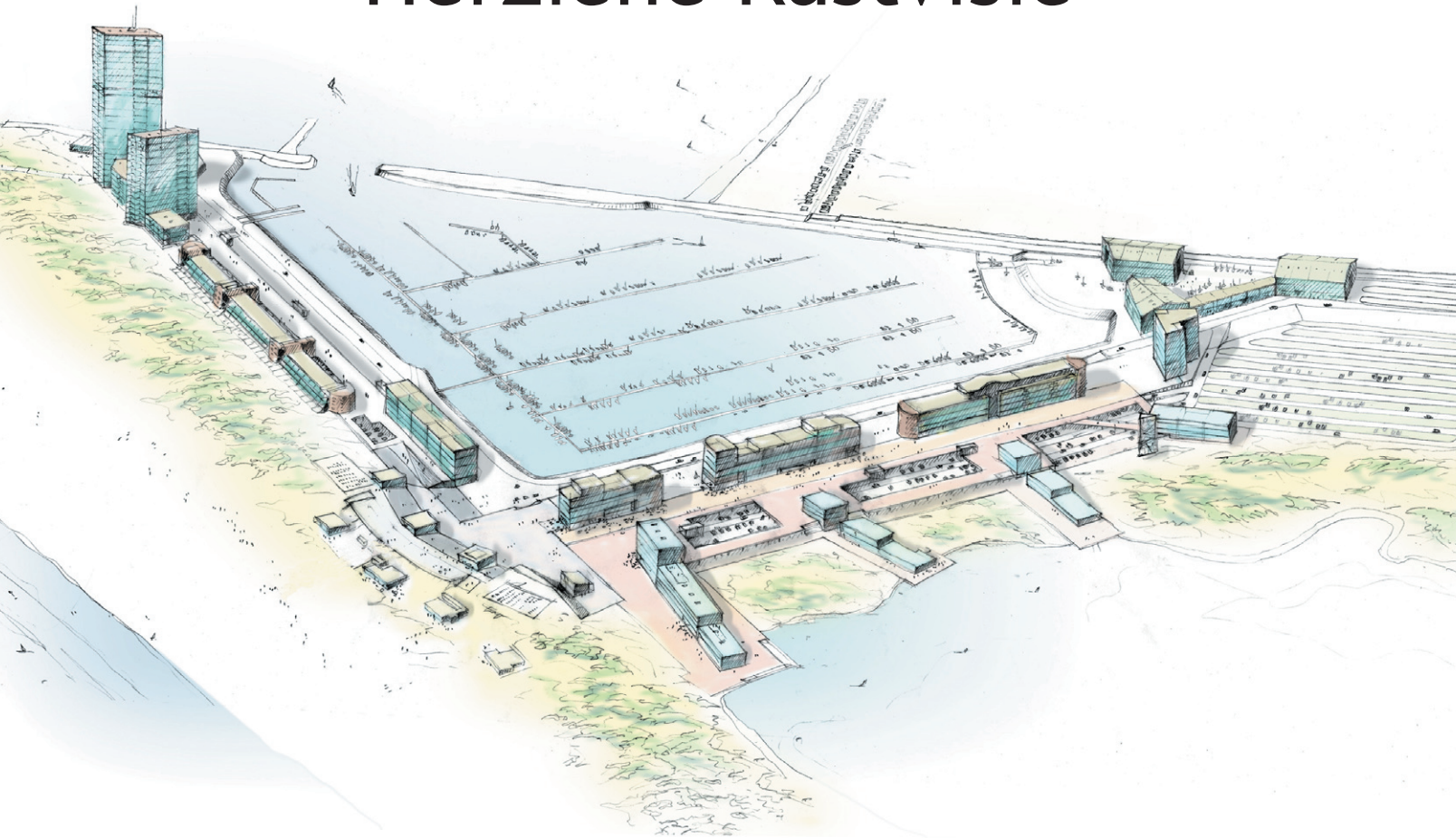
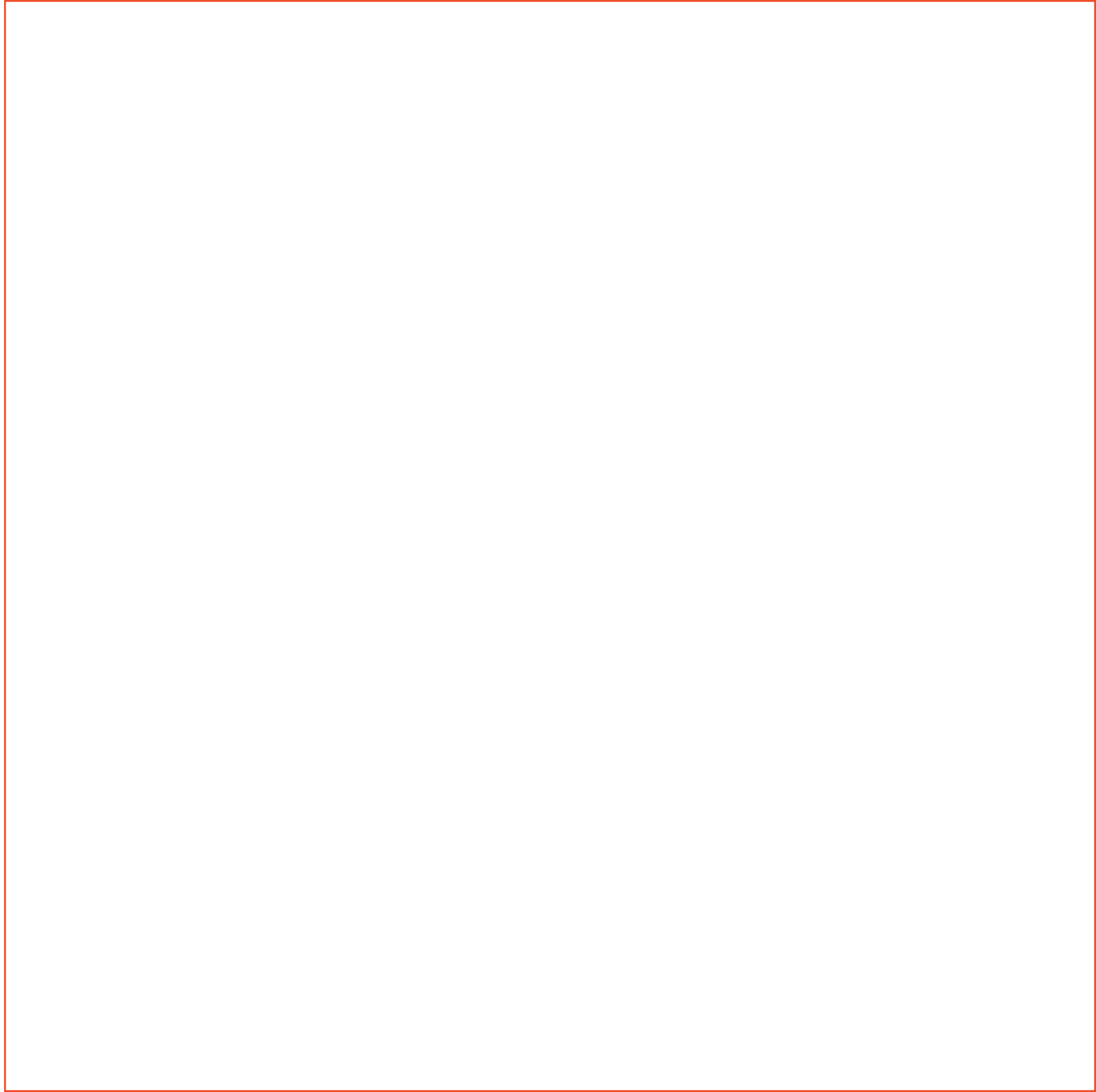


Herziene Kustvisie



IJmuiden aan Zee

juni 2006



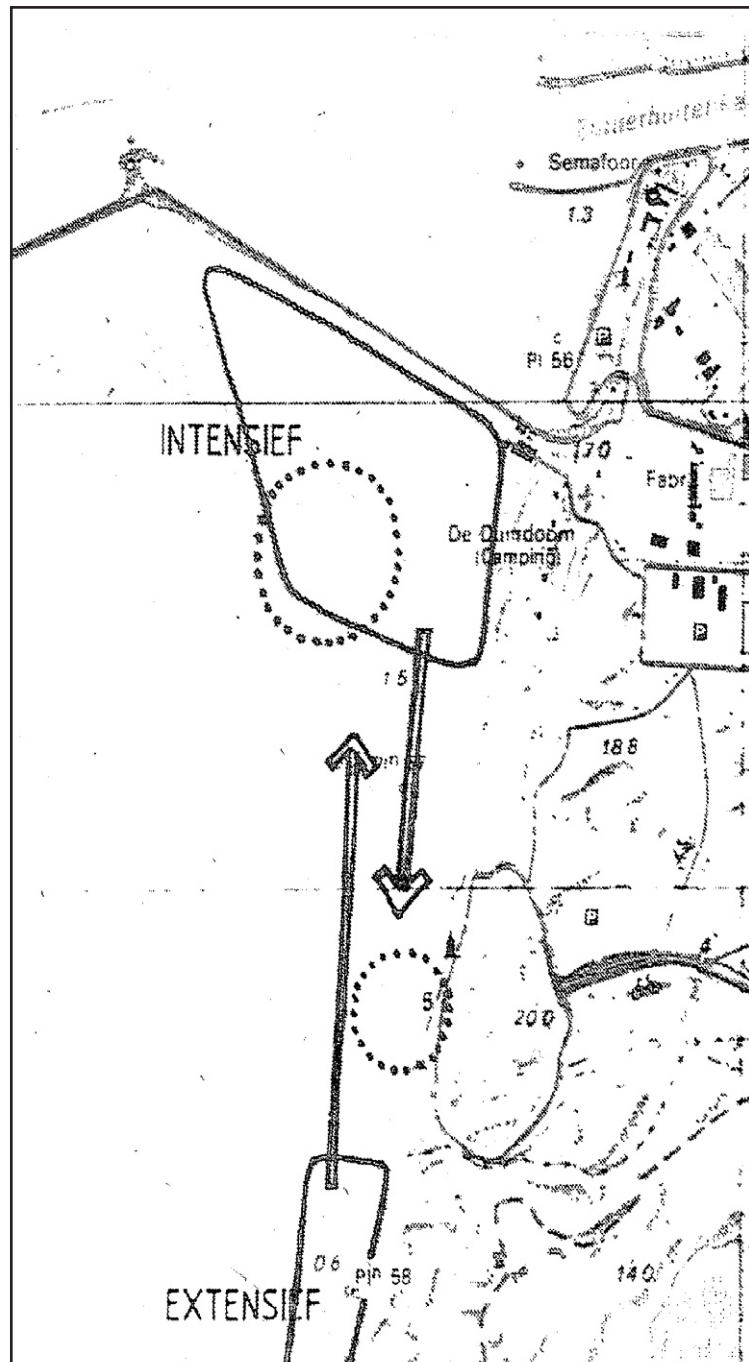
Hoofdstuk 1 Inleiding	5
1.1 Inleiding	7
Plan Kennemerstrand 1988-1991	7
Kustvisie 1999	9
Aanleiding herziening kustvisie 1999	11
1.2 Opzet Herziening Kustvisie IJmuiden aan Zee	13
Hoofdstuk 2 Hoofdpzet herziening Kustvisie IJmuiden aan Zee	15
2.1 Zoneringsmodel	17
Aanwijzing habitatrictlijngebied	17
2.2 Doelstellingen ontwikkeling IJmuiden aan Zee	19
2.3 Programma herziening Kustvisie IJmuiden aan Zee	19
2.4 Strandfaciliteiten	25
Hoofdstuk 3 Onderzoeksvragen	27
3.1 Kustbeheer	29
Commissie Poellman	29
Situatie IJmuiden aan Zee	29
3.2 Bereikbaarheid	31
Openbaar vervoer	33
Parkeren	33
Calamiteiten route	35
3.3 Habitat aanwijzing Binnenmeer	35
Habitatsoorten	35
Habitattypen	37
Ruimte voor recreatie	39
3.4 Zichtbaarheid van het bakenlicht vanuit zee	39
3.5 Milieuranvoorwaarden	39
Industrielawaai	39
Stofoverlast	41
Luchtkwaliteit	41
Wegverkeerslawaai	41
Horeca concentratie gebied	41
Hoofdstuk 4 stedenbouwkundig plan IJmuiden aan Zee	43
4.1 Hoofdpzet stedenbouwkundige visie	47
Programma	49
Infrastructuur	51
Parkeren	53
Openbare ruimte	55
4.2 Zuidboulevard	57
4.3 Westboulevard	65
4.4 Strandplein	69
4.5 Entreegebied	73
Hoofdstuk 5 Planproces en financiële uitvoerbaarheid Kustvisie	75

inhoudsopgave



1

inleiding



recreatie

natuur

zonering plan Kennemerstrand 1988/1991

1.1 Inleiding

Op 24 juni 1999 is de kustvisie IJmuiden vastgesteld door de gemeenteraad van Velsen. Hierin werd aangegeven welke ontwikkelingen in het westelijk deel van IJmuiden wordt nagestreefd. Naast het Kennemerstrand (dat we vanaf nu het IJmuiderstrand zullen noemen) werd in deze visie ook aandacht besteed aan de ontwikkeling van de Derde Haven, Zeewijk Zeehaven IJmuiden. Op dit moment is een groot deel van deze plannen in uitvoering of al gerealiseerd.

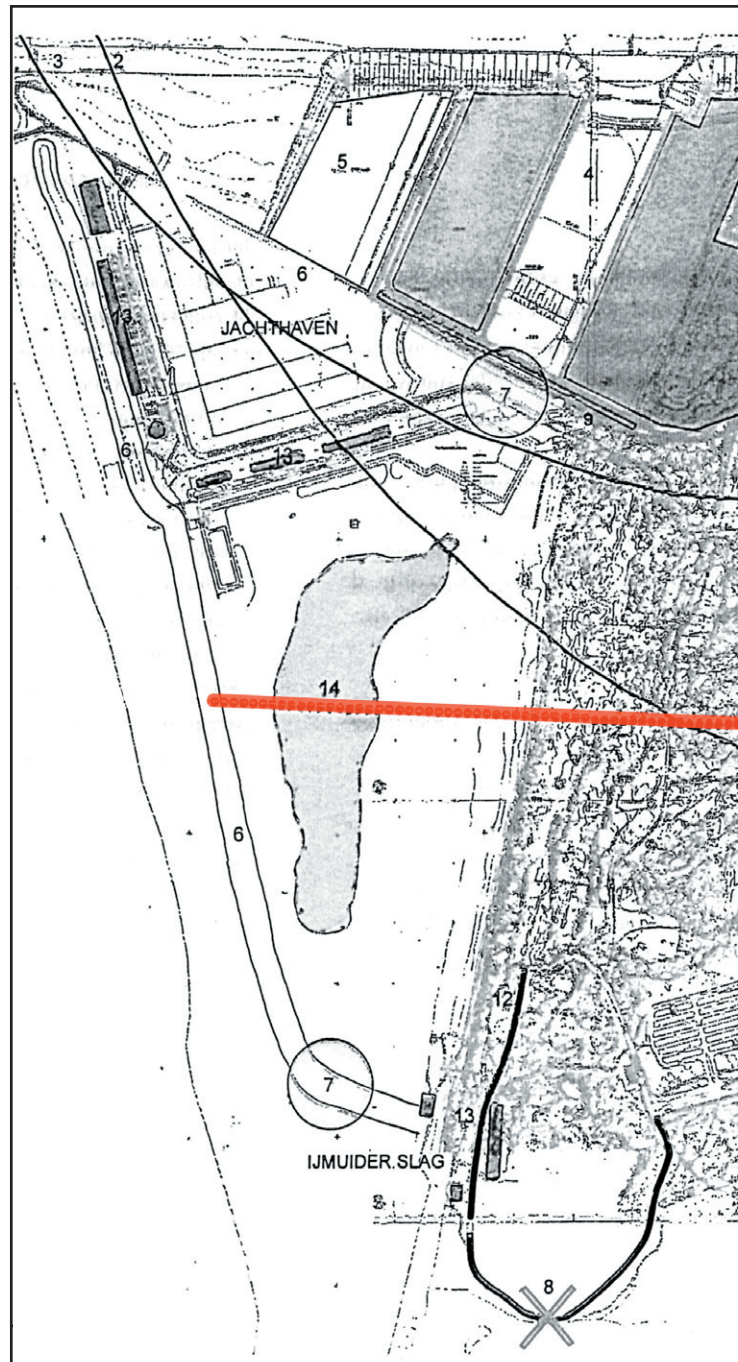
De herziening van de kustvisie zal alleen betrekking hebben op de ontwikkelingen rondom het IJmuiderstrand en de marina. Hierbij zal worden ingegaan op de ontwikkelingen van de afgelopen jaren die hun uitwerking hebben op de visie van 1999.

Doelstelling van de herziening van de Kustvisie is om de potenties die het gebied heeft op toeristisch, en economisch vlak maar ook op het gebied van wonen te benutten, binnen de randvoorwaarden op het terrein van veiligheid en natuurwetgeving.

Alvorens nader op de aanleiding van de herziening wordt ingegaan wordt een kort historisch overzicht gegeven van de ontwikkeling van het IJmuiderstrand.

Plan Kennemerstrand 1988-1991

Als gevolg van een verlenging van het zuidelijk havenhoofd is het strand van IJmuiden in de jaren tachtig van de vorige eeuw uitgegroeid tot een vlakte van ruim 100 hectare. Er is toen lang gediscussieerd over de bestemming van deze vlakte. Zo was er een Amsterdams voorhavenplan en het plan Zeemuiden, een idee om de vlakte te benutten als woningbouwlocatie. Uiteindelijk is gekozen voor een recreatief- toeristische bestemming. Dit werd vastgelegd in het streekplan voor het Amsterdam Noordzeekanaalgebied van 1979. Midden jaren tachtig is in de gemeente Velsen de discussie gevoerd over de wijze waarop die bestemming vorm gegeven zou moeten worden. Uiteindelijk leidde dit tot het plan Kennemerstrand 1988, dat na een uitspraak van het hoogste rechtcollege (woningbouw bleek niet haalbaar te zijn) resulteerde in een aangepast plan Kennemerstrand 1991. Met de uitvoering van dit plan is eind 1992 gestart en het is in 1994 grotendeels gerealiseerd.



recreatie

natuur

Het plan dat met subsidies van de ministeries van Landbouw Natuur en Voedselkwaliteit en Economische Zaken en de Provincie Noord Holland is gerealiseerd bestond uit drie deelgebieden. Hierbij is gekeken naar intensief en extensief recreatief gebruik en het mengen van de functies natuur en recreatie:

Centrumgebied

Het centrumgebied omvat een jachthaven, een hotel, een plein waaraan voorzieningen gesitueerd worden en een boulevard die de verbinding vormt tussen het plein en het strand. Aan deze promenade komen de winkels en horecavoorzieningen. Ten zuiden van de promenade liggen parkeerterreinen;

Middengebied

Het middengebied strekt zich uit ten zuiden van de promenade tot aan de IJmuiderslag. Zwaartepunt van het middengebied is het Binnenmeer. Fiets- en wandelpaden zorgen ervoor dat het middengebied zowel in het hoog- als laagseizoen goed te bereiken is.

