parkeerkaartjes, kleding en voertuigen van de regiecentrale);

- de ontwikkeling van de website www.reachthebeach.nl;
- radiospotjes, advertenties in huis-aan-huisbladen en bepaalde free publicity momenten;
- ontwikkeling van een gebiedsflyer (overzicht reismogelijkheden naar de stranden in Velsen-Castricum met kaartbeeld);
- vlaggen, spandoeken, billboard.

Voorbeelden van maatregelondersteunende communicatie zijn:

- het 'inpakken' van de fietsenstallingen;
- het aanduiden van de haltes van de pendelbus naar het Noorderstrand vanaf de Dorpsweide in Wijk aan Zee en de parkeer en pendelbuskaartjes daarvoor;
- het aanduiden van de haltes van de reguliere buslijnen naar de kust (in geval van Velsen-Castricum de haltes van lijn 75, (5)83, 78, 267).

Belangrijk is dat er ten aanzien van communicatie coalities worden aangegaan met vervoerbedrijven zoals NS en Connexion en met belangrijke intermediairen zoals gemeenten, VVV's, strandpaviljoenhouders en andere ondernemers aan de kust.

Zo heeft samenwerking met Connexion er in geresulteerd dat er in 2006 in de halteborden van alle buslijnen naar de kust reachthebeach uitingen kwamen. Ook in de bus, achter de rug van de chauffeurs, hingen posters met verwijzing naar Reachthebeach. Samen met Connexion is er een promotieteam vanuit de Regiecentrale Bereikbaarheid Kust langs de kust getrokken langs strandondernemers (>175) waar een OV halte bij in de buurt was. Er is algemene informatie over de campagne verstrekt, bestelformulier doorgenomen, wat heeft geleid tot gerichte verspreiding van een groot aantal generieke communicatiemiddelen (posters, spandoeken, vlaggen, bier-viltjes) en specifieke OV informatie (speciaal gedrukte Connexion brochure van alle buslijnen naar het strand).

Uit de evaluatie kwam naar voren dat partijen communicatie van wezenlijk belang vinden. De ingezette middelen worden gewaardeerd, maar ze zijn in 2006 te laat ingezet. Communicatie moet op tijd worden begonnen, wat de ondernemers betreft direct na de Pasen. Actieve benadering van ondernemers is belangrijk. Algemeen wordt gesteld dat communicatie een kwestie van lange adem is. Er moet een aantal jaren in geïnvesteerd worden.

Concrete aanbevelingen voor communicatie volgend jaar zijn:

Ten aanzien van de website:

- zodanige zoektermen/trefwoorden inbouwen dat met zoekmachines als Google Reachthebeach op eerste pagina wordt weergegeven;
- website verder uitbreiden met links (bijv. blauwe vlag, fietspadenknooppunten systeem);
- inzetten op grotere media (radio, landelijke kranten) om bekendheid website, juist ook buiten de regio Amsterdam, Zaanstreek) te vergroten.

Ten aanzien van ondersteunende maatregelen:

- specifieke flyer maken voor verwijzing naar parkeerplaatsen in Castricum en bustijden daarin aangeven;
- specifieke flyer voor pendelbus Noorderstrand.

Kosten voor communicatie voor de hele Noord-Hollandse kust zijn voor komende jaren begroot op € 260.000,- per jaar. Er is sprake van ontwikkel-, productie- en distributiekosten. Dekking komt vanuit drie regio's. De regio Bergen-Zijpe draagt € 70.000,- bij, de regio Zandvoort-Bloemendaal € 125.000,- per jaar. Resteert voor Velsen-Castricum € 65.000,- verdeeld per ratio over de overheden.

Belangrijk is in onderzoek komend jaar na te gaan wat het effect van communicatie is op de modal split (komt men nu minder met de auto, meer op de fiets) en wat de effecten per communicatiekanaal zijn.

7 Monitoring en evaluatie

De resultaten van de diverse acties en de wijze waarop de verbeterde bereikbaarheid door het publiek wordt gewaardeerd wordt jaarlijks gemonitord. Dit geeft inzicht in de effectiviteit en maakt keuzes in beleid voor de lange termijn mogelijk. Bijgevoegd schema geeft aan waar afgelopen zomer

onderzoek zou worden ingezet en wat het onderzoek zou inhouden. Het onderzoek zou op twee momenten plaatsvinden: begin augustus en eind augustus/begin september. Onderzoek komende jaren betreft ongeveer dezelfde onderwerpen. De kosten voor monitoring en evaluatie zijn geraamd op € 40.000,- per jaar.

