

Velsen / Beverwijk, 26 april 2020

Van: Fietsersbond Velsen  
Fietsersbond IJmond- Noord

Aan: College van B&W van de Gemeente Beverwijk  
College van B&W van de Gemeente Velsen

Betreft: Inspraakreactie concept Voorlopig Ontwerp project HOV Station  
Beverwijk

Geacht College,

Hieronder de gezamenlijke inspraakreactie van de afdelingen Velsen en IJmond-  
Noord op het concept Voorlopig Ontwerp Project HOV Station Beverwijk.

## **1. Doorfietsroute**

Het tracé van de oostelijke doorfietsroute is in december 2017 door de gemeenteraad van Beverwijk vastgesteld. In februari 2018 heeft de gemeenteraad van Velsen het oostelijke doorfietstracé als voorkeurstracé aangemerkt. En dat het definitieve tracé na inspraak zou worden vastgesteld. Dit bleek op de tweede publieke participatieavond van 13 november 2019. Toen werd aan de bewoners van Velsen - Noord gevraagd hoe het doorfietstracé zou moeten gaan lopen. Zonder het, door de Raad van de gemeente Velsen vastgestelde, voorkeurstracé toe te lichten en de uitgangspunten voor een doorfietsroute uit te leggen. Als stakeholder waren wij zeer onaangenaam verrast: tot dat moment was tijdens de stakeholders bijeenkomsten door gemeente Velsen aangegeven dat de DF-route vastlag en via de Duinvlietstraat loopt ( zie o.a. verslag participatiebijeenkomst van 18 april 2020 blad 3/4). In onze optiek een niet te accepteren gang van zaken.

Principieel: als het tracé niet is vastgesteld kan er geen besluit genomen worden over de nieuwe onderdoorgang. Immers, een ander tracé kan betekenen dat de onderdoorgang niet nodig is, dan wel op een heel andere plaats moet liggen.

Voor de Fietsersbond is het tracé ten noorden van het kanaal, zoals is vastgesteld in het document Rapportage Snelle Fietsroutes Regio IJmond d.d. 8 juni 2017 definitief. Dat tracé is op zorgvuldige wijze vastgesteld en geeft de

basis voor de aanleg van de onderdoorgang, en daarmee de basis voor het hele plan HOV Station.

Resumé waarom de Fietsersbond achter de keus voor de Duinvlietstraat als deel van de doorfietsroute staat:

- Het tracé Pontweg, Duinvlietstraat en de nieuwe onderdoorgang is de kortste en meest "natuurlijke" verbinding naar Station Beverwijk en Wijckermolen. Elke alternatieve route zal leiden tot een langere verbinding en daarmee niet meer voldoen aan het uitgangspunt: "Omrijden <10% ten opzichte van hemelsbreed".
- Een andere route zal in naam de doorfietsroute zijn. Maar omdat de Duinvlietstraat de "natuurlijke" route is, zal de fietser deze blijven gebruiken en zich niet laten verleiden de beoogde doorfietsroute te kiezen.
- Alternatieve routes zullen ook meer bochten en kruisingen betekenen en daarmee de uitgangspunten van een doorfietsroute aantasten.
- De Duinvlietstraat met het eenrichtingsverkeer voor motorvoertuigen heeft geen last van filevormende auto's in geval van congestie op de N197 en/of oponthoud in de Velsertunnel.
- Het deel van de Duinvlietstraat tussen de Van Rijswijkstraat en de Andreaeweg is, met aanpassingen goed in te richten als fietsstraat. Verbreding van de straat kan bewerkstelligd worden door de parkeervakken dieper tussen de bomen aan te leggen. Het deel van de Duinvlietstraat tussen de Pontweg en de Van Rijswijkstraat is probleemloos in te richten als fietsstraat. Indien er in het deel tussen de Van Rijswijkstraat en de Andreaeweg een aantal parkeerplaatsen verloren gaan is er in dit deel voldoende ruimte om dat te compenseren. Andere routes zullen veel moeilijker aanpasbaar zijn aan de eisen van een doorfietsroute.