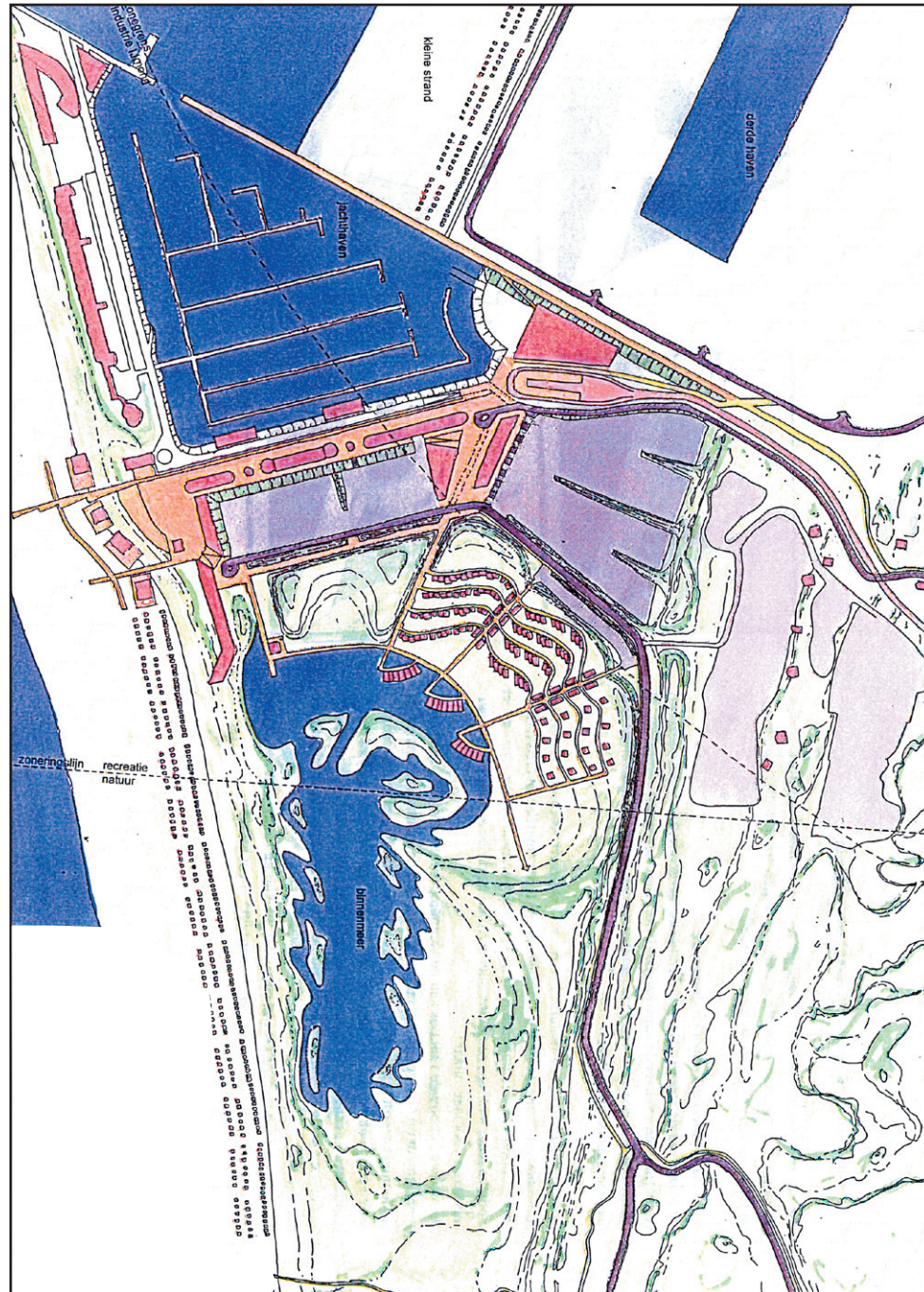
Natuurgebied

Hier wordt een aanzet gegeven voor een natuurontwikkeling. Gedacht wordt aan primaire duinvorming en de aanleg van een duinvallei. Het zoveel mogelijk ongestoord laten plaatsvinden van natuurlijke processen staat voorop. Recreanten worden dan ook zoveel mogelijk geweerd.

Kustvisie 1999

In 1998 is een tweede fase voor de ontwikkeling van het gebied ingezet. Reden hiervoor was dat de economische en recreatieve potentie en de mogelijkheden voor woningbouw in het gebied na uitvoering van de plannen in 1994 niet volledig tot hun recht kwamen. De uitgangspunten voor het opstellen van de kustvisie in 1999 waren als volgt:

- Het verder ontwikkelen van het IJmuidersstrand, versterken van de toeristisch/ recreatieve potenties van het gebied met als doel een levensvatbare exploitatie van het gebied;
- Het realiseren van 500 verblijfseenheden binnen het plangebied, waaronder 135 woningen;
- Het realiseren van een toeristische ontsluitingsweg naar het IJmuidersstrand
- Het realiseren van een doorgetrokken spoorlijn (goederen en passagiers);
- Het realiseren van een openbaar vervoerbaan (bus, Zuidtangent, light rail Amsterdam);
- Het aanpassen van de noordelijke begrenzing van het Nationaal Park;



Een belangrijke wijziging ten opzichte van het plan Kennemerstrand was het “opschuiven” van de zoneringslijn (scheidingslijn) naar het noorden. In de kustvisie van 1999 kwam de scheiding in het midden van het binnenmeer te liggen, ter hoogte van een denkbeeldig doorgetrokken Ampèrestraat. Het gebied ten noorden van deze scheidingslijn zou zich kenmerken door intensieve voorzieningen, infrastructuur, havens en stedelijk gebied. Het zuiden daarentegen zou landschappelijke rust, duinen en natuur herbergen. Op 24 juni 1999 is de kustvisie IJmuiden vastgesteld door de gemeenteraad van Velsen.

Deze Kustvisie is door Gedeputeerde Staten van Noord Holland geaccordeerd. Aan de verdere ontwikkeling van IJmuiden aan Zee wordt de voorwaarde verbonden dat er garanties zijn voor de veiligheid bij extreme stromen en hoogwater. In het Streekplan Noord Holland Zuid, vastgesteld op 17 februari 2003, staat letterlijk: “Als aan deze voorwaarde wordt voldaan is er wat ons betreft geen onderscheid meer tussen de rode contour en de kust-bebouwingscontour.”

Aanleiding herziening kustvisie 1999

In de jaren na vaststelling van de kustvisie 1999 liepen betrokken partijen al snel tegen een aantal hindernissen aan. Hierdoor konden de maatregelen en bouwprogramma's die beoogd werden met de Kustvisie 1999 geen doorgang vinden. Met de herziening van de kustvisie zijn deze problemen ter hand genomen en is er gekeken naar oplossingen. De herziene Kustvisie moet de basis vormen voor de verdere uitwerking in concrete (bouw)plannen en de te voeren planologische procedures. Hieronder een overzicht van de belangrijkste vraagstukken waar de herziening van de kustvisie een antwoord op geeft.

- Interim beleid buitendijks bouwen (stand-still beginsel); Als gevolg van wateroverlast door de hoge waterstanden in de grote rivieren eind jaren negentig werd door de Rijksoverheid het zogeheten “stand-still” beginsel voor buitendijkse gebieden afgekondigd. Met andere woorden, in gebieden die het risico liepen om overstroomd te worden mocht niet langer gebouwd worden. Aangezien het plangebied volledig buitendijks ligt betekende dit een streep door bouwplannen. In deze herziening wordt gekeken welke maatregelen getroffen kunnen worden om het risico op overstroming te beperken en zo ontwikkeling van het gebied mogelijk te maken;
- Tweede ontsluitingsweg; Voor de aanleg van een tweede ontsluitingsweg vanaf de Heerenduinweg IJmuiderslag was een vergunning noodzakelijk in het kader van de Natuurbeschermingswet. Deze vergunning was nodig omdat een klein gedeelte van het NB-wet-gebied met de aanleg van de nieuwe weg doorsneden zou worden. Omdat naar



mening van het Ministerie van LNV de tweede ontsluitingsroute niet noodzakelijk was voor het optimaal exploiteren van het IJmuiderstrand is deze vergunning, tot aan het hoogste rechtscollege, geweigerd. Hiermee zijn ook de plannen voor het deels opheffen van IJmuiderslag van de baan. De herziening van de kustvisie geeft een antwoord of vanuit de bestaande verkeerssituatie het gebied verder ontwikkeld kan worden;

- Habitat aanwijzing Binnenmeer; In mei 2003 is het gebied rondom het binnenmeer door het Ministerie van LNV aangewezen als habitatgebied. Doordat de voorgestane ontwikkelingen rondom het binnenmeer nooit van de grond zijn gekomen heeft het gebied zich kunnen ontwikkelen tot een belangrijk natuurgebied. Deze aanwijzing heeft er toe geleid dat de eerder afgesproken grens tussen recreatie en natuur opnieuw in discussie is geraakt. De herziening van de kustvisie geeft een antwoord op de vraag hoe het gebied ten noorden van het Binnenmeer, rekening houdend met de natuurwaarden, verder ontwikkeld kan worden.

1.2 Opzet Herziening Kustvisie IJmuiden aan Zee

In hoofdstuk 2 wordt de hoofdopzet van de kustvisie aangegeven. Hier zal aangegeven worden welke accenten er in de ontwikkeling van de verschillende gebiedsdelen gelegd worden met betrekking tot de verschillende functies. Hier zal ook aandacht besteed worden aan de aanpassing van de zonering.

In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de diverse onderzoeksvragen. Het gaat hier onder andere om het begrip buitendijks bouwen, bereikbaarheid, habitat aanwijzing Flora en Faunawetgeving. Met dit hoofdstuk worden in feite de uitgangspunten voor herontwikkeling herijkt.

Hoofdstuk 4 bevat de stedenbouwkundige schets voor IJmuiden aan Zee. In hoofdstuk 5 is het plan financieel getoetst.





2

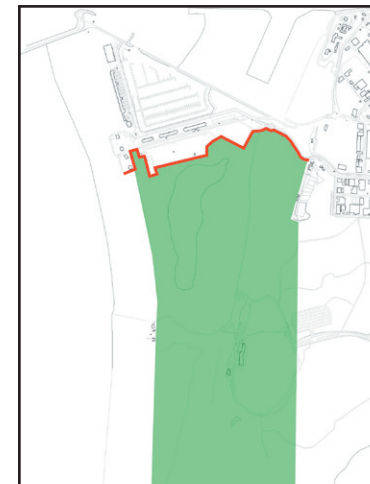
hoofdopzet



plan kennemerstrand 1988/1991



plan kustvisie 1999



plan herziening kustvisie 2006

2.1 Zoneringmodel

Sinds het plan Kennemerstrand is de scheidingslijn, ofwel zonering, tussen natuur en recreatie een aantal keren aangepast. Het doel van deze zonering is om een duidelijk onderscheid aan te brengen tussen het gebied dat intensief ontwikkeld en gebruikt mag worden voor toerisme en een gebied dat met name voor natuur en natuurontwikkeling is ingericht. Zoals eerder is aangegeven is de zoneringlijn in de kustvisie van 1999 al opgeschoven ten behoeve van de natuur.

Ontwikkelingen op het gebied van de natuurwetgeving hebben er echter toe geleid dat in deze herziening van de kustvisie wordt voorgesteld om de zoneringlijn nog verder naar het noorden op te schuiven.

Aanwijzing habitatrictlijngebied

Met het toewijzen van het gebied rondom het binnenmeer als habitatrictlijngebied zijn de ca. 145 geplande vakantiehuisjes en de uitbreiding van de camping uit de kustvisie 1999 niet langer mogelijk. In de nieuwe plannen van de kustvisie zal rekening gehouden moeten worden met de aangepaste begrenzing. In hoofdstuk 3 zal een nader beschouwing gegeven worden over de discussie die in het kader van de aangepaste habitatbegrenzing is gevoerd.

Omdat de habitatwetgeving ook uitgaat van zogeheten externe werking, de invloed die functies kunnen hebben op naastliggend natuurgebied, zal ook hiermee rekening gehouden moeten worden. In de huidige situatie kan men zo van het parkeerterrein het toekomstige habitatgebied inlopen.

Het oorspronkelijke uitgangspunt van zonering blijft met de nieuwe voorgestelde natuurwetgeving en begrenzing overeind. Het doel van zonering is dan ook:

- Een duidelijke scheiding tussen het natuurgebied en de andere functies (wonen, werken, recreatie en toerisme);
- Een concentratie van elkaar versterkende functies.

Door dit principe ontstaat een duidelijke tweedeling in het gebied:

- Het noorden (centrumgebied) dat zich kenmerkt door intensieve voorzieningen, infrastructuur, havens en stedelijk gebied;
- Het zuiden dat zich karakteriseert door landschappelijke rust, duinen en natuur.

Van een middengebied, zoals genoemd in het plan Kennemerstrand is al lang geen sprake meer.



2.2 Doelstellingen ontwikkeling IJmuiden aan Zee

Doelstelling van de herziening van de Kustvisie is om de potenties die het gebied heeft op toeristisch en economisch vlak, maar ook op het gebied van wonen te benutten, binnen de randvoorwaarden op het terrein van veiligheid en natuurwetgeving.

Op dit moment is dat niet goed mogelijk. De aantrekkelijkheid van het gebied is erg strandafhankelijk, waardoor het alleen in de zomermaanden leeft. Buiten het zomerseizoen is het gebied bijna desolaat en uitgestorven te noemen. Dit levert te weinig omzet en rendement op om dure gebouwde voorzieningen terug te verdienen en weerhoudt ondernemers ervan om zich in het gebied te vestigen. Door woningen toe te voegen en te zorgen voor functies die niet alleen afhankelijk zijn van strandweer kan hier verandering in aangebracht worden.

Binnen het project Kustvisie IJmuiden aan Zee wordt dan ook ingezet op seizoensverlenging. De impuls voor het centrumgebied wordt gezocht in de uitbreiding van het aantal woningen, recreatiewoningen en voorzieningen zoals horeca, slechtweervoorzieningen (in- en outdoor) en amusement. Het gebied zal hiermee minder afhankelijk worden van het zomerweer en aantrekkelijker worden om te verblijven.

2.3 Programma herziening Kustvisie IJmuiden aan Zee

Gelet op de doelstelling van de herziening is aanvullend onderzoek uitgevoerd door ZKA (rapport "Actualisering kustplan, ZKA, mei 2006). Kernvraag van het onderzoek is: *'Hoe kan - uitgaande van de beperkte (fysieke) mogelijkheden - het gebied zoveel mogelijk een economische en toeristische impuls krijgen?'* Hierbij zijn de effecten van het toevoegen van verblijfseenheden (290 appartementen voor permanente bewoning en 106 vakantieappartementen) binnen het gebied meegenomen.

Op basis van de speelruimte, de sterktes en zwaktes en de marktkansen is naar voren gekomen dat de concepten Spa & Health en Attraction & Amusement het meest kansrijk zijn.

Bij de combinatie van Spa & Health en Attraction & Amusement staat de identiteit van een gezellige familiebadplaats centraal. Door het accent te leggen op de familiebadplaats wordt een breed publiek aangetrokken, waarbij Spa & Health voorzieningen goed ingepast kunnen worden, maar jongeren en specifiek uitgaanspubliek eerder zullen wegblijven. Er ontstaat hierdoor een levendige sfeer in het gebied, maar niet te schreeuwerig. Het gebied wordt ontwikkeld tot een



attractieve locatie met een 'verantwoorde' ondertoon (fris, gezond, beetje educatief), waarbij de omgeving met duinen, strand en zee goed betrokken kan worden in de productontwikkeling.

De voorzieningen zijn van een bovengemiddelde kwaliteit, maar behoren niet tot de absolute top van de markt (vanwege de identiteit, exploitatie en beschikbare ruimte (niet al te groot voor topvoorzieningen) in het gebied.

Bij de invulling ligt het accent vooral op de versterking van dag- en verblijfsbezoek in het gebied. Het dagbezoek zal met name afkomstig blijven uit de regio, maar wel vanuit meerdere bezoekmotieven dan voorheen. De verblijfs gasten zullen uiteraard vooral van buiten de regio komen (met name binnenlands bezoek). Tevens zal deze invulling ook zorgen voor een seizoenverlengend effect. Horeca en winkels zijn hierbij vooral ondersteunend en voeren niet de boventoon qua omvang en uitstraling.

Slechtweervoorzieningen

Voor de slechtweervoorzieningen moet gedacht worden aan:

- Survivalvoorzieningen voor binnen en buiten (voor een deel al aanwezig)
- Een natuurlijke speelvoorziening: een kinderspeelvoorziening met een overdekt en openluchtgedeelte
- Een Zeeaquarium: een halve dagattractie inclusief horeca, shopruimte, filmzaal, en duikvoorzieningen.
- Een sauna/ beautycentrum; deze voorziening dient over een zelfstandige trekkracht te beschikken (mogelijk gekoppeld aan het hotel en/of de vakantieappartementen).

Op basis van kengetallen en ervaringscijfers is het ruimtebeslag van de slechtweer voorzieningen van het indicatieve programma berekend. Grofweg kan gesteld worden dat, wanneer het totale programma wordt ontwikkeld, er circa 7.400m² tot 8.900m² gereserveerd dient te worden.



Horeca

Horeca heeft vooral een algemeen karakter (niet te luxe/hoogwaardig) en is deels gericht op families met kinderen. De totale huidige horecabestedingen in het gebied worden geraamd op circa 7,5 mln. Daarnaast zullen er met de ontwikkeling van het voorgestelde concept ook horecabestedingen voortvloeien uit het bezoek aan nieuwe functies in het gebied (circa 2,1 mln.). De totale nieuwe horecabestedingen in het gebied worden geraamd op circa € 9,6 mln. De gemiddelde omzet per m² bvo voor het horeca-aanbod wordt geraamd op circa € 1.900,--. Hiermee is er in totaal ruimte voor circa 5.050 m² bvo horeca.

Momenteel is er circa 3.590m² bvo aan horeca aanwezig in het gebied. Er is daarom ruimte voor uitbreiding van het horeca aanbod van 1.460m² t.o.v. de huidige situatie. Een deel hiervan is integraal opgenomen in de metrages van nieuwe te realiseren slechtweer voorzieningen. Dit deel wordt geraamd op circa 700m². Hierdoor resteert nog 760m² voor extra solitaire/zelfstandige horeca.

Detailhandel

De detailhandel heeft vooral een algemeen karakter (niet te luxe/hoogwaardig) en is deels gericht op families met kinderen. Momenteel is er circa 950m² bvo aan detailhandel aanwezig in het plangebied. De totale huidige detailhandel bestedingen in het gebied worden geraamd op circa € 1,9 mln¹. De gemiddelde omzet per m² bvo voor dit detailhandel-aanbod wordt geraamd op circa € 2.000,--. Hiermee is er ruimte voor circa 950m². Het al aanwezige detailhandel aanbod is hiermee marktconform.

Doordat in het plangebied nieuwe functies worden toegevoegd, woningen/ vakantie appartementen en slechtweer voorzieningen ontstaat er ruimte voor meer detailhandel. De raming van de extra bestedingen bedraagt circa € 1,15 mln. De gemiddelde omzet per m² bvo voor de detailhandel wordt geraamd op circa € 2.000,--Hiermee is er ruimte voor een extra 575m² bvo ondersteunende detailhandel. Doordat een deel hiervan onderdeel uitmaakt van de slechtweer voorzieningen en dus ondersteunende detailhandel is (60%) blijft er ruimte over voor 230 m² extra solitaire detailhandel.

