



Veiligheid en identiteit van kustplaatsen in Noord-Holland

Atelier  **Kustkwaliteit**

Een ontwerpend onderzoek naar kustveiligheid en de versterking van het profiel en karakter van acht kustplaatsen in Noord-Holland

Atelier Kustkwaliteit is een werkplaats gericht op het ontwikkelen, ontwerpen, verdiepen, verspreiden en bediscussiëren van nieuwe ideeën voor veiligheid en ruimtelijke kwaliteit van de Nederlandse kust. Atelier Kustkwaliteit is een initiatief van: het Deltaprogramma Kust, de Provincies Friesland, Noord-Holland, Zuid-Holland en Zeeland, de Gemeente Den Haag, van Oord BV en de TU Delft. Het atelier wordt mogelijk gemaakt door de initiatiefnemers en het Stimuleringsfonds voor Architectuur. Meer informatie is te vinden op de website www.atelierkustkwaliteit.nl

De afbeeldingen op de kaft, Zandvoort aan Zee (<https://beeldbank.rws.nl>, Rijkswaterstaat)

Initiatiefgroep
Atelier Kustkwaliteit

provinsje fryslân
provincie fryslân 

 Provincie
Noord-Holland


provincie HOLLAND
ZUID


Provincie Zeeland


Deltaprogramma | Kust


Gemeente Den Haag


TU Delft
Technische Universiteit Delft

Van Oord 

Veiligheid en identiteit van kustplaatsen in Noord-Holland

Een ontwerpend onderzoek naar kustveiligheid en de versterking van het profiel en karakter van acht kustplaatsen in Noord-Holland

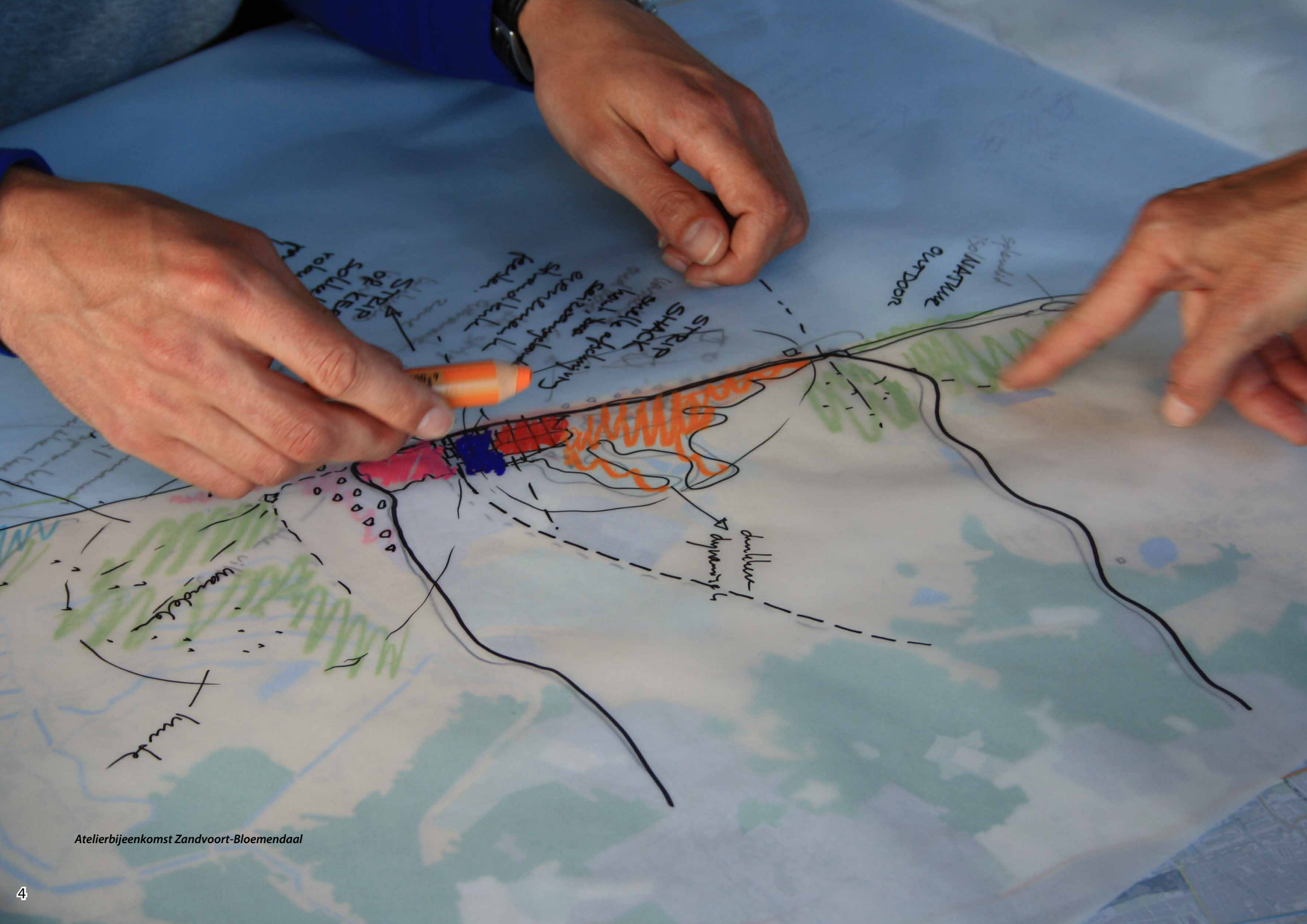
Atelier Kustkwaliteit
wordt mede mogelijk
gemaakt door:



.FABRIC
www.fabrications.nl

.FABRIC is a creative structure that produces spatial solutions. Our involvement in architecture, urbanism and research results in fabrications.





Voorwoord

Veiligheid en identiteit kustplaatsen Noord-Holland

Dit werkboek is het verslag van een ontdekkingsstocht. Een verkenning naar wat veiligheid in de verre toekomst in petto heeft voor de kracht en het karakter van acht Noord-Hollandse kustplaatsen. In 2011 zijn vier atelierbijeenkomsten georganiseerd: voor IJmuiden, Wijk aan Zee, Petten en Den Helder. Dit traject is in 2012 aangevuld met twee bijeenkomsten voor Zandvoort/Bloemendaal en Egmond/Bergen. Tijdens de ateliers zijn de veiligheidsstrategieën doordacht op wat ze voor de ontwikkeling van het karakter en het profiel van de kustplaatsen zouden kunnen opleveren. Aan het eind van de reeks ateliers is gekeken wat de toekomstperspectieven voor de kustplaatsen betekenen voor de Noord-Hollandse kust als geheel.

Bureau .FABRIC heeft in samenwerking met Atelier Kustkwaliteit en de Provincie Noord-Holland de uitkomsten van de Ateliers vertaald naar een reeks veiligheidsstrategieën en bijbehorende ontwikkelingsperspectieven die in dit werkboek zijn gebundeld.

De ateliers zijn in nauwe samenwerking met de provincie Noord-Holland en de gemeenten Zandvoort, Bloemendaal, Velsen, Beverwijk, Bergen, Zijpe en Den Helder georganiseerd. Deelnemers waren medewerkers van de gemeentelijke en provinciale overheid, vertegenwoordigers van hoogheemraadschappen, natuur- en milieuorganisaties, bewonersorganisaties, ondernemers, kustveiligheidsexperts en ontwerpers.

Atelier Kustkwaliteit

De ateliers zijn gehouden vanaf voorjaar 2011 tot eind 2012, en stonden onder auspiciën van de Initiatiefgroep van Atelier Kustkwaliteit. Hierin participeren het Deltaprogramma Kust, de provincies Friesland, Noord- en Zuid-Holland, Zeeland, de gemeente Den Haag, de TU Delft en van Oord BV. Atelier Kustkwaliteit wordt ondersteund via een programmasubsidie van de deelregeling stedenbouw van het Stimuleringsfonds voor de Architectuur, thans Stimuleringsfonds Creatieve Industrie. Het uitvoeringsteam van Atelier Kustkwaliteit (de 'equipe') organiseert ontwerp onderzoek en werkateliers met een open karakter, waarin wordt onderzocht hoe oplossingen voor het lange termijn veiligheidsvraagstuk van de Nederlandse kust de gebruiksmogelijkheden en de ruimtelijke kwaliteit ervan kunnen stimuleren. Aan die ateliers leveren betrokkenen uit de praktijk van uitvoering en beheer van de kust, medewerkers van kennisinstituten zoals TU Delft en Deltares en ontwerpers een bijdrage. De uitkomsten van het onderzoek en de werkbijeenkomsten neergelegd in dit werkboek vormen input voor het gemeentelijk beleid, maar ook voor het nationale kustbeleid (dat gestalte krijgt in de Nationale Visie Kust) en het provinciale

kustbeleid (dat wordt neergelegd in de Provinciale Strategische Agenda's voor de kust). Tevens zijn de onderzoeksresultaten van belang voor alle partijen (gemeenten, waterschappen, duinbeheerders, private partijen) die door de uitkomsten van de ateliers hun plannen en projecten voor de korte en middellange termijn kunnen testen op hun houdbaarheid in het licht van lange termijn veiligheidsmaatregelen. Atelier Kustkwaliteit organiseerde in 2011 en 2012 diverse projecten, elk met een ander aspect van de Nederlandse kust als focus.

Werkboek

Het resultaat heeft het karakter van een 'werkboek' omdat het als hulpmiddel kan dienen bij het verder denken en debatteren over de versterking en de profilering van de Noord-Hollandse kustplaatsen. De verbouwing en vernieuwing van de Nederlandse kust gaan – afhankelijk van welk klimaatscenario werkelijkheid wordt – deze eeuw onverminderd of zelfs 'met de turbo erop' door. Bij het inzichtelijk maken van de winst die kustversterking op divers gebied kan opleveren, wil dit werkboek een hulpmiddel zijn. Er worden geen vastgestelde visies of kant-en-klare plannen gepresenteerd, wel vergezichten ter inspiratie van het denken, ontwerpen en besluiten over de toekomst van de kustplaatsen. De vergezichten tonen de 'spectra' van mogelijkheden; sommige daarvan zijn verstrekkend en vereisen hoge investeringen, andere liggen qua inbedding juist dicht bij huis. De werkelijkheid zal ongetwijfeld ergens tussen de uitersten in komen te liggen. Het voordeel van het in beeld brengen van 'spectra' is dat het reservoir van het 'denkbare' wordt geopend en verkend alvorens het 'haalbare' zijn werk moet doen. Wij hopen dat dit werkboek de inspiratie, waarmee aan de opgave is gewerkt,ikbaarbaar maakt en veel energie zal opleveren bij het verder bouwen aan een veilige, mooie en sterke kust!

Jandirk Hoekstra
Atelierleider





Inhoudsopgave

1. Inleiding	9
1.1 Een eigen identiteit voor iedere kustplaats	9
2. Veiligheid en identiteit	11
2.1 Lange termijn perspectief kustveiligheid	11
2.2 De golvende en de rechte kust?	14
2.3 Voortbouwen op lokale karakteristieken	17
3. Acht cases in Noord-Holland	23
3.1 Zandvoort en Bloemendaal	25
3.2 IJmond	49
3.3 Egmond-Bergen	65
3.4 Petten	83
3.5 Den Helder	93
4. Toekomstperspectief Noord-Holland	105
4.1 Inleiding	105
4.2 Gefaseerde aanpak	106
4.3 Invloedsferen	107
4.4 Duinlandschappen	108
4.5 Ontsluiting en ondernemerskansen	108
4.6 Consolideren of ontwikkelen	109
4.7 Synthese: een rijke kust	111
Colofon	112

Het strand bij Bloemendaal aan Zee, voor de bouw van Hotel Bloemendaal
<http://beeldbank.rws.nl>, Rijkswaterstaat





1 Inleiding

1.1 Een eigen identiteit voor iedere kustplaats

In de Strategische Agenda Kust voor Noord-Holland (vastgesteld in 2012), die de lange termijn toekomst voor de Noord-Hollandse kust verkent, is het zeekustgebied een belangrijke troef in het provinciale beleid. Versterking van het imago van de kust en accentuering van de verschillen in karakters van de kustgebieden worden als koers op de agenda gezet. Voor de Noordzeekust wordt een aantal gebieden onderscheiden met een verschillende 'kleur'. In "Veiligheid en identiteit van kustplaatsen in Noord-Holland", werden karakter en profiel op het niveau van de kustplaatsen van Noord-Holland onderzocht.

Doel van dit onderzoek was het verkennen van de manier waarop de veiligheidsmaatregelen, gekoppeld kunnen worden aan ambities op het gebied van toerisme, stad- en dorpsvernieuwing en identiteit. De veiligheidsmaatregelen zijn nodig om met het oog op zeespiegelstijging het achterland te (blijven) beschermen tegen overstromingen en de eroderende kustlijn te onderhouden. Om dit doel te bereiken zijn verschillende strategieën verkend die vanuit de lange termijn veiligheidsopgave gezien interessant zijn. Vervolgens is onderzocht welke toekomstperspectieven op grond van ruimtelijke overwegingen in samenhang met die veiligheidsstrategieën voor de kustplaatsen ontwikkeld zouden kunnen worden.

In het eerste deel van dit werkboek wordt de karakteristiek van de Noord-Hollandse Noordzeekust en de plek geschetst, die de onderzochte kustplaatsen innemen.

Deel twee geeft de uitkomsten van het ontwerpend onderzoek waarin voor de kustplaatsen van Noord-Holland is gekeken hoe veiligheidsmaatregelen voor de lange termijn en versterking van de identiteit hand in hand kunnen gaan.

In het derde deel worden de bevindingen op de twee schaalniveaus met elkaar geconfronteerd en wordt een voorzet gedaan voor de koers die elk van de kustplaatsen zou kunnen kiezen om aan kracht, kleur en vitaliteit te winnen op weg naar 2100.

Luchtfoto van Bergen aan Zee
<http://beeldbank.rws.nl, Rijkswaterstaat>





2 Veiligheid en identiteit

2.1 Lange termijn perspectief kustveiligheid

Huidige situatie

Duinen en dijken langs de Noord-Hollandse kust beschermen het achterliggende land tegen overstromingen. Het grootste deel van de provincie kent een wettelijk beschermingsniveau met een overstromingskans van 1:10.000 per jaar. De veiligheidsnorm is bepaald onder andere door een voorstel van de eerste Deltacommissie (1953). De norm is geformuleerd aan de hand van een balans tussen overstromingskansen en –gevolgen, dat wil zeggen een afweging tussen de investeringen in de waterkeringen en de economische en humanitaire gevolgen van een overstroming.

De Noord-Hollandse Noordzeekust loopt van Zandvoort naar Den Helder en het eiland Texel. Het grootste deel van de Noord-Hollandse kust is onderhevig aan erosie, waardoor de kustlijn zich landwaarts zou bewegen wanneer onvoldoende onderhoud wordt gepleegd. Voor het op de plaats houden van de Nederlandse kust wordt bij voorkeur gewerkt met zandsuppleties en niet met harde maatregelen, volgens het principe “zacht waar het kan, hard waar het moet”. Het zuidelijk deel van de Noord-Hollandse kust beslaat een breed duingebied, waarin het dorp Zandvoort ligt dat met een boulevard langs het strand met Bloemendaal aan Zee is verbonden. Om strandbreedte te behouden zijn suppleties nodig. De duinen en het strand voor IJmuiden en Wijk aan Zee hebben minder te kampen met een terugschrijdende kustlijn. Dit heeft onder meer te maken met de stromingspatronen rond de strekdammen nabij de haven van IJmuiden. Het noordelijke deel van de Noord-Hollandse kust is onderhevig aan erosie door stromingspatronen en de getijdengeulen die de Waddenzee en Noordzee verbinden. Bij Den Helder leidt de dynamiek van het “Nieuwe Schulpengat” tot specifieke problematiek: de geul verdiept zich en migreert langzaam richting kust bij Den Helder, waardoor de nabijgelegen kustverdediging te kampen heeft met erosie. Hier wordt de kust door middel van intensief kustonderhoud op zijn plaats gehouden. Dat gebeurt ook langs de verharde zeeweringen en de smalle duinstrook ten noorden van de Hondsbossche en Pettemer zeewering. Daarnaast is de Hondsbossche zeewering – de dijk – één van de zogenaamde “zwakke schakels”, die de komende jaren tot 2015 met een zeer grote hoeveelheid zand wordt versterkt. De kuststrook nabij Egmond en Bergen wordt eveneens veelvuldig gesuppleerd. De effecten van de suppleties gedurende de afgelopen 20 jaar zijn significant. De kust ging voor 1990 ‘achteruit’, dat wil zeggen verschoof op natuurlijke wijze meer landwaarts. Sinds de instelling van de zogenaamde Basis Kust Lijn is deze verschuiving gestopt en wordt de kustlijn met suppleties op zijn plaats gehouden. Op een aantal plaatsen is het kustvolume door het uitvoeren van suppleties sindsdien zelfs toegenomen. Het suppletiebeleid is hier dus succesvol te noemen.

Lange termijn kustveiligheidsrisico's

Door zeespiegelstijging, bodemdaling en de gevolgen van klimaatverandering zijn aanpassingen aan de waterkeringen nodig om aan de veiligheidsnorm tegen overstromen te blijven voldoen en de waterveiligheid te garanderen. De economische waarde van het achterliggende gebied is de afgelopen decennia toegenomen door

Kustafslag bij Bergen aan Zee

<http://beeldbank.rws.nl>, Rijkswaterstaat



stijging van het aantal inwoners en bedrijven. Bij een overstroming zullen de gevolgen van maatschappelijke ontwrichting groot zijn. Op langere termijn (2050–2100) zullen de waterkeringen op meerdere locaties langs de kust versterkt moeten worden. De belangrijkste bedreiging voor de Nederlandse kust op deze termijn is de zeespiegelstijging. De tweede Deltacommissie (2008) onderzocht wat klimaatverandering betekent voor de bescherming van Nederland tegen het water. In het advies van de tweede Deltacommissie is aangegeven dat er rekening gehouden dient te worden met een relatieve zeespiegelstijging (absolute zeespiegelstijging inclusief bodemdaling) met een bovengrens van 0,65 tot 1,30 meter in 2100. Daarnaast deed de commissie destijds een aanbeveling om het beschermingsniveau tegen overstromingen met een factor tien te verhogen (Samen werken met Water, Deltacommissie, 2008). Het rapport beschrijft duidelijk dat er (op termijn) significante veiligheidsopgaven liggen. Het exacte verloop van zeespiegelstijging is moeilijk te voorspellen. De gevolgen zijn echter van grote invloed voor de waterveiligheid. Ter indicatie: voor het handhaven van de Basis Kust Lijn dient per millimeter zeespiegelstijging ongeveer 7 miljoen m³ zand in het kustfundament gebracht te worden. Wanneer de zeespiegel stijgt met ongeveer 50 cm zorgt dit voor een verhoging van overstromingskansen in de orde van een factor 10. Dit vraagt om grote aanpassingen aan de waterkeringen en kustverdedigingswerken.

Tijdens de Noord-Hollandse atelierbijeenkomsten is ver vooruit gekeken en ontworpen voor 2100. In de ateliers is uitgegaan van een zeespiegelstijging van 85 cm exclusief bodemdaling volgens het W+ scenario van het KNMI (Klimaatscenario's voor Nederland,

Dijken en duinen aan de Noord-Hollandse kust

.FABRIC op basis van <http://maps.google.com> (onderlegger)

KNMI, 2006). Er is geen rekening gehouden met een verhoogd beschermingsniveau tegen overstromen. Belangrijke uitdaging was voorstellen te ontwikkelen voor ingrepen die op verschillende thema's (veiligheid, ruimtelijke kwaliteit, recreatie, natuur en identiteit) meerwaarde creëren.

Ruimtelijke beperkingen en ontwikkeling van de kustplaats

In de kustzone zijn veiligheidsmaatregelen tegen overstroming vaak een belangrijke sturende factor voor de gebiedsinrichting. Met het bestaan van een waterkering gelden in het omliggende gebied een aantal beperkingen ten aanzien van (stedelijke) ontwikkeling.

Een deel van de kuststrook is gedefinieerd als waterkering. Om de waterveiligheid te garanderen is een waterkering opgedeeld in een aantal zones. In deze zones bestaan beperkingen ten aanzien van ruimtelijke ontwikkelingen. In dit werkboek komen de verschillende zones en hun belang voor de kustplaatsen aan bod. Daarom volgt hieronder een korte uitleg.

