



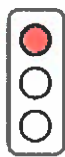
**PONT  
PLEIN**  
IJMUIDER POORT



# PONT PLEIN

IJMUIDER POORT

Voor meer informatie over dit project kun je je aanmelden voor de nieuwsbrief via:



Bij alle varianten wordt een waarde oordeel gegeven over: Doorstroming, Veiligheid, Comfort, Ruimte voor groen en overig en Milieu. Groen betekent verbetering ten opzichte van de huidige situatie, oranje betekent geen of nauwelijks verbetering en rood betekent een verslechtering.



"De cyclustijd is de tijd die nodig is om iedereen te kunnen laten oversteken"

Quote Bram Diepstraten, wethouder Openbare Ruimte

## Pontplein IJmuiderpoort

### gestart

Het project Pontplein is gestart met de voorbereidingen. Het doel van dit project is het verbeteren van de doorstroming op het plein. Daarbij wordt rekening gehouden met de stedenbouwkundige functie van het plein, namelijk de Poort van IJmuiden.

### Verschillende varianten

De gemeente heeft eerst intern een aantal varianten bedacht die de doorstroming stimuleren. Doorstroming meten we onder andere met de Cyclustijd. De cyclustijd is de tijd die nodig is om iedereen te kunnen laten oversteken. Deze cyclustijd is te beïnvloeden met twee grote ingrepen:

1. Het verplaatsen van de aansluiting van de pont. Hierdoor ontstaat een kruispunt met gewoon vier aansluitingen. Daardoor wordt het kruispunt ook kleiner en dat betekent dat je er minder lang over doet om over het kruispunt te rijden. Dat is gunstig voor de cyclustijd.
2. Het scheiden van fietsers en auto's. Als fietsers met een viaduct over de auto's kunnen fietsen, of andersom, hoeven ze niet meer op elkaar te wachten.

Beide ingrepen kunnen op allerlei manieren worden gecombineerd en zo ontstaan er verschillende varianten. We hebben er acht getekend. Elk met zijn eigen voor- en nadelen. Deze voor- en nadelen hebben we weergegeven bij elke schets. Hierdoor beschrijven we de gevolgen van bepaalde keuzes:

- Als fietsers met een viaduct over auto's heen moeten fietsen, betekent dat lange hellingbanen voor de fietser. Dat is niet comfortabel. Het is hier toch al hard trappen tegen de wind in. Daarnaast zijn de onvermijdelijke haarspeldbochten moeilijk te fietsen. Door het viaduct hebben exceptioneel hoge vrachtwagens geen doorgang. Het grote voordeel is dat fietsers en auto's elkaar veilig kunnen kruisen.
- Als auto's met een viaduct over de fietser heen rijden heeft dit nadelige gevolgen voor de geluidsbelasting op naastgelegen bebouwing. Daar zijn wel maatregelen voor te treffen. Grote viaducten hebben ook een nadelig effect op de kosten van het project. Bovendien is sociale veiligheid onder de viaducten een aandachtspunt.
- Het verplaatsen van de aansluiting van de pont is dus gunstig voor de grootte van het kruispunt. Het betekent wel dat de Kanaaldijk dichterbij de spoorlijn komt te liggen.
- Langs de woningen van de Stationsweg wordt in alle varianten een fietsstraat voorzien. Deze fietsstraat is eenrichtingsverkeer en zorgt ervoor dat bewoner van de Stationsweg op een veilige manier hun terrein op kunnen rijden. De fietsstraat wordt niet aangesloten op de Stationsweg. Daarmee is er geen sluipverkeer meer door de wijk. Het gevolg hiervan is dat de bewoners van dit deel van Velsen-Zuid altijd via de Minister van Houtenlaan en het Pontplein moeten rijden.
- Sommige keuzes hebben tot gevolg dat het oude spoorviaduct gebruik gaat worden voor fietsers. Andere keuzes bepalen dat het viaduct verdwijnt.
- In alle varianten is nog ruimte voor eventueel initiatieven voor vervoer over water naar Amsterdam en voor het eventueel aanleggen van een camperplaats.

### Hoe nu verder?

De verschillende verkeerskundige varianten worden getoond aan verschillende groepen belanghebbenden. Deze groepen kunnen hun reactie geven op de varianten. Daarnaast zijn er misschien nog meer ideeën voor een extra variant. We zijn heel benieuwd naar uw mening. Hopelijk kunnen we op basis van uw argumenten en meningen het aantal varianten terugbrengen tot 2 stuks. Deze zijn dan nog steeds verkeerskundig van aard. De overgebleven varianten gaan nu verder ingevuld worden, zodat er ook invulling gegeven kan worden aan de stedenbouwkundige functie van het Pontplein, namelijk de Poort van IJmuiden. Met deze ontwerpen zoeken we de verschillende belanghebbende partijen weer op om te vragen naar hun mening.



## VARIANT 0 - BESTAANDE SITUATIE



Verkeersregeltechnisch resulteert deze variant in cyclustijden van **130s.** in de ochtendspits en **135s.** in de avondspits, op basis van de huidige intensiteit.

**CONCEPT**

**PONT  
PLEIN**  
IJMUIDER POORT



Ter vervanging van de fiets- en voetgangersoversteek komt er een verbinding over het bestaande viaduct.

De fiets en voetgangersoversteek met de Kanaaldijk blijven intact, net zoals alle overige richtingen op het kruispunt.

In deze variant verdwijnt de fiets- en voetgangersoversteek aan de oostzijde van het kruispunt Pontplein. Door deze oversteek te verwijderen ontstaat meer ruimte in de regeling voor de overige richtingen.