In totaal komt het aantal m² detailhandel op circa 1.525m².

¹ Bron: Economische effectmeting toerisme en recreatie IJmond; nulmeting 2004, ZKA 2005, bewerking ZKA.



2.4 Strandfaciliteiten

In het kader van het actualiseren van de kustvisie heeft de werkgroep strand als opdracht gekregen om concrete plekken vast te leggen op het strand voor de kustzeilvereniging en het trampolinecentrum. En na te gaan of er “fysiek” mogelijkheden zijn voor het plaatsen van een 6^e strandpaviljoen.

Het trampolinecentrum is momenteel gevestigd ten zuiden van strandpaviljoen Zuidpier en ten noorden van de Zuidpier, tegen de duinenrij aan. De kustzeilvereniging is ten zuiden van Strandpaviljoen Beach Inn gevestigd. Zowel het trampolinecentrum als de kustzeilvereniging voldoen in een behoefte (familiestrand, watersport) en zijn een goede aanvulling voor het strand. In overleg met betrokkenen is voor de kustzeilvereniging en het trampolinecentrum nagegaan welke locatie het meest geschikt is. Voor beide functies kwam de huidige locatie als meest geschikte locatie naar voren. Voor opname in het nieuwe bestemmingsplan wordt voorgesteld de huidige locaties aan te houden en daarbij rekening te houden met een eventuele uitbreidingswens.

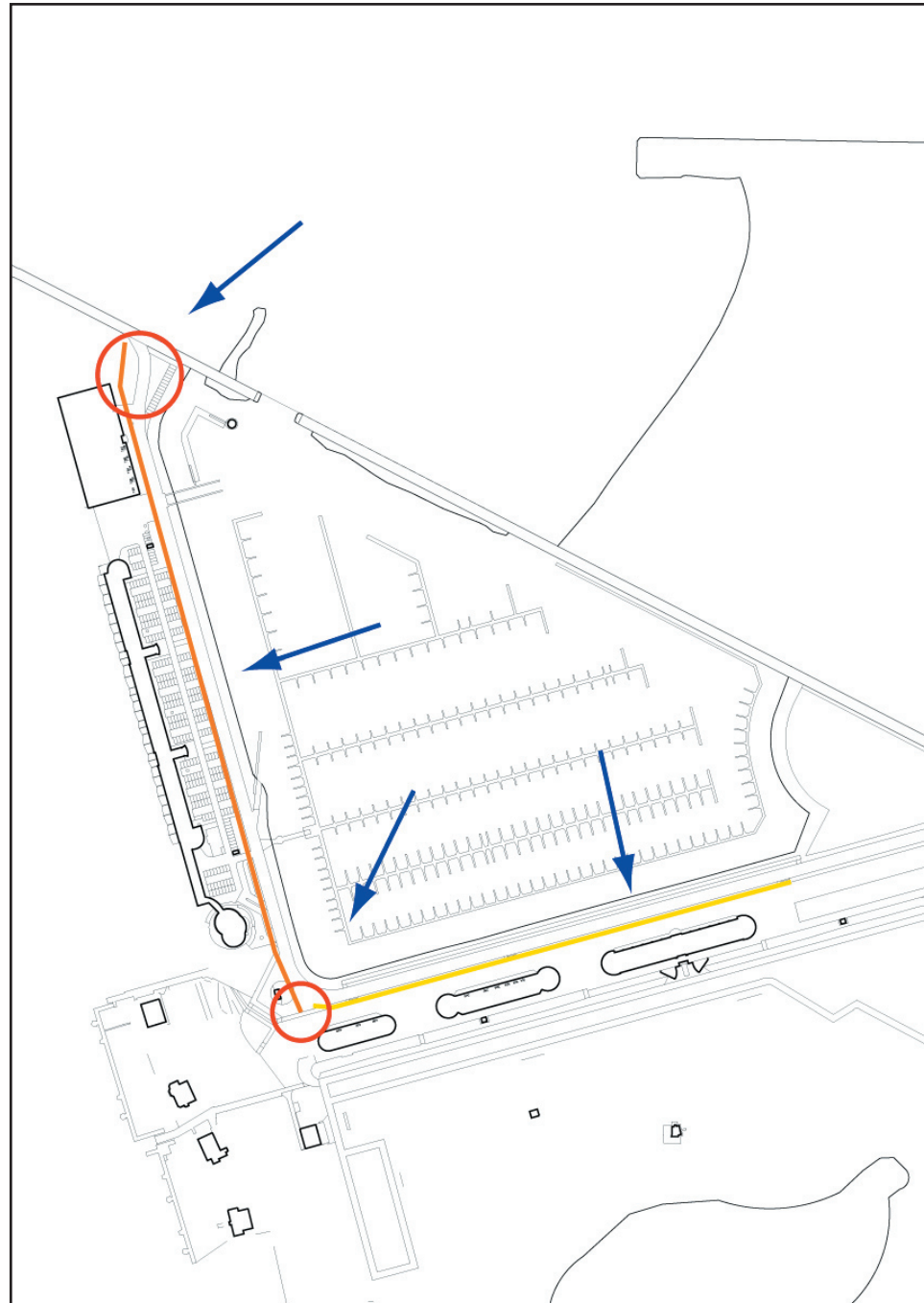
Vervolgens is er onderzocht of er daarnaast nog ruimte over was voor het plaatsen van een zesde strandpaviljoen. Conclusie aan de hand van nadere metingen en het bekijken van verschillende mogelijkheden is dat er in de lengte (op de zelfde hoogte van de andere strandpaviljoens) geen ruimte is voor een 6^e strandpaviljoen. De duinenrij trekt steeds meer op in de richting van het trampolinecentrum en het paviljoen. De duinenrij weer als het ware terugduwen is echter niet toegestaan. Voor opname in het nieuwe bestemmingsplan wordt voorgesteld geen 6^e strandpaviljoen op te nemen.





3

onderzoeksvragen



aandachtspunten overstromingsgevaar

Eerder in deze notitie is aangegeven wat de belangrijkste aanleidingen voor herziening van de kustvisie zijn geweest. In het eerste deel van dit hoofdstuk zullen de onderzoeksvragen op het gebied van buitendijks bouwen, bereikbaarheid, aanwijzing tot Habitatgebied en de kansen die er liggen op het gebied van een betere inrichting worden behandeld.

Daarnaast zal in het tweede gedeelte kort stil worden gestaan bij onderzoeksvragen die eveneens van invloed zijn op de invulling van het nieuwe plan, zoals milieुरandvoorwaarden.

3.1 Kustbeheer

Door het stand-still beginsel van het Rijk, dat betekende dat er buitendijks niet gebouwd mag worden, kon het centrumgebied niet de beoogde invulling krijgen nadat de kustvisie in 1999 was vastgesteld.

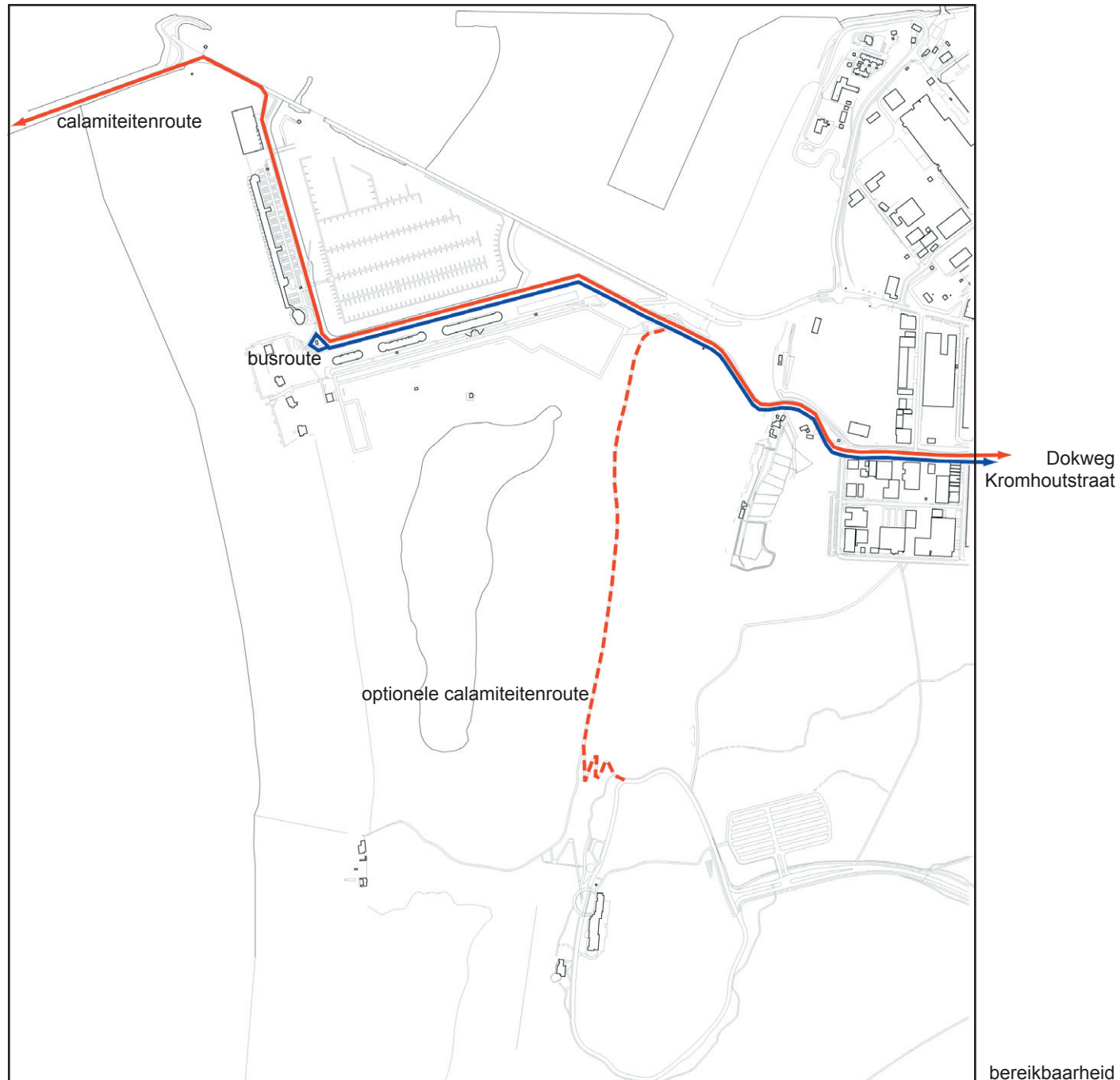
Commissie Poelmann

Onder voorzitterschap van gedeputeerde Poelmann van de provincie Noord-Holland heeft de commissie bescherming en ontwikkeling van Buitendijks gebied in Kustplaatsen een advies uitgebracht aan de staatssecretaris van het ministerie van verkeer en waterstaat.

Door de staatssecretaris is aangegeven dat zij de bescherming van buitendijks woongebied aan de kust wettelijk vast zal gaan leggen. De staatssecretaris is het met de commissie eens dat de kans op schade door duinafslag en overstroming bij stormen niet mag toenemen. In dit licht heeft zij aangekondigd de nodige maatregelen te zullen nemen, zoals het optimaliseren en waar nodig uitbreiding van de zandsuppleties (extra zand als zeewering) op het strand en onder water. Ook onderschrijft de staatssecretaris het standpunt van de provincie dat een wettelijk kader helderheid en ruimte schept voor meer ruimtelijke en economische ontwikkeling aan de kust, met name voor de badplaatsen. Deze stelling maakte de weg vrij voor mogelijkheden van woningbouw binnen de kustvisie.

Situatie IJmuiden aan Zee

Naar aanleiding van het stand-still beleid van het Rijk is onderzoek verricht naar de veiligheid van het te ontwikkelen gebied tegen overstroming. Doelstelling was om te onderzoeken of en met welke maatregelen het gebied beschermd kan worden zodat het gebied verder ontwikkeld kan worden. Uit het onderzoek kwam naar voren dat de overstromingskans zich niet voordeed aan de zeekant maar van binnenuit, vanuit de jachthaven (de Marina). Bij een grote en zware storm is het namelijk mogelijk dat door opstuwning van water binnen in de jachthaven de bebouwing aan de westboulevard kan overstromen.



De superstormen waar in deze studie over wordt gesproken komen zeer zelden voor, maar zijn wel buitengewoon krachtig. Bij een storm met een kans van voorkomen van 1/1.000 staat het water ruim 4 meter hoger dan normaal (4,35 m boven NAP). De beide pieren en de kades van de jachthaven staan dan onder water. De golven op zee zijn bijna 8 meter hoog en de golven in de jachthaven zelf zullen ook meer dan een meter hoog zijn. Met een gemiddelde windsnelheid van bijna 120 km/ uur zal het duidelijk zijn dat er dan “geen houden aan” is. Tenzij de huidige situatie wordt versterkt.

De gemeente Velsen heeft met de Provincie Noord-Holland overeenstemming bereikt over het te realiseren veiligheidsniveau. De norm die van toepassing is op het plangebied bedraagt 1/1.000 of veiliger.

Om dit veiligheidsniveau te kunnen bereiken zullen voor de beide bouwlevards in het stedenbouwkundige plan maatregelen getroffen moeten worden.

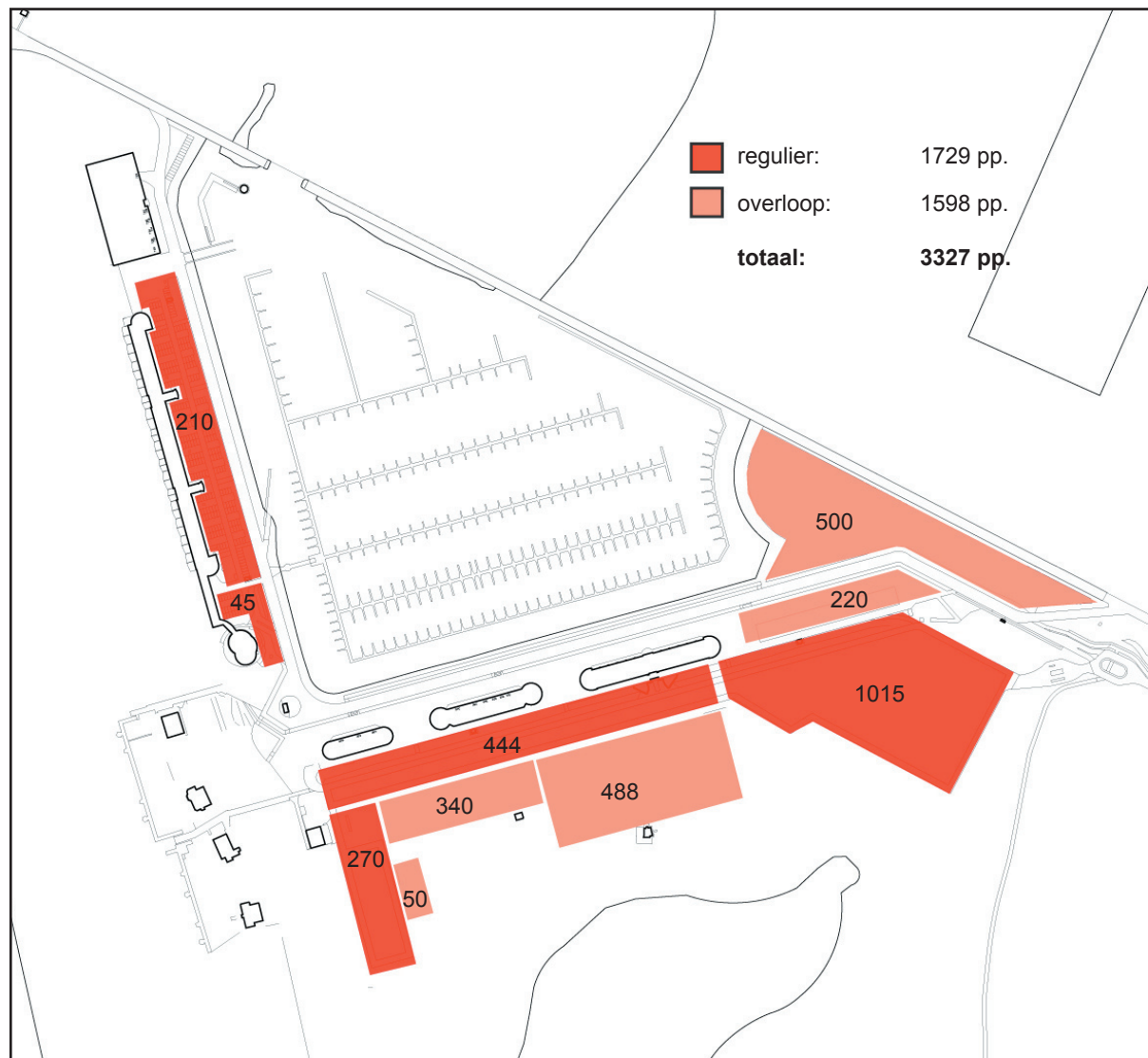
3.2 Bereikbaarheid

Bij de uitvoering van de Kustvisie 1999 is een tweede, aantrekkelijkere, toeristische ontsluitingsroute voor het autoverkeer via de Heerenduinweg langs het Binnenmeer niet haalbaar gebleken. In het kader van het wegvallen van deze mogelijkheid is opnieuw onderzoek verricht naar de bereikbaarheid van IJmuiden aan Zee.

De huidige route naar het plangebied loopt via de Dokweg/ Kromhoutstraat. Omdat de tweede ontsluitingsweg niet langer mogelijk is, zal deze toegang naar het plangebied aantrekkelijker gemaakt moeten worden.

Door Hauptmeier Verkeer is in april 2004 een studie verricht naar de capaciteit op de route “de Geul-Dokweg-Kromhoutstraat-Badweg”. Uit dit onderzoek blijkt dat de in feite enige route naar het strand voldoende capaciteit heeft om het verkeer aan te kunnen.

Uit onderzoek blijkt wel dat de Dokweg de zwakste schakel is in de route naar het strand. Dit knelpunt wordt veroorzaakt doordat op de Dokweg het vrachtverkeer van en naar het industriegebied Zeehaven en het toeristische verkeer met elkaar worden vermengd. Op de Dokweg liggen twee rotondes. De maximale capaciteit van de rotondes bedraagt 20.000 voertuigbewegingen per etmaal. Uit berekeningen blijkt dat over 10 jaar, wanneer er geen extra maatregelen getroffen worden, de verkeerintensiteit tegen dit maximum zal aanlopen.



parkeren huidig

Een maatregel die een oplossing betekent voor dit probleem is het in gebruik nemen van een zogeheten verkeer-verwijssysteem. Door verkeer vanaf het Pontplein een alternatieve route te laten nemen (min. van Houtenlaan, Heerenduinweg, Planetenlaan, Raafstraat, Kromhoutstraat) wordt de route via de Dokweg ontlast.

Openbaar vervoer

Gelet op de doelstelling van de kustvisie is het van belang dat het gebied per openbaar vervoer goed bereikbaar is. Het programma “versnelling regionet” biedt hiertoe goede mogelijkheden. Dit programma voorziet in versnellingsmaatregelen om een goede doorstroming van het Openbaar vervoer in het binnenstedelijke verkeer te bevorderen. De bestaande halte nabij de strandopgang blijft behouden.

Verder zijn er ideeën voor een fast-flying ferry verbinding tussen Amsterdam en het IJmuiderstrand.