Voor onderhoud en beheer van de waterstaatswerken hanteren de bij het kustbeheer betrokken waterschappen drie uitgangspunten

Het gaat om:

- garanderen van de functie van het waterstaatswerk (1e zone, de kernzone)
- waarborgen van de stabiliteit van het waterstaatswerk (2e zone, de beschermingszone);
- zorgen voor een mogelijkheid om het waterstaatswerk te verbeteren vanwege toekomstige eisen die aan het werk worden gesteld (3e zone, de reserveringszone)

Om toekomstige uitbreidingen van de waterstaatswerken mogelijk te maken is er om deze reden een ruimtelijke reservering gemaakt met beperkte ontwikkelingsmogelijkheden in de diverse zones. De ruimte is nodig om te anticiperen op:

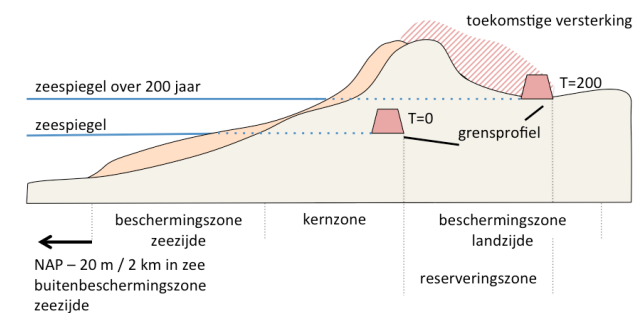
1. Klimaatverandering;
2. Eventuele strengere veiligheidsnormen in de toekomst;
3. Nieuwe (maatschappelijke) inzichten (Leidraad Zandige Kust, 2002).

De beperkingen verschillen per zone en worden vastgelegd via regelgeving in beheernota's van de waterschappen (benoemd in de 'Legger'). Binnen de zones gelden driedimensionale beperkingen, ze hebben betrekking op de hoogte, breedte en diepte van verschillende ontwikkelingen. De zones zijn juridisch-planologisch vastgelegd.

Het bepalen van de afmeting van de zone is afhankelijk van de locatie. Bij de kust wordt er gebruik gemaakt van een duinafslagmodel. Om de afmeting van een reserveringszone te bepalen wordt als uitgangspunt genomen: 200 jaar zeespiegelstijging en wordt rekening gehouden met zwaardere stormen. Daarnaast kunnen de marges afhankelijk zijn van de omgeving (stedelijke bebouwing of open gebied) en van de karakteristieken van het waterstaatswerk.

Het onderscheid tussen reserveringszone en beschermingszone komt voort uit de aard van de zone. De beschermingszone heeft als doel de stabiliteit van de kering te garanderen. Langs de kust bestaat deze zone uit het duingebied tussen de binnenduinrand en het kustprofiel tot - 20 m t.o.v. NAP diepte. De reserveringszone heeft niet direct te maken met de stabiliteit van de waterkering. De zone definieert een

ruimtelijke reservering voor mogelijke toekomstige verstevigingen. In de Waterschapswet en de Waterwet is niettemin vastgelegd dat de waterschappen zelf de mogelijkheid hebben invulling te geven aan de zones (Stichting Toegepast Onderzoek Waterbeheer, Deltares, Deltafact, 2011). Op dit moment is de ruimtelijke reservering landwaarts van de waterkering gedefinieerd, omdat wordt geanticipeerd op een toekomstige landwaartse versterking van de waterkering.



verschillende zones binnen het Keurgebied interpretatie en bewerking van het "Unie Model" uit Leidraad Zandige Kust, 2002

Atelier Kustkwaliteit

In de ontwerpen voortkomend uit de ateliers zijn verschillende kansen verkend en uitgewerkt. Er is bijvoorbeeld gekeken naar de (on)mogelijkheid om de beperkingen ten aanzien van ruimtelijke ontwikkelingen weg te nemen, wanneer men in de toekomst uit zou gaan van een zeewaartse versterking van de waterkering. De kansen van een dergelijk besluit zijn beschreven en middels een aantal ontwerpen in deze studie uitgewerkt.



2.2 Golvende Kust of Rechte Kust?

Op het niveau van de Hollandse kustboog zijn er twee verschillende principes om de kust op de lange termijn (2050-2100) zeewaarts te versterken. Ze gaan uit van een verschillende invulling van het kustbeheer en leveren op verschillende wijze meerwaarde op voor andere functies. De twee principes zijn een uitwerking van Bureau Feddes/Olthof aan de hand van inzichten uit twee werkateliers, georganiseerd door Atelier Kustkwaliteit (Werkboek # 8, 2012).

Atelier Kustkwaliteit

De in dit werkboek beschreven strategieën zijn bedoeld om verschillende mogelijkheden voor de Noord-Hollandse kust in beeld te brengen en de discussie over de toekomst van de kustplaatsen een impuls te geven. Om tot een realistische benadering te komen dient voor beide principes Golvende Kust en Rechte Kust nader verdiepend onderzoek te worden uitgevoerd om te bepalen hoeveel zand nodig is om de golvende en de rechte kustboog te onderhouden en de effecten ten aanzien van waterveiligheid en morfologie te bepalen. En tevens bepalen hoe de kustlijn zorg kan aansluiten bij de ruimtelijke vertaling van veiligheidsstrategieën.

< Illustratie Golvende kust .FABRIC op basis van Feddes/Olthof: Werkboek #8

Strategie voor de golvende kust

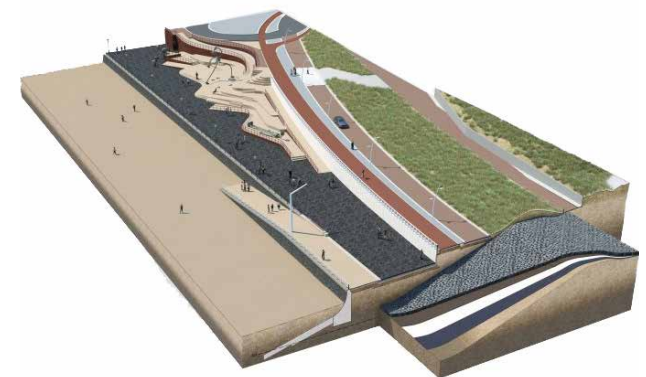
Het eerste principe is 'de Golvende Kust' dat uitgaat van suppletie van grote hoeveelheden zand op plekken waar vanuit zowel kustveiligheid als ruimtelijk perspectief een bredere kust wenselijk is (de golven), terwijl op andere plaatsen bijvoorbeeld bij brede duingebieden, de kustlijn (gecontroleerd) terug mag schrijden. In die delen van de kust wordt de Basiskustlijn dan ook landwaarts verplaatst. Door selectief en met grote tussenpozen royale zandsuppleties uit te voeren ontstaat er een afwisselende kustlijn. De 'golven' mogen vervolgens weer tot een bepaalde lijn afslaan en pas wanneer het minimum is bereikt vindt er opnieuw royale zeewaartse suppletie plaats. Voor het kustbeheer biedt deze aanpak het voordeel dat er niet permanent gesuppleerd hoeft te worden en dat er alleen ten behoeve van veiligheid wordt geïnvesteerd op plekken waar dat nodig is. De grote hoeveelheden zand komen ten goede aan het kustfundament. Op deze wijze kan de kust meegroeien met de zeespiegelstijging. De Golvende Kust levert een afwisselende en avontuurlijke kust op, waar de dynamiek als kwaliteit wordt benut.

De relatief zwakste plekken van de Noord-Hollandse kust liggen bij Zandvoort, Egmond, Callantsoog en Den Helder. Deze worden op royale wijze zeewaarts met zand versterkt, met voor Den Helder een specifieke aanpak, gericht op het consolideren van de geul. De breedte van deze 'golvende' versterking betreft in dwarsdoorsnede maximaal 300 meter. De versterking komt ten goede aan de veiligheid, maar kan ook inspelen op ruimtelijke wensen. De vooruitgeschoven 'zandige bastions' worden niet permanent aangevuld, maar kunnen tot een vastgestelde maat eroderen, bijvoorbeeld 100 meter. Het sediment wordt herverdeeld door het natuurlijke

proces van kust langs- en dwarsstroming. De overmaat aan sediment op de 'zandige bastions' zal zich hierdoor verspreiden en komt tevens ten goede aan andere, niet versterkte delen van de kust. In de overige delen van de kust, waar de duinen breed zijn en er geen veiligheidsprobleem is, wordt geen zand gesuppleerd. Bij de brede duingebieden, zoals ten zuiden van Zandvoort en ten zuiden van Egmond kan de kust zodoende geleidelijk landinwaarts verschuiven tot maximaal ca. 100m van de huidige kustlijn. Door natuurlijke processen wordt de kust door de aanleg van de 'golfvormige' zachte versterkingen in de afslaggebieden weer aangevuld. De veronderstelling is dat er op deze manier een nieuw, door de mens geïnitieerd dynamisch evenwicht gaat ontstaan.



Voorbeeld van zachte maatregelen: zandsuppleties
<http://www.zeeinzicht.nl/>



Voorbeeld van harde maatregelen: dijk-in-boulevard bij Scheveningen
 DPI Animation House



Strategie voor de rechte kust

Het tweede principe ('de Rechte Kust') bouwt voort op het principe van het handhaven en zeewaarts uitbouwen van de Basiskustlijn (bijvoorbeeld 25 meter), op gelijkmatige en gecontroleerde wijze voor de Hollandse kustboog als geheel. Door vaak kleine hoeveelheden zand te suppleren ontstaat er een gelijkmatig verlopende, gracieus gebogen kustlijn waarlangs het zand zich gelijkmatig verplaatst. Dit zand komt ten goede aan het totale kustvolume, waardoor (op den duur) een buffer ontstaat. De kust wordt hierdoor versterkt en er wordt vroegtijdig ingespeeld op de klimaatverandering en de effecten van een stijgende zeespiegel. Het ontwerp beoogt door een gelijkmatig verlopende kustlijn te creëren erosie en afslag te beperken ten opzichte van de Golvende Kust. Door de overmaat aan zand in de aanlegfase is er in eerste instantie jaarlijks minder onderhoud nodig. Het rechttrekken van de kustlijn heeft tot gevolg dat er ook zand wordt neergelegd op plekken die de komende eeuw geen veiligheidsopgave hebben. In deze kustvakken ontstaat na de aanlegfase een tijdelijke overmaat in het dwarsprofiel die ecologische en recreatieve meerwaarde kan opleveren.

Voor Noord-Holland betekent dit principe dat de kustlijn tussen de verschillende 'kapstokhaakjes' (havenhoofden IJmuiden en de Hondsbossche en Pettemer Zeewering) wordt rechtgetrokken. Vanaf Zandvoort naar het zuidelijke havenhoofd van IJmuiden en vanaf de Hondsbossche en Pettemer Zeewering naar het zuiden (noordelijke havenhoofd IJmuiden) en het noorden (zeedijk Den Helder). Om te voorkomen dat er te grote hoeveelheden zand gesuppleerd moeten worden langs de kop van Noord-Holland wordt in de 'rechte' Noord-Hollandse kust de Hondsbossche en Pettemer Zeewering niet verder zeewaarts versterkt maar landwaarts geconsolideerd.

< Illustratie Rechte kust. FABRIC op basis van Feddes/Olthof: Werkboek #8

2.3 Voortbouwen op lokale karakteristieken

Belang van kwaliteit

Provinciale Staten van Noord-Holland hebben de kust als geheel met de kustplaatsen in het bijzonder als van provinciaal belang benoemd in haar Structuurvisie 2040. In het huidige coalitieakkoord (2011-2015) zet de Provincie in op een kwaliteitsimpuls in de verouderde badplaatsen. Het belang van de kust voor Noord-Holland is ook groot. Vanuit toeristisch-economisch perspectief vormt de Noord-Hollandse kust na Amsterdam de grootste attractie in de provincie. Niettemin staat de concurrentiepositie van de kust onder druk. "Een groot probleem is dat de Noordzeekust veel van hetzelfde is. Ondanks duidelijke verschillen in historie is er in het huidige aanbod van accommodaties en toeristische voorzieningen weinig onderscheid. Onderlinge concurrentie en gebrek aan variatie maken de lokale economieën kwetsbaar," aldus de voormalige adviseur ruimtelijke kwaliteit van de provincie Miranda Reitsma.

Hoewel deze constatering betrekking heeft op de toeristische kwaliteiten van de kust is het belang van de toeristische sector veel groter dan het directe economische belang van lokale (horeca)ondernemers. Zo draagt een hoogwaardig aanbod aan toeristische voorzieningen, watersport maar ook cultuur en natuur bij aan de omgevingskwaliteit en daarmee aan het concurrerend vermogen van de provincie.

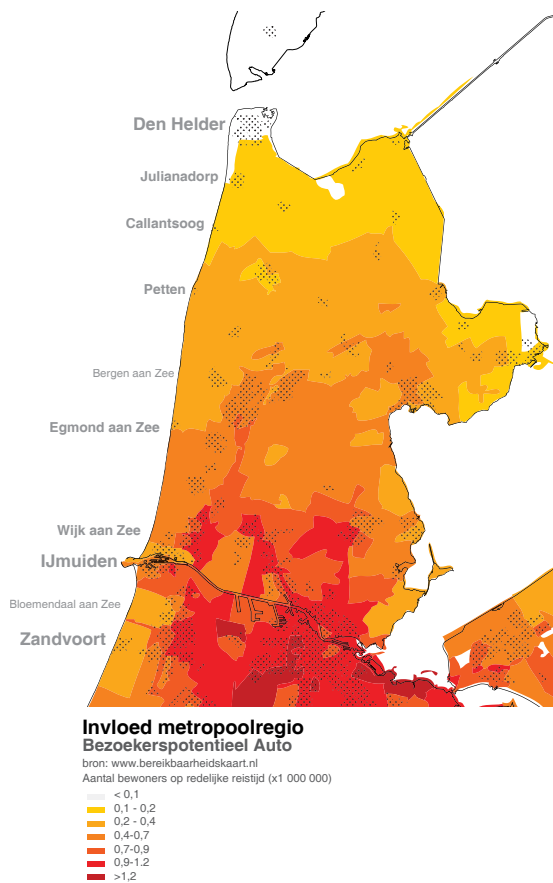
Internationaal gezien is het ontwikkelen van een aantrekkelijk vestigingsklimaat ook van essentieel belang voor een duurzame ontwikkeling van de concurrentiepositie van de metropoolregio. Een regio die met Schiphol en de havens van het Noordzeekanaal goed is voor 17% van het BNP. De toeristische sector is ook belangrijk voor zogenoemde krimpregio's. Immers door bestedingen van toeristen kunnen voorzieningen behouden blijven. Bovendien is toerisme een arbeidsintensieve sector die voor werkgelegenheid

zorgt, ook voor lager opgeleiden, allochtonen en parttimers.

Met andere woorden: voor de ontwikkeling van Noord-Holland vormt de kust niet alleen vanuit veiligheid, maar zeker ook vanuit economie en ruimtelijke kwaliteit een sleutelopgave. Wanneer beide opgaven, veiligheid en ruimtelijk-economische ontwikkeling, samen worden beschouwd kunnen er nieuwe perspectieven ontstaan, die enerzijds veiligheid garanderen en anderzijds de identiteit van de kustplaatsen versterken in combinatie met kwaliteitsverbetering van de vrijetijdseconomie. Naar dergelijke perspectieven zijn we in de ateliers en het ontwerpend onderzoek op zoek gegaan.

Atelier Kustkwaliteit

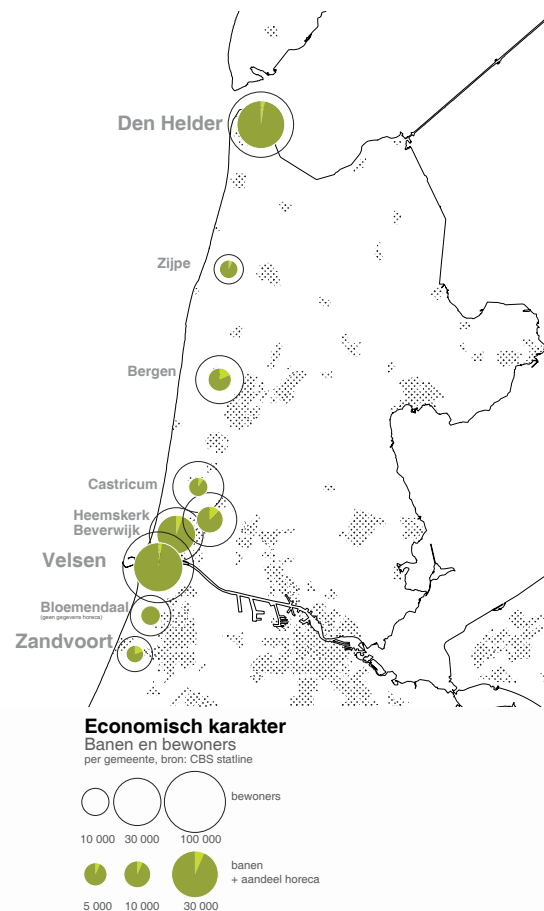
Op welke manier de opgaven met elkaar verbonden kunnen worden om tot deze perspectieven te komen. Dat is de vraag die Atelier Kustkwaliteit met ontwerpend onderzoek in acht Noord-Hollandse kustplaatsen heeft onderzocht.



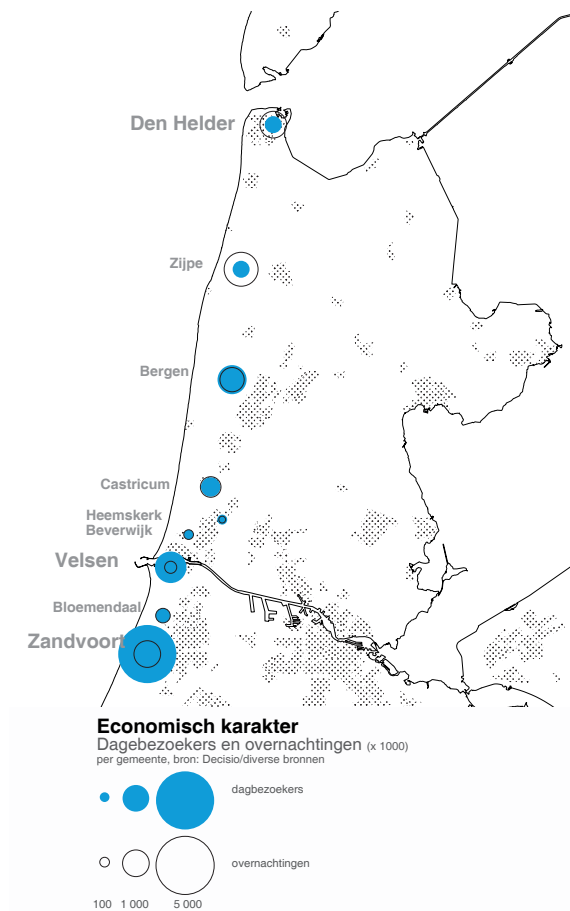
Een wereld van verschil

Hoewel de Noord-Hollandse kust vanuit een toeristisch-recreatief perspectief als 'veel van hetzelfde' wordt omschreven, levert een verkenning van de kust op de drie pijlers voor duurzame ontwikkeling - economische, ecologische en sociaal-culturele ontwikkeling - interessante patronen op die juist aanleiding geven om na te denken over de ontwikkeling van een wereld van verschil.