Fietspad is nu een fietsstraat met autoverkeer in één richting.

Aandacht voor oversteek fietsers.

Van Tuylweg is niet meer aangesloten op Parkweg.

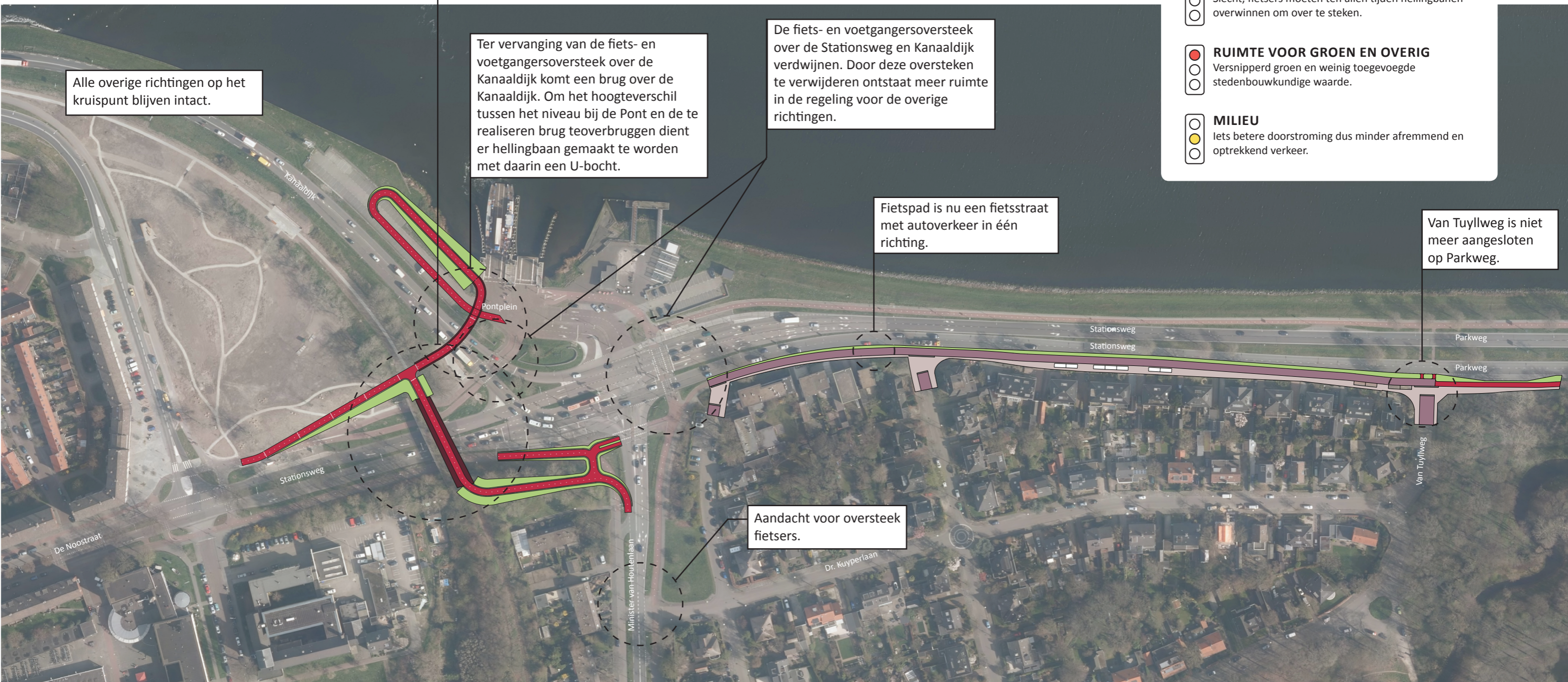
- DOORSTROMING**  
 Cyclustijd daalt, doorstroming wordt iets beter, niet voor fietsers.
- VEILIGHEID**  
 Minder conflictpunten voor langzaamverkeer, wel nog steeds 1 gelijkvloerse oversteek.
- COMFORT + BEREIKBAARHEID**  
 Fietsers moeten hellingbaan op voor oversteek. Veel omrijdbewegingen fiets.
- RUIMTE VOOR GROEN EN OVERIG**  
 Stedenbouwkundig niet optimaal, nog steeds veel ruimte voor verkeer. Versnipperd groen.
- MILIEU**  
 Scoort iets beter vanwege doorstroming en neutraal voor geluidsbelasting.

## VARIANT 1 - FIETSERS STEKEN OVER VIA BESTAANDE VIADUCT

- Verkeersregeltechnisch resulteert deze variant in cyclustijden van **111s.** in de **ochtendspits** en **116s.** in de **avondspits**, op basis van de huidige intensiteit.
- De benodigde investeringskosten voor dit ontwerp zijn geraamd op **€ 0,6 miljoen** (exclusief BTW). Dit betreft uitsluitend de "ingekleurde" ontwerp-delen van het Pontplein, met uitzondering van de fietsstraat.

**CONCEPT**





Alle overige richtingen op het kruispunt blijven intact.

Ter vervanging van de fiets- en voetgangersoversteek op de Stationsweg komt er een verbinding over het bestaande viaduct.

Ter vervanging van de fiets- en voetgangersoversteek over de Kanaaldijk komt een brug over de Kanaaldijk. Om het hoogteverschil tussen het niveau bij de Pont en de te realiseren brug te overbruggen dient er hellingbaan gemaakt te worden met daarin een U-bocht.

De fiets- en voetgangersoversteek over de Stationsweg en Kanaaldijk verdwijnen. Door deze oversteeken te verwijderen ontstaat meer ruimte in de regeling voor de overige richtingen.



Fietspad is nu een fietsstraat met autoverkeer in één richting.