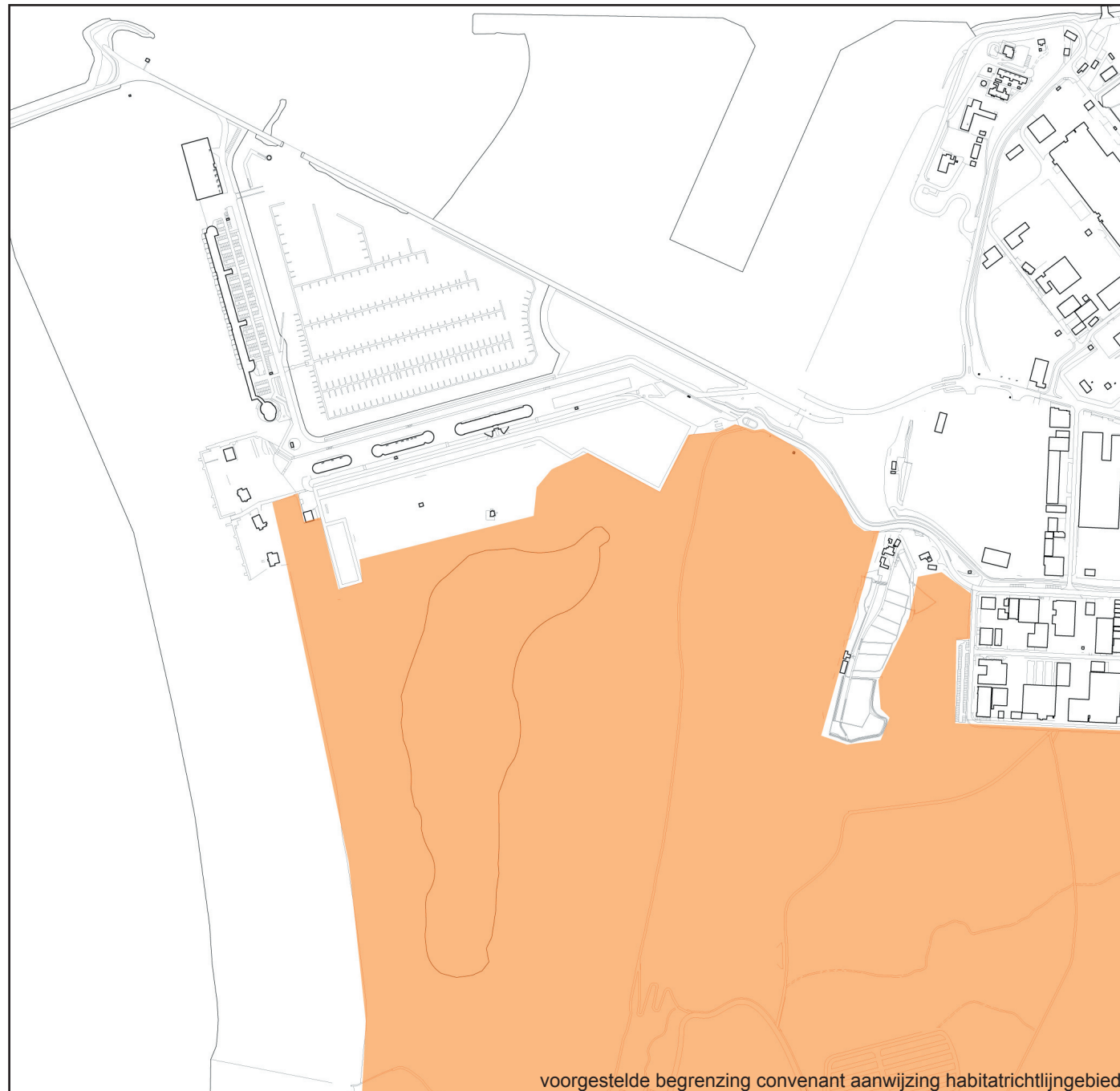
Parkeren

In het gebied zijn momenteel ca. 3300 parkeerplaatsen, exclusief de ca. 1000 parkeerplaatsen bij IJmuiderslag aanwezig. Deze maximum parkeercapaciteit is noodzakelijk voor de zogeheten Topdagen . Dit zijn in de praktijk ongeveer drie dagen per jaar. In de herziening van de kustvisie wordt ingezet op het behouden van zoveel mogelijk van het huidige aantal parkeerplaatsen. Dit wordt als noodzakelijk gezien omdat in tegenstelling tot de kustvisie van 1999 een verbinding naar het strand met de Zuidtangent niet langer als haalbaar wordt gezien. De ruime parkeergelegenheid is voor bezoekers een belangrijke reden om een bezoek aan IJmuiden aan Zee te brengen, deze kwaliteit moet dan ook behouden blijven.

In de herziening van de Kustvisie wordt uitgegaan van het binnen het plangebied realiseren van de benodigde parkeerplaatsen voor de nieuwe toeristische voorzieningen, woningen en vakantiewoningen. Hierbij wordt uit gegaan van de volgende parkeernormen:

Tabel 3.1: Parkeernorm

	parkeernorm
Woningen	1,5 p.p. per woning
Vakantiewoningen	1 p.p. per vakantie woning



voorgestelde begrenzing convenant aanwijzing habitatrictlijngebied

Calamiteitenroute

De Rijkswaterstaatweg heeft een belangrijke calamiteitenfunctie. In de eerste plaats voor noodsituaties waarbij de Zuidpier moet worden versterkt met betonblokken. De maat en het tracé van deze route liggen zo goed als vast. Deze route kan ook gebruikt worden voor bus- en bestemmingsverkeer.

Naast deze calamiteitenroute biedt ook het bestaande fietspad, van IJmuiderslag naar het centrumgebied uitkomst als calamiteitenroute voor hulpdiensten zoals de brandweer en ambulance.

Daarnaast wordt in het nieuwe stedenbouwkundig plan rekening gehouden met een extra route voor de brandweer ten zuiden van de nieuwe bebouwing.

3.3 Habitat aanwijzing Binnenmeer

Door het Ministerie van LNV is het gebied rondom het Binnenmeer aangewezen als habitatrictlijn gebied. Om inzicht te verkrijgen in het belang van de natuurwaarden rondom het Binnenmeer heeft er flora en fauna onderzoek plaatsgevonden. Onderzoeksvraag was welke noordelijke begrenzing op basis van de rondom het binnenmeer aanwezige flora en fauna en met inachtneming van de opgave van de Kustvisie aangehouden zou kunnen worden.

Habitatsoorten

Het binnenmeer valt onder het habitatgebied Kennemerland-Zuid. Voor dit gebied zijn groenknolorchis en nauwe korfslak kwalificerende soorten. Kennemerland-Zuid is voor de instandhouding van de groenknolorchis als 'Beduidend' beoordeeld en voor de nauwe korfslak als 'Waardevol'. De groenknolorchis en nauwe korfslak zijn niet rondom het binnenmeer aangetroffen. Potentieel habitat voor groenknolorchis is slechts in beperkte mate aanwezig. Potentieel geschikt habitat voor de nauwe korfslak is niet (in voldoende mate) aanwezig. Het ontwikkelen van het noordelijk deel van het Kennemermeer zal geen significante afname betekenen van het beschermde areaal binnen Kennemerland-Zuid dan wel het landelijke areaal van deze soorten.



Habitattypen

Voor de bijdrage van het binnenmeer aan de instandhouding van de habitattypes voor Kennemerland –Zuid zijn de volgende gegevens van belang. Rondom het Binnenmeer zijn de volgende habitattypes aanwezig:

Habitatype 2120 -"Wandelende duinen op de strandwal met helm " 13 %%

Habitatype 2160 -"Duinen met duindoorn " 26 %%

Habitatype 2190 -"Vochtige duinvalleien " 6 %%

Habitatype 2170 -"Duinen met kruipwilg " <<1 %

In het noordelijk deel van het Binnenmeer komen vooral de Habitattypen "Wandelende duinen op de strandwal met helm ", "Duinen met duindoorn " en "Vochtige duinvalleien " voor. De ecologische betekenis van het gebied wordt met name ontleent aan de aanwezigheid van de vochtige duinvalleivegetaties.

De bijdrage van het noordelijk gebied in het totale oppervlak aan vochtige duinvalleivegetaties in Kennemerland-Zuid wordt op minder dan 2-5% geschat. De komende jaren zal de bijdrage van het binnenmeer aan de instandhouding van dit habitatype als gevolg van natuurlijke processen afnemen. Verzanding, voortgaande vegetatiesuccessie en het ontbreken van natuurlijke begrazing zijn hierbij belangrijke factoren. Door de te verwachten aangroei van de kust voor het binnenmeer zal de verzanding van het gebied de komende jaren verder toenemen. De vegetaties in het noordelijk deel van het gebied zijn door hun beschutte ligging tussen en langs duindoornstruweel kwetsbaarder voor verzanding en verstruiking dan de vegetaties in het zuidelijk deel. Het binnenmeer is te klein om als gevolg van natuurlijke dynamiek substantiële oppervlakten vochtige duinvalleivegetaties te handhaven.

In het noordelijk deel van het Binnenmeer komen drie kwalificerende habitattypen voor. Gelet op het beperkte aandeel van het Binnenmeer in deze habitattypen en de verwachte natuurlijk afname (zowel kwalitatief als kwantitatief) kan de bijdrage van het noordelijk deelgebied voor de landelijke instandhouding van de habitattypen als niet significant worden beoordeeld.

Op basis van bovenstaande analyse en inventarisatie is tussen Natuurmonumenten, Stichting Duinbehoud, Provincie Noord Holland, Kennemermeer BV en de Gemeente Velsen afgesproken om op korte termijn een convenant te sluiten waarin partijen zich uitspreken om de nieuwe begrenzing van het habitat gebied gelijk te laten lopen met de begrenzing van het bestaande parkeerterrein (incl. overloopparkeren), zie hiervoor de figuur op blz. 34.



Ruimte voor recreatie

De verdere recreatieve ontwikkeling van het noordelijk deel van het Binnenmeer is in principe mogelijk binnen het duurzaam gebruik van het habitatrictlijngebied. De verdere ontwikkeling valt binnen de huidige functie van het Kennemermeer als recreatiemeer, maar mag niet strijdig zijn met de instandhoudingdoelstelling van het habitatrictlijngebied. Er zullen maatregelen genomen worden om recreatie te reguleren. Hierbij kan worden gedacht aan het aanleggen van een wandelpad ten behoeve van natuurrecreatie en het plaatsen van voorlichtingspanelen.

3.4 Zichtbaarheid van het bakenlicht vanuit zee

Bij de herziening van de kustvisie wordt een ambitieus programma voorgesteld dat voorziet in de toevoeging van hoogbouw op de Westboulevard. Gelet op deze wens is door Port Management consultants gekeken naar de zichtbaarheid van de vuurtoren (het bakenlicht) vanuit elk punt van het zeeoppervlak ten aanzien van het plangebied.

De zichtbaarheid van de vuurtoren (het bakenlicht) is problematisch wanneer de gewenste hoogbouw op de noordkop van de westboulevard wordt gerealiseerd. Het is echter mogelijk (tegen acceptabele kosten) de vuurtorenfunctie van de toren van het Hoge Licht te verplaatsen naar te realiseren hoogbouw ter plaatse van het huidige botencentrum.

Daarnaast speelt dat de gewenste hoogbouw juist binnen de 15 graden grens ten opzichte van de lichtenlijn ligt. Een oplossing kan worden gevonden door vanuit de te realiseren hoogbouw een invullicht de geblokkeerde sector in te stralen. De kosten van beide oplossingen zijn acceptabel.

Beide oplossingen zullen in het kader van verdere uitvoerbaarheid van de kustvisie in overleg met Rijkswaterstaat uitgewerkt en verder beoordeeld moeten worden.

3.5 Milieu-randvoorwaarden

Industrielawaai

Geluidsgevoelige bestemmingen, zoals woningen, dienen buiten de geluidzone van industrieterrein IJmond te liggen. In dat geval hoeft geen rekening te worden gehouden met geluid afkomstig van dit industrieterrein en wordt automatisch voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) vanwege dit industrieterrein. Indien binnen de zone van industrieterrein IJmond

50dB(A) contour industriegebied IJmond



toch woningen worden geprojecteerd, kan tot en met 55 dB(A) een ontheffing bij provincie Noord-Holland worden aangevraagd.

Bij de vaststelling van het bestemmingsplan Derde Haven is men er van uitgegaan dat de 50 dB(A)-contour globaal aan de andere kant van het afschermdende duinlichaam aan de zuidkant van de Derde haven zou moeten liggen, om de ontwikkelingen op het Kennemerstrand niet te belemmeren. Dit is echter niet in een geluidszone vastgelegd. De Milieudienst IJmond adviseert om onderzoek te verrichten naar de daadwerkelijke ligging van deze 50 dB(A)-contour.

Stofoverlast

In verband met mogelijke stofoverlast dient een afstand van 1.500 m te worden aangehouden tussen aaneengesloten woonbebouwing en anderzijds inrichtingen voor laden, lossen of de opslag van ertsen en/ of kolen. Hierbij wordt gemeten vanaf de zuid-west punt van de Averijhaven.

Luchtkwaliteit

De bijdrage van industriële en verkeersemisies op de luchtkwaliteit in het plangebied is te verwaarlozen. De achtergrondconcentraties van fijn stof en stikstofdioxide in het plangebied zijn relatief laag. Er wordt ruimschoots voldaan aan de normen van het Besluit Luchtkwaliteit.

Wegverkeerslawaai

Geluidsgevoelige bestemmingen dienen buiten de 50 dB(A) contour van nieuwe en bestaande ontsluitingswegen gerealiseerd te worden.

Horeca-concentratiegebied

Geluid van evenementen en horeca zal gereguleerd moeten worden. Gezien de keuze die gemaakt wordt voor versterking van verblijfsrecreatie en permanente bewoning zullen alleen evenementen worden toegelaten die hierbij passen. Dit betekent dat de huidige status van "horeca-concentratiegebied" zal moeten worden heroverwogen.

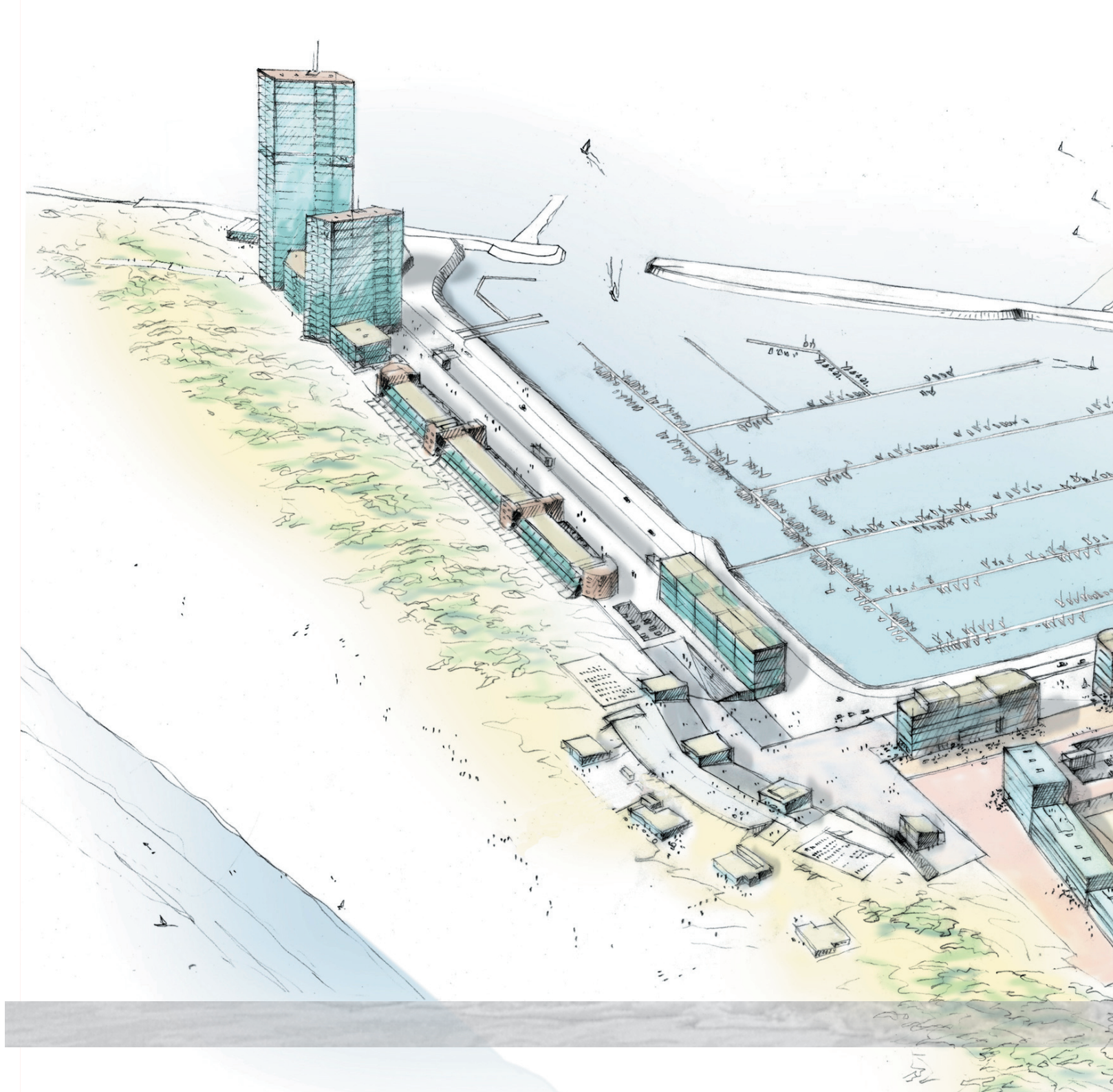
Op dit moment is het gebied tussen de boulevard en het Binnenmeer geschikt voor enigszins luidruchtige evenementen. Deze locatie is zodanig dat de strandhuisjes op het grote en kleine strand, de appartementen, de jachthaven en de camping geen overmatige overlast ondervinden. Binnen de herziening van de Kustvisie zal gekeken moeten worden welke locatie het beste geschikt zal zijn voor evenementen.