Wanneer we kijken naar het bezoekerspotentieel - potentiële bezoekers vanuit de provincie op basis van bijvoorbeeld autobereikbaarheid - tekenen zich duidelijk verschillende gebieden af. De metropoolregio

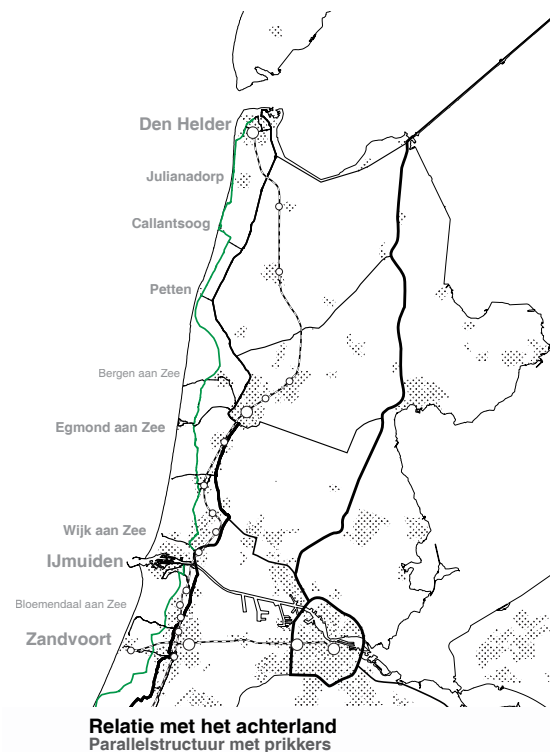
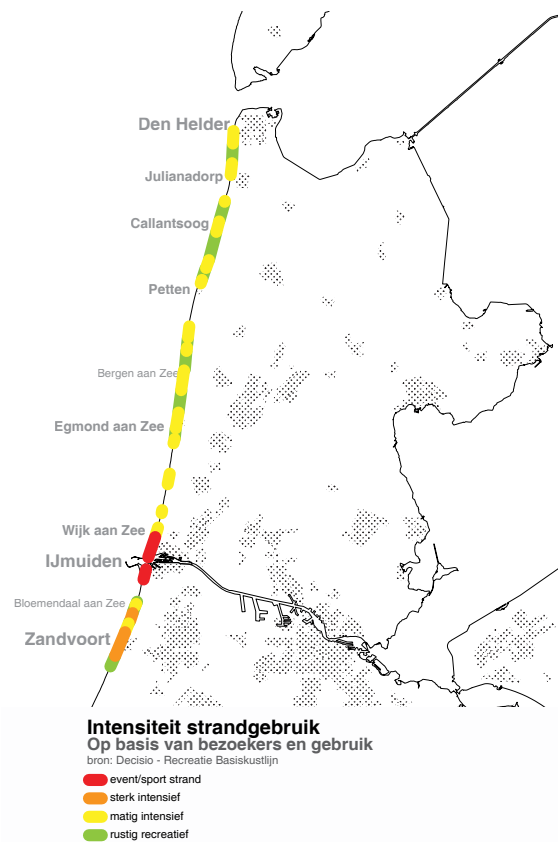


is goed herkenbaar als donkere vlek die zich, op enkele uitschieters in de buurt van Velsen, Zaandam en Purmerend na, vooral ten zuiden van het Noordzeekanaal aftekent. Het gebied loopt in oost-west richting van Almere tot aan Zandvoort en reikt in het zuidwesten tot voorbij Schiphol. In zuidoostelijke richting is met het Gooi tevens een stuk van de provincie Utrecht onderdeel van het metropoolgebied. Tegenover drukte in de metropoolregio staat de rust in de kop van Noord-Holland. Ten noorden van de lijn Petten-Medemblik heersen duidelijk andere condities als het gaat om bezoekers. Het gebied dat ligt tussen Castricum, Purmerend, Enkhuizen en Petten is een overgangsgebied tussen beide extremen.



Werken en wonen

Voor de werkgelegenheid zijn er eveneens verschillen te ontdekken. Wanneer het aantal inwoners per gemeente (in de leeftijd tussen 15 en 65 jaar) wordt vergeleken met het aantal banen per gemeente en in het bijzonder het aantal banen in de horeca/dienstverlening, dan tekenen zich duidelijke 'werkgemeenten' af, met een klein verschil tussen inwonertal en het aantal banen, en 'woongemeenten' met een flink verschil tussen inwonertal en het aantal banen. In de eerste categorie vallen de gemeente Velsen, Beverwijk en Den Helder. Tot de tweede behoren Heemskerk, Castricum, Zijpe, Bloemendaal



en Zandvoort. Van de ‘woongemeenten’ valt op dat behalve Zandvoort ook Heemskerk en Bergen relatief veel werkgelegenheid hebben in de horeca.

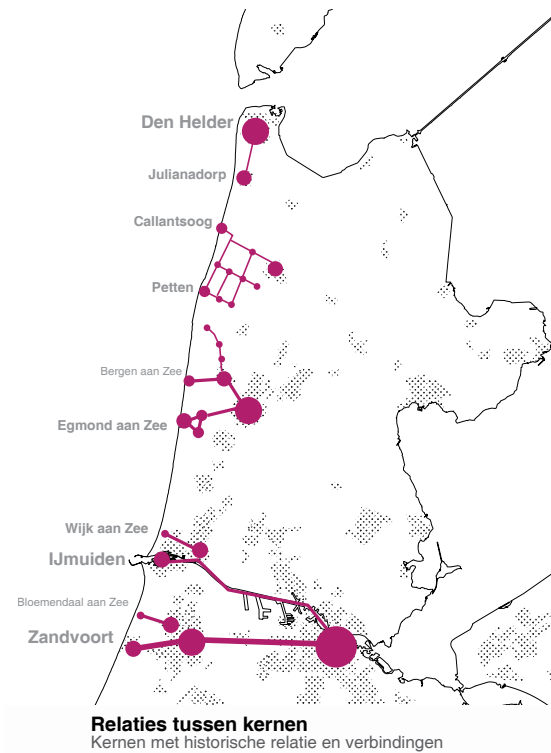
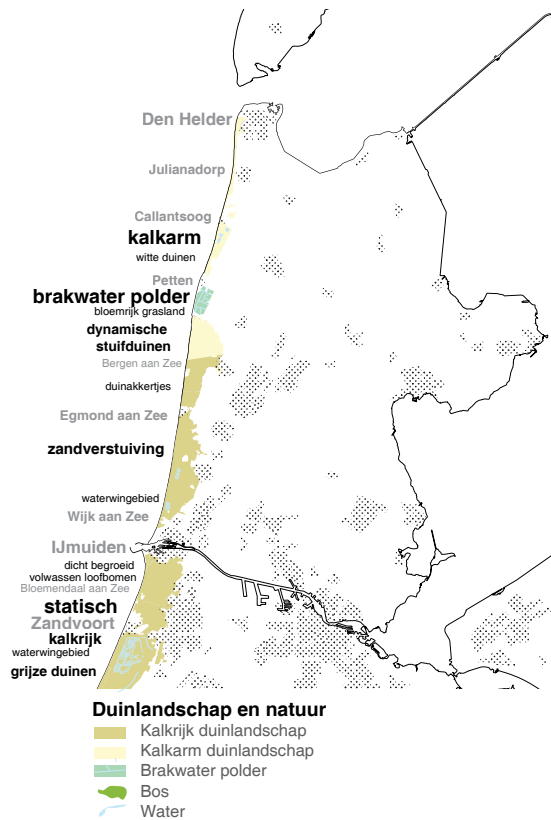
Recreatie en toerisme

Wanneer we specifiek de toeristische karakteristiek van de kustgemeenten analyseren op basis van type bezoekers is vooral de relatie met (OV) bereikbaarheid opvallend. Niet alleen blijken goed bereikbare gemeenten zoals Zandvoort en Velsen de grootste aantallen bezoekers te trekken, ze trekken ook relatief veel dagbezoekers ten opzichte van het aantal bezoekers dat er komt voor een overnachting. Logischerwijs geldt het omgekeerde voor de bezoekers

in de Kop van Noord-Holland. De bezoekersaantallen zijn daar niet alleen minder, maar het is tevens duidelijk dat relatief weinig mensen voor een dagje afreizen naar deze plekken. Bij een aantal gemeenten (Bloemendaal, Castricum, Bergen) is het aantal dagbezoekers ongeveer even groot als het aantal verblijfsrecreanten. Hier is geen sprake van een duidelijk profiel. Een vergelijkbaar patroon tekent zich af bij het strandgebruik. Naast de twee duidelijke uitschieters – de regio Zandvoort en de IJmond – is er langs vrijwel de gehele Noord Hollandse kust een regelmatige afwisseling van intensief en rustig strandgebruik.

Infrastructuur

De intensiteit van het strandgebruik heeft een directe relatie met de ontsluitingsstructuur van de kust. Deze wordt gekenmerkt door een systeem van stevige Noord-Zuidverbindingen voor zowel auto- als treinverkeer. Dwars hierop staat een stelsel van veelal kleinschalige Oost-Westverbindingen. Het resultaat is een kamstructuur van afwisselend stevige en soms juist hele bescheiden bundels infrastructuur die de verbindingen tussen kust(plaatsen)en het achterland accommoderen.



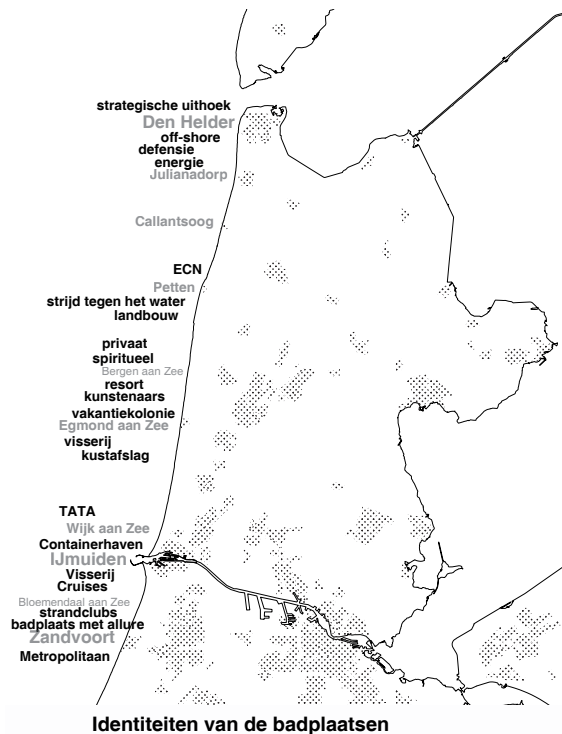
Ecologie

Behalve van infrastructuur heeft het gebruik van het kustlandschap ook een relatie met de ecologische samenstelling van het gebied. Het kustlandschap van Noord-Holland transformeert van kalkrijk duinlandschap in het zuiden naar kalkarm in het noorden. Kalkarme gebieden zijn dynamischer en hebben een hoge ecologische waarde, kalkrijke gebieden begroeien sneller en hebben daardoor een meer parkachtig karakter.

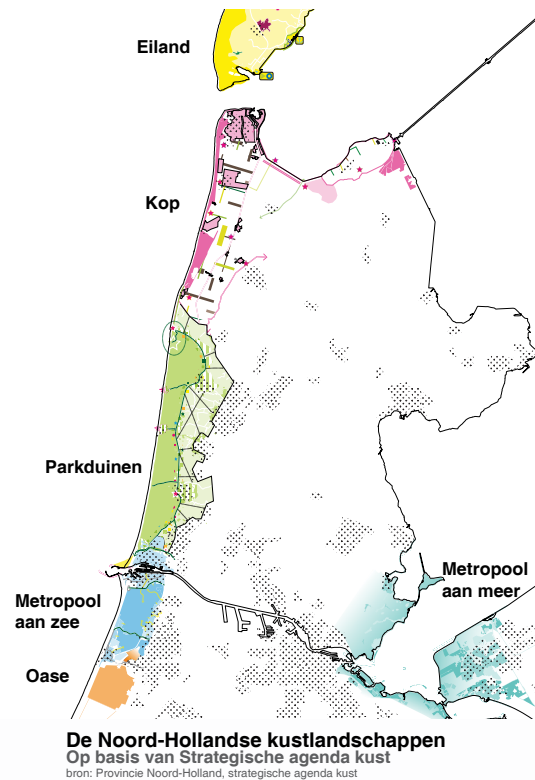
Stedelijke structuur

Op het niveau van de stedelijke constellatie zijn er tenminste vier verschillende structuren te herkennen die terug te voeren zijn op verschillende ontstaansgeschiedenissen. Zo is de sterke oost-west oriëntatie van de metropoolregio mede verklaarbaar uit de aanleg van de Haarlemmertrekvaart, het Noordzeekanaal en later auto- en treinverbindingen. De structuur van in naam verbonden kernen zoals Egmond en Egmond aan Zee, Egmond Binnen en Egmond aan den Hoef, Castricum en Castricum aan Zee, maar ook Bergen en Bergen aan Zee verraadt een bijzonder groeipatroon. Hier heeft groei niet alleen plaats gehad door uitbreiding, maar ook door

het stichten van nieuwe nabijgelegen dorpen, de satellieten aan zee. Het gebied tussen Petten en Callantsoog heeft een bijzonder karakter omdat hier de kernen bijna los van de duinen liggen. Het agrarisch landschap, verstedelijking, kuststrook en natuur zijn daar ook niet innig met elkaar verweven zoals in de brede duingebieden in het zuiden van de provincie. De contrasten zijn hierdoor groot. Den Helder tot slot, heeft traditioneel veel nadruk gelegd op haar karakteristiek als (marine) haven, maar het omringende eeuwenoude defensielandschap biedt tal van kwaliteiten die tot op heden onderbelicht blijven.



Identiteiten van de badplaatsen



Ontwikkelpotentie

Naast deze bestaande kwaliteiten heeft de provincie in haar Strategische Agenda Kust ook een aantal te ontwikkelen kwaliteiten van het kustlandschap benoemd. Van zuid naar noord zijn er vijf deelgebieden onderscheiden: Oase, Metropool aan zee, Parkduinen, de Kop en Eiland. De karakteristiek en de opgaven verschillen per gebied. Kortgezegd gaat het in de gebieden Oase, Parkduinen en Eiland om behoud en doorontwikkeling van de bestaande vorm en functies en zijn de ontwikkelingsopgaven vooral gesitueerd in Metropool aan Zee en de Kop.

Op provinciale schaal zijn er aanknopingspunten om te denken in termen van onderscheid en verschil. De realiteit is echter dat de kust als gelijkvormig wordt ervaren. De Noord-Hollandse kust dreigt uit te blinken in middelmatigheid in plaats van in unieke kwaliteiten. Als de ambitie is om in de toekomst een groeiende en steeds meer diverse stroom toeristen en bezoekers naar de kust te trekken dan is de opgave om alle latent aanwezige aanknopingspunten voor verschil te verbinden aan zowel lokale vraagstukken en verlangens als aan provinciale en nationale belangen en agenda's.

Atelier Kustkwaliteit

De ontdekkingstocht die Atelier Kustkwaliteit heeft ondernomen gaat dus ook over het vinden van plekken waarop die verbindingen tussen de lokale karakteristiek en de regionale en nationale opgaven gemaakt kunnen worden. Door middel van ontwerpend onderzoek hebben we geprobeerd inzichtelijk te maken op welke manier er verschil kan worden gemaakt, zowel in letterlijke zin als in meer overdrachtelijke betekenis.





3 Acht cases in Noord-Holland

In het provinciaal kustbeleid zijn een aantal belangrijke fases te onderscheiden: tot 2015 wordt er gewerkt aan de zwakke schakels (doel: veiligheid met kwaliteitsimpulsen als bijvangst). De Provinciale Structuurvisie (doel: kwaliteitsimpuls badplaatsen Noord-Holland, tot 2040) en de Strategische Agenda Kust (doel: lange termijn veiligheid verbinden aan kwaliteit) bieden een perspectief tot 2100. De optelsom van dit alles moet leiden tot een rijke en gevarieerde kust waarbij er verschillende deelgebieden zijn te onderscheiden die verschillen in karakter en opgaven.

Bij het nadenken over het verbinden van kustveiligheidsopgaven en ontwikkeling van ruimtelijke kwaliteit zijn er een aantal aspecten die in alle opgaven terugkeren.

Het gaat ten eerste om het slimmer om gaan met zand. Door slimmer suppleren kunnen andere functies beter tot hun recht komen tegen geen of geringe extra kosten. Bij veel badplaatsen gaat het dan om een zeewaartse verbreding van de waterkering om ruimte vrij te kunnen maken voor ontwikkeling. Dit vereist tevens een andere invulling van het instrumentarium van ruimtereservering. Door rekening te houden met toekomstige zeewaartse kustuitbreiding, kan de landwaartse reserveringszone komen te vervallen (hoofdstuk 2). Dit biedt mogelijkheden ten aanzien van ruimtelijke ontwikkelingen van de badplaats.

Ten tweede gaat het uiteraard over optimalisatie van de strandbreedte voor recreatief gebruik.

In de derde plaats gaat het ook over nieuwe functiecombinaties op de waterkering zodat zonder verlies van veiligheid nieuwe vormen van gebruik mogelijk worden gemaakt (multifunctionele waterkeringen).

Ten vierde gaat het wat betreft natuur om meer dynamische vormen van ontwikkeling en beheer.

Klimaatveranderingen vragen om een type natuur dat in staat is met de veranderingen in het natuurlijke systeem mee te bewegen: van 'Natura 2000' naar 'Natura 2100' zoals de Strategische Agenda Kust het treffend verwoordt.

Voor de uitwerking van deze cases is uitgegaan van een perspectief tot het jaar 2100. Voor de periode tot het jaar 2100 wordt rekening gehouden met een toenemende zeespiegelstijging en bodemdaling. Daarbij is uitgegaan van klimaatscenario's van het KNMI en wordt rekening gehouden met het W+ scenario. In dit scenario is voorspeld dat rond 2050 de zeespiegel met 20 tot 40 centimeter gestegen is. In 2100 betreft dit 40 tot 85 cm ten opzichte van de huidige zeespiegel (KNMI, 2006).

Atelier Kustkwaliteit

Om de raakvlakken tussen deze algemene principes, lokale mogelijkheden en wensen en provinciale (en nationale) agenda's te vinden, zijn in een serie ateliers door Atelier Kustkwaliteit, Provincie Noord-Holland en bureau .FABRIC genoemde vier opgaven en lokale kennis bij elkaar gebracht. De schetssessies met stakeholders en aanvullend ontwerp onderzoek hebben geleid tot ontwikkelingsperspectieven voor vijf gebieden: Zandvoort / Bloemendaal, de IJmond, Egmond / Bergen aan Zee, Petten, en Den Helder. In 3.1 t/m 3.5 volgt de uitleg en onderbouwing van de perspectieven voor deze vijf deelgebieden.

Kustafslag bij Bergen aan Zee

<http://beeldbank.rws.nl>, Rijkswaterstaat





3.1 Zandvoort aan Zee, Bloemendaal aan Zee

Beknopt profiel van de badplaats door middel van facts en figures.

Zandvoort aan Zee

Zandvoort aan Zee ligt in de Kennemerduinen en is de enige grote kustplaats in Noord-Holland ten zuiden van het Noordzeekanaal.

Geografie Zandvoort

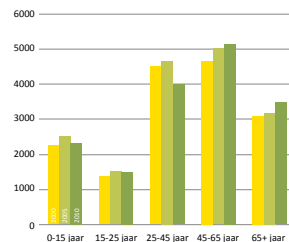
52°37' NB 4°52' OL

totale lengte kust	8,7 km
waarvan strand	8,7 km
met gem. breedte	37,5 m

oppervlakte gemeente	44,34 km ²
waarvan land	32,09 km ²

Demografie

inwoners	16,603
inwoners per km ²	520



^ *Statistiek over Zandvoort* cbs statline
 < *Zandvoort aan Zee*, <https://beeldbank.rws.nl>, Rijkswaterstaat



Toerisme

Zandvoort aan Zee heeft veruit het meeste dagrecreanten van alle badplaatsen in Noord-Holland. Het is de enige badplaats die bereikbaar is per trein vanuit Amsterdam.

Attracties
 Circuit park Zandvoort
 Waterleidingduinen

Doelgroep
 De doelgroep van Zandvoort bestaat vooral uit gezinnen die een dagje het strand bezoeken.





Bloemendaal aan Zee

Beknopt profiel van de badplaats door middel van facts en figures.

Bloemendaal aan Zee is de enige badplaats zonder bewoners. Het ligt goed bereikbaar aan de provinciale weg richting Haarlem en Zandvoort, en is uitgegroeid tot de populairste badplaats om uit te gaan in Noord-Holland.