Aandacht voor oversteek fietsers.

Van Tuylweg is niet meer aangesloten op Parkweg.

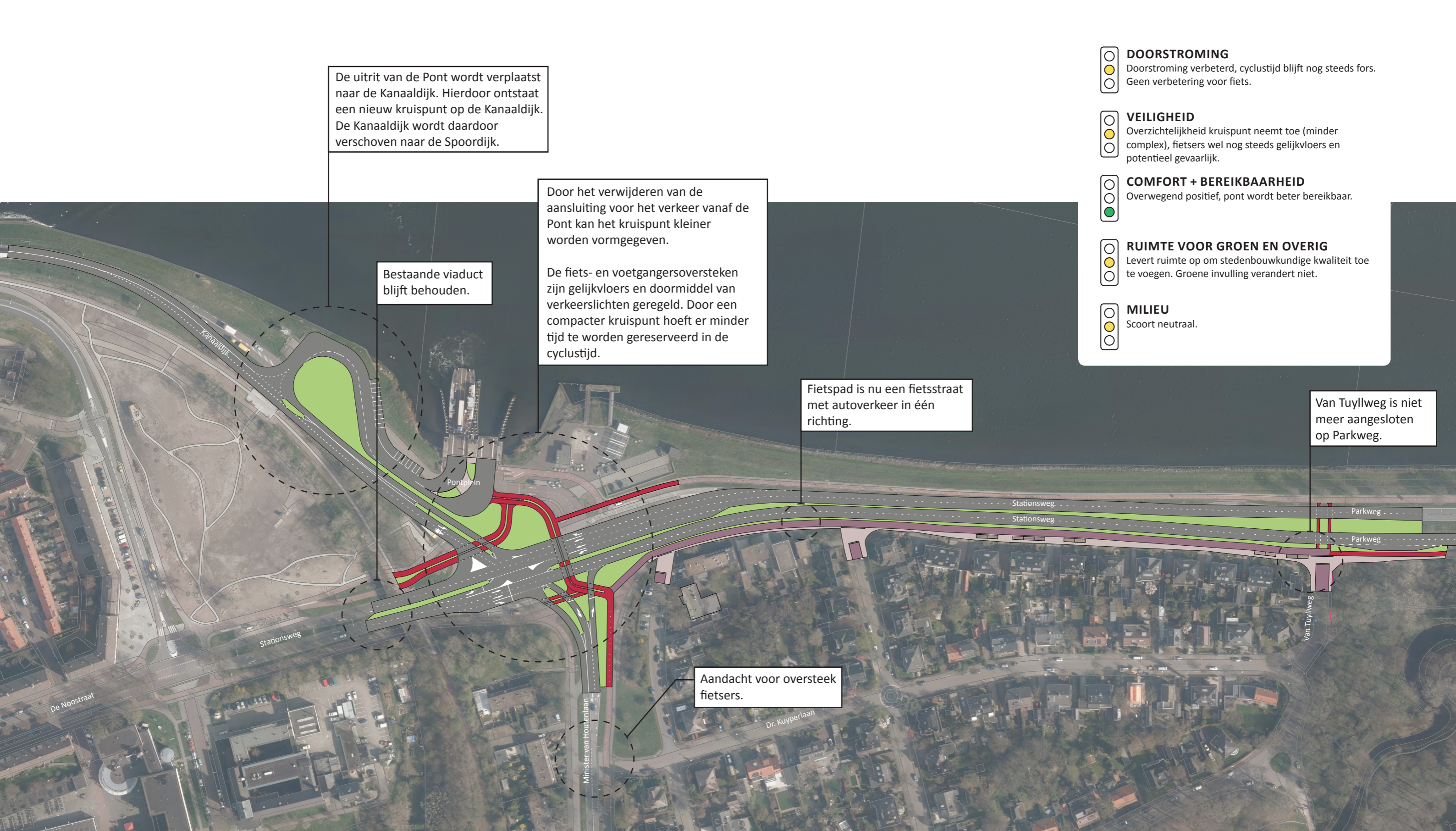
- DOORSTROMING**  
 Cyclustijd daalt door ontbreken langzaamverkeer, doorstroming verbeterd nadelig voor doorstroming fiets.
- VEILIGHEID**  
 Goed, geen (potentiele) conflicten meer tussen kwetsbare fietsers en autoverkeer. Wel scherpe bochten fietsers.
- COMFORT+ BEREIKBAARHEID**  
 Slecht, fietsers moeten ten allen tijden hellingbanen overwinnen om over te steken.
- RUIMTE VOOR GROEN EN OVERIG**  
 Versnipperd groen en weinig toegevoegde stedenbouwkundige waarde.
- MILIEU**  
 Iets betere doorstroming dus minder afremmend en optrekend verkeer.

## VARIANT 2 - FIETTERS VIA BESTAANDE VIADUCT EN VIA NIEUWE FIETSBRUG OVER KANAALDIJK

-  Verkeersregeltechnisch resulteert deze variant in cyclustijden van **96s.** in de **ochtendspits** en **110s.** in de **avondspits**, op basis van de huidige intensiteit.
-  De benodigde investeringskosten voor dit ontwerp zijn geraamd op **€ 1,75 miljoen** (exclusief BTW). Dit betreft uitsluitend de "ingekleurde" ontwerp-delen van het Pontplein, met uitzondering van de fietsstraat.

**CONCEPT**





De uitrit van de Pont wordt verplaatst naar de Kanaaldijk. Hierdoor ontstaat een nieuw kruispunt op de Kanaaldijk. De Kanaaldijk wordt daardoor verschoven naar de Spoordijk.