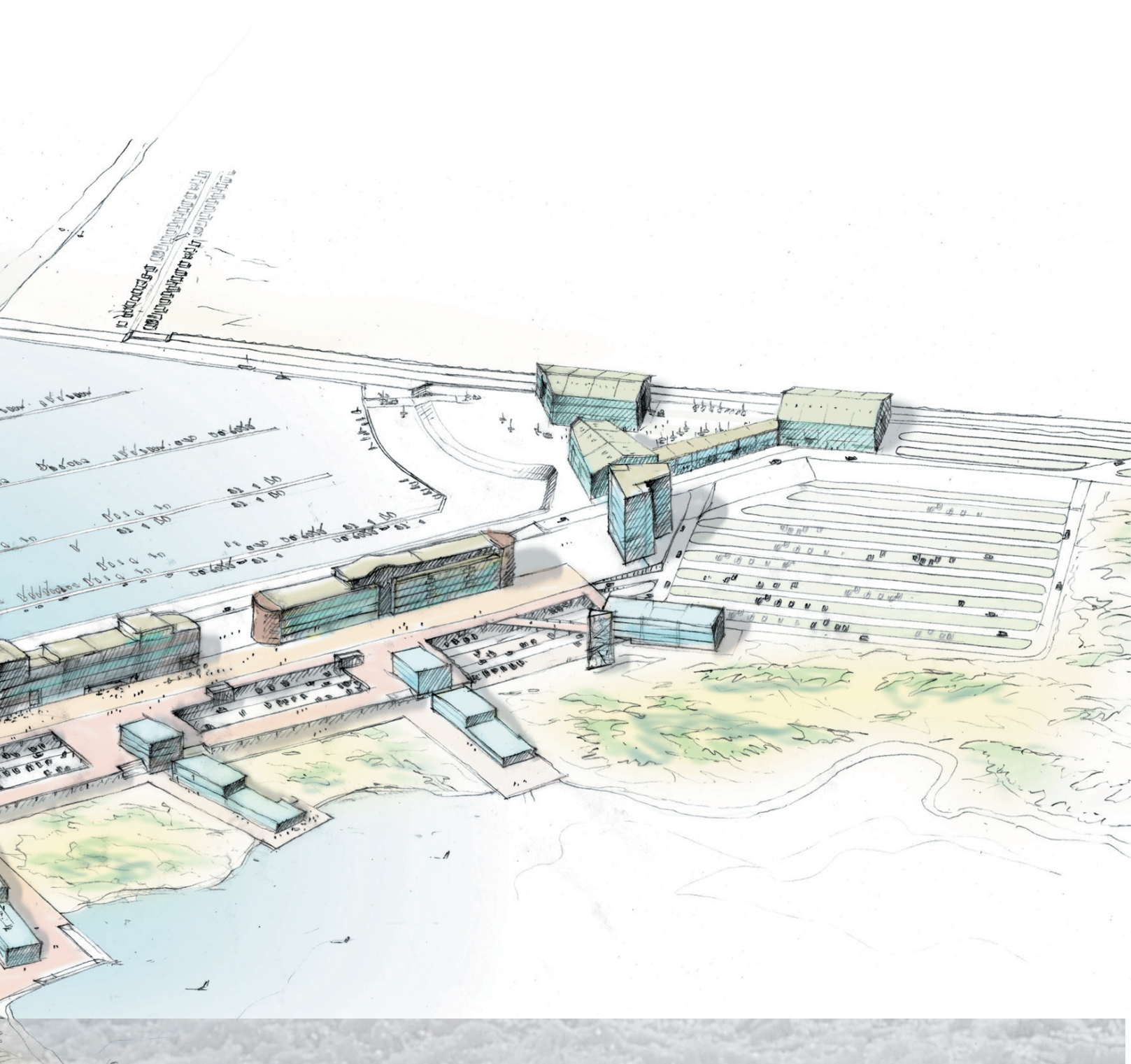


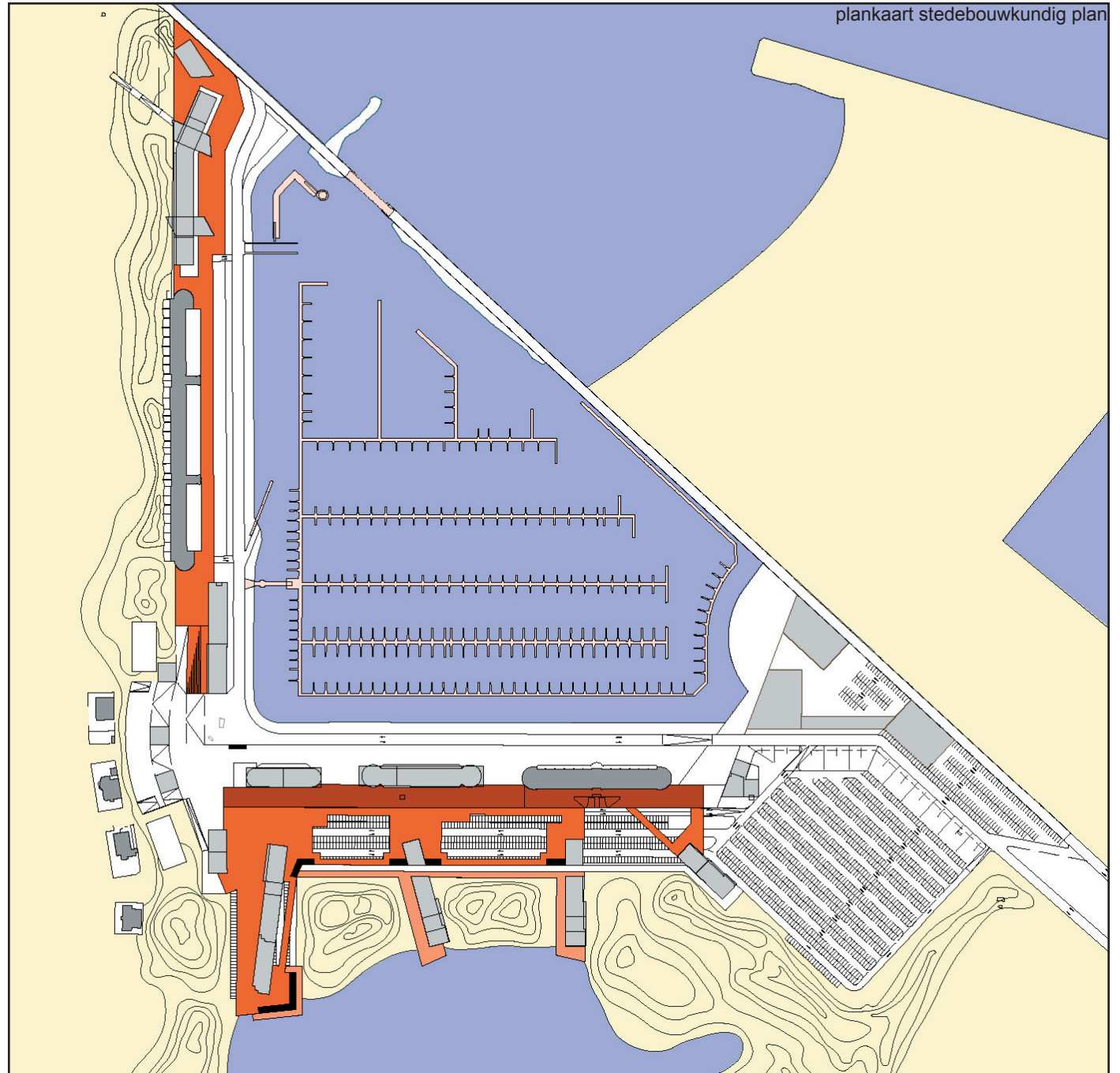


4

stedebouwkundig plan
IJmuiden aan Zee







De ruimtelijke randvoorwaarden en onderzoeken uit de vorige hoofdstukken zijn nader uitgewerkt in een stedenbouwkundig plan van de herziene Kustvisie. In dit hoofdstuk zal eerst nader worden ingegaan op de hoofdopzet van dit stedenbouwkundig plan, waarin met name aandacht is voor de hoofdlijnen met betrekking tot de situering van programma, de bereikbaarheid, het parkeren en de openbare ruimte.

Vervolgens zal verder op de te onderscheiden deelgebieden in worden gegaan. Daarbij wordt onder andere aandacht besteed aan de nieuwe bebouwing in het gebied en aan de waterveiligheid.

4.1 Hoofdopzet stedenbouwkundig plan

Zoals beschreven in hoofdstuk twee wordt in deze herziening van de kustvisie uitgegaan van een zoneringsplan in een extensief gebied rondom het binnenmeer, dat voornamelijk gebruikt zal worden voor natuur en extensieve recreatie, en een intensief gebied rondom de marina. In dit gebied wordt extra programma gerealiseerd en hier zal het grootste deel van het recreatieve bezoek geaccommodeerd moeten worden. In tegenstelling tot de kustvisie uit 1999 zullen de ingrepen in het gebied beperkt worden tot dit gebied rondom de marina. In dit hoofdstuk zal dus met name op dit gebied in worden gegaan.

Het gebied is te zien als een driehoek waarvan de drie zijden worden gevormd door de zuidboulevard, de westboulevard en de pier. Op dit moment vormt de zuidboulevard het hart van het gebied. Hier bevindt zich de horeca en detailhandel. Direct ten zuiden van de zuidboulevard wordt nu geparkeerd, zodat de functies ook relatief makkelijk te bereiken zijn.

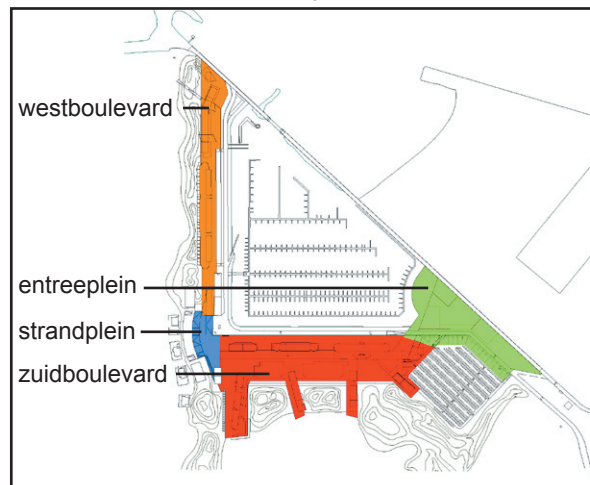
De westboulevard is op dit moment nog geen boulevard te noemen. Zij wordt gekarakteriseerd door het nautisch bedrijventrum, appartementen en het havenkantoor met restaurant.

Doordat de openbare ruimte voor het grootste deel uit parkeerplaatsen bestaat gaat er weinig aantrekkingskracht uit van dit gebied.

De pier vormt een krachtige en herkenbare lijn in het gebied. Het is verleidelijk om een kijkje te nemen op deze dunne lijn tussen marina en Noordzeekanaal. De entree van de haven vormt een breuk in de pier. Hierdoor is de wandelroute over de pier doodlopend.

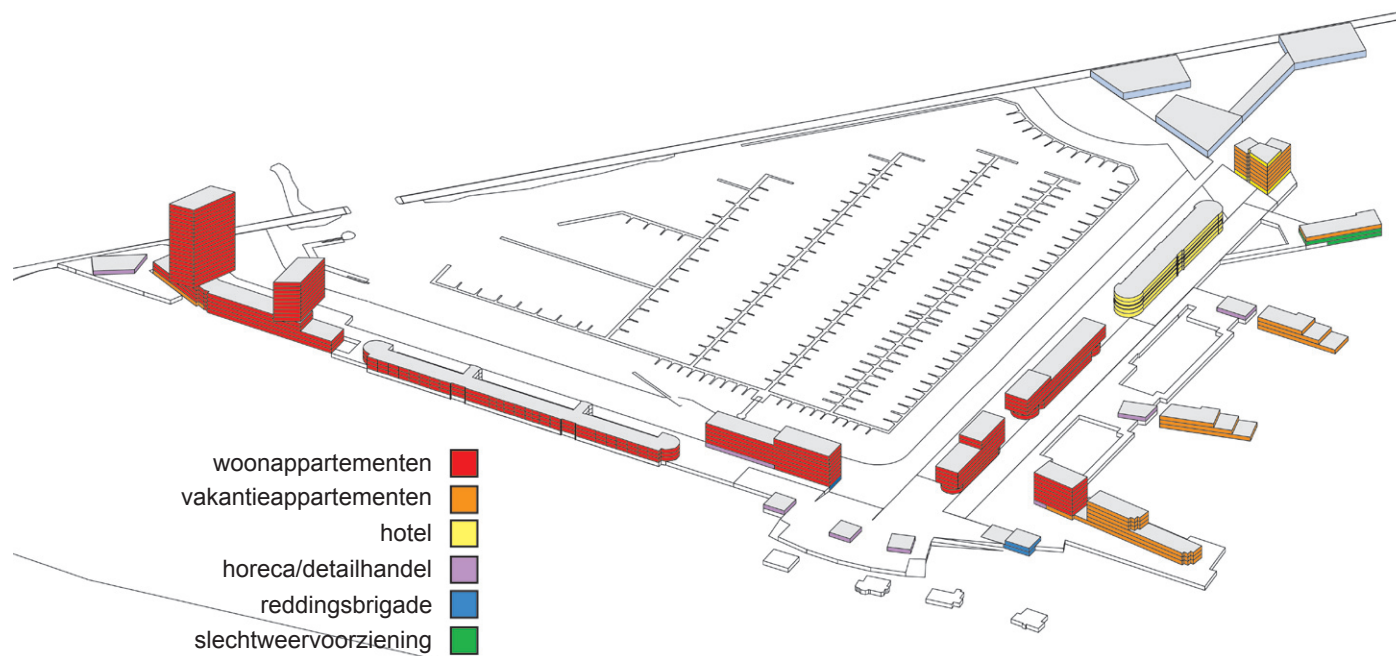
Belangrijke plekken in het gebied zijn de hoekpunten van de driehoek en vooral de uiteinden van de zuidboulevard. Bij de oostelijke punt ligt de entree van het gebied. Hier wordt de keuze gemaakt om het strand te bezoeken, of om naar het kleine strand te gaan, of om de rijkswaterstaatweg richting marina te nemen. Door de onduidelijke situatie bij de rotonde en door

hoofdopzet stedenbouwkundig plan



tabel 2.2 programma herziening kustvisie

	Bestaand	Herziening Kustvisie 2006
Horeca	3.590	5.050
Detailhandel	950	1.525
Slechtweervoorziening	400	5.000/8.500
Vakantie appartementen	84	190
Woningen	-	290



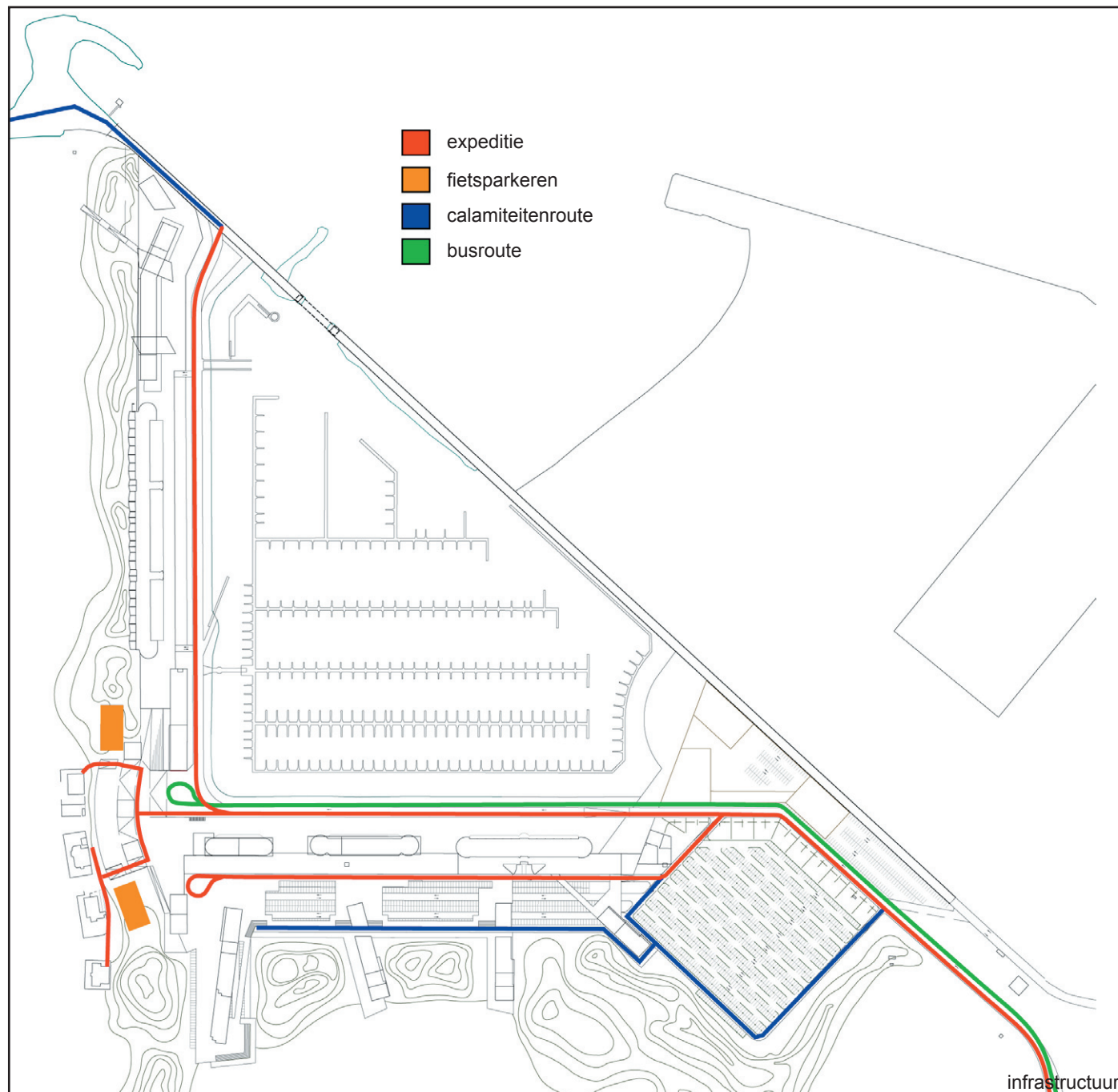
de desolate uitstraling van het braakliggende terrein tussen de pier en de rijkswaterstaatweg vormt de entree van het gebied nu eerder een te overwinnen barrière dan een uitnodigend gebaar. Aan de uiterste westkant van de zuidboulevard ligt het strandplein. In potentie een van de mooiste plekken in het gebied. Hier is het mogelijk om alle kwaliteiten die het gebied heeft, de marina, het strand en de zee, de duinen en het binnenmeer en de boulevards vanaf één plek te overzien.

Het stedenbouwkundig plan richt zich met name op de volgende doelen voor de beschreven gebieden:

- Zuidboulevard:
 - Een betere oriëntatie van gebouwen en inrichting van de openbare ruimte ten opzichte van de bestaande situatie. Daarnaast het scheiden van voetgangersgebied en parkeerterrein zodat de route naar het strand aantrekkelijker wordt en de commerciële functies beter worden gevoed;
- Westboulevard:
 - Het verwezenlijken van het ambitieuze woonprogramma in combinatie met de ruimtelijke opgave voor het realiseren van een hoger veiligheidsrisico tegen overstromingen;
- Het strandplein:
 - Het beleefbaar maken van de verschillende kwaliteiten in het gebied zonder de logistieke functies van het plein geweld aan te doen en het omvormen van het plein tot een aantrekkelijk verblijfsgebied dat geflankeerd wordt door toepasselijke functies;
- Het entreegebied:
 - Het maken van een uitnodigende entree met een heldere routing voor de verschillende gebruikers in het gebied. Dit in combinatie met het hier te vestigen nautisch bedrijventrum.

Programma

Ten opzichte van de oorspronkelijke Kustvisie is het programma veel meer gekoppeld aan de twee boulevards in het gebied. Deze concentratie van het programma is onder meer noodzakelijk vanwege de aanwijzing tot habitatgebied van de zone rondom het Binnenmeer. Het bijkomend voordeel van een verdere concentratie is dat met een aantrekkelijke inrichting deze gebieden ook daadwerkelijk verblijfgebieden kunnen worden met hun eigen aantrekkingskracht. Zo kan het publiek in het centrum worden vastgehouden.