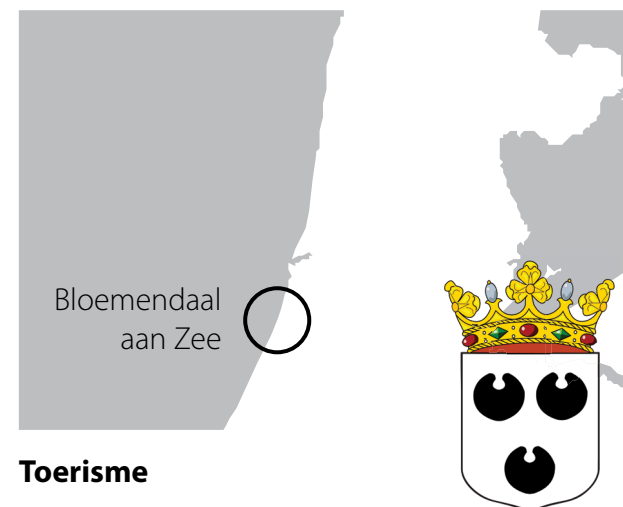
Geografie Bloemendaal

52°40' NB 4°62' OL

totale lengte kust	4,1 km
waarvan strand	4,1 km
met gem. breedte	36,2 m
oppervlakte gemeente	43,29 km ²
waarvan land	37,93 km ²

Demografie

inwoners	0
inwoners per km ²	0

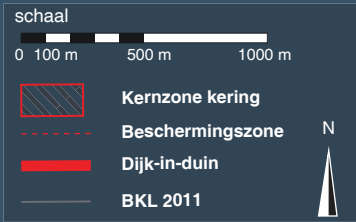


Toerisme

In de overgang van dag naar nacht is het bijzondere recreatieve karakter het meest zichtbaar: terwijl welvarende gezinnen uit de stad in badkledij picknicken op het strand, staan bij de strandclubs rijen feestelijk gekleed jong uitgaanspubliek. Bloemendaal is het 'Ibiza aan de Noordzee'.

Attracties
Diverse beachclubs

Doelgroep
Jonge dag- en nachtbezoekers, voornamelijk uit Amsterdam; overdag jonge gezinnen.



Basisprofiel

Geschiedenis Zandvoort

Zandvoort is rond 1100 ontstaan en het dorp leefde hoofdzakelijk van visvangst en aardappelteelt in de duinen. Tot medio negentiende eeuw was Zandvoort een duindorp, georiënteerd op Haarlem. De ontsluitingsstructuur van het dorp volgt deze oriëntatie en staat hoofdzakelijk haaks op de kustlijn, en de 'voorkant' van het dorp, met de kerk en dorpsweide, liggend aan de landzijde van het dorp. De badcultuur slaat ook in Nederland aan en vanaf circa 1875 krijgt Zandvoort betekenis als badplaats, vooral voor de stedelijke elite uit Amsterdam en Haarlem. Er kwam een spoorlijn (1881) en een tramverbinding naar Haarlem (1899 – 1914) bestemd voor (internationale) badgasten. Daarnaast verrezen luxe voorzieningen als een passage en een Kurhaus. Begin 20ste eeuw ontwikkelt zich hiermee niet alleen nieuwe cultuur maar ook een nieuwe structuur in Zandvoort; van een compleet nieuwe schaal en hoofdzakelijk langs de zeereep in plaats van dwars er op. In deze periode wordt de basis gelegd voor de karakteristieke tweedeling van het huidige Zandvoort: een lange boulevard gericht op zee en het meer naar binnen gerichte oude dorp.

De Tweede Wereldoorlog richtte in Zandvoort veel schade aan. Badhuizen en boulevards werden afgebroken voor de aanleg van de Duitse Atlantikwall. Na de oorlog ontstaat op basis van het wederopbouwplan van Friedhoff – dat maar gedeeltelijk wordt uitgevoerd – een nieuw boulevardmilieu. Het plan Friedhoff bevat een aantal opvallende elementen. Met name het feit dat er geen aaneengesloten strook bebouwing, maar juist een serie pleinen wordt geprojecteerd. Ook het diagonaal plaatsen van appartementengebouwen om meer mensen het uitzicht op zee te gunnen, breekt met de boulevardgedachte die in vrijwel alle badplaatsen gebruikelijk is. De monumentale architectuur die het plan Friedmann lijkt te suggereren is niet van de grond gekomen: de handvol interessante objecten die er nu staan, zijn grotendeels ingepakt door goedkope massabebouwing en een reeks kioskes, tankstation, etc.

De Tweede Wereldoorlog luidde ook een ander hoofdstuk van de Zandvoortse geschiedenis in: die van het circuit Zandvoort. Door de bezetter werd een brede rechte weg aangelegd die tijdens de oorlog als aanvoer van de kustverdediging kon dienen, en later als paradeweg. De paradeweg werd later samengevoegd met enkele andere bestaande wegen tot het circuit. De eerste Formule1 grand-prix vond plaats in 1949, een jaar nadat de baan werd geopend. Het circuit en de brede provinciale weg langs zee zijn belangrijke identiteitsdragers van Zandvoort geworden.

Geschiedenis Bloemendaal

Voor de bewoners van Bloemendaal was het lastig het strand te bereiken: er was een grote omweg via Heemstede nodig. In 1905 werd daarom besloten tot een weg naar zee, die pas in 1919 daadwerkelijk werd aangelegd. Het werd de eerste parkway van Europa, ontworpen in de Engelse landschapsstijl door Leonard Springer. De zeeweg bevatte ook een reservering voor een tramlijn, die uiteindelijk is benut als tracé voor een fietspad. De weg was meteen populair en er ontstonden voorzieningen voor badgasten aan het strand.

Bloemendaal aan Zee heeft zich uiteindelijk ontwikkeld tot dé uitgaansgelegenheid van de Metropoolregio en wordt ook weleens het Nederlandse Ibiza genoemd. Het kan getypeerd worden als een strand-enclave ingeklemd tussen een natuurlandschap en zeeboulevard, waar het grootste deel van de ontwikkelingen heeft plaats gevonden op het strand in plaats van op de boulevard.

< *Huidige kustveiligheidssituatie - de buiten beschermingszone is indicatief weergegeven*

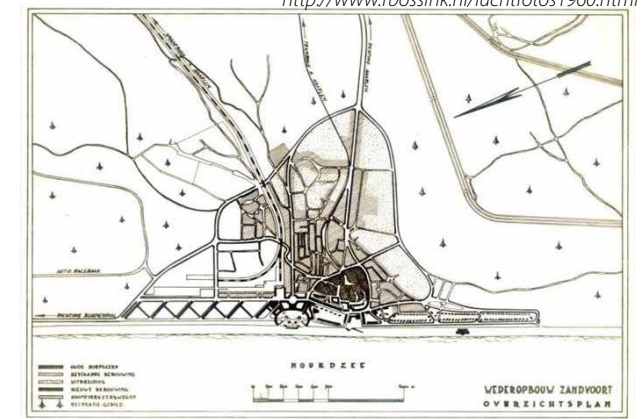
bron: Leggerzones primaire kering, Hoogheemraadschap Rijnland



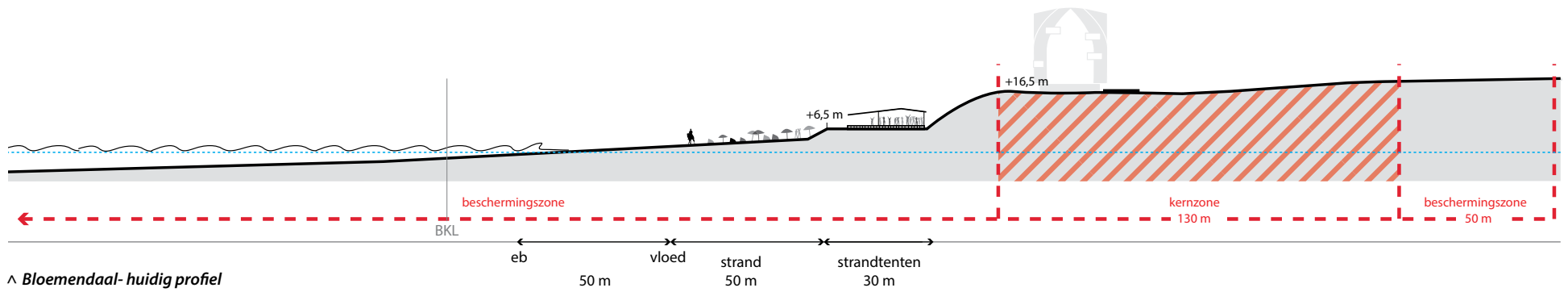
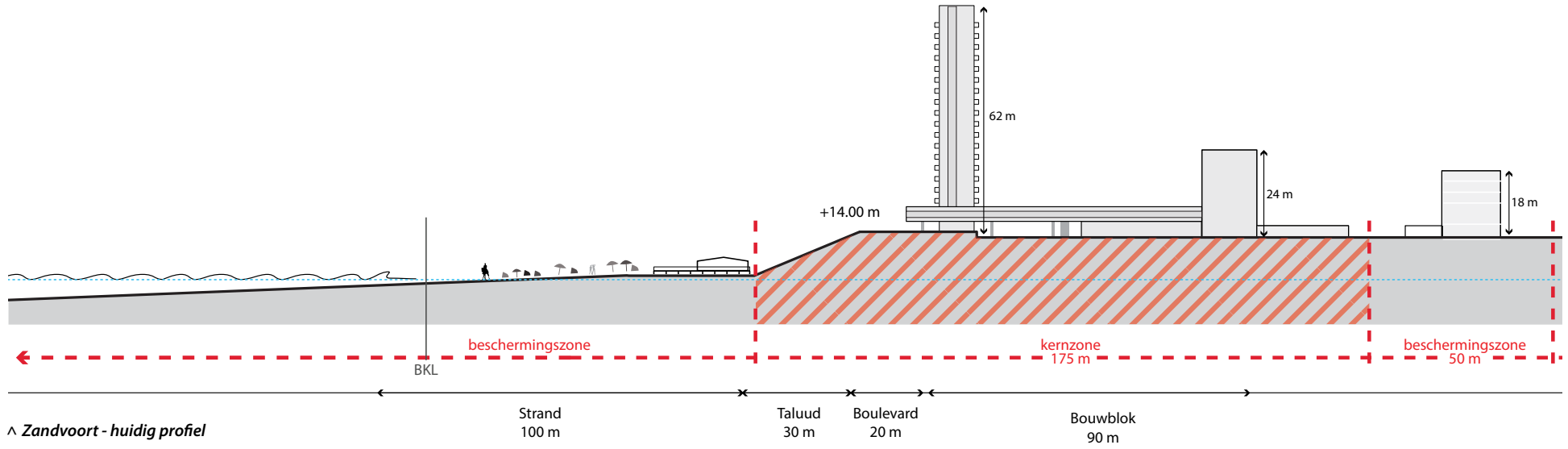
Visserdorp Zandvoort had haar 'voorkant' aan de duinen liggen
www.geheigenvannederland.nl



Voor WOII lagen los van het dorp grote hotels op de zeereep
<http://www.rbosink.nl/luchtfotos1960.html>



Het wederopbouwplan van Zandvoort is deels uitgevoerd



Kansen

De grote uitdaging voor Zandvoort is om de kwaliteit van het boulevardmilieu een impuls te geven. De bebouwing is op een aantal plekken verouderd, het imago als optelsom van de karakters van dorp, duinen en boulevard kan worden opgekrikt en Zandvoort heeft, net als andere Nederlandse badplaatsen, te lijden onder concurrentie van warmere oorden in het zuiden. Voor een badplaats in de Metropoolregio Amsterdam is de autobereikbaarheid matig. Daar staat tegenover dat de OV-bereikbaarheid van Zandvoort uitstekend is. Zandvoort beschikt immers over een directe treinverbinding met Amsterdam en een station op nog geen 500 meter van het strand.

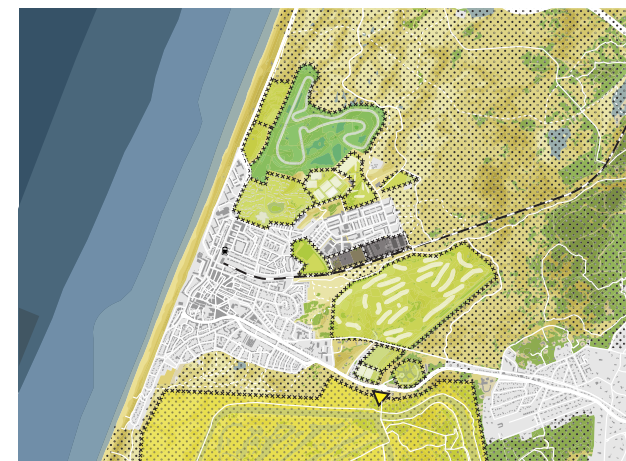
Er zijn regelmatig ingrepen gedaan om de boulevard meer eenheid te geven, maar stedenbouwkundig zit de kuststrook zo complex in elkaar dat het onmogelijk is de oude grandeur te herstellen met alleen esthetische ingrepen. Er is 'schuifruimte' nodig voor herstructurering van het boulevardmilieu. Daarvoor is het nodig dat het kustversterkingsbeleid gekoppeld wordt aan het ruimtelijke beleid. Een wens daarbij is om voldoende strandbreedte te creëren; momenteel is het strand al smal voor de hoeveelheid bezoekers en functies. Door een zeewaartse kustversterking ontstaat een kans om meer 'gebruiks'-duin te creëren en wordt de ruimtelijke druk op het strand verminderd. De grote ecologische en landschappelijke kwaliteiten van het duingebied en de recreatieve gebruiksmogelijkheden ervan vormen een sterke troef voor Zandvoort/ Bloemendaal. Het gaat erom hierin de juiste balans te vinden tussen het koesteren en ontwikkelen van de verschillende typen duinlandschap.

Kustveiligheid in 2100

Zandvoort en Bloemendaal kampen net als het grootste deel van de Noord-Hollandse kust met erosie. Met het oog op de verwachting dat de zeespiegel sneller zal stijgen, zal ook de erosie toenemen. Op korte termijn kan regulier kustonderhoud de zeekering op sterkte houden maar op de lange termijn is de verwachting dat een versterking van de kust noodzakelijk is. Naast de veiligheidsproblematiek (m.n. lange termijn) speelt op korte termijn het vraagstuk hoe de kustplaats om dient te gaan met de huidige ruimtelijke beperking als gevolg van de zeekering. Bij Zandvoort en Bloemendaal aan Zee bestaat de kustverdediging uit een strook duinen van ca. 5km breedte, waarvan ca. 175 meter is aangewezen als 'kernzone' van de primaire waterkering (PWK). Landwaarts van deze zone loopt de reserveringszone, een zone die gereserveerd is voor kustbescherming in de toekomst. De kern- en beschermingszone zijn in Zandvoort bebouwd, maar bebouwing is wel aan beperkingen gebonden. Een nieuw gebouw mag geen invloed hebben op erosie bij een eventuele doorbraak van de kernzone. De gebouwen moeten diep genoeg gefundeerd zijn zodat ze op de funderingspalen blijven staan bij doorbraak, of uit elkaar vallen in kleine stukken. Objecten onder de grond (zoals kelders, parkeergarages) zijn niet mogelijk binnen het huidige beleid. Zeewaarts van de kern- en beschermingszone ligt de 'Basiskustlijn' (BKL). Het huidige kustveiligheidsbeleid is erop gericht de kust door middel van suppleties zodanig te onderhouden dat de Basiskustlijn in stand gehouden wordt.

Atelier Kustkwaliteit

Op basis van de veiligheidsopgave zijn vier veiligheidsstrategieën ontwikkeld voor Zandvoort Bloemendaal voor 2100. Elk ontwerp heeft een eigen titel gekregen waarin de essentie van de oplossingsrichting is verwoord: Ruimte in het bestemmingsplan, Deltaduin, Dijk in duin en Zandig Zeewaarts. Van de laatste twee ontwerprichtingen zijn ook ontwikkelingsperspectieven uitgewerkt onder de noemers 'rondje strand' voor het Dijk in duin ontwerp en 'tweezijdige boulevard' voor het ontwerp dat uitgaat van een zandige oplossing richting zee. De perspectieven zijn vertaald naar perspectiefkaarten. Van het perspectief Zandig Zeewaarts is ook een stedenbouwkundige impressie in de vorm van een plattegrond voor Zandvoort als geheel en een doorsnede over de boulevard uitgewerkt.

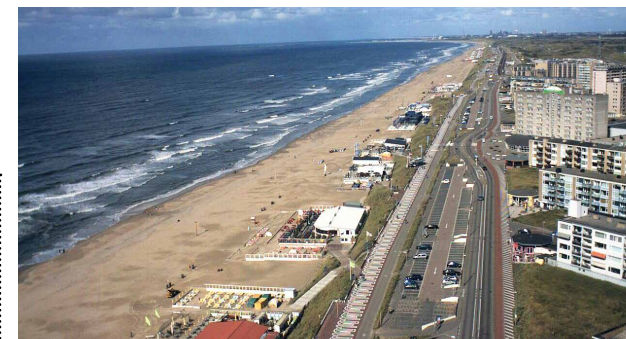


Slechte toegankelijkheid rondom Zandvoort en Bloemendaal

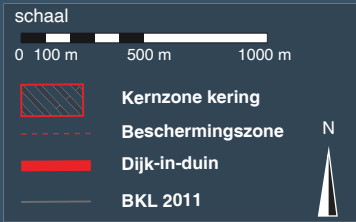
- XXXXXX toegangsbewijs nodig
- XXXXXX alleen gebruikers
- XXXXXX alleen bij evenementen
- XXXXXX natura2000



De "achterkant" van Zandvoort direct aan de duinen
Google Street View



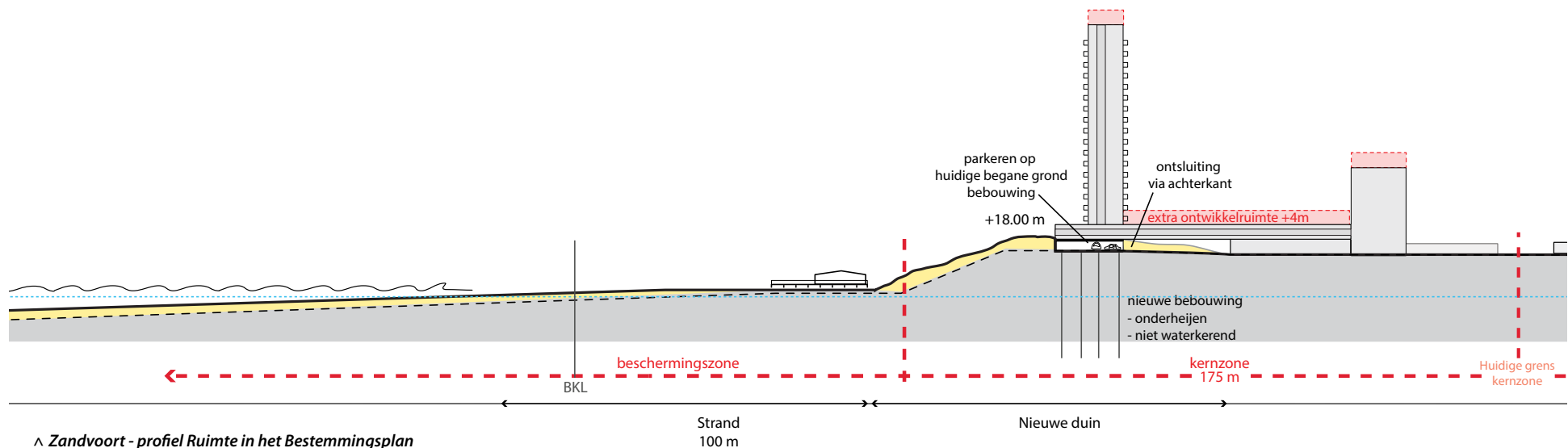
De boulevard wordt gedomineerd door infrastructuur
Rijkswaterstaat



Ruimte in het Bestemmingsplan

De belangrijkste opgave voor Zandvoort gaat in eerste instantie niet over veiligheid, maar over ontwikkelruimte. Momenteel is parkeren een groot probleem voor de kwaliteit van de boulevard, maar de restricties op het gebied van veiligheid maken een ondergrondse oplossing onmogelijk. Door op een andere wijze om te gaan met de restricties ten aanzien van de kern- en beschermingszone kan ontwikkelruimte gewonnen worden. Door de restricties integraal te beschouwen en eisen ten aanzien van de waterveiligheid mee te nemen in ontwerpen (en daarmee de kerende functie te garanderen) ontstaan mogelijkheden voor nieuwe ruimtelijke invulling op, in of nabij de zeevering. Technisch is dit een haalbare kaart.