Door het verwijderen van de aansluiting voor het verkeer vanaf de Pont kan het kruispunt kleiner worden vormgegeven.

De fiets- en voetgangersoversteken zijn gelijkvloers en doormiddel van verkeerslichten geregeld. Door een compacter kruispunt hoeft er minder tijd te worden gereserveerd in de cyclustijd.

Bestaande viaduct blijft behouden.



Fietspad is nu een fietsstraat met autoverkeer in één richting.

Aandacht voor oversteek fietsers.

Van Tuylweg is niet meer aangesloten op Parkweg.

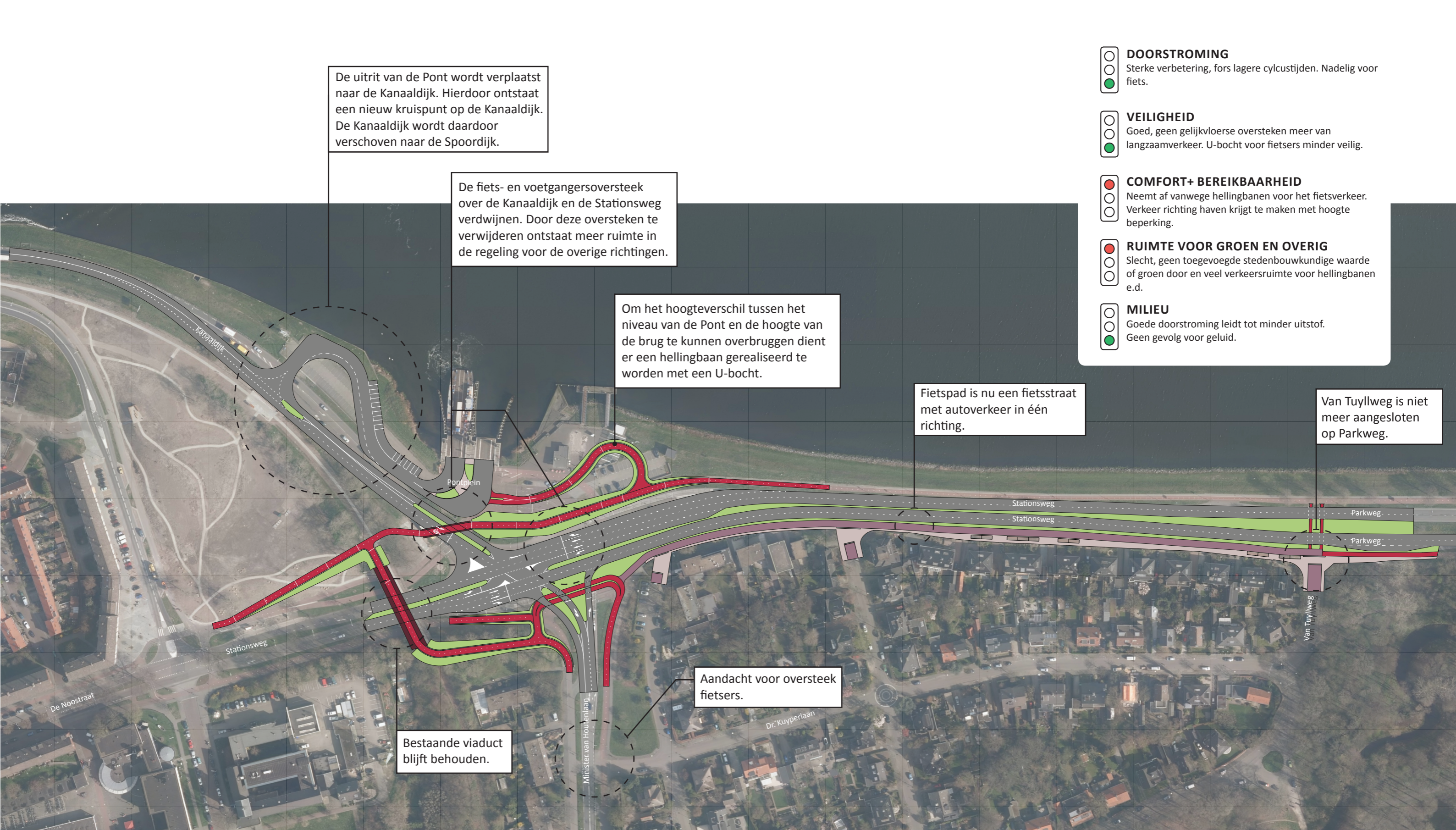
- DOORSTROMING**  
 Doorstroming verbeterd, cyclustijd blijft nog steeds fors. Geen verbetering voor fiets.
- VEILIGHEID**  
 Overzichtelijkheid kruispunt neemt toe (minder complex), fietsers wel nog steeds gelijkvloers en potentieel gevaarlijk.
- COMFORT + BEREIKBAARHEID**  
 Overwegend positief, pont wordt beter bereikbaar.
- RUIMTE VOOR GROEN EN OVERIG**  
 Levert ruimte op om stedenbouwkundige kwaliteit toe te voegen. Groene invulling verandert niet.
- MILIEU**  
 Scoort neutraal.

### VARIANT 3 - AANSLUITING PONT VIA KANAALDIJK / FIETSERS GELIJKVLOERS

-  Verkeersregeltechnisch resulteert deze variant in cyclustijden van **116s.** in de **ochtendspits** en **110s.** in de **avondspits**, op basis van de huidige intensiteit.
-  De benodigde investeringskosten voor dit ontwerp zijn geraamd op **€ 3,5 miljoen** (exclusief BTW). Dit betreft uitsluitend de "ingekleurde" ontwerp-delen van het Pontplein, met uitzondering van de fietsstraat.