Monitoring en evaluatie	Velsen	Beverwijk	Heemskerk/PWN	Castricum
Rijtijd- + filemeting (inzage in eventuele vertragingen op de weg, ter onderbouwing van inzet verkeerregelaars)	3 routes: tot aan IJmuider-slag, IJmuiderstrand, Noorderstrand	Route tot aan Ryckert Aertsweg	-	Route tot aan parkeerplaats hoofdstrand
Parkeertellingen (inzage in gebruik, verloop over de dag, wildparkeren t.b.v. aanpassingen parkeer-verwijssysteem en eventuele uitbreiding parkeerterreinen/overloopterreinen, parkeer-beleid)	2 locaties: Noorderstrand; Reyndersweg	4 locaties: Relweg/Heliomare; Ryckert Aertsweg/Hoge; Dorpsduinen; Beeldentuin Zee van Staal	-	3 locaties: NS station, Geesterduin, Dorpsduinen
Fietsparkeertellingen (inzage in gebruik, verloop over de dag, wildparkeren, t.b.v. onderbouwing eventuele uitbreiding)	Noorderstrand	4 locaties: Relweg, Zwaanstraat, Ryckert Aertsweg, Scheveningen Radio	Strandopgang Heemskerk	Hoofdstrand
Bezoekers enquêtes (inzage in herkomst, bestemming, modalsplit, bekendheid en waardering communicatie-campagne)	Noorderstrand, IJmuiderstrand, (2 x 300)	Wijk aan Zee (1x 300)	Strand van Heemskerk (1 x 300)	Hoofdstrand Castricum aan Zee (1 x 300)
Bus enquêtes (inzage in herkomst/bestemming, modalsplit, bekendheid en waardering communicatie-campagne, dienstverlening in de bus).	Lijn 583 (1 x 100) Pendelbus (1 x 100)	-	-	Lijn 267 (1 x 100)

8 Begroting

Indicatie van de investeringen en exploitatiekosten voor de periode 2007-2009

Aspect	Totaal	Subtotaal	Maatregel	2007	2008	2009
Verkeerregelaars	96.000	40.500	Castricum aan Zee	13.500	13.500	13.500
		55.500	Wijk aan Zee/Noorderstrand	18.500	18.500	18.500
Bebording	4.000	4.000	Dorpsweide +Castricum	4.000		
Pendelbus	60000	60.000	Noorderstrand	20.000	20.000	20.000
Parkeerplaatsen	35000	35000	Reyndersweg		35.000	
Bewegwijzering	500	500	Ijmuidersstrand	500		
Totaal auto	195.500			56.500	87.000	52.000
	investering	39.500				
	exploitatie	156.000				
Fietspaden	399.157	355.000	Reyndersweg		355.000	
		44.157	middengeleiders Heemskerk	44.157		
Fietsparkeer	200.200	2.000	fietsenstalling watertaxi	2.000		
		8.000	fietsrekken Noorderstrand	8.000		
		3.600	fietsrekken Zwaanstraat	3.600		
		8.000	steunplanken Zwaanstraat	8.000		
		20.600	fietsenstalling Relweg	20.600		
		150.000	fietsenstalling Castricum		150.000	
		8.000	fietsenstalling Heemskerk	8.000		
Fietsverhuur	36.000	36.000	Heemskerk (reservering)	16.000	12.000	8.000
Bewegwijzering	12.000	8.000	Velsen	8.000		
		4.000	Beverwijk	4.000		
Verkeerregelaars	15.000	7.500	Heemskerk	2.500	2.500	2.500
		7.500	Ijmuidersstrand	2.500	2.500	2.500
Totaal fiets	662.357			127.357	522.000	13.000
	investering	611.357				
	exploitatie	51.000				
Totaal fysiek						
Bereikbaarheid kust	857.857			183.857	609.000	65.000
OV	0		Ijmuidersstrand	x	x	x
Monitoring en evaluatie	120.000	120.000	267 Castricum	x	x	x
Regiecentrale	159.000	159.000	alle maatregelen	40.000	40.000	40.000
Communicatie	195.000	195.000	alle maatregelen	53.000	53.000	53.000
			alle maatregelen	65.000	65.000	65.000
Totaal						
Bereikbaarheid Kust	1.331.857			341.857	767.000	223.000

Met het uitvoeringsprogramma is een totaal bedrag gemoeid van € 1.331.857,- voor een periode van drie jaar.