Een andere manier om ontwikkelruimte te creëren, is door een voorwaardelijk bestemmingsplan te ontwikkelen. Momenteel is de bestaande hoogte van de gebouwen vastgelegd in het bestemmingsplan. Een mogelijkheid is dat eigenaren bij herontwikkeling of renovatie één verdieping hoger mogen bouwen, op voorwaarde dat het parkeren op de begane grond wordt opgelost. De boulevard kan dan ter hoogte van de eerste verdieping komen te liggen, bijvoorbeeld op een dek of een kunstmatig duin, met de auto- en parkeerontsluiting hieronder op het huidige maaiveld. Op deze manier is er direct ontwikkelruimte. Interessant is ook dat de kwaliteitsinvestering grotendeels bij de ondernemer in plaats van bij de overheid komt te liggen. Maar, het levert geen bijdrage aan de kustveiligheid op lange termijn. De ontwikkelingen moeten daarom zodanig vormgegeven worden dat ze een zeewaartse veiligheidsstrategie in de toekomst niet uitsluiten.



^ Zandvoort - profiel Ruimte in het Bestemmingsplan

< Huidige kustveiligheidsituatie

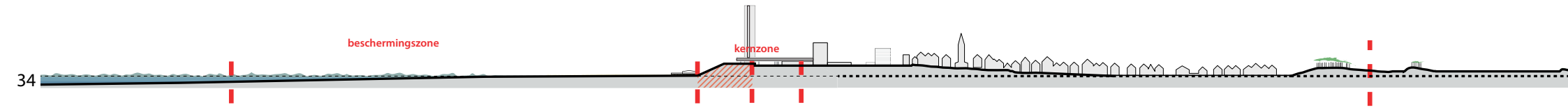
schaal
0 100 m 500 m 1000 m

- Kernzone kering
- Beschermingszone
- Dijk-in-duin
- BKL 2011



beschermingszone

kernzone



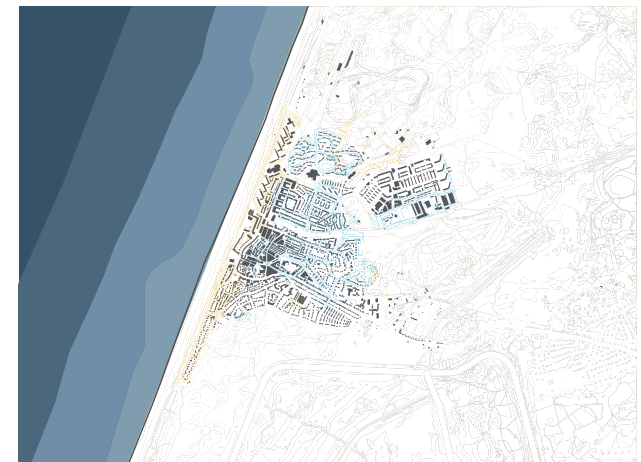
Deltaduin

Kustveiligheidsvariant

Een andere variant om ontwikkelingen mogelijk te maken wordt 'Deltaduin' genoemd. De restricties die gelden voor Zandvoort en Bloemendaal aan Zee omvatten een brede strook omdat de zeewering een primaire waterkering is met een beschermingsniveau van 1:10.000 per jaar, vanwege het laaggelegen achterland. Het Deltaduin gaat er van uit dat de primaire waterkering áchter de kernen langs gelegd wordt door de duinen en er een kleinere zeewering (met een lager beschermingsniveau) voor Zandvoort en Bloemendaal komt te liggen. Dit betekent: een iets hoger risico, maar ook meer ontwikkelruimte.

Er is nog weinig gerekend aan deze variant. In de praktijk zal waarschijnlijk een hogere duinrug aangewezen worden als kernzone, zoals op de afbeelding hiernaast weergegeven. Enkele lager gelegen delen zullen opgevuld worden met zand om één doorlopende rug te krijgen, vergelijkbaar met de huidige zeereep. Een groot deel van het duingebied wordt beschermingszone, waardoor er een grote beperking komt te liggen op mogelijke kleinschalige ontwikkelingen in de duinen. De nieuwe beperkende voorwaarden worden van kracht in de huidige binnenduinrand, waar momenteel veel woningen staan.

Uit een eerste inventarisatie blijkt de winst van deze variant gering. Dat heeft te maken met twee factoren. Ten eerste is de ontwikkelruimte die gewonnen wordt klein, omdat er nog altijd een regionale kering nodig is die de kernen tegen overstroming verdedigt. De boulevard wordt daardoor niet vrij van restricties. Het alternatief, het in één klap buitendijks brengen van de woningen van 16.000 inwoners, is bovendien geen realistische optie.



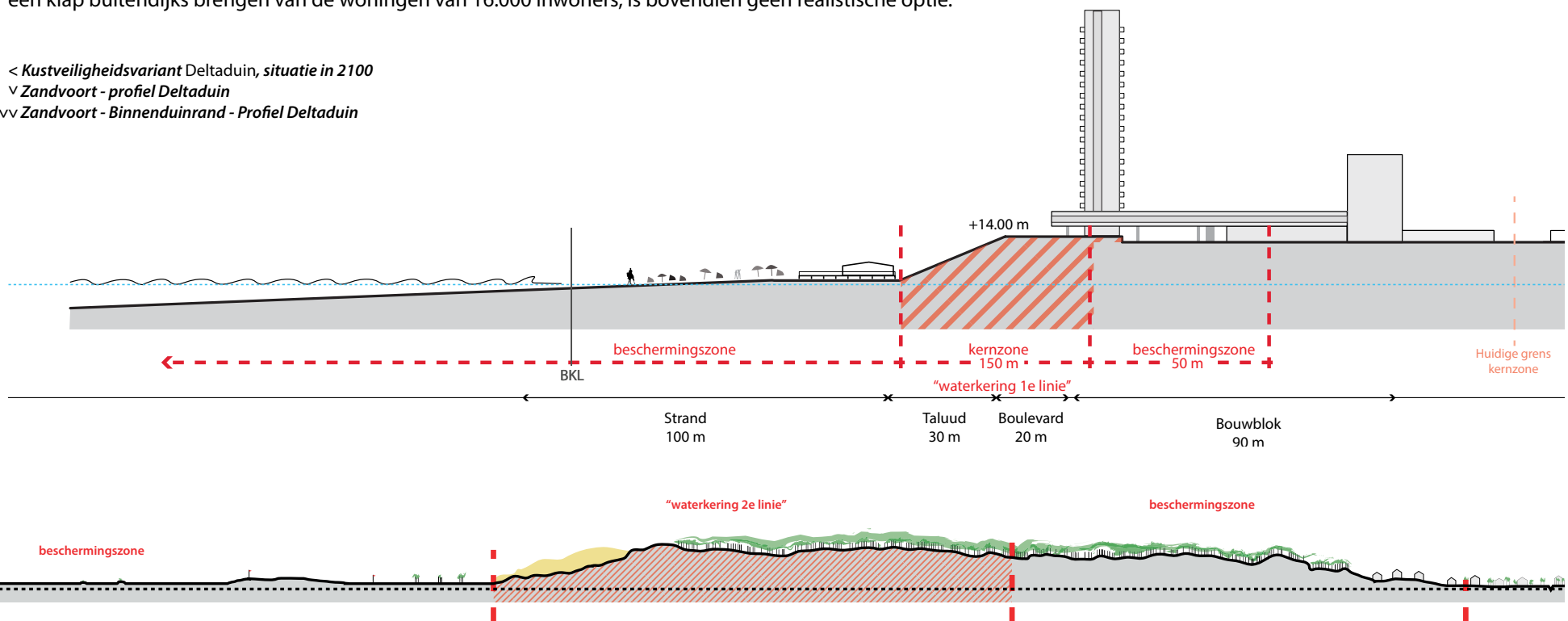
Veilige gebieden profiteren, het laaggelegen dorp loopt risico

- Laaggelegen gebied (< +5m NAP)
- Hooggelegen gebied (> +10m NAP)



< Kustveiligheidsvariant Deltaduin, situatie in 2100

∨ Zandvoort - profiel Deltaduin

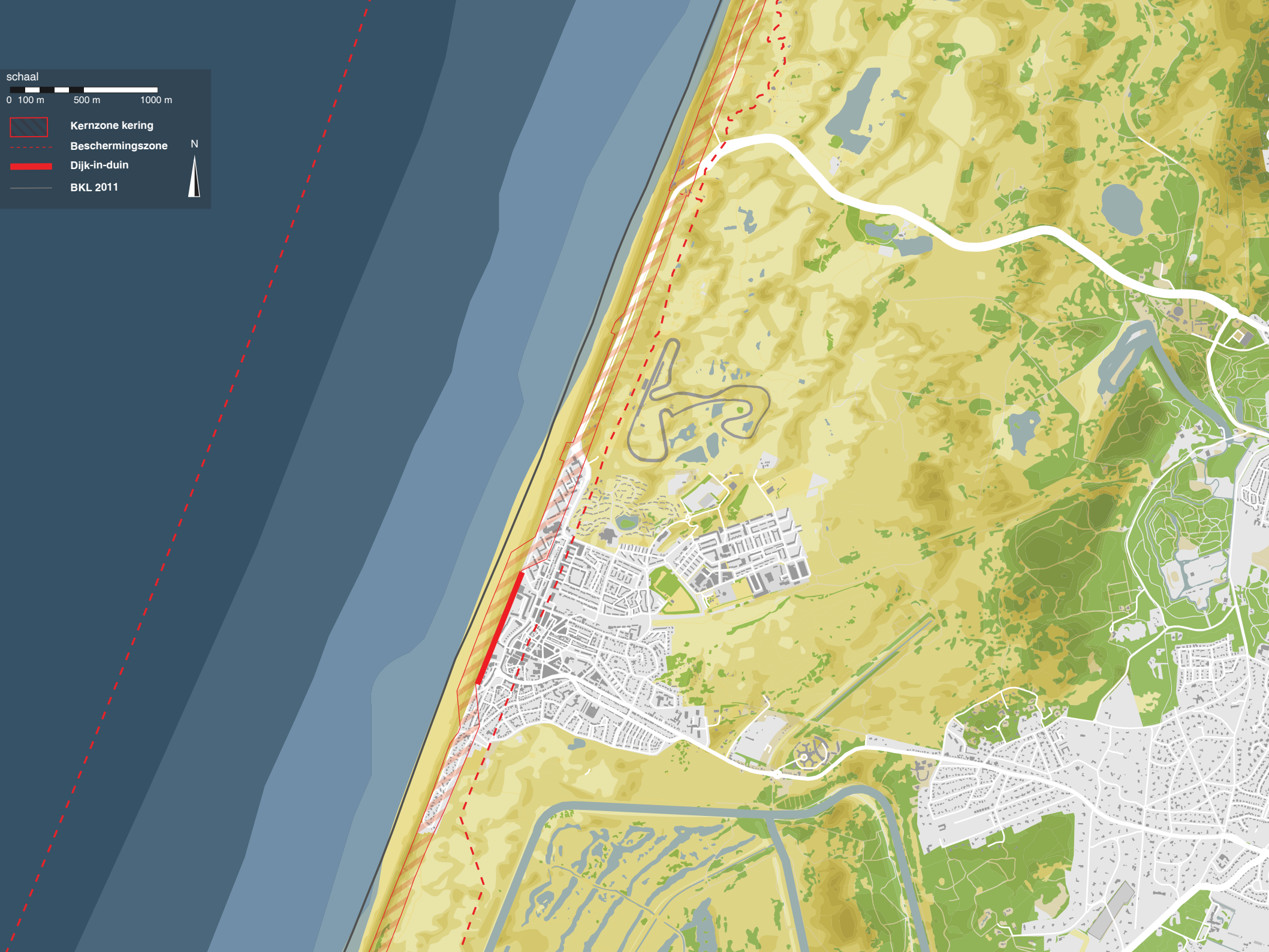

∨∨ Zandvoort - Binnenduinrand - Profiel Deltaduin



schaal
0 100 m 500 m 1000 m

-  Kernzone kering
-  Beschermingszone
-  Dijk-in-duin
-  BKL 2011

N



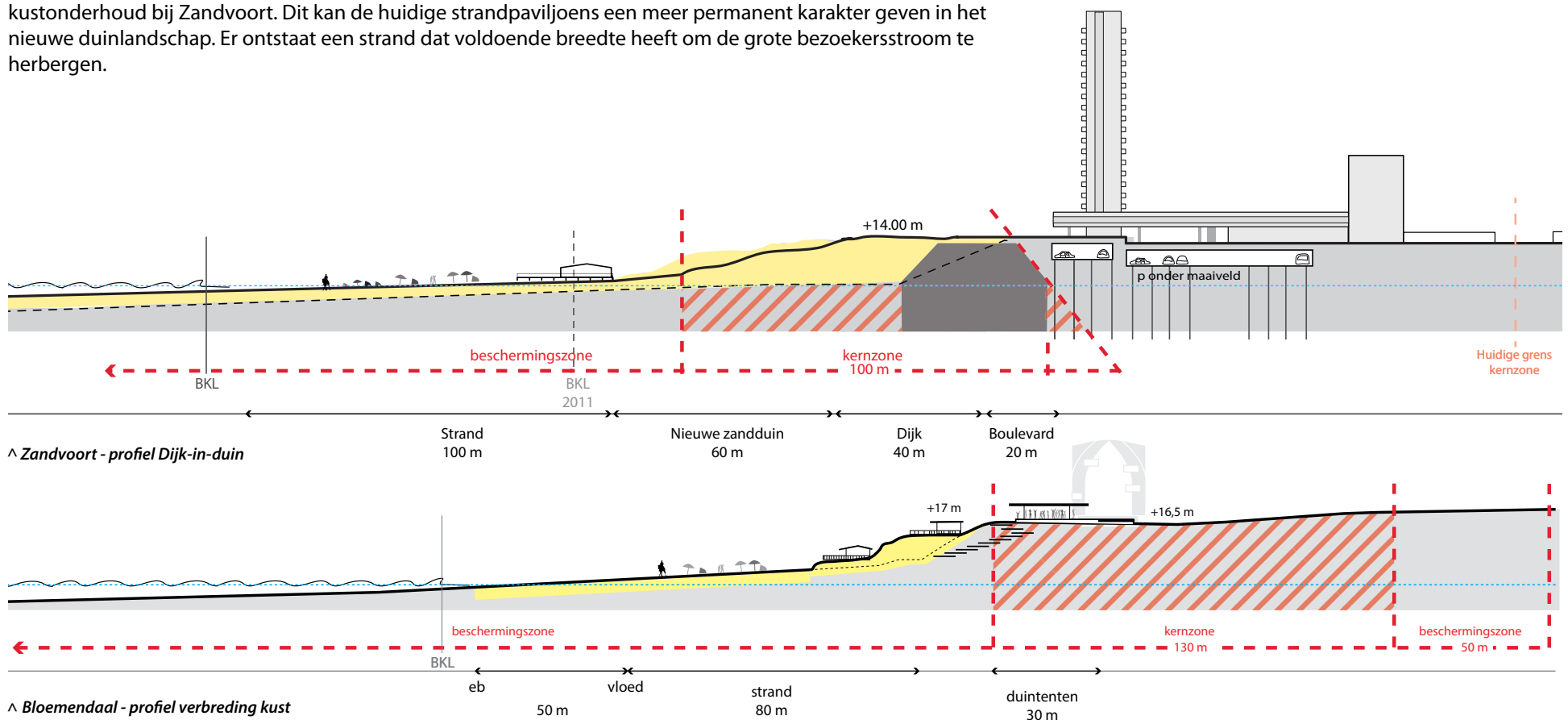
Dijk in duin

Kustveiligheidsvariant

De aanleg van een stevig dijk, ingepakt in een zandduin, voorziet in een lichte zeewaartse beweging van de kustlijn. De oplossing betreft een 'hybride' variant, waarbij de breedte van het strand en de duinen zo constant mogelijk gehouden wordt. Op deze manier blijft de afstand tussen strandpaviljoens en de zee min of meer gelijk.

Eén van de consequenties van een dergelijke oplossing is dat ten noorden van Zandvoort wellicht meer afslag plaatsvindt, die gecompenseerd zal moeten worden door zandsuppleties.

De kernzone komt in deze optie vóór de huidige boulevard te liggen, en wordt gereduceerd tot ca. 100 meter breedte. Het hele strand schuift daarmee 100 meter zeewaarts. Een dergelijke investering is waarschijnlijk alleen rendabel op de meest intensief gebruikte en bebouwde locaties in Zandvoort. Bij Bloemendaal aan Zee komt dus geen dijk-in-duin te liggen, maar kan de kust waarschijnlijk iets groeien door (periodieke) suppleties en benodigd kustonderhoud bij Zandvoort. Dit kan de huidige strandpaviljoens een meer permanent karakter geven in het nieuwe duinlandschap. Er ontstaat een strand dat voldoende breedte heeft om de grote bezoekersstroom te herbergen.

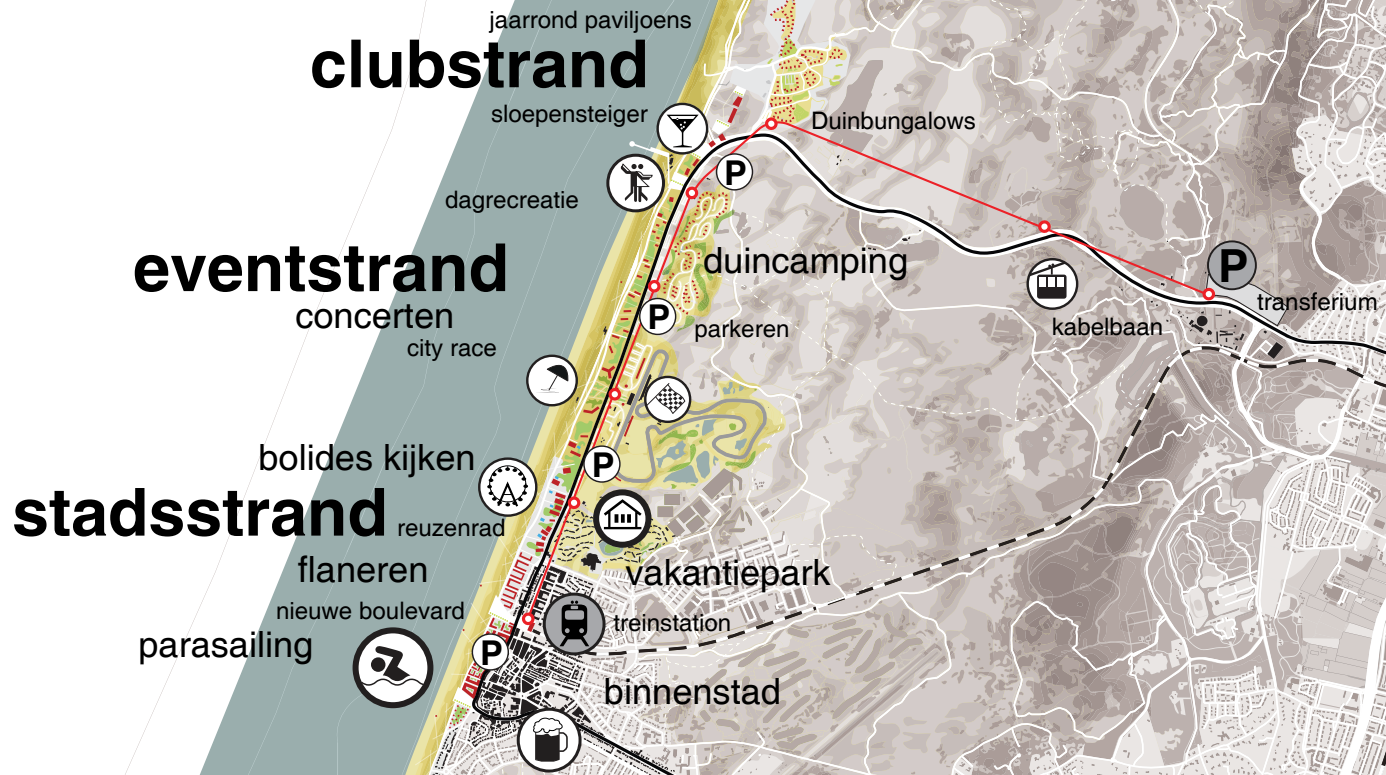
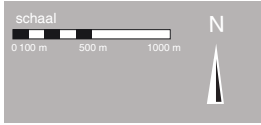


^ Bloemendaal - profiel verbreding kust
 < Kustveiligheidsvariant Rechte Kust, situatie in 2100

ZANDVOORT EN BLOEMENDAAL

toekomstperspectief

“Rechte kust”



Ontwikkelingsperspectief - 'Rondje strand'

Zandvoort en Bloemendaal hebben het in zich om uit te groeien tot dé metropolitane badplaats van Nederland. Het is een uniek gegeven dat de provinciale weg hier langs zee loopt, en dit biedt mogelijkheden voor een lusvormige structuur die vanuit de metropool langs de kust voert. Met het intensiveren van de boulevard als lus van de metropool wordt de natuur erachter gespaard. Ontsluiting door middel van een kabelbaan gelinkt aan een transferium draagt ook bij aan de mogelijkheden om vanuit verschillende modaliteiten een rondje strand te doen vanuit de metropoolregio.