**CONCEPT**





De uitrit van de Pont wordt verplaatst naar de Kanaaldijk. Hierdoor ontstaat een nieuw kruispunt op de Kanaaldijk. De Kanaaldijk wordt daardoor verschoven naar de Spoordijk.

De fiets- en voetgangersoversteek over de Kanaaldijk en de Stationsweg verdwijnen. Door deze oversteeken te verwijderen ontstaat meer ruimte in de regeling voor de overige richtingen.

Om het hoogteverschil tussen het niveau van de Pont en de hoogte van de brug te kunnen overbruggen dient er een hellingbaan gerealiseerd te worden met een U-bocht.

Fietspad is nu een fietsstraat met autoverkeer in één richting.



Van Tuylweg is niet meer aangesloten op Parkweg.

Bestaande viaduct blijft behouden.

Aandacht voor oversteek fietsers.

- DOORSTROMING**  
 Sterke verbetering, fors lagere cyclustijden. Nadelig voor fietsers.
- VEILIGHEID**  
 Goed, geen gelijkvloerse oversteken meer van langzaamverkeer. U-bocht voor fietsers minder veilig.
- COMFORT+ BEREIKBAARHEID**  
 Neemt af vanwege hellingbanen voor het fietsverkeer. Verkeer richting haven krijgt te maken met hoogte beperking.
- RUIMTE VOOR GROEN EN OVERIG**  
 Slecht, geen toegevoegde stedenbouwkundige waarde of groen door en veel verkeersruimte voor hellingbanen e.d.
- MILIEU**  
 Goede doorstroming leidt tot minder uitstof. Geen gevolg voor geluid.

## VARIANT 4 - AANSLUITING PONT VIA KANAALDIJK / FIETSERS BOVENLANGS

-  Verkeersregeltechnisch resulteert deze variant in cyclustijden van **69s.** in de **ochtendspits** en **89s.** in de **avondspits**, op basis van de huidige intensiteit.
-  De benodigde investeringskosten voor dit ontwerp zijn geraamd op **€ 5,1 miljoen** (exclusief BTW). Dit betreft uitsluitend de "ingekleurde" ontwerp-delen van het Pontplein, met uitzondering van de fietsstraat.

**CONCEPT**



De uitrit van de Pont wordt verplaatst naar de Kanaaldijk. Hierdoor ontstaat een nieuw kruispunt op de Kanaaldijk. De Kanaaldijk wordt daardoor verschoven naar de Spoordijk.

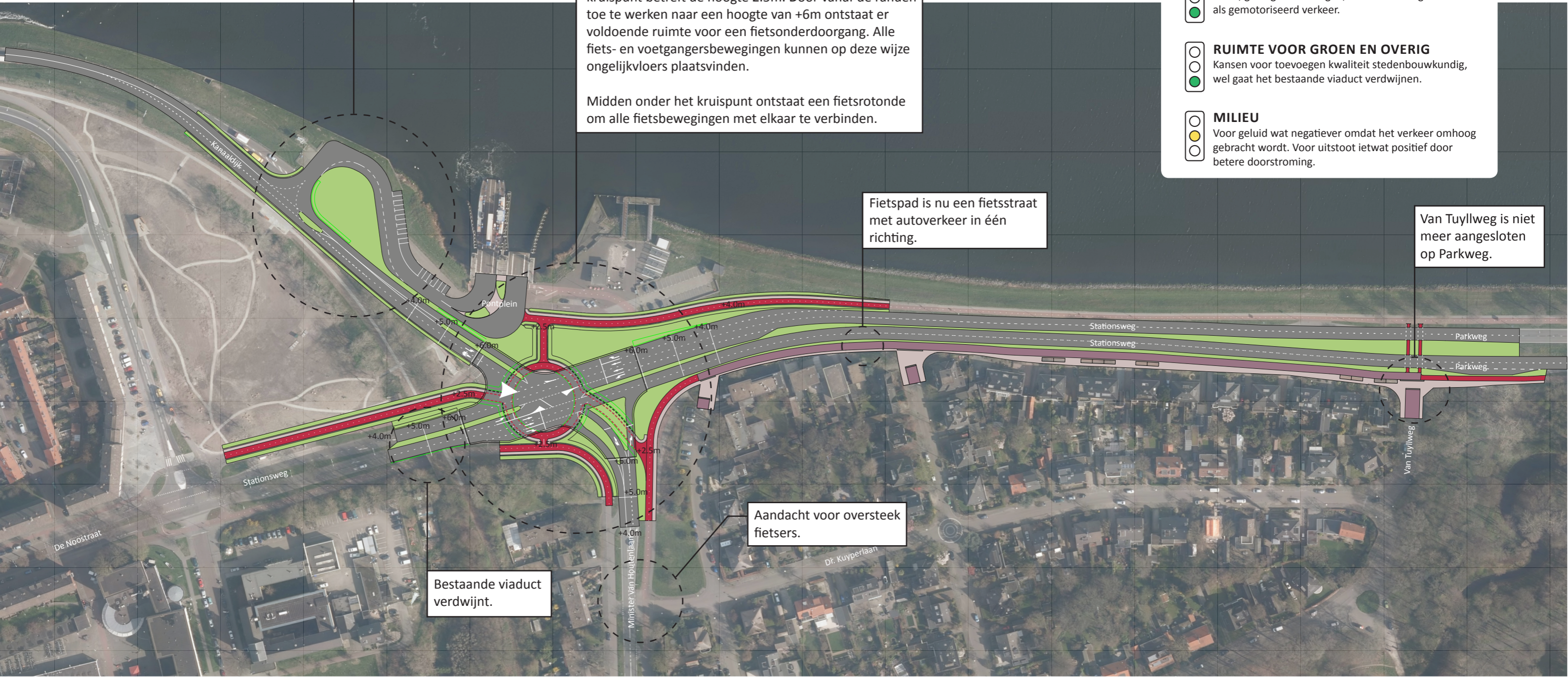
Het kruispunt kenmerkt zich door diverse hoogteverschillen. Aan alle randen van het kruispunt liggen de hoogtes op +4m. In het midden van het kruispunt betreft de hoogte 2.5m. Door vanaf de randen toe te werken naar een hoogte van +6m ontstaat er voldoende ruimte voor een fietsonderdoorgang. Alle fiets- en voetgangersbewegingen kunnen op deze wijze ongelijkvloers plaatsvinden.