Infrastructuur

bereikbaarheid

De bestaande verkeersroute naar IJmuiden aan zee via de Dokweg/Kromhoutstraat blijft de enige route naar het plangebied. Een grote verbetering is wel dat de entree wordt opgehoogd, vanaf de ingang naar de camping tot aan het nautisch bedrijven centrum. Hierdoor is er vanuit de auto een beter overzicht over het gebied, en krijgt men even zicht op zowel de marina als het binnenmeer. Op een vanzelfsprekende manier wordt de auto daarna geleid naar het parkeerterrein.

De veel ruimte vragende parkeerplekken worden zoveel mogelijk buiten het voetgangersgebied gehouden door deze onder houten dekken te positioneren. Het scheiden van het parkeren en de voetgangersroute naar het strand is buitengewoon belangrijk voor de gewenste ruimtelijke en verblijfskwaliteit.

Fiets

De bereikbaarheid van het strand van IJmuiden aan zee voor fietsers is momenteel optimaal; fietsers kunnen op dit moment parkeren waar het fietspad eindigt en het strand begint. De plek tussen de twee duinovergangen, waar nu de fietsenstalling is gesitueerd, is eigenlijk de mooiste plek op de route naar het strand. Hier is zicht op de zee, de marina, het binnenmeer en de boulevards. Deze ruimte tussen de strandovergangen wordt ingericht als verblijfsplek; het strandplein. Om de bereikbaarheid voor fietsen optimaal te houden zijn de fietsenstallingen verplaatst naar de locaties direct ten noorden van de noordelijke en ten zuiden van de zuidelijke duinovergang. Het aantal fietsenstallingen is hetzelfde gebleven als in de huidige situatie.

bevoorrading

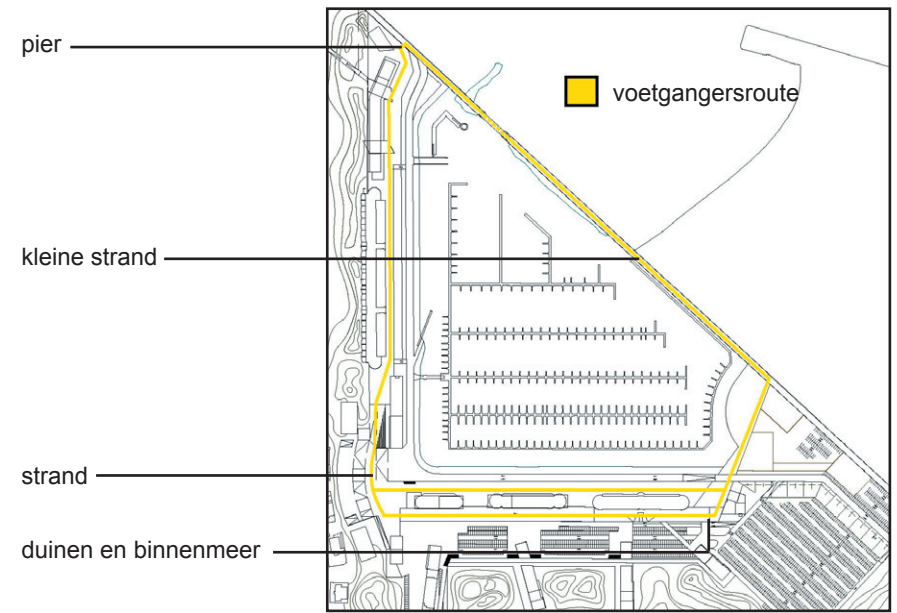
Het bevoorradersverkeer voor de horeca en detailhandel op de zuidboulevard houdt dezelfde route aan als het autoverkeer. Het laden en lossen gebeurt onder de houten dekken. Dit voorkomt het ontstaan van dichte achterkanten met rolcontainers in het voetgangersgebied.

De expeditie voor de westboulevard maakt gebruik van de Rijkswaterstaatweg en kan laden en lossen vanaf deze route.

Het expeditieverkeer voor de strandpaviljoens gaat net als in de huidige situatie via de Rijkswaterstaatweg over de strandovergangen naar de achterkanten van de strandpaviljoens.

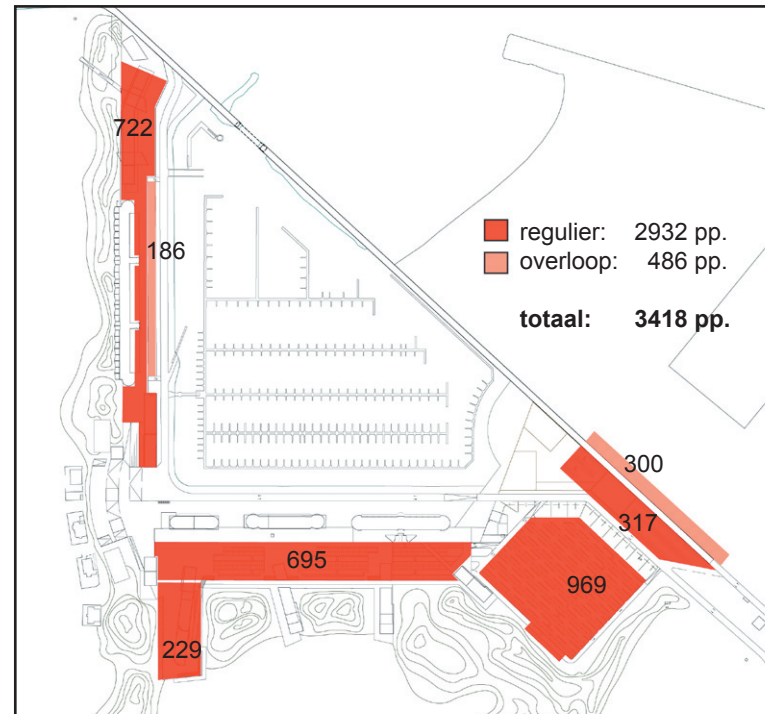
Openbaar vervoer

Één van de uitgangspunten voor de herziening van de kustvisie is de blijvende bereikbaarheid van het strand met de bus. De bushalte is in de herziene kustvisie op dezelfde plek als in de huidige situatie: bij het strandplein. De bus houdt ook zijn huidige route over de Rijkswaterstaatweg.



rondje marina

parkeren stedenbouwkundig plan



Deze route wordt ook gebruikt voor bestemmingsverkeer voor de bebouwing op de westboulevard (woonappartementen, maar ook de horeca en detailhandel). De Rijkswaterstaatweg (met de naastliggende parkeerterreinen) wordt ook ten dele gebruikt bij de Hiswa. In de toekomstige situatie is een zelfde hoeveelheid ruimte beschikbaar, echter op een andere manier gerangschikt.

Voetgangers

Door de concentratie van het programma op de 2 boulevards, ontstaat er voor de voetgangers een driehoek van verbindingen met 3 belangrijke hoekpunten: het entreegebied bij het nautisch bedrijvent centrum, het strandplein, en de kop van de westboulevard. Deze hoekpunten worden met elkaar verbonden door de zuidboulevard, de westboulevard en de route over de beweegbare brug langs de marina. Deze brug is als optie in de herziene kustvisie getekend. Deze verbinding is voor het ervaren van een looprondje door het plangebied wel van belang; hierdoor ontstaat als vanzelfsprekend een voetgangersroute langs alle horeca en detailhandel in het plangebied. De beweegbare brug is een belangrijke schakel voor het verwezenlijken van een daadwerkelijk looprondje. Het kunnen realiseren van het voetgangersrondje helpt bij het voorkomen van externe werking van de ontwikkelingen op het habitatrichtlijngebied. Door deze extra wandelmogelijkheid zal de druk op het natuurgebied immers verminderen. Ook het concentreren van programma zorgt voor het afwentelen van recreatieve druk op het natuurgebied rondom het binnenmeer.

Parkeren

In hoofdstuk 3 is al genoemd dat als uitgangspunt gekozen is om in de visie rekening te houden met ongeveer 3300 parkeerplaatsen. In de visie zijn in het plangebied ca. 2900 parkeerplaatsen opgenomen. De toevoeging van het programma leidt ertoe dat van de 2900 aanwezige parkeerplaatsen 500 plaatsen gereserveerd moeten worden voor parkeerplaatsen ten behoeve van de appartementen en de strandhuisjes. Hierbij is gerekend met een parkeernorm van 1,5 per appartement en 1,0 per vakantiehuisje. De resterende 2400 parkeerplaatsen zijn bestemd voor de slechtweervoorziening en strandbezoekers. In onze berekening zijn wij ervan uitgegaan dat bij zomerse dagen het bezoek aan de slechtweervoorziening minimaal zal zijn. Op 3 dagen in het jaar is er behoefte aan ongeveer 900 extra parkeerplaatsen om de 3300 parkeerplaatsen te bieden die het gebied nu heeft. Wij verwachten dat een gedeelte opgevangen kan worden door een verbetering van het openbaar vervoer per bus en de verbinding met de snelle veerverbinding met Amsterdam (enkele honderden). Het parkeerterrein aan de IJmuiderlag blijft in tegenstelling tot de Kustvisie van 1999 in stand, zodat daar een overloop voor het parkeren van het IJmuiderstrand kan worden opgevangen (ongeveer 800 plaatsen). Ook lijkt het mogelijk om door incidenteel gebruik te maken van de capaciteit in het aangelegen industrieterrein eventueel benodigde extra



parkeerbehoefte op te vangen. Op echte topdagen moet er een kleine shuttle ingezet worden vanaf deze plaatsen.

Verder is het zelfs mogelijk om structureel ongeveer 1000 parkeerplaatsen aan de capaciteit toe te voegen door dubbeldeks parkeren te creëren op het grote parkeerterrein ten oosten van de slechtweervoorziening.

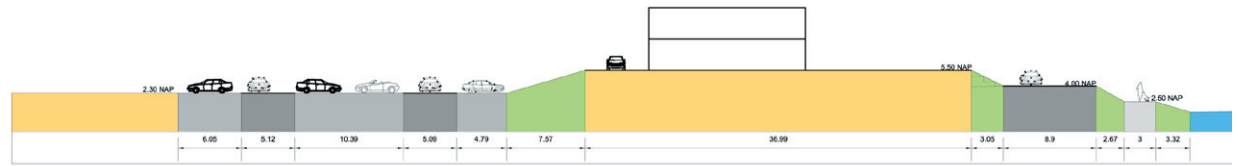
Basisvoorwaarde voor het goed laten verlopen van het parkeren is het realiseren van een dynamisch parkeerbebordingssysteem, waarmee bezoekers vanaf strategische punten in IJmuiden geleid worden naar de op dat moment vrije parkeerplaatsen.

Openbare Ruimte

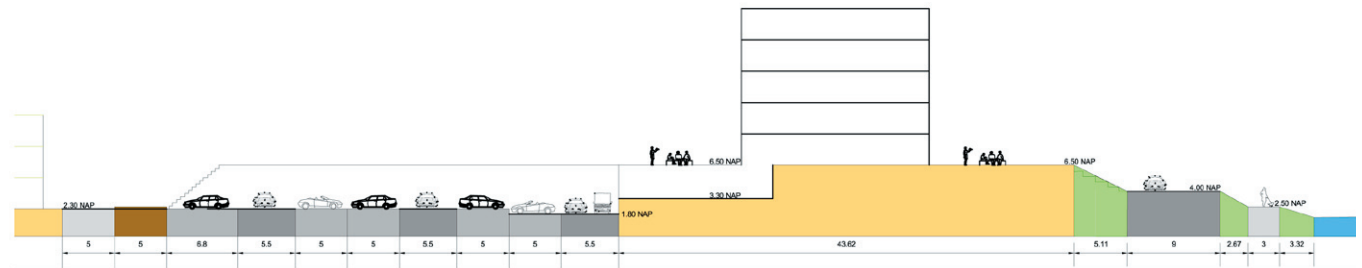
In de herziene kustvisie zijn een aantal types openbare ruimte te onderscheiden; het voetgangersgebied op de houten dekken, het parkeerterrein onder de houten dekken, de Rijkswaterstaatweg, het entreegebied, en het strandplein.

Het opwaarderen van het voetgangersgebied tot kwalitatief hoogwaardig gebied is één van de belangrijkste peilers van de herziene kustvisie. Door het scheiden van het voetgangersgebied van gebieden met een verkeersfunctie (autoverkeer, parkeren en expeditie) ontstaat de mogelijkheid om de prioriteit voor kwaliteit te leggen bij het voetgangersgebied. Het parkeerterrein onder de houten dekken, en de Rijkswaterstaatweg krijgen een uitstraling en functioneren als in de huidige situatie, maar worden niet meer medegebruikt als voetgangersgebied. Bijzondere plekken in de herziene kustvisie vormen het entreegebied en het strandplein. In een volgende fase van de planvorming worden deze plekken nader ontworpen.

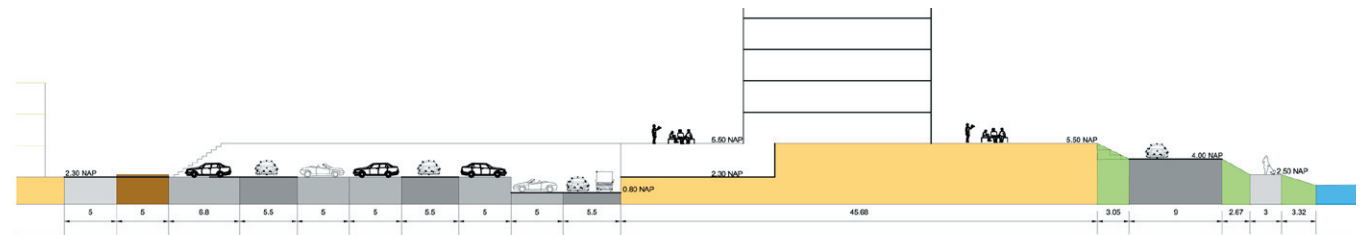
Het voetgangersgebied verdient veel aandacht in zijn detaillering, materialisering en uitstraling. Dit geldt niet alleen voor de verharding en het meubilair in de openbare ruimte, maar ook voor de bebouwing aan die openbare ruimte (architectuur, materialisatie, details, etc.). Het beoogde ambitieniveau en gewenst ruimtelijk werking hiervan zal in een integraal beeldkwaliteitplan worden vastgelegd.



profiel zuidboulevard bestaande situatie



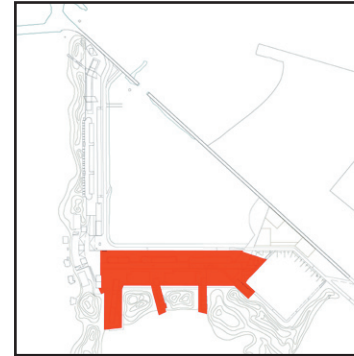
profiel zuidboulevard stedenbouwkundig plan, optie één



profiel zuidboulevard stedenbouwkundig plan, optie twee

4.2 Zuidboulevard

Op de zuidboulevard wordt ingezet op een grote kwaliteitsverbetering op stedenbouwkundig vlak; met het verdubbelen van de boulevard, het scheiden van parkeerterrein met het voetgangersgebied en een open verkavelingsopzet wordt de relatie versterkt tussen marina en binnenmeer. Daarnaast zijn oplossingen gevonden om de randvoorwaarden met betrekking tot de waterveiligheid in het plan te integreren.



Waterveiligheid

Volgens de huidige afspraken voldoet de zuidboulevard aan de normen voor waterveiligheid. Deze herziene kustvisie wil echter voorsorteren op veranderende, strengere normen, zodat toekomstige ingrepen niet ten koste gaan van de kwaliteit van het gebied. Aan de zuidboulevard zijn twee oplossingen denkbaar om het gebied nog beter tegen wateroverlast te beschermen:

1. Het integraal ophogen van het westelijk deel van de zuidboulevard in combinatie met een 1 meter hoge muur bij het hotel (deze muur is momenteel niet direct noodzakelijk voor de gestelde waterveiligheid, maar kan eventueel ook zonder problemen, indien de veiligheidsituatie daarom vraagt, gerealiseerd worden).
2. Het aanleggen van een verdiepte waterafvoer achter de waterkering van de boulevard.

De eerste oplossing gaat uit van het afbreken en herbouwen van de twee westelijke gebouwen op de zuidboulevard. Hier kan het niveau van de boulevard dan opgehoogd worden. Aangezien dat voor het hotel niet kan, dient hier met een muur aangesloten te worden op de boulevardverhoging. Een extra verhoging in de toekomst wordt daarmee moeilijk omdat het hotel dan ruimtelijk afgesneden zou worden van de marina.

Voordeel van deze optie is dat het nieuwe niveau van de zuidboulevard beter aansluit op het niveau van het dek bij de westboulevard.

De tweede oplossing gaat uit van de situatie dat het niveau van de huidige zuidboulevard blijft zoals het is. De oplossing om de waterveiligheid op de langere termijn te garanderen voor het achterliggende gebied, zonder het fysiek af te sluiten van de marina, is gevonden in het projecteren van een waterafvoergang achter de zuidboulevard. In geval van storm zou het water dan over de waterkering stromen, door de begane grond van de functies op de boulevard, waarna het opvangen zou worden in de waterafvoergang. Met behulp van een pomp wordt het water



referentiebeeld houten dek

dan weer uitgemalen op de zee. De te verwachten schade blijft dan beheersbaar en berekenbaar (de begane grond van de functies op de zuidboulevard) zodat deze ook op een redelijke manier te verzekeren is.

Op deze manier hoeft geen extra waterkering boven op de zuidboulevard gerealiseerd te worden. Ook houdt de zuidboulevard dan één niveau waardoor zij sterker één geheel blijft.

Beide oplossingen hebben nog een positief gevolg. Het hoogteverschil tussen het boulevardniveau en het achterliggende parkeerterrein wordt vergroot, waardoor het mogelijk is om de expeditie voor de functies op de zuidboulevard onder het dek te laten rijden. In het eerste geval ontstaat de hoogte doordat de boulevard zelf hoger wordt, in het tweede geval ontstaat de hoogte door het combineren van de expeditiestraat met de waterafvoergang. Overigens is het bij de eerste optie zo dat de boulevard op dezelfde hoogte blijft ter hoogte van het hotel. Hierdoor zal het in deze optie nodig zijn om de expeditiestraat voor dit stuk te verdiepen, om de benodigde hoogte te verkrijgen voor vrachtwagens onder het houten dek.