## **2. Het ontwerp aangaande de doorfietsroute**

De nieuwe onderdoorgang wordt aangelegd in het kader van de oostelijke doorfietsroute. De aanleg van de onderdoorgang staat dus niet op zichzelf. In het ontwerp moet rekening gehouden worden met de fietsvoorzieningen van en naar de onderdoorgang.

Wij doelen dan op de volgende punten:

## Route Duinvlietstraat naar nieuwe onderdoorgang.

Wij constateren:

1. Het voorgestelde ontwerp van de T-kruising Wijkeroogstraat - fietspad naar de onderdoorgang is niet conform de richtlijnen voor de doorfietsroute.
2. Aanpassing van de kruising van deze route met de Wijkerstraatweg is niet in het project meegenomen.

Wij vinden dat deze twee kruisingen ontworpen en uitgevoerd moeten worden met een rotonde en vrijliggend fietspad naar de nieuwe onderdoorgang.

Op de participatiebijeenkomst van 26 juni 2019 is aan de hand van de Notitie Kruising doorfietsroute met Wijkerstraatweg van Royal Haskoning DHV d.d. 17 juni 2019, een rotonde en een vrijliggend fietspad naar de nieuwe onderdoorgang besproken. De voordelen van deze inrichting zijn:

- Veilig en een zo goed als geheel vrijliggende route voor de fietser.
- Goede doorstroming voor de fietser: de fietser wordt niet gehinderd in geval van congestie op de N197 of calamiteiten op de A22 b.v. bij stagnatie van de Velsertunnel.
- In de Wijkeroogstraat: geen menging met autoverkeer.
- Uit bovengenoemde Notitie blz. 7: (4 kruispunt varianten) punt 5: *Voor de doorstroming in algemene zin is deze maatregel van de verkende maatregelen de beste.*



*Huidige vormgeving kruising Wijkeroogstraat ongeschikt voor doorfietsroute.  
T-kruising Wijkeroogstraat voldoet niet aan de eisen van de doorfietsroute.*

*Door de Fietsersbond geadviseerde en gewenste vormgeving om een goede doorfietsroute te bewerkstelligen.*

Van het kruispunt met de Wijkerstraatweg zijn simulaties gemaakt die op de bijeenkomst van 29 oktober 2019 in het Provinciehuis te Haarlem zijn

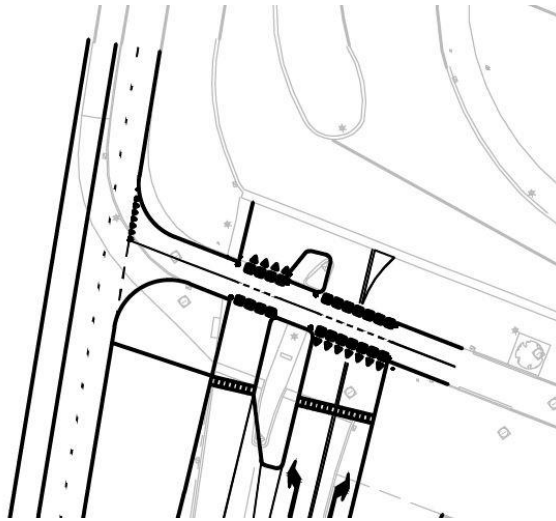
gepresenteerd. De simulatie bevestigde dat doorstroming met een rotonde gunstiger was dan met een fietsstraat. Die simulaties waren echter nog gebaseerd op modelmatige gegevens en niet op verkeerstellingen waarin ook inzicht is over het aandeel sluipverkeer. Zijn de recente (visuele) tellingen op de Wijkerstraatweg e.o. gebruikt om de simulaties te herijken? En wat zijn de resultaten?