De clubs in Bloemendaal kunnen een meer permanent karakter krijgen, waarbij er een uitgaansgebied op het duin ontstaat met paviljoens, grote panoramaterrassen en eventueel enkele kleine hotels.

schaal
0 100 m 500 m 1000 m

-  Kernzone kering
-  Beschermingszone
-  Dijk-in-duin
-  BKL 2011

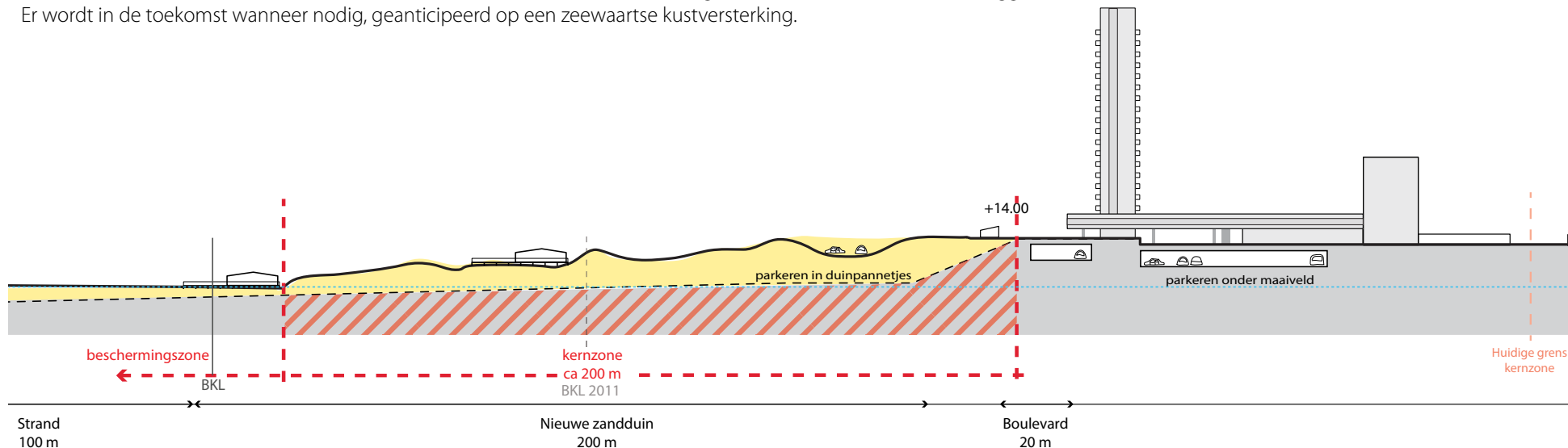


Zandig zeewaarts

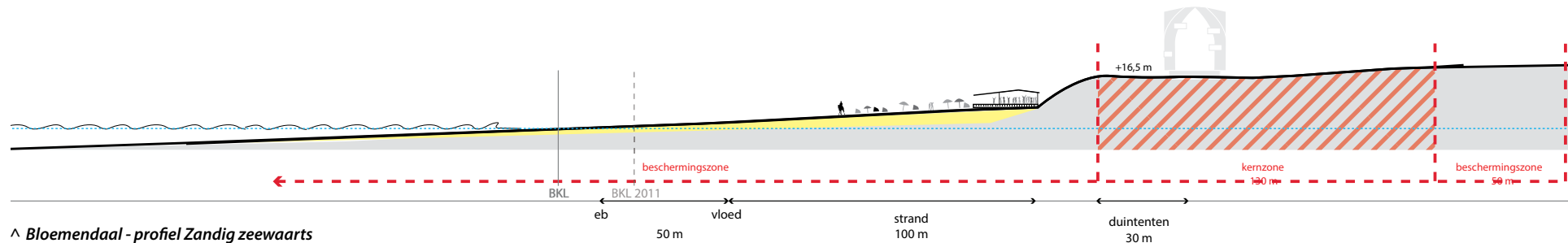
Kustveiligheidsvariant

Dit is net als 'dijk-in-duin' een zeewaartse optie. In plaats van een relatief smalle dijk wordt gekozen voor een brede zandsuppletie vóór de huidige boulevard. Deze brengt hier duinvorming op gang. Op den duur wordt dit duin ca. 200 meter breed en krijgt een permanent karakter, doordat de uitbouw zeewaarts wordt onderhouden. Het nieuwe duin wordt op deze manier de nieuwe kernzone, en de restricties voor de huidige boulevard vervallen. Eens in de twintig jaar wordt een grote hoeveelheid zand voor de kust gesuppleerd. Het strand varieert zo door de jaren in breedte, van 100 tot 500 meter. Zandvoort komt in een dynamisch duinlandschap te liggen.

Bloemendaal aan Zee profiteert mee van het verbrede strand voor Zandvoort. Door het kustlangstransport in noordelijke richting zal het strand ook hier wat breder worden en beter de bestaande bezoekersstromen kunnen faciliteren. Aan de kernzone in Bloemendaal verandert echter niks, de reserveringszone komt alleen zeewaarts te liggen. Er wordt in de toekomst wanneer nodig, geanticipeerd op een zeewaartse kustversterking.



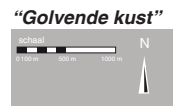
^ Zandvoort - profiel Zandig zeewaarts



^ Bloemendaal - profiel Zandig zeewaarts

< Kustveiligheidsvariant Golvende Kust, situatie in 2100

ZANDVOORT EN BLOEMENDAAL
toekomstperspectief



hippies
ecostrand
zonne-energie
P
Parnassia
duinsport
sandboarden
MTB parcours
sloepenhelling
aanlegsteiger
Ibiza van het noorden
clubs en restaurants
BN-ers
P
F1-hotel
sporthotel
duinhotel
duinpromenade
stadsboulevard
duinstad
duinparkeren
conferenties
P
P
golfhotel
duinboulevard
de Oranjekom

Ontwikkelingsperspectief - Tweezijdige boulevard

Zandvoort in de duinen vraagt om een nieuwe kijk op de relatie met de zee. De afstand tussen de boulevard en de zee wordt relatief groot, en het zicht op zee wordt beperkt door de duinen.

Door deze veranderde conditie gaat de achterkant van deze kernen een belangrijker rol spelen in de ruimtelijke ontwikkeling. Een nieuwe rondweg die de boulevard aan beide kanten ontsluit, wordt een mooie boulevard met hier en daar een hotel met uitzicht op de duinen, golfterrein of circuit. Ook de ontsluiting voor wandelaars en fietsers vanuit Zandvoort, de duinen in, wordt beter. Zo worden deze optimaal benut voor diverse vormen van recreatie: golfen, mountainbiken, crossen en sandboarden zijn recreatievormen die passen bij een parkachtig duinlandschap dat, ondanks de grote natuurkwaliteiten, ten dienste staat aan de bezoekers en de omliggende steden.

Aan de zeekant ontstaat ruimte voor een tweezijdig georiënteerde boulevard, met hoogbouw aan de landzijde en een lagere, transparante bouwstructuur aan de zee. Door deze tweezijdigheid wordt een extra kwaliteit (en programma) ontwikkeld die een nieuwe groep bezoekers kan aanspreken en die de invloed van weersomstandigheden op de bezoekersaantallen kan dempen.



Stedenbouwkundige impressie

De dubbelzijdige boulevard wordt het hart van de metropolitane badplaats. In de nieuwe bebouwing kunnen functies een plek krijgen die nu aan de boulevard ontbreken: winkels, clubs, sportfaciliteiten, etc. Bij de grote pleinen die er nu al liggen, wordt de openheid richting zee gehandhaafd. De boulevard blijft toegankelijk voor auto's - een belangrijke Zandvoortse troef - zodat er een levendige sfeer ontstaat en badgasten kunnen pronken met hun bolides.

Een belangrijk aandachtspunt is de omgeving van station Zandvoort. Door het plein voor het station direct te verbinden met het strand, ontstaat hier een poort naar zee.

Tussen de gebouwen en het strand ontstaat een intensief bruikbaar duinpark met een doorgaande verbinding parallel aan de boulevard. Op deze manier kunnen verschillende bezoekersstromen gefaciliteerd worden en blijft de zee uitstekend bereikbaar. De strandpaviljoens worden meer geclusterd in plaats van in één lange rij geplaatst. Zo blijft de overgang van duinen naar strand diffuus en geleidelijk, passend bij het dynamische karakter van de Zandvoortse kust.



< Stedenbouwkundige impressie Golvende Kust, situatie 2100
> Referentiebeelden nieuwe boulevard Zandvoort









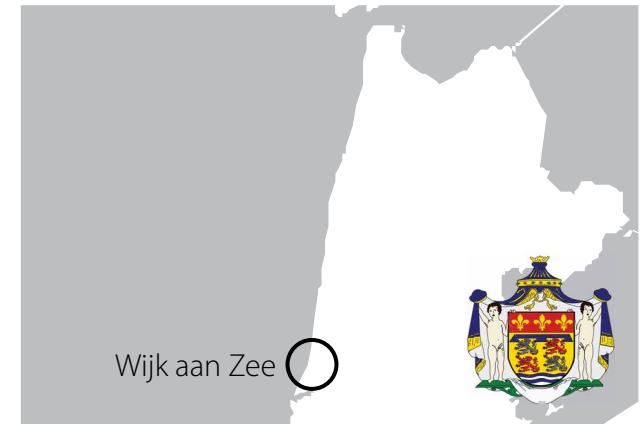
3.2 IJmond

Beknopt profiel van de badplaats door middel van facts en figures.

Wijk aan Zee

52°29' NB 4°39' OL

totale lengte kust	1,1 km
waarvan strand	1,1 km
met gem. breedte	68,6 m
oppervlakte gemeente	20,38 km ²
waarvan land	18,58 km ²



Toerisme

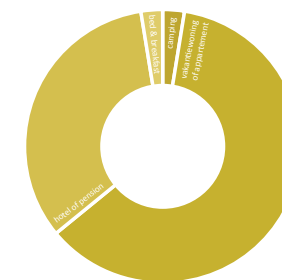
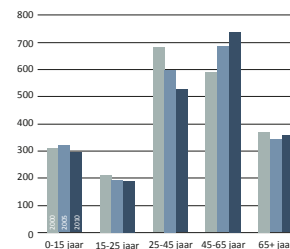
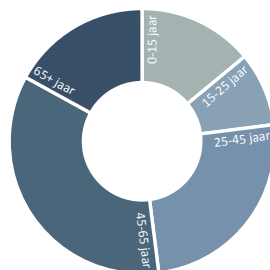
Het strand vormt een aaneenschakeling van paviljoens en strandhuisjes. Het aantal overnachtingen wordt geschat op 120.000 per jaar. Naast een camping biedt het dorp 441 slaapplekken aan.

Attracties
Bazaar Beverwijk
Heliomare (zorgtoerisme)

Doelgroep
Het dorp trekt voornamelijk dagtoeristen (families), grotendeels afkomstig uit het directe achterland. De faciliteiten voor verblijfstoeristen zijn beperkt.

Demografie

inwoners	39.438
inwoners per km ²	2.123



^ *Statistiek over Wijk aan Zee*, diverse bronnen: *Toeristisch recreatief belang van zandsuppleties in Noord-Holland (2009)*, *Actieprogramma Metropolaan Landschap (2010)*, websites van diverse VVV kantoren, Centraal Bureau voor de Statistiek < *De monding van het Noordzeekanaal*, <https://beeldbank.rws.nl>, Rijkswaterstaat





IJmuiden

Beknopt profiel van de badplaats door middel van facts en figures.

IJmuiden is een havenstad in de gemeente Velsen, aan de monding van het Noordzeekanaal. IJmuiden is de derde haven van het land, en de grootste vissershaven. Vanuit de haven vaart er ook een veerboot naar Newcastle in Engeland.

Demografie

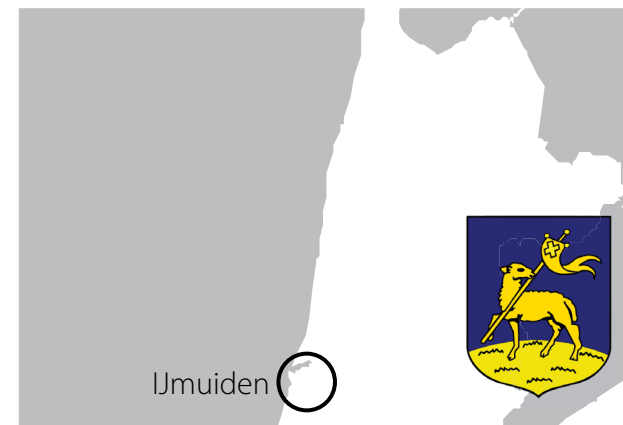
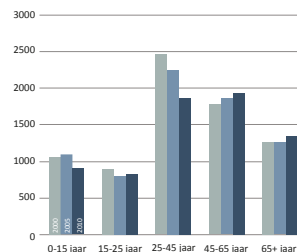
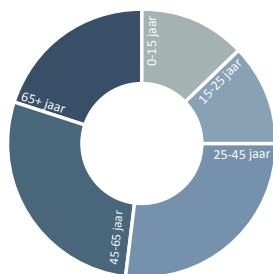
52°27' NB 4°37' OL

totale lengte kust	5,3 km
waarvan strand	5,3 km
met gem. breedte	197,1 m

oppervlakte gemeente	113,35 km ²
waarvan land	95,04 km ²

Demografie

inwoners	67.315
inwoners per km ²	1.506



Toerisme

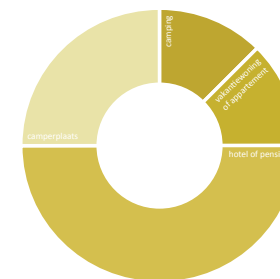
Het strand van IJmuiden beschikt over 9 strandpaviljoens. Naar schatting overnachten er jaarlijks ongeveer 240.000 bezoekers in het dorp, verdeeld over 725 bedden en 457 kampeerplaatsen.

Attracties

Seaport Marina
 Forteiland (evenementen)
 NPZK (natuurgebied)
 Noorderpier (surfspot)

Doelgroep

IJmuiden trekt voornamelijk dagtoeristen uit de metropoolregio Amsterdam. Daarnaast is het een populaire bestemming bij watersporters.



- camping
- vakantiewoning / appartement
- hotel / pension
- bed & breakfast
- bungalowpark
- camperplaats

^ **Statistiek over IJmuiden**, diverse bronnen: *Toeristisch recreatief belang van zandsuppleties in Noord-Holland (2009)*, *Actieprogramma Metropolitaaan Landschap (2010)*, websites van diverse VVV kantoren, Wikipedia, Centraal Bureau voor de Statistiek < **Sluizencomplex bij de IJmond**, <https://beeldbank.rws.nl>, Rijkswaterstaat



 kustveiligheid door duinlandschap

 kustveiligheid door dijken

 primaire waterkering

schaal

 0 100 m 500 m 1000 m

Basisprofiel

In deze paragraaf is een selectie gemaakt van de resultaten uit het werkboek "Veiligheid en identiteit kustplaatsen 2011" en deze zijn nader omschreven voor de IJmond. Voor de geschiedenis van IJmuiden en Wijk aan Zee, zie hoofdstuk 4 werkboek #3 'Veiligheid en identiteit kustplaatsen Noord-Holland 2011'.

Kustveiligheid 2100

De havenhoofden van IJmuiden voorkomen verzanding van de vaargeul en versterken de nautische veiligheid. De aanleg en de verlenging van deze pieren resulteerde in sedimentatie aan de zuidzijde van de zuidpier (Kennemerstrand) en aan de noordzijde van de noordpier. Wijk aan Zee ligt in de luwte van de noordpier. Door sedimentatie groeit het strand hier in de breedte. Hierdoor wordt de veiligheidsstandaard voor Wijk aan Zee ruimschoots gehaald, en bestaat hier tot het jaar 2100 geen significante veiligheidsopgave. De breedte van het Kennemerstrand is ook voldoende om aan de huidige veiligheidsstandaard te voldoen. In het havengebied van IJmuiden liggen tussen sluizen en pier een aantal buitendijkse terreinen. Het overstromingsrisico van deze gebieden neemt toe met de zeespiegelstijging. De verwachting is dat bij Noordwester superstormen (met een golfopzet van 5 meter of hoger) golfoverslag over de noordpier en toename van golfoploop door de havenmond een extra belasting vormen voor dit gebied. In de atelierbijeenkomst in IJmuiden (2011) is daarom gefocust op aanpassingen in en rondom de havenmond om de veiligheid in 2100 te waarborgen.

Twee ontwerprichtingen zijn onderzocht: 'Adaptieve maatregelen buitendijks gebied met suppletie' en 'Pier & Stormvloedkering'. Beide ontwerpen zijn uitgewerkt tot ontwikkelingsperspectieven, respectievelijk 'Maritieme attracties' en 'Nieuwe ontwikkelingsruimte', met stedenbouwkundige impressies in de vorm van perspectiefkaarten en plattegronden. Van het perspectief 'Nieuwe ontwikkelingsruimte' is een collage gemaakt.