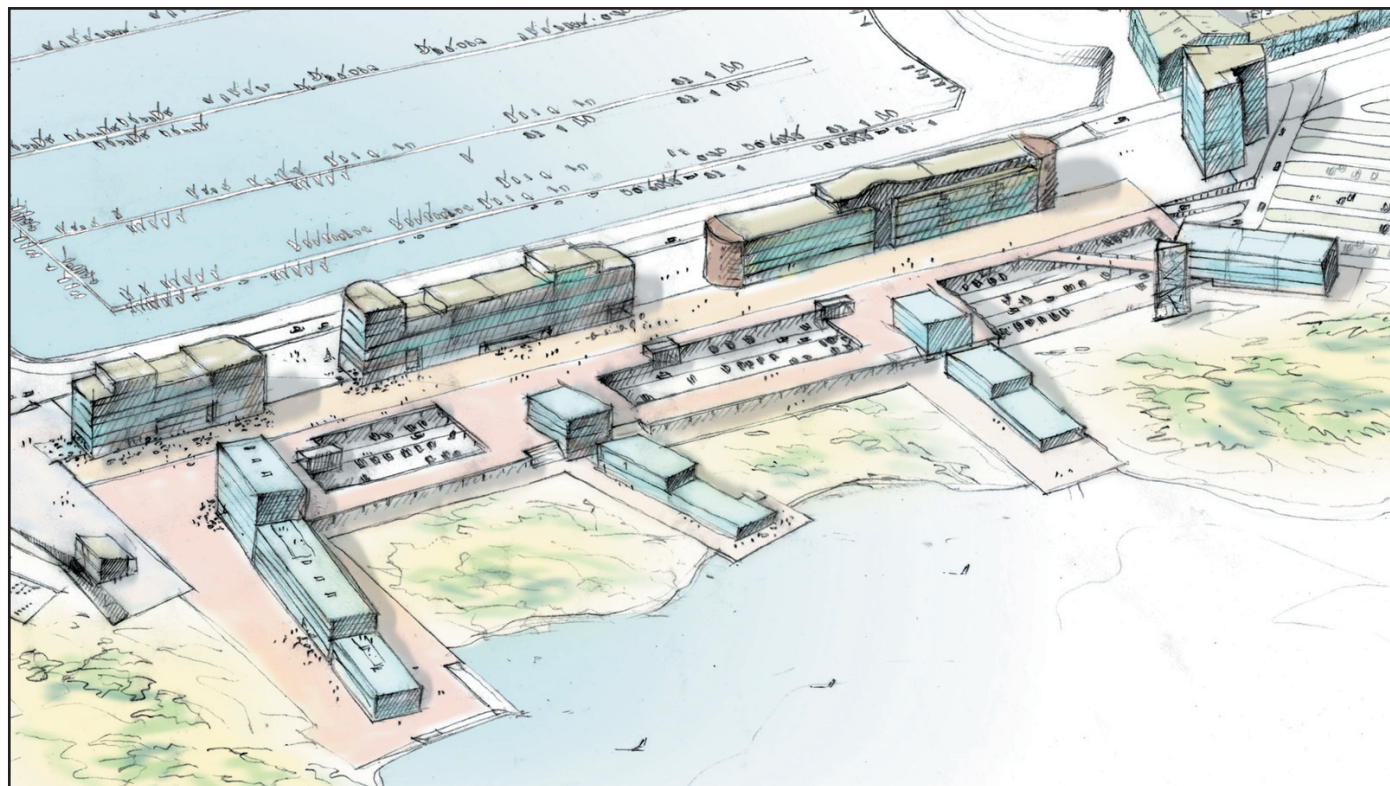
In een volgende fase zullen de twee opties uitgewerkt worden, en in kosten tegen elkaar afgezet worden, om tot een goede afweging te komen.

Verdubbelen boulevard

Een van de belangrijke ruimtelijke onderzoeken van de Herziene Kustvisie is op wat voor manier de bestaande boulevard beter zou kunnen gaan functioneren. De functies aan de boulevard zijn nu georiënteerd op de noordkant. Daardoor zijn de terrassen en het wandelgebied een groot deel van het jaar niet aantrekkelijk. Een enorme kans kan verzilverd worden op het moment dat de boulevard verdubbeld wordt tot een voetgangersgebied dat ook aan de zuidkant van de bestaande functies gelegenheid geeft tot flaneren of een terrasje pakken. Zo zouden de functies aan de boulevard zowel uitstraling hebben aan de zijde van de Marina als aan de zijde van het Binnenmeer. Het zou dan mogelijk zijn om bij acceptabel weer lekker in de zon te zitten of te wandelen en bij de zeer hete dagen verkoeling te vinden aan de noordkant. Op dit moment zitten aan de zuidkant echter ruimtes die geen uitstraling hebben zoals opslag en keukens. De lonkende zuidkant is nu in gebruik als troosteloze expeditiestraat.

Parkeren scheiden van voetgangers in twee niveaus

De gevonden oplossing is gebaseerd op het feit dat het boulevardniveau ca. drie meter hoger ligt dan het parkeerniveau. Dat is voldoende hoogteverschil voor het maken van een verdieping. Deze verdieping is bij het Hotel zelfs al ingevuld. Dé kans om de zuidkant vrij te maken van ongewenste functies is het naar beneden halen van de opslagruimtes, deze te lokaliseren op de plek waar



zuidboulevard bebouwing

nu het talud van de boulevard ligt, en de expeditiestraat te verleggen naar de locatie van de parkeerstraat. Boven deze expeditie kan dan op boulevardniveau een dek gemaakt worden waarop terrassen en wandelruimte gemaakt kunnen worden. Bezoekers worden vanuit hun auto naar dit dek geleid. In plaats van de route naar het strand die nu tussen de auto's door en langs achterkanten loopt, wordt zo een aantrekkelijke route, direct langs de functies aan de zuidzijde in de zon, boven het parkeren gecreëerd.

Bebouwing

Het extra programma dat in de kustvisie wordt toegevoegd aan de zuidboulevard is gesitueerd in vijf nieuwe gebouwen die ten zuiden van de bestaande boulevard worden gerealiseerd en in een gebouw ten oosten van het hotel, in dezelfde lijn van de bestaande gebouwen. Daarnaast wordt de hoogte van de twee westelijke gebouwen vergroot tot gemiddeld zes lagen, door boven op de bestaande functies te bouwen, of door sloop en herbouw. De hoogteopbouw is echter gevarieerd. Zo kunnen de gebouwen geleed worden en kunnen de accenten daar gelegd worden waar dat toepasselijk is. Bijvoorbeeld op de koppen van de gebouwen en bij het strandplein.

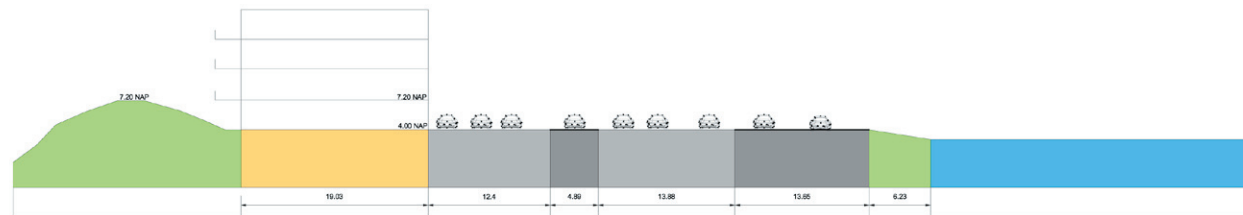
Ter hoogte van het huidige parkeerterrein voor de strandhuisjesbezitters wordt een gebouw gerealiseerd met een mix van appartementen voor permanente bewoning en vakantie-appartementen. Naar het zuiden toe neemt het gebouw trapsgewijs in hoogte af, zodat de overgang naar het natuurgebied van de Kennemerduinen en het Binnenmeer niet te abrupt wordt; met een hoogteopbouw van acht lagen aan het strandplein naar drie lagen bij het Binnenmeer. Aan het strandplein heeft dit gebouw een horecafunctie. Het gebouw staat op kolommen, zodat het niet ten koste gaat van de strategisch gelegen parkeerplaatsen.

In de drie gebouwen ten zuiden van de zuidboulevard worden vakantieappartementen gerealiseerd. Deze gebouwen sluiten met drie lagen aan op het wandelpromenade-dek en lopen af naar één laag bij het Binnenmeer.

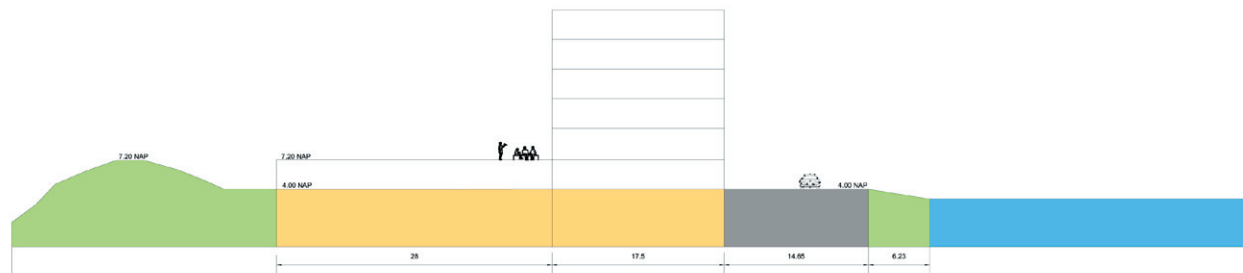
In het meest oostelijke gebouw ten zuiden van de parkeerterreinen is ruimte gereserveerd voor de vestiging van functies die bijdragen aan het trekken van publiek en seizoensverlenging. Zo is bijvoorbeeld gedacht aan het eventueel combineren van functies als het Pieter Vermeulenmuseum, een bezoekerscentrum van Natuurmonumenten, de (te verplaatsen) survivalactiviteiten van PBN etc. De functies zijn hier gesitueerd, omdat deze locatie goed bereikbaar is en het vanuit deze plek goed mogelijk is aan te sluiten op het voetpadenstelsel in het natuurgebied, zodat een belangrijke entree voor het hele duingebied gemaakt kan worden.



In het gebouw aan de uiterste oostzijde van de zuidboulevard wordt een toren van acht lagen gerealiseerd die de entree van het gebied markeert. In deze toren worden vakantie-appartementen gerealiseerd. In dit gebouw kunnen verder collectieve voorzieningen voor het hotel of commerciële voorzieningen opgenomen worden. Eventueel zou in de ruimte onder het parkeerdek tussen hotel en vakantieappartementen een slechtweervoorziening geplaatst kunnen worden, bijvoorbeeld een saunacomplex. Op het niveau van de wandelpromenade kunnen in dit gebouw collectieve ruimtes als restaurant of fitnessruimte gerealiseerd worden.



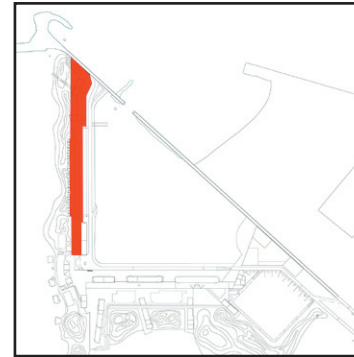
profiel westboulevard bestaande situatie (ter hoogte bestaande appartementen)



profiel westboulevard stedenbouwkundig plan (ter hoogte havenkantoor)

4.3 Westboulevard

Bij de westboulevard ligt de nadruk op het verwezenlijken van het ambitieuze woonprogramma in combinatie met de ruimtelijke opgave voor het opwaarderen van het openbare gebied en het realiseren van een hoger veiligheidsrisico tegen overstromingen. Ook hier leidt de combinatie van het waterveiligheidsvraagstuk met het scheiden van voetgangers en parkeerruimte tot een enorme verbetering. Bebouwing op de westboulevard is dusdanig gesitueerd dat er meer contact ontstaat tussen boulevard, duinen en zee, en de marina.



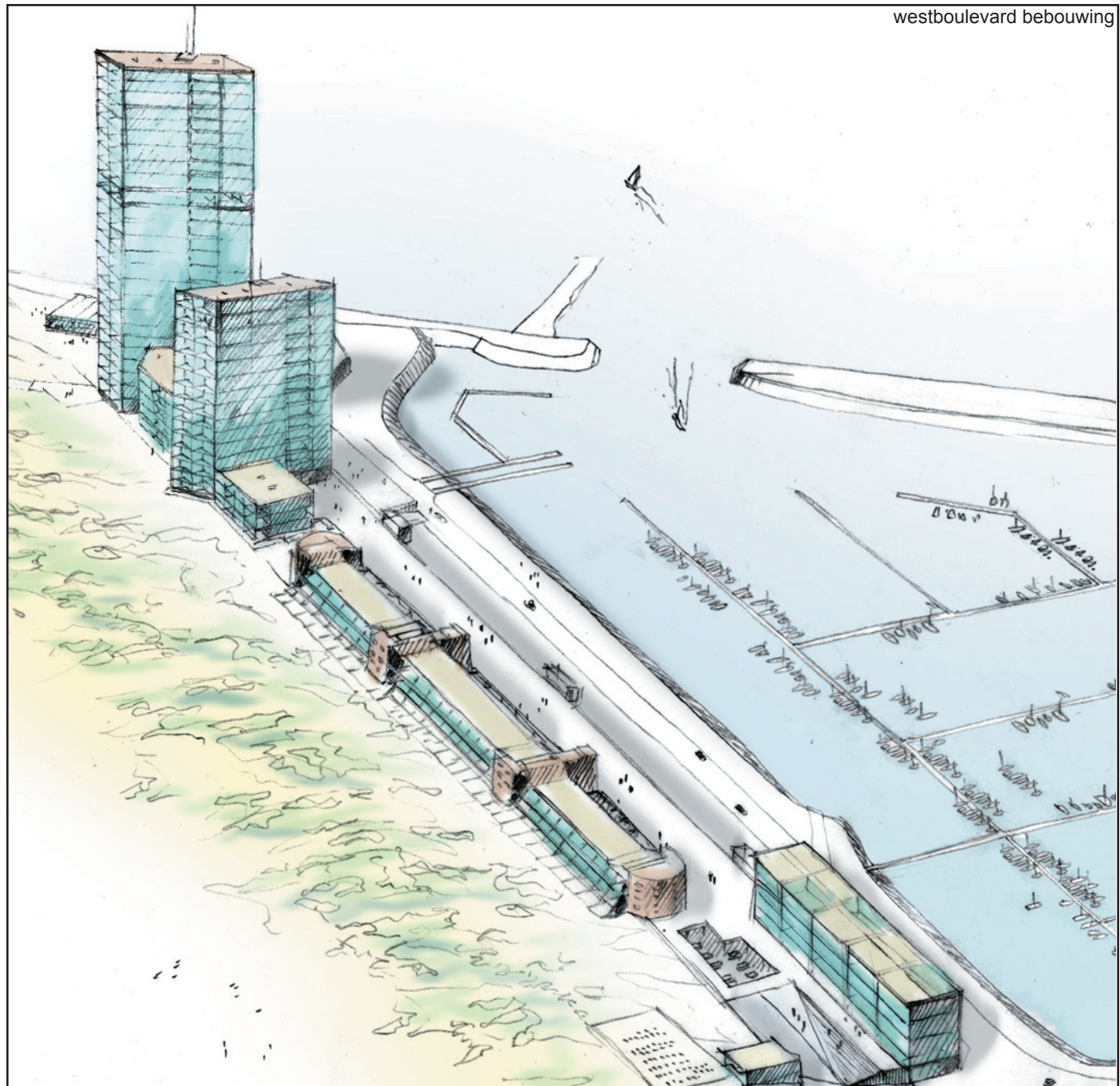
Waterveiligheid

Belangrijke constatering in de herziene Kustvisie is dat het maken van een waterkering van één meter aan de westboulevard geen duurzame oplossing is. Deze waterkering zou in eerste instantie nog laag genoeg zijn om het visuele contact van het beschermde gebied met de marina in stand te kunnen houden. Wanneer het echter noodzakelijk zou worden om de waterkering vanwege veranderende eisen in de toekomst nogmaals te verhogen, wat niet ondenkbaar is, dan zou deze verhoging het achterliggende gebied afsnijden van de marina. Bij de westboulevard is de oplossing gevonden door simpelweg hoger (1 verdiepingslaag) te gaan dan voor de waterveiligheid noodzakelijk is. Aangezien deze oplossing een waterkering realiseert die drie keer hoger is dan de oorspronkelijk nodige, kan gesteld worden dat deze oplossing beter bestand is tegen wisselende scenario's, zonder op de kwaliteit in te leveren.

Parkeren scheiden van voetgangers in twee niveaus

Ook op de westboulevard bleek het mogelijk om een dek te maken op verdiepingshoogte boven een parkeerlaag. Deze begane grond wordt in de visie afgeschermd door een waterkerende muur direct ten westen van de Rijkswaterstaatweg. Tegen deze muur kunnen dan nog de voorzieningen gebouwd worden ten behoeve van de marina, zoals douches, toiletten en een deel van het havenkantoor. Door deze opzet wordt de relatie van de marina met de voorzieningen beter dan in de huidige situatie, waarin iedereen eerst over het hele parkeerterrein moet voordat de voorzieningen bereikt worden.

Door aansluitend op de waterkerende muur, boven het parkeren een houten dek te maken, ontstaat een nieuwe, parkeervrije wandelpromenade met prachtig uitzicht op de marina en zelfs, over de duinenrij heen, op zee. Daarmee sluit deze route op een mooie manier aan op de Zuidboulevard en kan de uiterste noordkop en daarmee de pier op een aantrekkelijke manier bereikt worden.



Bebouwing

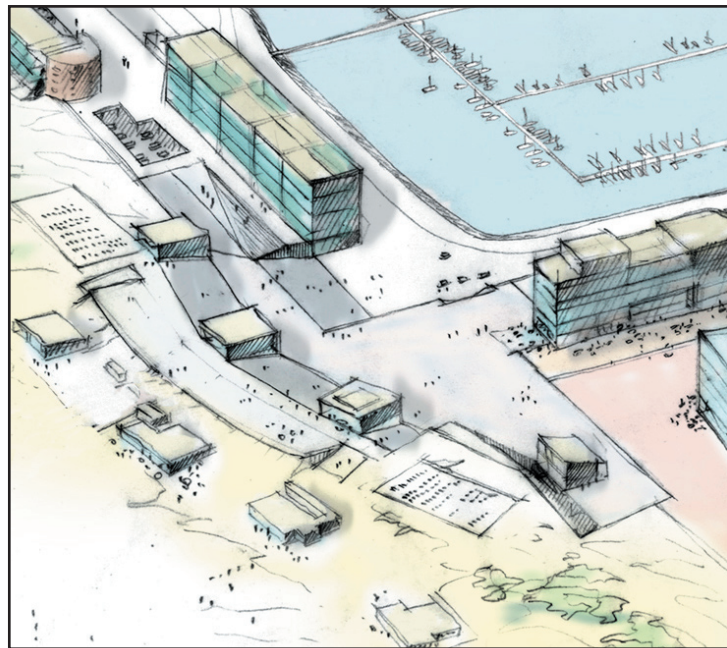
Een aanzienlijk deel van het programma aan woningen is gesitueerd op de westboulevard in een aantal nieuwe gebouwen. Nieuwe bebouwing wordt gesitueerd naast het bestaande appartementengebouw tegen het strandplein aan, en op de noordkop van de westboulevard.

De noordkop van het plan is in potentie één van de meest betekenisvolle punten in het gebied. Hier begint de Pier van IJmuiden die op zichzelf al een trekker van formaat kan zijn. Hier ervaar je zowel het Noordzeekanaal als de zee en hier komen de grote schepen voor de havens van Amsterdam, IJmuiden en Beverwijk binnen. De hoogste concentratie van woningbouwprogramma is hier gesitueerd, waar het wenselijk is om gebouwen te maken die qua maat en schaal op kunnen tegen de robuuste landschappelijke kenmerken in de directe omgeving. Hier worden twee woontorens geprojecteerd, met elk drie appartementen per laag van respectievelijk 25 en 15 lagen hoog. De onderste lagen van de torens zijn opgenomen in een plint van gemiddeld vijf lagen hoog. Omdat de bebouwing hier direct grenst aan de openbare ruimte moet de overgang tussen privé en openbaar goed ingericht worden. Voorgesteld wordt om de ruimtes grenzend aan het voetgangersgebied als gemeenschappelijke ruimtes in te richten voor alle bewoners (fitnessruimte, gezamenlijke entree, etc). Deze locatie wordt gezien als de meest kansrijke in het gebied om ook duurdere appartementen te maken.