Midden onder het kruispunt ontstaat een fietsrotonde om alle fietsbewegingen met elkaar te verbinden.

Fietspad is nu een fietsstraat met autoverkeer in één richting.

Van Tuylweg is niet meer aangesloten op Parkweg.



- DOORSTROMING**  
 Sterke verbetering, forse lagere cyclustijden.  
 Veel kortere lijnen voor de fiets.
- VEILIGHEID**  
 Goed, geen gelijkvloerse oversteken meer, wel aandacht voor sociale onveiligheid voor fietsers onder de weg.
- COMFORT + BEREIKBAARHEID**  
 Goed, geen grote hellingen, zowel voor langzaamverkeer als gemotoriseerd verkeer.
- RUIMTE VOOR GROEN EN OVERIG**  
 Kansen voor toevoegen kwaliteit stedenbouwkundig, wel gaat het bestaande viaduct verdwijnen.
- MILIEU**  
 Voor geluid wat negatiever omdat het verkeer omhoog gebracht wordt. Voor uitstoot ietwat positief door betere doorstroming.



Bestaande viaduct verdwijnt.

Aandacht voor oversteek fietsers.

## VARIANT 5 - AUTOVERKEER OP VIADUCT +6M / FIETSROTONDE OP +2,5M

-  Verkeersregeltechnisch resulteert deze variant in cyclustijden van **69s.** in de **ochtendspits** en **89s.** in de **avondspits**, op basis van de huidige intensiteit.
-  De benodigde investeringskosten voor dit ontwerp zijn geraamd op **€18,0 miljoen** (exclusief BTW). Dit betreft uitsluitend de "ingekleurde" ontwerp-delen van het Pontplein, met uitzondering van de fietsstraat.

**CONCEPT**





Het kruispunt Pontplein wordt uit elkaar getrokken in twee losse kruispunten. Het idee hierbij is dat beide kruispunten hierdoor een korte cyclustijd hebben door het verwijderen van de koppelingen.

Om niet te hoeven koppelen zijn de kruispunten zover mogelijk uit elkaar gedimensioneerd. De Spoordijk wordt hierdoor doorsneden en het viaduct wordt verwijderd.

Voor het openbaar vervoer wordt er aparte infrastructuur aangelegd zodat deze zo min mogelijk hinder ondervindt ter hoogte van de verkeerslichten.

Alles fiets- en voetgangersoversteken zijn gelijkvloers en worden door middel van de verkeerslichten geregeld.

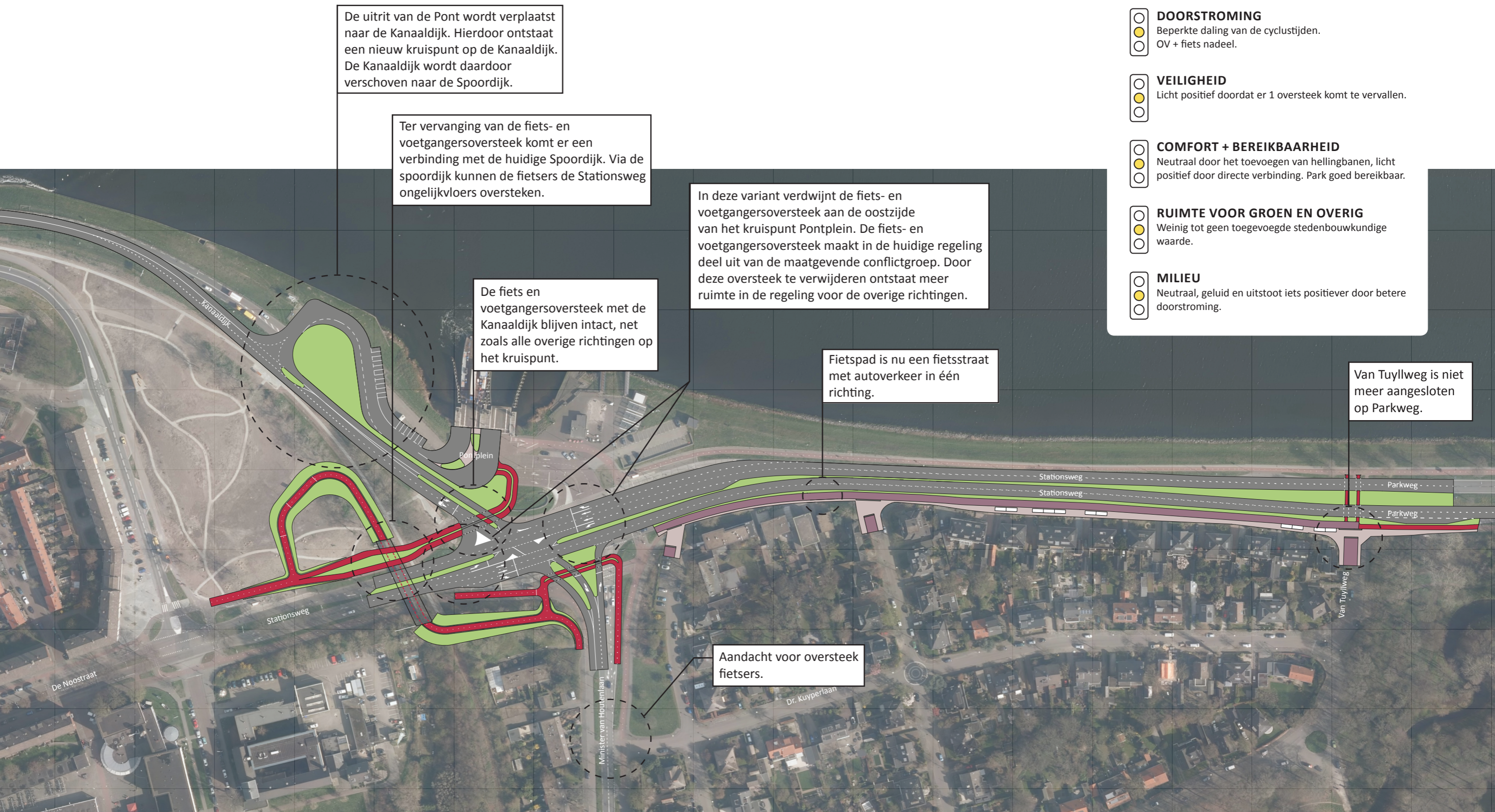
- DOORSTROMING**  
Cyclustijden blijven hoog, weinig winst voor het verkeer ondanks grote ingreep.
- VEILIGHEID**  
Veel conflictpunten erbij vanwege het uit elkaar trekken tot 2 kruispunten.
- COMFORT + BEREIKBAARHEID**  
Gemiddeld tot negatief, meerdere punten waar er gestopt moet worden.
- RUIMTE VOOR GROEN EN OVERIG**  
Geen mogelijkheden om landschappelijke cq stedenbouwkundig kwaliteit toe te voegen, grote ingreep in bestaande landschap.
- MILIEU**  
Doordat er meer gestopt moet worden verslechtering van de luchtkwaliteit en geluidsproblematiek.