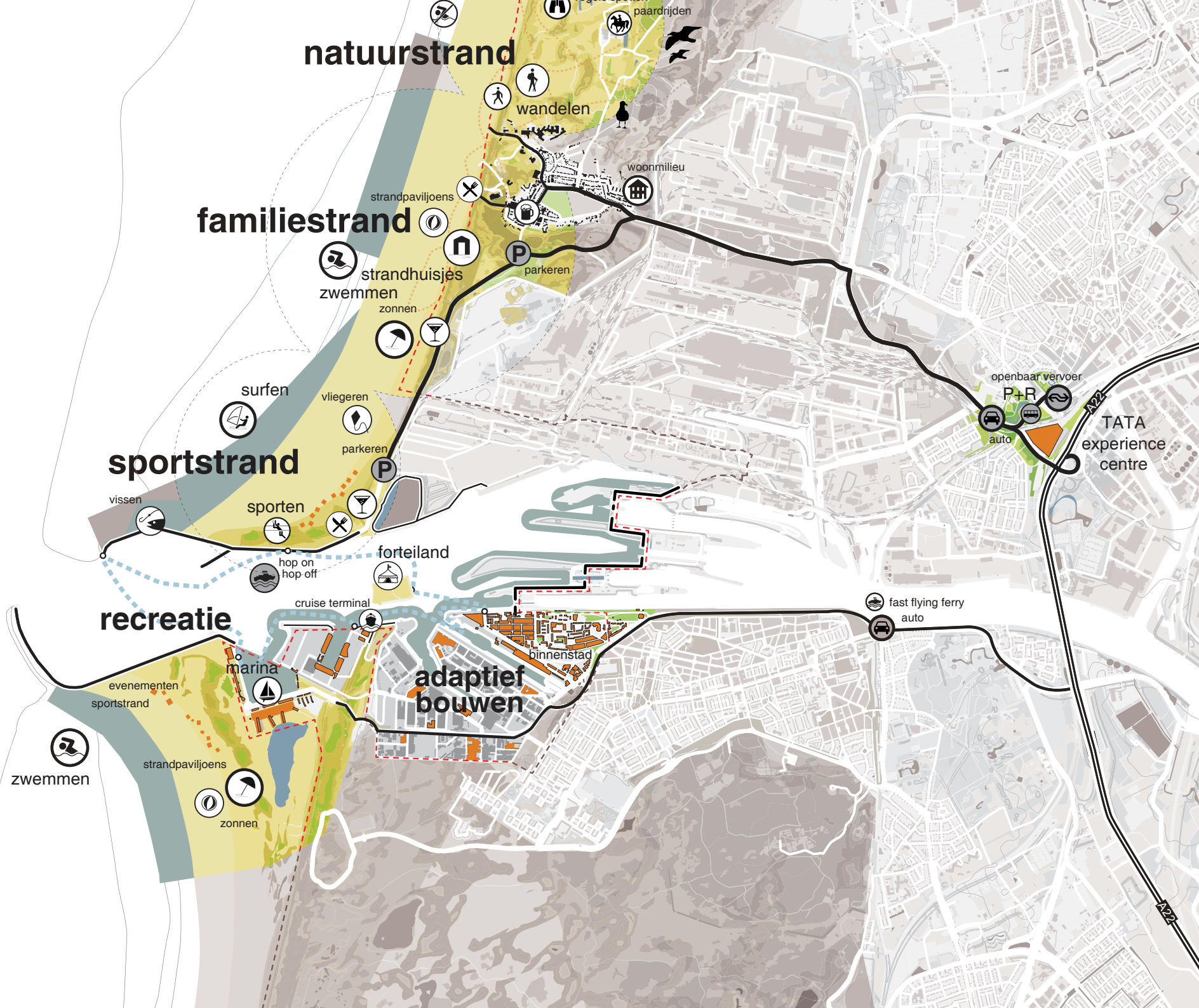
Het Noordzeekanaal met polders



Bouw van de sluizen in IJmuiden
www.noord-hollandsarchief.nl



Dorpswede in Wijk aan Zee
<http://www.vbo.nl>



Adaptieve maatregelen buitendijks gebied en suppletie

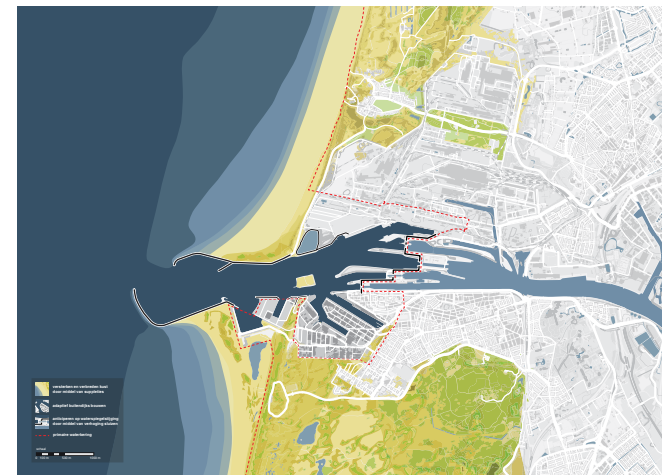
Kustveiligheidsvariant

Door gefaseerde ophoging van het havengebied kan het huidige buitendijkse gebied stapsgewijs op veilige hoogte worden gebracht. Bij herstructurering van bestaande bedrijvigheid en bij vestiging van nieuwe bedrijven dient het maaiveld van het buitendijks gebied verhoogd te worden. Dit kan door de openbare weg en de kades te verhogen. Ook kunnen maatregelen op de bedrijfskavels, bijvoorbeeld drempels of terpen, de overstromingskansen beheersbaar maken. Na aanpassing kan een deel van de gebouwen zelf ook adaptief dienen als waterkering. Om golfoverslag over de noordpier ten gevolge van een superstorm te voorkomen kan een megasuppletie (tien tot twintig miljoen m³) bij de noordpier worden aangebracht. De gecreëerde ondiepte, breed strand en duinen kunnen de golven tijdens een storm goed breken. Daarnaast kan gedacht worden aan golf-reducerende maatregelen op de pier of het aanpassen van de strekdamconstructie.

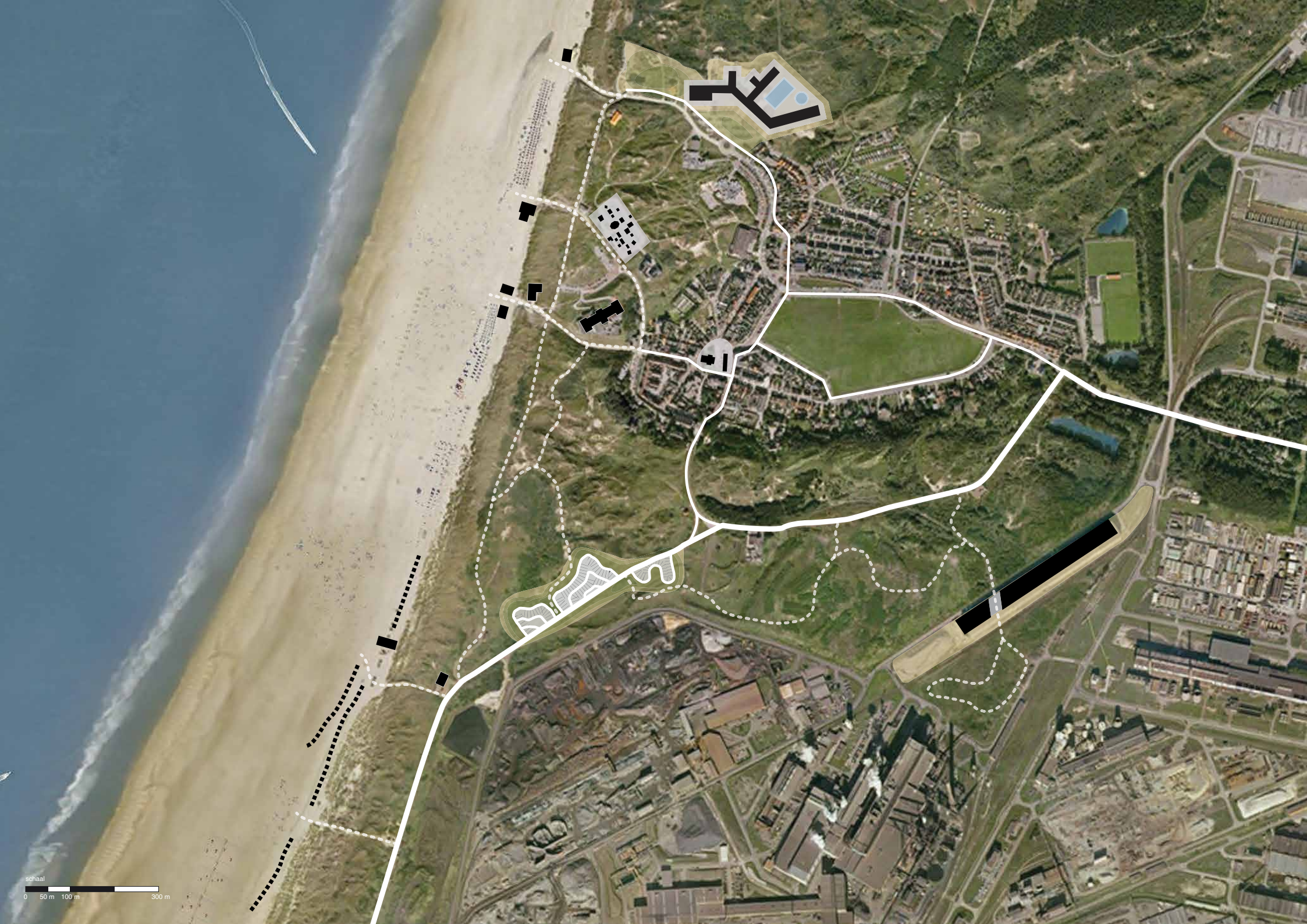
Ontwikkelingsperspectief - Maritieme attracties

Voor Wijk aan Zee worden de ontwikkelingsperspectieven niet zozeer door kustveiligheidsoverwegingen, maar vooral door de ontwikkeling van Tata ingegeven. Als Tata vasthoudt aan het huidige ruimtebeslag liggen er vooral kansen in versterking van de verbinding met Beverwijk en de metropoolregio Amsterdam. Een overstapmogelijkheid om vanaf Beverwijk gemakkelijk het langgerekte strand van Velsen-Noord en Wijk aan Zee te bereiken, of de mogelijkheid om als toerist bijvoorbeeld Tata te bezoeken - naar voorbeeld van de Heineken Experience - bieden interessante kansen. Verbetering van de overgang tussen dorp en Tata bieden ook kansen. De bestaande beeldentuin - 'Een Zee van Staal' - zou richting Tata kunnen worden uitgebreid door herprogrammering van overtollige bedrijfsgebouwen tot creatieve en culturele centra. Met name door inbreiding en verbetering van de toegankelijkheid kan Wijk aan Zee zich zo als bestemming ontwikkelen voor een keur aan bezoekers, van familiestrand tot liefhebbers van sport- en natuurstrand. Wijk aan Zee is in dit ontwikkelingsperspectief vooral een badplaats voor de dagrecreanten uit de metropoolregio en daarbuiten. Een nieuwe wegverbinding 'onderlangs het dorp' kan de bijbehorende verkeersstromen op drukke dagen in goede banen leiden en tegelijkertijd de 'ruggengraat' vormen voor het hernieuwde beeldenpark in de overgangszone tussen Wijk aan Zee en Tata. Dit toekomstperspectief zet in op beperking van de lasten en maximalisering van de lusten (benutting en versterking van voorzieningenapparaat) voor Wijk aan Zee. Het dorp kan als 'vrijplaats' ruimte bieden voor diverse 'vrije' activiteiten en tijdelijke bebouwing.

De kansen voor IJmuiden zijn, directer dan bij Wijk aan Zee, verbonden met waterveiligheid. Een reële mogelijkheid is om de bestaande situatie te handhaven en uit te bouwen. Verschillende havengebieden van IJmuiden blijven dan technisch gezien buitendijks liggen. Door op lokaal niveau - soms zelfs op het niveau van een individuele kavel of gebouwniveau - te investeren in mogelijkheden voor adaptief bouwen, kan de veiligheid worden gegarandeerd, en kunnen de bestaande kleinschaligheid en de aansluitingen met het bestaande weefsel zoveel mogelijk worden behouden. Dit ontwikkelingsperspectief van 'stap voor stap beveiliging' biedt goede mogelijkheden voor fasering. Er kan in IJmuiden bijvoorbeeld nadruk worden gelegd op de ontwikkeling van twee complementaire polen, zoals Dudok eerder al in zijn wederopbouw plan van na de oorlog voorstelde. Dorp, Marina en strand worden dan op termijn verbonden door een dunne stedelijke strip (wonen, werken) met de Kennemerduinen als grens aan de ene kant en het havenkwartier aan de andere.



Kustveiligheidsvariant Adaptieve maatregelen buitendijks gebied en suppletie, *situatie in 2100*



0 50 m 100 m 300 m

schaal

Stedenbouwkundige impressie

Binnen het kader van de huidige studie was het onmogelijk om de potenties van alle geschetste ontwikkelingsperspectieven te doorgronden. Daarom is ervoor gekozen per kustplaats steeds één perspectief nader stedenbouwkundig te verkennen.

Het ontwikkelingsperspectief 'maritieme attracties' zet voor Wijk aan Zee in op versterking van het bestaande en maximalisatie van de verbindingen met de metropoolregio. Tevens wordt de aanwezigheid van Tata ingezet als vorm van 'goed nabuurschap'. Voortbouwend op het autonome en eigenzinnige karakter van Wijk aan Zee wordt ingezet op ontwikkeling en verbetering van latent aanwezige kwaliteiten. Door bijvoorbeeld de creatieve industrie en cultuurproductie meer experimenteerterruimte te geven in de grenszone met Tata, wellness en zorg kansen te bieden op de plek van het huidige Heliomare, en door in verschillende zones van het strand verschillende ondernemers ruimte te bieden. Er ontstaat een afwisselend langgerekt strand dat achtereenvolgens bestaat uit een sportstrand, een familiestrand en een natuurstrand.



Rügen (Duitsland)



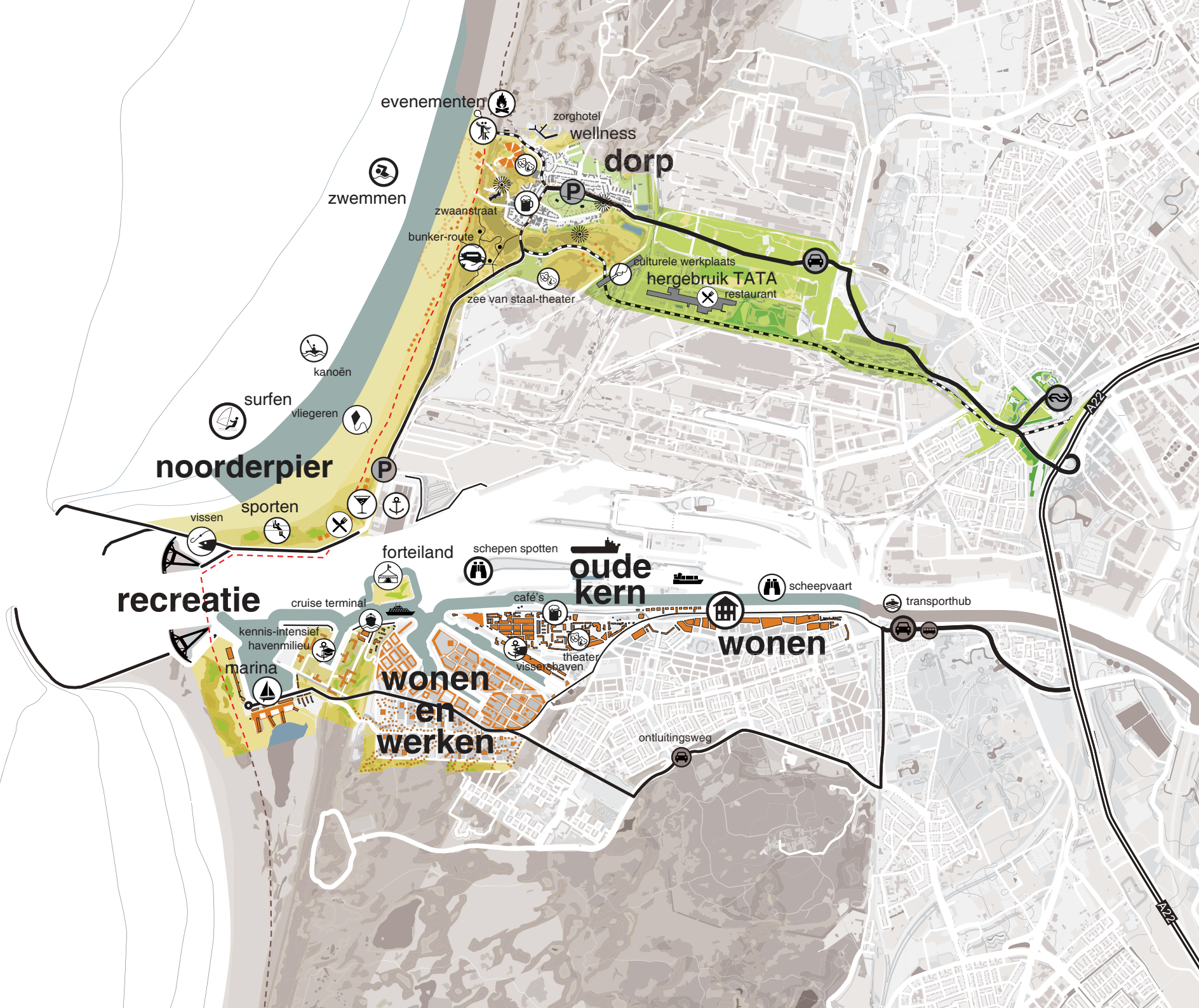
Zeche Zollverein (Duitsland)



Insel Hombroich (Duitsland)

> Referentieprojecten, <http://maps.bing.com>

< Stedenbouwkundige impressie Maritieme attracties (2100), onderlegger op basis van <http://maps.google.com>



evenementen

zorghotel
wellness

dorp

zwemmen

zwaanstraat

bunker-route

culturele werkplaats
hergebruik TATA
restaurant

zee van staal-theater

kanoën

surfen

vliegeren

noorderpier

vissen

sporten

forteiland

scheppen spotten

oude kern

scheepvaart

transporthub

recreatie

cruise terminal

kennis-intensief
havenmilieu

marina

**wonen
en
werken**

café's

theater
visserhaven

wonen

ontluitingsweg

schaal
0 100 m 500 m 1000 m

Pier en Stormvloedkering

Kustveiligheidsvariant

De noordpier wordt verlengd en versterkt. De versterking reduceert golfoverslag en maakt van (een deel van) de noordpier de primaire waterkering. Door verlenging kan mogelijk extra sedimentatie optreden in de okstel van de pier. De verlenging van de strekdammen leidt mogelijk tot erosie elders. Door middel van een afsluitbare kering wordt de haven tijdens hoge waterstanden beschermd. Afhankelijk van de daadwerkelijke zeespiegelstijging kunnen deze maatregelen gefaseerd aangelegd worden. De verwachting is dat een stormvloedkering nodig zal zijn vanaf een zeespiegelstijging van vijftig centimeter en/of als de economische waarde van de haven in de komende decennia nog fors zal zijn toegenomen. Door de afsluitbare kering wordt de te beschermen kustlijn verkort en het huidige buitendijkse gebied binnen de waterkering gebracht. De aanleg van een dergelijke kering voorkomt het meerdere malen aanpassen van de zeesluizen aan nieuwe hydraulische condities als gevolg van zeespiegelstijging. Daarmee functioneert de kering als veiligheidsmaatregel voor achterliggende gebieden langs het Noordzeekanaal.

Ontwikkelingsperspectief - 'Nieuwe ontwikkelingsruimte'

Wanneer Tata minder ruimte opeist – door krimp of door intensivering – en minder belastend wordt voor de omgeving door toepassing van nieuwe technologie ontstaan er voor Wijk aan Zee interessante perspectieven voor uitbreiding van het dorp met woon- en verblijfsmilieus. Vooral uitbreiding van de bestaande groene verbindingzone met Beverwijk is kansrijk. Naar voorbeeld van het Duitse Ruhrgebied kunnen ook hier op grotere schaal industriële relicten een nieuwe bestemming krijgen. Anders dan in het Ruhrgebied zou hier een grotere nadruk kunnen liggen op nieuwe woon-werk combinaties in plaats van op cultuur. In combinatie met de 'monumenten' uit het historisch gegroeide karakter van Wijk (inclusief dorpsweide en dorpsduin) ontstaat in dit toekomstperspectief een kwalitatief hoogwaardig gebied rondom het bestaande dorp waarmee Wijk aan Zee als aantrekkelijke plek voor vestiging voor korter of langer verblijf een sterke impuls krijgt.



Stedenbouwkundige impressie

Een ander toekomstperspectief voor IJmuiden ontstaat wanneer de huidige pieren worden verlengd en op termijn een stormvloedkering wordt gerealiseerd. Hierdoor komt het havengebied van de IJmond binnendijks te liggen, hetgeen nieuwe mogelijkheden biedt voor ontwikkeling. Verplaatsing van havenactiviteiten naar de noordzijde van het Noordzeekanaal geeft bovendien ruimte om de oude havengebieden te herontwikkelen tot gebieden voor gemengd gebruik van wonen en werken. De ontwikkeling van een kennisintensief havenmilieu in combinatie met de plannen voor ontwikkeling van de Marina, een nieuwe cruise terminal, de herstructurering van Oud IJmuiden en intensivering van het gebied tot aan de aanlanding van de fast flying ferry, leveren de mogelijkheid in IJmuiden een waterfront te ontwikkelen. Deze ontwikkeling is alleen goed mogelijk wanneer er milieuruimte ontstaat doordat de activiteiten Tata zich consolideren en concentreren op een beperkter gebied.

Dit toekomstperspectief is vooral denkbaar wanneer zich in de periode tussen nu en 2100 een sterke groeitendens in de demografische en economische ontwikkeling manifesteert. In tijden van achterblijvende economische groei en/ of demografische krimp in deze regio liggen ontwikkelingen zoals beschreven in het toekomstperspectief 'maritieme attracties' meer voor de hand.



Kopenhagen (Denemarken)



Operahuis Oslo (Zweden)



Vancouver (Canada)

> Referentieprojecten, <http://maps.bing.com> (boven) en <http://www.flickr.com>

< Stedenbouwkundige impressie Ontwikkelingsmogelijkheden (2100), onderlegger op basis van <http://maps.google.com>









3.3 Egmond aan Zee - Bergen aan Zee

Beknopt profiel van de badplaats door middel van facts en figures.