Op de uiterste noordkop van het plan is een bebouwingslocatie gepland voor horeca. Deze locatie is los gehouden van de appartementen gebouwen om de invulling zo flexibel mogelijk te kunnen houden.

Bij het bestaande appartementen gebouw op de westboulevard wordt het toekomstige voetgangersgebied 1 verdiepingshoogte opgetild vergeleken met de bestaande situatie. Hierdoor komen de privé-vertrekken op de huidige eerste verdieping op het niveau van de openbare ruimte. De appartementen hebben hun entrees en galerijen aan de zijde van het openbare gebied, maar houden hun privacy doordat er ruimte gelaten wordt tussen de bebouwing en de houten dekken.

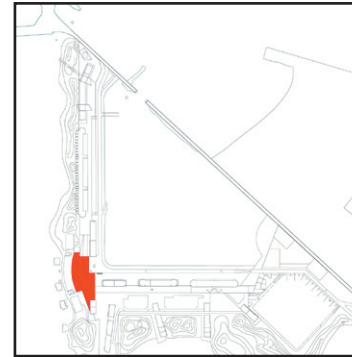
Ten zuiden van het bestaande appartementengebouw wordt, iets terugliggend van de duinenrij een nieuw appartementengebouw gerealiseerd op een plint van horeca, detailhandel en het havenkantoor. Te overwegen valt om juist in dit gebouw de supermarkt op te nemen, aangezien zo samen met de voorzieningen voor de marina en het havenkantoor een logische combinatie gemaakt kan worden. Het gebouw zal zes lagen worden met een kop van acht lagen aan het strandplein.



strandplein bebouwing

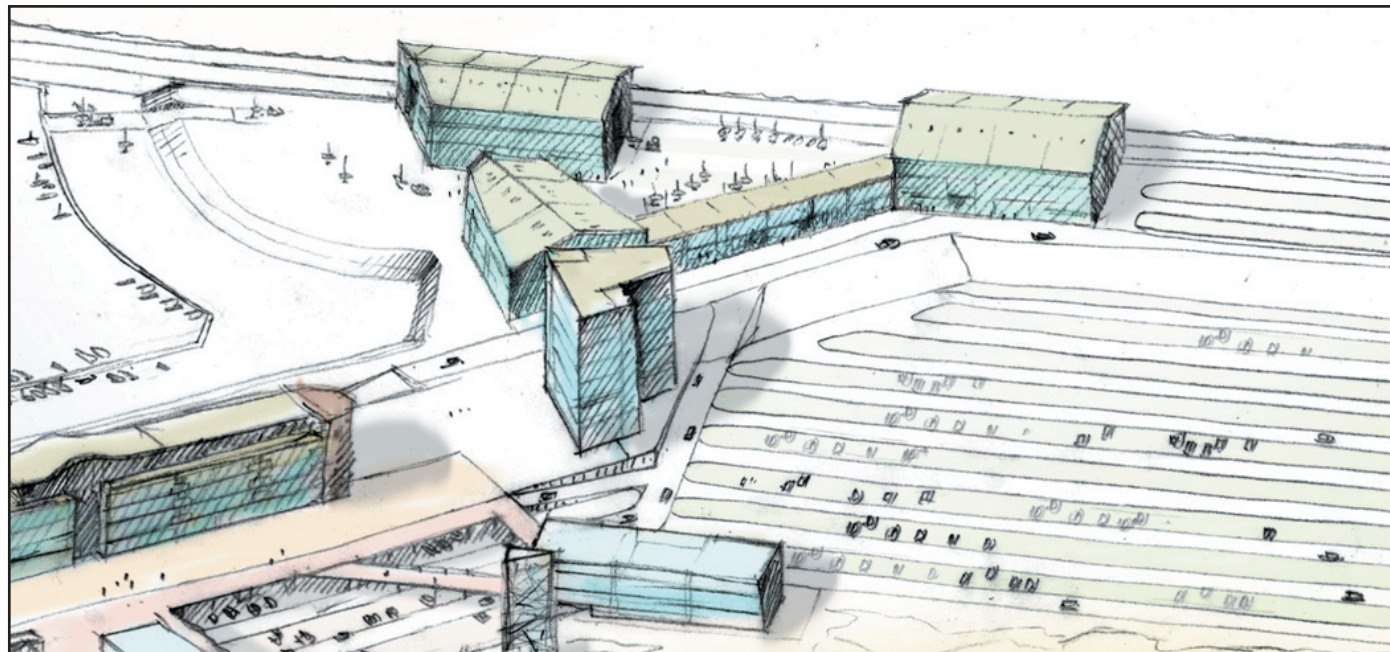
4.4 Het strandplein

Bij het samenkomen van de twee boulevards ontstaat een centraal plein dat uitzicht biedt op de drie belangrijkste landschappelijke kwaliteiten in het gebied: de zee, de marina en het Binnenmeer. De horeca en detailhandel zijn geconcentreerd rondom het plein en bevinden zich deels in de plint van de appartementen-gebouwen, en deels in drie losse gebouwtjes van één laag die met de rug in het talud van het plein zijn geschoven.



De reddingsbrigade

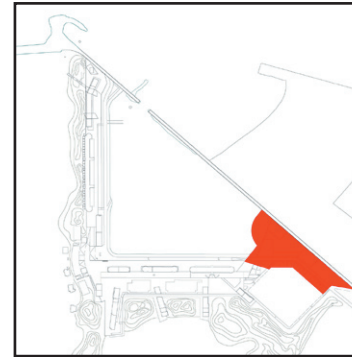
De reddingsbrigade blijft in het huidige gebouw gevestigd. Dit lijkt haalbaar omdat de begane grond gekenmerkt wordt door verkeersfuncties, die in de visie bereikbaar zijn onder het dek. De observatieruimte komt in de visie dan op dekniveau te liggen, wat het beeld ten goede komt. De dichte garages verdwijnen immers onder het dek, terwijl het transparante observatiedeel op dekniveau prominent in de etalage staat.



entreegebied bebouwing

4.5 Het entreegebied

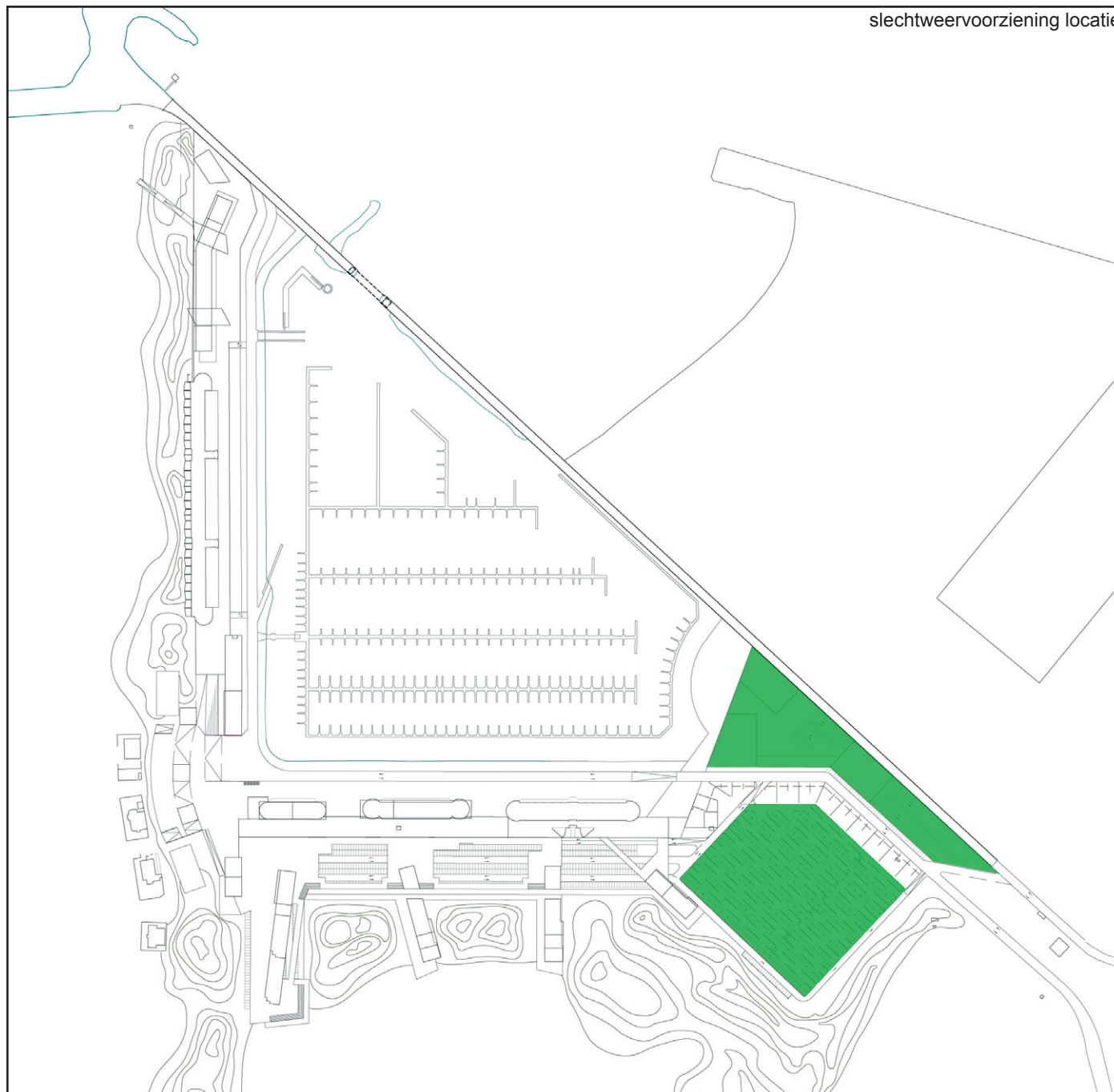
De opgave bij het entreegebied is om de kwaliteiten van het gebied zo goed mogelijk in de etalage te zetten, terwijl de logistiek helder wordt georganiseerd. Dit is gedaan door de route zover mogelijk richting de marina te laten lopen (over de Rijkswaterstaatweg), waarna deze afbuigt naar het zuiden. Om het zicht op het gebied te verbeteren en daarmee de kwaliteit van de entree een rianter karakter te geven wordt de route vanaf de grens met de duinen opgehoogd. Zo komt de route bovendien op hetzelfde niveau te liggen als de boulevard en de locatie voor het nautisch bedrijvencentrum, wat de functionele relatie tussen de beide gebieden ten goede komt.



Het nautisch bedrijvencentrum wordt verplaatst van de noordkop van de westboulevard naar de driehoek tussen de Rijkswaterstaatweg en de nieuwe muur van de kering bij de derde haven. Dat betekent dat dit bedrijvencentrum bij de entree van het gebied komt te liggen en dat er dus hoge ambities gehanteerd moeten worden bij de realisatie van het bedrijvencentrum.

Er wordt uitgegaan van een uitbreiding van de vierkante meters ten opzichte van het huidige bedrijvencentrum. In de visie wordt rekening gehouden met drie hallen van elk 1500 vierkante meter. Daarnaast moet rekening gehouden worden met de kraanbaan die de boten uit het water tilt en een opslag- en onderhoudsterrein. Belangrijk stedenbouwkundig uitgangspunt voor de situering van het bedrijvencentrum is dat het niet acceptabel is wanneer de entree van het gebied gekenmerkt wordt door dit terrein. De drie hallen zijn daarom op de drie hoeken van de driehoek gepositioneerd, zodat een binnenterrein ontstaat waar onderhoudswerkzaamheden plaats kunnen vinden en waar overigens ook de hallen kunnen worden ontsloten. Tussen de twee hallen aan de Rijkswaterstaatweg is aanvullende detailhandel en vergaderruimte mogelijk. Op deze manier kan aan de entree route de nodige uitstraling worden gegeven.

Bij de hallen wordt er rekening mee gehouden dat de bezetting gedurende het jaar wisselt. Dat levert mogelijkheden op voor dubbelgebruik van de hallen. Zo is er in de zomermaanden een opvang voor de parkeerdruk mogelijk en in het voor- en naseizoen een invulling met slechtweervoorzieningen. Bij het ontwerp van de hallen dient hier rekening mee te worden gehouden.



Slechtweervoorziening

Door de uitbreiding van het nautisch bedrijventrum en de druk op het gebied die ontstaat door de regelgeving van het habitatrichtlijngebied is het ruimtelijk minder eenvoudig geworden om een grotere slechtweervoorziening in het gebied op te nemen. Daarnaast zijn er nog geen concrete initiatiefnemers, waardoor er relatief weinig zicht is op het benodigde aantal vierkante meters. Het aanwijzen van een locatie voor een dergelijke trekker blijft daarom noodgedwongen abstracter dan de positionering van de overige functies in het gebied, die vrij zeker zijn.

De enige locatie die voor een dergelijke trekker geschikt is, is de oostelijke entree van het gebied. Dat schept wel meteen voorwaarden aan een eventuele functie. Ten eerste moet deze functie ook uitstraling kunnen hebben aan de entree route van het gebied. Ten tweede moet deze functie, afhankelijk van de grootte, gecombineerd worden met dan wel het parkeerterrein ten zuiden van de entree route, dan wel met een van de hallen van het nautisch bedrijventrum.



The background of the slide is a photograph of ocean waves breaking on a sandy beach. A large, dark grey number '5' is superimposed on the left side of the image. The text 'Planproces en financiële haalbaarheid' is written in white, sans-serif font across the top part of the number '5'.

Planproces en financiële haalbaarheid



Planproces

Vanwege de inhoudelijke complexiteit van dit proces en de vele betrokken partijen, is voor de herziening van de Kustvisie tijdelijk een projectorganisatie ingesteld. Hierin zijn zowel de belangrijkste private partijen (Kennemerstrand NV / Kennemermeer BV) als de gemeente (als publieke partij) trekkers geweest. Tevens zijn de kleinere eigenaren / overige private partijen nauw betrokken bij de planvorming

De Provincie heeft een bijzondere betrokkenheid gehad vanwege het feit dat het hier een buitendijkse ontwikkeling betreft. Daarnaast is de provincie betrokken vanwege haar verantwoordelijkheden op planologisch en ecologisch gebied.

De projectorganisatie heeft bestaan uit een Stuurgroep, een projectteam en een drietal werkgroepen (later samengevoegd tot 2 werkgroepen).

De feitelijke aansturing heeft plaatsgevonden vanuit het projectteam (gemeentelijk projectleider Kustvisie, extern projectcoördinator en projectleider Seaport).

Het inhoudelijke werk is vele malen voorbereid en besproken in werkgroepen.

Tenslotte heeft er verscheidene malen een breed overleg plaatsgevonden met de individuele ondernemers / belanghebbenden in het gebied.

In het algemeen kan gesteld worden dat het intensieve overleg met betrokkenen in het gebied heeft geleid tot een behoorlijke mate van draagvlak voor de voorstellen.

Een goed voorbeeld hiervan is het tussen gemeente, provincie, Kennemerstrand NV en natuurorganisaties af te sluiten convenant.

Ook vermeldenswaard zijn de workshops die met het ministerie van LNV en natuurorganisaties hebben plaatsgevonden over de gevolgen van de voorgenomen habitataanwijzing. Dit heeft geleid tot ingrijpende aanpassing van de voorstellen t.o.v. de oorspronkelijke Kustvisie.

Financiële haalbaarheid

De huidige juridische situatie in het plangebied is redelijk complex. Deze wordt in hoofdlijnen samengevat alvorens in te gaan op de financiële haalbaarheid van de plannen.

In 1992 is de "Ontwikkelingsovereenkomst Kennemerstrand" gesloten tussen gemeente Velsen en ontwikkelaar J.G. Nelis Projektmaatschappij BV. Deze overeenkomst voorzag in het oprichten van Kennemerstrand NV en Kennemermeer BV en het aanleggen van infrastructuur binnen en buiten het plangebied.

De gronden en het water van de jachthaven werden door de Staat der Nederlanden destijds in erfpacht gegeven aan Kennemerstrand NV. Uiteindelijk is het doorverkocht aan Seaport IJmuiden

Onroerend Goed B.V. (de huidige eigenaar van de jachthaven).

De boulevard is door Kennemerstrand N.V. (samen met de jachthaven en de plaza) in erfpacht uitgegeven. De erfpachtrechten van delen van de boulevard zijn uiteindelijk uitgegeven aan diverse exploitanten. De eigenaren van de commerciële ruimten op de boulevard zijn verplicht lid van de “Exploitatie Coöperatie Seaport Boulevard IJmuiden U.A.”.

Het gehele middengebied is destijds door de Staat der Nederlanden in erfpacht uitgegeven aan Kennemerstrand N.V., die het op haar beurt heeft doorverkocht aan Kennemermeer B.V. Kennemermeer B.V. is speciaal opgericht voor beheer en onderhoud van het middengebied en de primaire duinen.

De gemeente Velsen neemt voor 51 % van het aandelenkapitaal deel in Kennemerstrand NV. De andere aandeelhouder is Seaport IJmuiden onroerend goed.

Het voorgaande betekent dat er dus een onderscheid is tussen het middenduingebied, waar Kennemerstrand NV via Kennemermeer BV de erfpachtrechten heeft en het overige gebied (boulevard, jachthaven c.a.) dat door derden wordt beheerd. De zeggenschap van Kennemerstrand NV over dit laatste gebied is daarmee zeer gering.

In het kader van de herziening van de Kustvisie is door bureau BBN gekeken naar de financiële haalbaarheid (globale grondexploitatie berekeningen). Hierbij is nog geen rekening gehouden met de hierboven geschetste privaatrechtelijke situatie (erfpacht met meerdere eigenaren) en met eventuele toedelingen van kosten / opbrengsten aan partijen. Enig doel van de berekeningen in dit stadium van de planontwikkeling is geweest, om te beoordelen of de in het plangebied te maken kosten (waarvan de civieltechnische kosten de grootste component zijn) in redelijke verhouding staan tot de opbrengsten die behaald kunnen worden door realisatie van het bouwprogramma. In een later stadium zullen met en tussen de diverse private partijen in het gebied afspraken gemaakt moeten worden over de realisatie van de plannen en de verdeling van kosten en opbrengsten. Hier ligt met name een rol voor Seaport als grootste private partij in het gebied (en in de corporatie). In het licht van de voorstellen in deze herziene Kustvisie zal ook gekeken moeten worden naar de toekomst van Kennemerstrand NV en Kennemermeer BV.

De globale grondexploitatie is opgebouwd uit grondkosten en –opbrengsten. De grondkosten bestaan uit de budgetten verwerving / schadeloosstelling, civiele werkzaamheden en plankosten. Daartegenover staan de grondopbrengsten. Het gehele terrein is weliswaar in erfpacht uitgegeven, maar deze grondprijsmethodiek geeft wel een beeld van de financiële haalbaarheid. Voor het bepalen van de grondopbrengsten is gebruik gemaakt van de residuele grondprijsmethodiek.

De grondopbrengsten van het te realiseren vastgoed bedragen ca. 28.5 mio.

De grondkosten worden geraamd op ca. 28.1 mio. Het financieel resultaat aan Zeezijde is positief, tegenover een negatief resultaat van Meerzijde.

Het totaalresultaat is dus beperkt positief exclusief de faseringsinvloeden. Daarnaast is nog een bedrag van 2.5 mio nodig voor kwaliteitsverbetering van de buiten het plangebied gelegen ontsluitingsweg naar de Marina over een lengte van ca. 2,5 kilometer. Onderzocht moet worden of hiervoor externe financieringsmiddelen zijn te vinden.