## VARIANT 6 - BAJONETAANSLUITING

- L** Verkeersregeltechnisch resulteert deze variant in cyclustijden van **120s.** in de **ochtendspits** en **115s.** in de **avondspits**, op basis van de huidige intensiteit.
- €** De benodigde investeringskosten voor dit ontwerp zijn geraamd op **€4,0 miljoen** (exclusief BTW). Dit betreft uitsluitend de "ingekleurde" ontwerp-delen van het Pontplein, met uitzondering van de fietsstraat.

**CONCEPT**



De uitrit van de Pont wordt verplaatst naar de Kanaaldijk. Hierdoor ontstaat een nieuw kruispunt op de Kanaaldijk. De Kanaaldijk wordt daardoor verschoven naar de Spoordijk.

Ter vervanging van de fiets- en voetgangersoversteek komt er een verbinding met de huidige Spoordijk. Via de spoordijk kunnen de fietsers de Stationsweg ongelijkvloers oversteken.

De fiets en voetgangersoversteek met de Kanaaldijk blijven intact, net zoals alle overige richtingen op het kruispunt.

In deze variant verdwijnt de fiets- en voetgangersoversteek aan de oostzijde van het kruispunt Pontplein. De fiets- en voetgangersoversteek maakt in de huidige regeling deel uit van de maatgevende conflictgroep. Door deze oversteek te verwijderen ontstaat meer ruimte in de regeling voor de overige richtingen.

Fietspad is nu een fietsstraat met autoverkeer in één richting.

Aandacht voor oversteek fietsers.

Van Tuylweg is niet meer aangesloten op Parkweg.