### Het fietspad van de onderdoorgang naar de Halve Maan



In het ontwerp is de route vanuit de onderdoorgang afhankelijk gemaakt van de ontwikkelingen op de Wijkerpoort. Het is onzeker wanneer dat zijn beslag zal nemen, en nog onzekerder wanneer er dan een fietspad rechtdoor uit de onderdoorgang verwezenlijkt wordt. Het niet uitvoeren van het fietspad rechtdoor betekent twee haakse bochten in de doorfietsroute. Dat kan redelijke eenvoudig verbeterd worden door een tijdelijk fietspad aan te leggen zoals hierboven geschetst. Dit fietspad voldoet aan de eisen van een doorfietsroute (kortste route en vloeiend) en voldoet aan de randvoorwaarde dat je al van grotere afstand de onderdoorgang in kan kijken (sociale veiligheid).

### Aansluiting op de Halve Maan

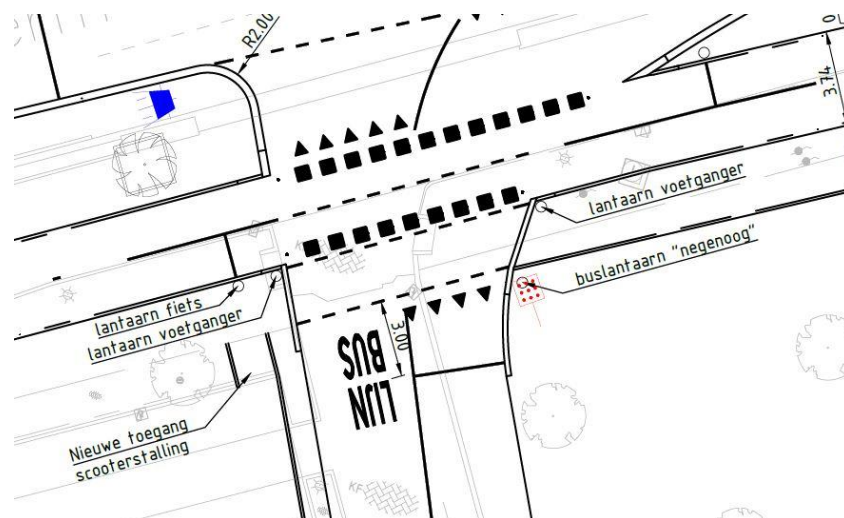


De kruising Halve maan dient ook nader uitgewerkt te worden. De doorfietsroute is hier niet vloeiend en niet in de voorrang.

Wij vragen ons af of het nodig is de twee voorsorteerstroken te handhaven nu het merendeel van de bussen over de busbanen gaat rijden. Een enkele voorsorteerstrook maakt de oversteek voor de fietser korter en veiliger.

Samengevat: De aansluiting moet zodanig vormgegeven worden dat dit aansluit bij de richtlijnen voor de doorfietsroute.

### Busbaan Wijckermolen (kruispunt en wegvak)



Het fietspad langs de Wijckermolen is deel van de doorfietsroute. Daarom dient in het fietspad voordetectie voorzien te worden opdat de fietsers op de kruising

met de busbaan tijdig groen licht krijgen en niet hoeven te stoppen. NB: Het is een tweerichtingenfietspad; wij nemen aan dat het ontbreken van een lantaarn fiets voor de andere richting een onvolkomenheid is in de tekening.

Omdat deze route meer betekenis gaat krijgen en omdat de huidige slinger in de weg nabij het zebrapad, vloeiend wordt en dus de snelheid van het autoverkeer niet meer wordt geremd, verzoeken wij de gemeente Beverwijk tegelijk met dit plan, op de kruising Wijckermolen - Bootsmanszij een tussensteunpunt voor voetgangers en fietsers aan te leggen. Dit is een bekende gevaarlijke oversteek.