Totaal fysieke maatregelen	€	857.857,-
Communicatie	€	195.000,-
Regiecentrale	€	159.000,-
Monitoring en evaluatie	€	120.000,-

Verhouding maatregelen tov de totale uitgaven is 64,4%

Op grond van het benodigde bedrag en het belang dat de diverse partijen hebben is het verdelingsvoorstel:

Provincie Noord-Holland	€	665.929,-	
Gemeente Velsen	€	107.350,-	(21% van het totaal; nb. incl. Herinrichting Reyndersweg)
Gemeente Beverwijk	€	90.100,-	(8% van het totaal; (nb. Incl. Herinrichting Reyndersweg; Beverwijk is voor 1/5 deel aangerekend.)
Gemeente Heemskerk	€	39.704,-	(3% van het totaal)
PWN	€	23.875,-	(1,8% van het totaal)
Gemeente Castricum	€	135.625,-	(10,2% van het totaal)
Senter Novem	€	79.500,-	(6% van het totaal)
Totaal	€	1.331.857,-	

	Aandeel provincie	Bijdrage Velsen	Bijdrage Beverwijk	Bijdrage Heemskerk	Bijdrage Castricum	Bijdrage PWN	Senter Novem
Fysieke maatregel	50%	27,4%	6%	4%	11%	1,6%	
	428.929	235125	50.725	34.975	95.250	12.875	
Communicatie	50%	20%	12,5%	5%	12,5%	-	
	97.500	39.000	24375	9.750	24375		
Regiecentrale	50%						50%
	79.500						79.500
Monitoring en evaluatie	50%	20%	12,5%	5%	12,5%	-	
	60.000	24.000	15.000	6.000	15.000		

9 Uitvoeringsorganisatie

Voor de uitvoering is de volgende werkwijze gekozen: Iedere maatregel wordt beschouwd als een project. Elk project krijgt een projectleider, afkomstig van een van de partners. Voor de uitvoering van het totaal van het programma en het bewaken van de samenhang wordt een coördinator aangesteld vanuit de provincie Noord-Holland. De verdeling van het trekkerschap van de projecten is opgenomen in de onderstaande tabel.

aspect	trekker
Verkeerregelaars	
- Castricum aan Zee	Regiecentrale/Provincie Noord-Holland
- Wijk aan Zee/Noorderstrand	
Bebording Dorpsweide + Castricum	Regiecentrale/ Provincie Noord-Holland
Pendelbus Noorderstrand	Provincie Noord-Holland
Parkeerplaatsen Reyndersweg	Velsen
Bewegwijzering IJmuidersstrand	Velsen
Fietspaden	
- Reyndersweg	Velsen
- middengeleiders Heemskerk	Heemskerk
Fietsparkeer	
- fietsstalling watertaxi	Velsen
- fietsrekken Noorderstrand	Velsen
- fietsrekken Zwaanstraat	Beverwijk
- steunplanken Zwaanstraat	Beverwijk
- steunplanken Heemskerk	PWN
- fietsstalling Relweg	Beverwijk
- fietsstalling Castricum	Castricum
Fietsverhuur	
- park en bike	PWN
Fietsbewegwijzering	
- Velsen	Velsen
- Beverwijk	Beverwijk
Verkeerregelaars	
- Heemskerk	Regiecentrale/Provincie Noord-Holland
- IJmuidersstrand	Regiecentrale/Provincie Noord-Holland
OV	Provincie Noord-Holland
Monitoring en evaluatie	Provincie Noord-Holland
Regiecentrale	Provincie Noord-Holland
Communicatie	Provincie Noord-Holland

Colofon

Uitgave

Provincie Noord-Holland
Postbus 123
2000 MD Haarlem
Tel.: (023) 514 31 43
Fax: (023) 514 40 40
Internetadres: www.noord-holland.nl
E-mailadres: post@noord-holland.nl

Eindredactie

Provincie Noord-Holland
Directie Beleid
Sector Verkeer en Vervoer

Fotografie

Provincie Noord-Holland

Grafische verzorging

Provincie Noord-Holland
MediaProductie

Papier

Hello matt, houtvrij MC

Oplage

150 exemplaren

Haarlem, december 2006