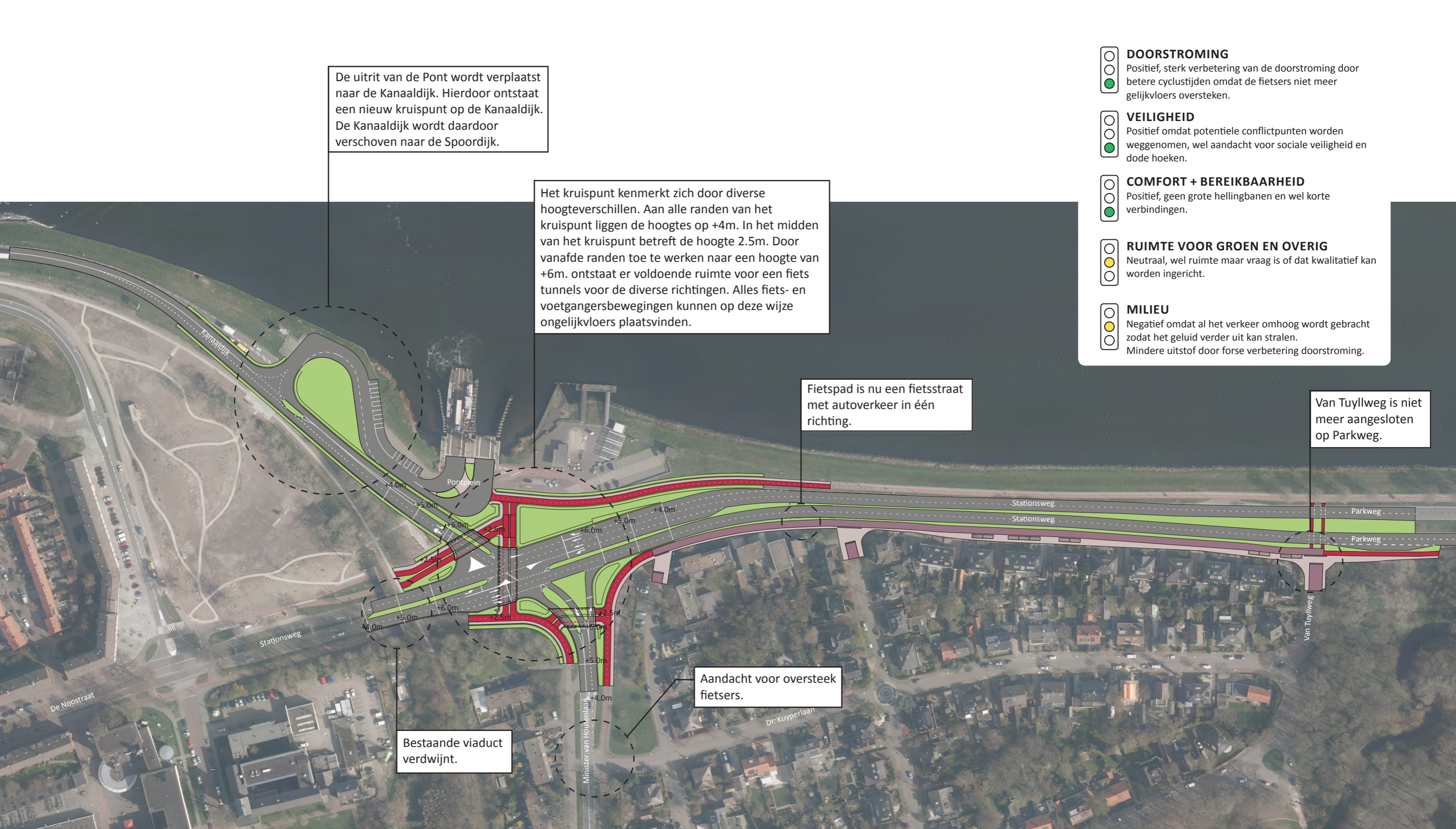
- DOORSTROMING**  
 Beperkte daling van de cyclustijden.  
 OV + fiets nadeel.
- VEILIGHEID**  
 Licht positief doordat er 1 oversteek komt te vervallen.
- COMFORT + BEREIKBAARHEID**  
 Neutraal door het toevoegen van hellingbanen, licht positief door directe verbinding. Park goed bereikbaar.
- RUIMTE VOOR GROEN EN OVERIG**  
 Weinig tot geen toegevoegde stedenbouwkundige waarde.
- MILIEU**  
 Neutraal, geluid en uitstoot iets positiever door betere doorstroming.

## VARIANT 7 - AANSLUITING PONT VIA KANAALDIJK / FIETSERS VIA BESTAANDE VIADUCT

- L** Verkeersregeltechnisch resulteert deze variant in cyclustijden van **111s.** in de ochtendspits en **116s.** in de avondspits, op basis van de huidige intensiteit.
- €** De benodigde investeringskosten voor dit ontwerp zijn geraamd op **€3,8 miljoen** (exclusief BTW). Dit betreft uitsluitend de "ingekleurde" ontwerp-delen van het Pontplein, met uitzondering van de fietsstraat.

**CONCEPT**





De uitrit van de Pont wordt verplaatst naar de Kanaaldijk. Hierdoor ontstaat een nieuw kruispunt op de Kanaaldijk. De Kanaaldijk wordt daardoor verschoven naar de Spoordijk.

Het kruispunt kenmerkt zich door diverse hoogteverschillen. Aan alle randen van het kruispunt liggen de hoogtes op +4m. In het midden van het kruispunt betreft de hoogte 2.5m. Door vanaf de randen toe te werken naar een hoogte van +6m. ontstaat er voldoende ruimte voor een fiets tunnels voor de diverse richtingen. Alles fiets- en voetgangersbewegingen kunnen op deze wijze ongelijkvloers plaatsvinden.

Fietspad is nu een fietsstraat met autoverkeer in één richting.

Van Tuylweg is niet meer aangesloten op Parkweg.

Bestaande viaduct verdwijnt.

Aandacht voor oversteek fietsers.

- DOORSTROMING**  
 Positief, sterk verbetering van de doorstroming door betere cyclustijden omdat de fietsers niet meer gelijkvloers oversteken.
- VEILIGHEID**  
 Positief omdat potentiële conflictpunten worden weggenomen, wel aandacht voor sociale veiligheid en dode hoeken.
- COMFORT + BEREIKBAARHEID**  
 Positief, geen grote hellingbanen en wel korte verbindingen.
- RUIMTE VOOR GROEN EN OVERIG**  
 Neutraal, wel ruimte maar vraag is of dat kwalitatief kan worden ingericht.
- MILIEU**  
 Negatief omdat al het verkeer omhoog wordt gebracht zodat het geluid verder uit kan stralen. Mindere uitstof door forse verbetering doorstroming.

**VARIANT 8 - AUTOVERKEER OP +6M / EENVOUDIGE FIETSTUNNELS OP +2,5M**

- L** Verkeersregeltechnisch resulteert deze variant in cyclustijden van **69s.** in de **ochtendspits** en **89s.** in de **avondspits**, op basis van de huidige intensiteit.
- €** De benodigde investeringskosten voor dit ontwerp zijn geraamd op **€13,8 miljoen** (exclusief BTW). Dit betreft uitsluitend de "ingekleurde" ontwerp-delen van het Pontplein, met uitzondering van de fietsstraat.

**CONCEPT**