### 3. Het ontwerp, overige

#### Opstelplaats fietsers en brommers oversteek Velsertaverse zijde overweg Velsertavers



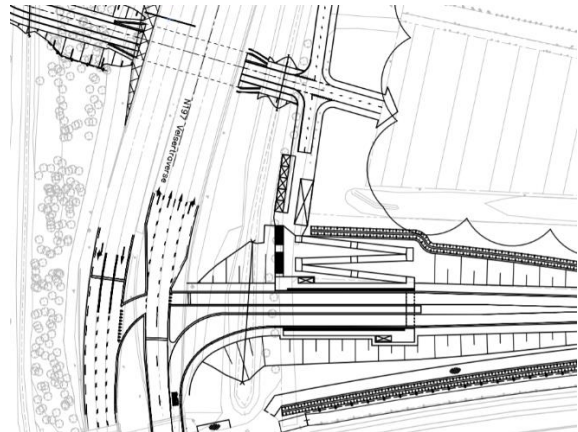
In de bestaande situatie is de opstelplaats voor voetgangers en fietsers erg krap en staat men elkaar in de weg. In het voorgesteld ontwerp met het nieuwe fietspad wordt de opstelkans voor fietsers minimaal en voldoet niet meer. Bij detaillering van dit punt dient een voldoende grote opstelplaats gecreëerd te worden. Ook dienen de onnodige scherpe knikken in het fietspad langs de Velsertaverse tussen de oversteek Velsertweg en de oversteek Velsertaverse meer vloeiend gemaakt te worden.

#### 4. Groen en Waterplan / Groene IJmond

Langs de noordkant van de Velsertraverse loopt een aftakking van de Scheijbeek, met daarlangs een recreatief voet- / fietspad. Deze beek met groenstrook is een uitvloeisel van het Groen- en Waterplan. Het is daarmee onderdeel van de mitigerende en compenserende maatregelen die genomen zijn als gevolg van de aanleg van Binnenduinrandweg (N197).



*De Scheijbeek met groenstrook en voet/fietspad langs de Velsertraverse.*



*Op de tekening is te zien dat alle bomen langs de beek (zoals te zien op de foto) zullen sneuvelen*

Uitgangspunt in het Groen- en Waterplan is dat er langs de hele Scheijbeek gewandeld kan worden. Het wandel / fietspad langs de beek op het deelgebied Stationsgebied (Wijkerpoortterrein) is daar onderdeel van.

In uw plan hebben wij geen enkele verwijzing naar het Groen- en Waterplan kunnen vinden. En ook niets over hoe de beek, het groen en de fiets-wandelroute op zorgvuldige wijze behouden of hersteld kan worden. Dat is een ernstige tekortkoming.

Het compenseren van het verlies aan beek, groen en de fiets-wandelroute dient een integraal deel van het plan te zijn. Wij vinden dat het project en de schade aan de groenstrook en beek, die bij het aanleggen van de kabels door Tennet ontstaat, aanleiding moet zijn om de groen en water voorziening hier definitief vorm te geven. Het nieuwe deel van het fietspad langs de Velsertraverse kan dan ook op een zorgvuldige wijze in het groenplan worden opgenomen.

## **5. Diverse punten uit de documenten van het VVO.**

### **Inspraakdocument HOV Station Beverwijk d.d. 24 februari 2020:**

Pag. 5, para 1.2

- Vraag: Wat is de invloed van aanleg 380 kV in 2022 (bouwterrein voor boringen nabij Wijckerpoort) op de dan gerealiseerde fietsroutes aldaar?

### **Rapport Ontwerphota VO HOV Station Beverwijk d.d. 17 januari 2020**

- In het document worden een aantal bijlagen vermeld die geen van alle beschikbaar zijn op de site van Beverwijk en Velsen; wij houden ons het recht voor indien nodig op onze inspraakreactie terug te komen als later mocht blijken dat er in deze documenten voor onze besluitvorming wezenlijke informatie is vermeld.
- In paragraaf 3.1.4 is aangegeven "Er is gekozen voor variant 4B voor Wijckerpoort en variant 1 voor Wijckermolen" zonder openbaar te maken welke de andere varianten zijn en waarom die zijn afgefallen. Voor ons als Fietsersbond komen deze nu "uit de lucht vallen".
- Hoofdstuk 4.8, Waterhuishouding: Het deel van het Wijckerpoortterrein waar het tijdelijke fietspad is aangegeven, staat in de wintermaanden deels onder water. We zagen ter plaatse geen afwatervoorziening in het ontwerp. Wordt dit in het definitief ontwerp verder uitgewerkt?
- In paragraaf 5.9.1 wordt het (voor)ontwerpbestemmingsplan Bedrijventerreinen Velsen-Noord genoemd.  
In het ontwerpplan staat in de toelichting inmiddels:

*In het deelgebied Wijckerpoort heeft de waterverbinding nog een beperkt profiel met weinig groene begeleiding. Bij de definitieve ontwikkeling van de Wijckerpoort dient dit robuuster te worden uitgewerkt.*

We verwijzen verder naar hoofdstuk 4 hierboven. Ook het bestemmingsplan geeft dus de grond om zorgvuldig het Groen - en waterplan te respecteren!



## 6. Overige opmerkingen

- In Velsen-Noord zorgt sluipverkeer en congestie van het autoverkeer (bij drukte en calamiteiten in de Velsertunnel) voor overlast. Vanuit onze optiek gezien daardoor hinder en onveiligheid voor de fietser. We denken dat de extra kruising Busbaan - Velsertaverse en een verkeersregelinstallatie voor het van de Wijkerstraatweg naar de Velsertaverse afslaand verkeer de mate van congestie verder zal toenemen.
- Verdergaand op bovenstaand punt:  
Op bladzijde 6 van de Rapport Ontwerpnota VO HOV Station Beverwijk, staat:

*De gemeente Velsen heeft in de mobiliteitsvisie van 2014 aangegeven, dat zij een doorfietsroute wil realiseren tussen station Beverwijk en IJmuiden.*

Verder wordt de Regionale Mobiliteitsvisie IJmond 2014 niet genoemd. Gezien de sluipverkeer en congestie problematiek lijkt het ons nodig het plan aan deze visie te spiegelen.

In de mobiliteitsvisie staan twee projecten die een relatie hebben met de Velsertaverse. Project lange termijn: 'Verbeteren doorstroming N197 thv Velsertaverse' reconstructie kruispunt Velsertaverse-Velserweg-Wijkerstraatweg en het project ontbrekende schakel regionaal fietsnetwerk: fietsverbinding naar Leeghwaterweg (zie gestippelde lijn figuur 5 blz 28 Fietsnetwerk IJmond). In hoeverre wordt in het ontwerp geanticipeerd op beide projecten?

## 7. Definitief Ontwerp

Uit de punten die wij in deze inspraak reactie aan de orde stellen, verwachten wij nog veel aanpassingen in het ontwerp. Daarnaast zijn er veel details waarvan wij willen zien hoe dat vorm gegeven gaat worden, maar die pas aan de orde komen bij het Definitief Ontwerp.

Wij gaan ervan uit dat we bij het Definitief Ontwerp worden betrokken en ook nog een kans op een inspraak zullen krijgen.

## 8. Tot slot

Wij zijn groot voorstander van een veilige, ongestoorde oversteek onder de Velsertaverse en de doorfietsroute. In het ontwerp is gefocust op de onderdoorgang. Met het uitvoeren van de aanpassingen van de route zoals wij hebben aangegeven, wordt een deel van de oostelijke doorfietsroute verwezenlijkt en krijgt de route tussen de Pontweg en het Station een hoge kwaliteit.

Hoogachtend,

Fietsersbond Velsen

p/a Marcel Griekspoor  
Langemaad 54  
1991 ED Velsbroek  
Email: [velsen@fietsersbond.nl](mailto:velsen@fietsersbond.nl)

Fietsersbond IJmond-Noord  
onderafdeling Beverwijk

p/a F.P.A. Backus  
Haagdoornhof 14  
1943 MT Beverwijk  
Email: [ijmond-noord@fietsersbond.nl](mailto:ijmond-noord@fietsersbond.nl)