Egmond aan Zee is ooit ontstaan als vissersdorp, en is nu de grootste kustplaats nabij de agglomeratie Alkmaar. Daarnaast is Egmond aan Zee onderdeel onderdeel van de Egmondten samen met Egmond aan den Hoef en Egmond Binnen. Bergen aan Zee ligt iets noordelijker en is ca 100 jaar geleden gesticht als villadorp. De kernen vallen binnen de gemeente Bergen.

Geografie gemeente Bergen

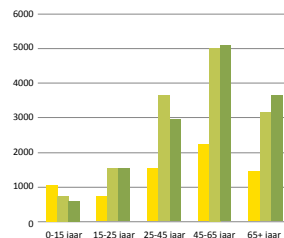
52°36'NB 4°38'OL

totale lengte kust	20,5 km
waarvan strand	20,5 km
met gem. breedte	37,5 m

oppervlakte gemeente	119,83 km ²
waarvan land	97,05 km ²

Demografie

inwoners	30.392
inwoners per km ²	313



^ Statistiek over gemeente Bergen, cbs statline
 < Luchtfoto Egmond aan Zee, <http://beeldbank.rws.nl>



Toerisme

Egmond en Bergen zijn relatief rustige badplaatsen, die vooral gezinnen trekken. De plaatsen bevinden zich in het overgangsgedebied van vooral dagrecreanten in het zuiden naar vooral verblijfsrecreanten in het noorden

Attracties
 Zeeaquarium
 Kunstenaarsdorp Bergen
 Bollenvelden
 Kasteelruïne Egmond aan den Hoef
 Halve marathon

Doelgroep
 Egmond aan Zee trekt vooral (Duitse) gezinnen. Verder worden sportieve activiteiten gepromoot: Paardrijden, fietsen, rennen, etc.

schaal
0 50m 250m 500m

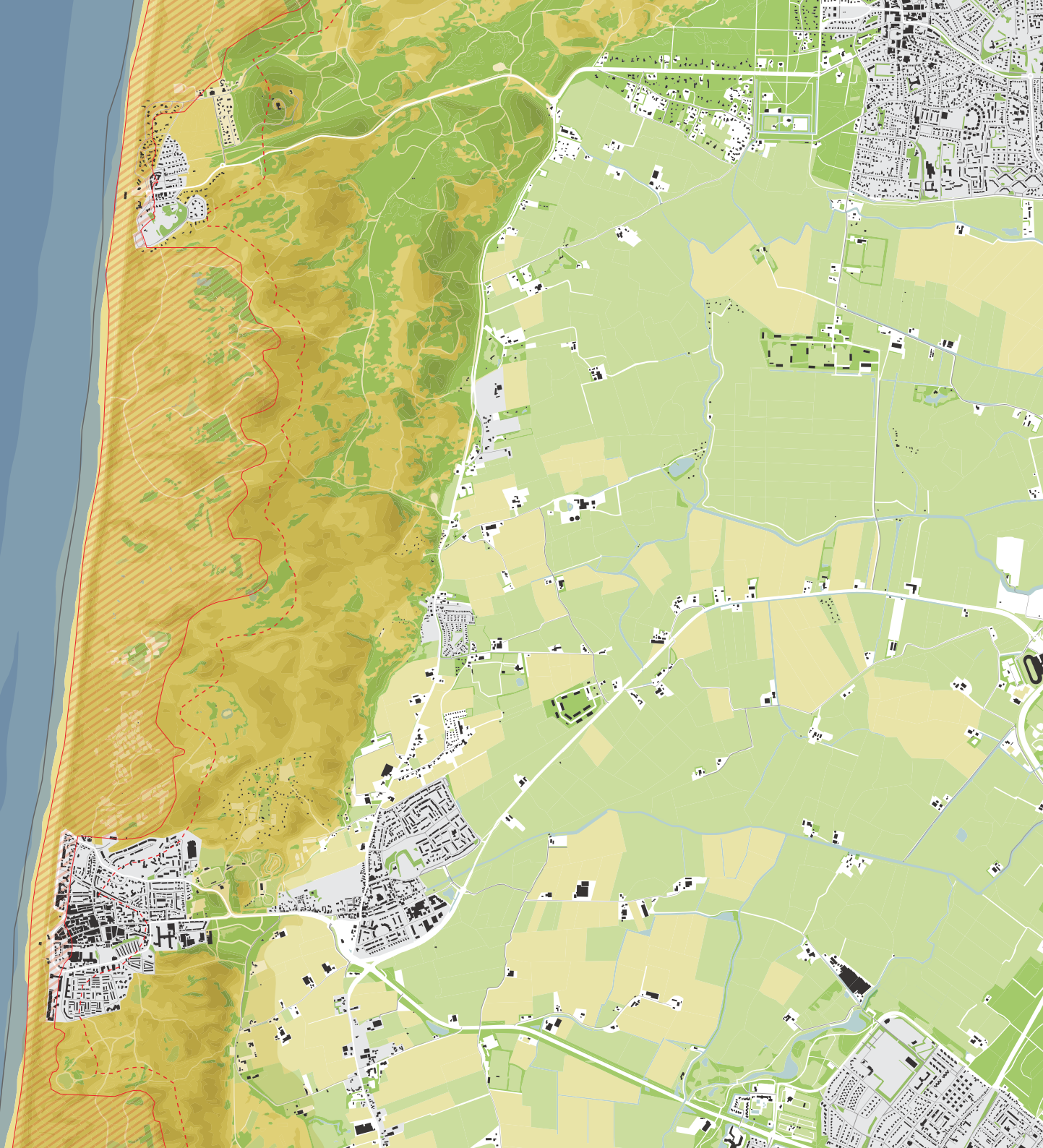
 Kernzone kering

 Beschermingszone

 Dijk-in-Duin

 BKL 2011

N



Basisprofiel

Geschiedenis Egmond en Bergen

De kust bij Egmond is een van de meest erosieve van Noord Holland. Stormen hebben herhaaldelijk in de geschiedenis delen van de westelijke rand van het dorp in de zee verzwolgen. Legendarisch zijn de Allerheiligenvloed in 1570, waarbij 50 woningen in zee verdwenen, en de Kerststorm in 1741 waarbij de kerktoeren voor de helft instortte. Tegenwoordig ligt dit voormalige deel van het dorp honderden meters in zee.

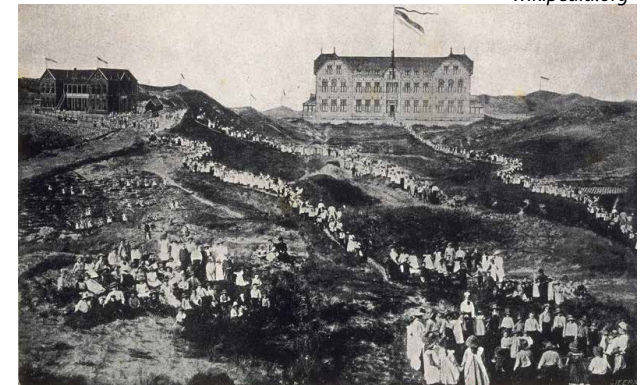
De Egmondten zijn ontstaan rond een abdij uit de vroege Middeleeuwen. Deze groeide uit tot het belangrijkste culturele centrum van het Middeleeuwse Holland en was befaamd om haar grote bibliotheek. Het nabijgelegen dorp ging in de loop der tijd Egmond (Binnen) heten. In het jaar 977 werd Egmond aan Zee gesticht, naar verluidt om enkele arme gezinnen te huisvesten. Egmond groeide uit tot vissersdorp en hier werd de zogenaamde Pinck ontwikkeld, een platte schuit geschikt om in zee te vissen.

Als katholieke enclave in de duinen werd Egmond aan Zee begin 20e eeuw een populaire vakantiekolonie waar 'bleekneusjes' uit de stad aan konden sterken. Enkele grote gebouwen uit die periode zijn nog altijd bepalend voor het ruimtelijk beeld van Egmond. Tot in het begin van de 20e eeuw is de erosieve kracht van de zee bepalend geweest voor het ruimtelijke karakter van Egmond aan Zee. Door de voortdurende afslag ligt aan de zeekant een dorpse rafelrand. Met de opkomst van het strandtoerisme werden appartementencomplexen en hotels gebouwd. De architectuur is bescheiden. Opvallend is dat naar de randen van Egmond toe de bebouwing groter en hoger wordt, als een soort van omgekeerde skyline.

Bergen is een relatief jonge badplaats, in 1906 gesticht door grootgrondbezitter en burgemeester van Reenen en zijn vrouw. Dit was een vroeg voorbeeld van de private ontwikkeling van een beach-resort. In 1909 werd de tramlijn Alkmaar-Bergen doorgetrokken naar Bergen aan Zee, deze bleef rijden tot 1955. Bergen aan Zee ontwikkelde zich tot een rustig duindorp, deels volgens het totaalplan van Berlage en Springer. In 1956 werd het zeeaquarium geopend op de fundamenten van een oud hotel.



Flinke delen van Egmond zijn bij stormen verdwenen
wikipedia.org



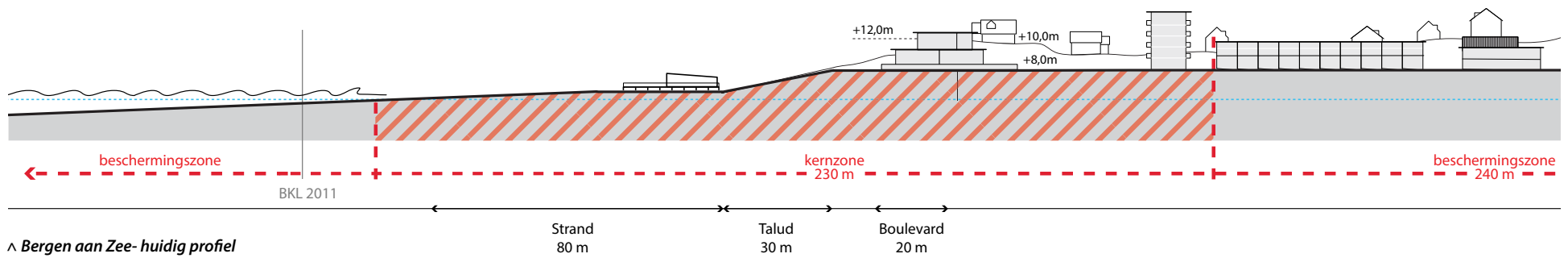
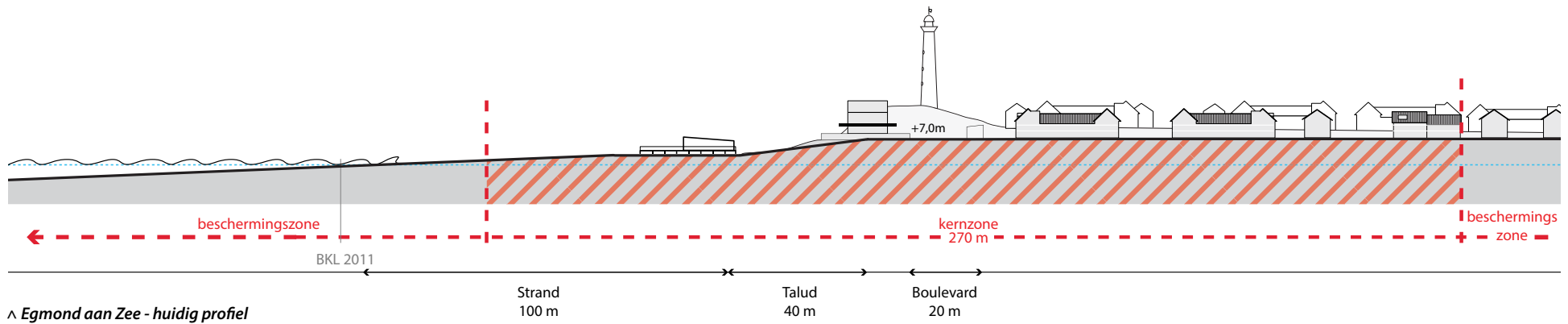
Bleekneusjes in Egmond
Koontje Bronner, Koloniehuisen in Egmond



Villa's in de duinen van Bergen aan zee

< **Huidige situatie kustveiligheid - de buiten beschermingszone is indicatief weergegeven**

bron: Leggerzones primaire kering, Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier



Kansen

Voor Egmond-Bergen speelt er vanaf 2050 bij matige zeespiegelstijging een veiligheidsopgave, bij snelle zeespiegelstijging vereist de veiligheidsopgave voor Egmond-Bergen al eerder maatregelen (2035-2050). In deze regio vraagt het onderhouden van de basiskustlijn (BKL) continu aandacht. De kust wordt nu en zal ook in de toekomst met zandsuppleties worden onderhouden. Voor Egmond is het belangrijk dat het suppletiebeleid gekoppeld wordt aan het ruimtelijke beleid. In deze gemeente is de afgelopen 20 jaar al veel gesuppleerd (strand en vooroever) waardoor onder andere de duinen fors zijn gegroeid en het zicht vanaf de boulevard is verdwenen.

In de optiek van de gemeente is de invloed van de zee geleidelijk veranderd van een bedreiging naar een economische motor. De stoere kust met zijn dynamiek vormt een belangrijke attractiefactor. Op bovengemeentelijk niveau zou meer aandacht moeten worden geschonken aan het invoeren van een zogenaamde recreatiekustlijn. Het instellen van een recreatiekustlijn kan een impuls geven aan de ruimtelijke kwaliteit en biedt meer mogelijkheden voor recreatie en toerisme. Het concept bouwt voort op het idee van de basiskustlijn. De recreatiekustlijn wordt niet gedefinieerd op basis kustveiligheidsaspecten maar vanuit een ruimtelijke wens ten aanzien van de strandbreedte. Op sommige locaties wordt het strand als gevolg van de permanente afslag soms smaller dan 60 meter, een wenselijke en minimum breedte voor een strand met strandpaviljoens (Decisio 2011). Momenteel moeten strandpaviljoens wijken voor duin aangroei waardoor het strand steeds smaller wordt. Voldoende strandbreedte is van groot belang voor de concurrentiepositie met bijvoorbeeld de Noord-Duitse kust. Door zeewaarts van de basiskustlijn een recreatiekustlijn te definiëren kan een bredere strandbreedte gerealiseerd worden. Binnen de gemeente zijn er verschillende projecten gaande die het contact met de zee herstellen, zoals de plannen voor de herinrichting van de Werf. De kans voor Egmond voor de lange termijn is het realiseren van een aantrekkelijk en veelzijdig woonmilieu aan de kust, dat niet louter gericht is op senioren of toeristen. Een woonmilieu voor iedereen. Voor Bergen aan Zee liggen de kansen op het vlak van de doorontwikkeling van het 'resort'-karakter en het doortrekken van de elegante en subtiële kwaliteiten van Bergen naar de zee.

Kustveiligheid in 2100

Net als bij Zandvoort heeft de kust van Egmond en Bergen aan Zee te kampen met erosie. Daarnaast heeft de waterveiligheid invloed op de ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied. Deze ontwikkelingen zijn nu beperkt doordat de duinen waarop de boulevard en voorste strook bebouwing liggen de kernzone van de primaire waterkering vormen en er een landwaartse ruimtelijke reservering is gemaakt voor toekomstige kustuitbreiding. Nieuwe bebouwing mag dus geen invloed hebben op eventuele kusterosie; de gebouwen moeten op palen blijven staan of in stukken uiteen vallen bij een eventuele doorbraak van de primaire waterkering. In de zone mag niet worden gegraven. Door suppleties in de afgelopen jaren is de duinenrij aan de zeezijde hoger geworden, waardoor het zicht op zee is verdwenen op het laagste punt van de waterkering, daar waar de oude kern het strand raakt. Dit deel zal op termijn vanwege zeespiegelstijging en de aanhoudende erosie verder versterkt moeten worden.

Er zijn twee ontwerprichtingen onderzocht, 'Superstrand' en 'Wonen aan Zee'. Aansluitend zijn de perspectieven 'Tweelingkernen' en 'Zelfbouwstad' uitgewerkt. Van dit laatste perspectief is naast een kaart en een plattegrond tevens een doorsnede gemaakt over de nieuwe boulevard.



*Het zicht vanuit de dorpskern van Egmond op zee is onaantrekkelijk
Google streetview*



*De oude koloniehuzen bepalen nog steeds het beeld van Egmond
Panoramio*



*Bergen aan Zee ligt ingepakt in de duinen
Flickr*

schaal
0 50m 250m 500m

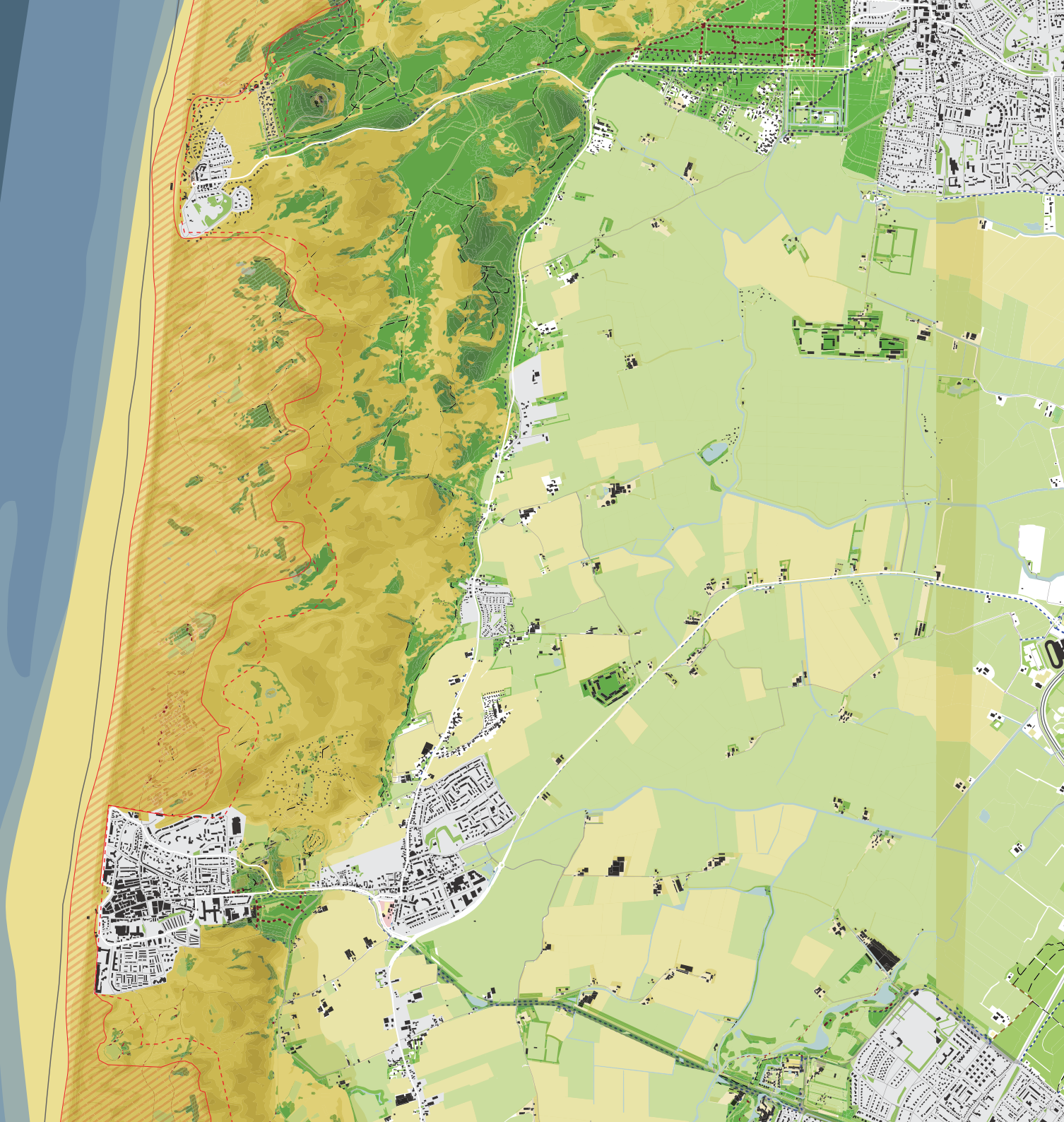
 Kernzone kering

 Beschermingszone

 Dijk-in-Duin

 BKL 2011

N

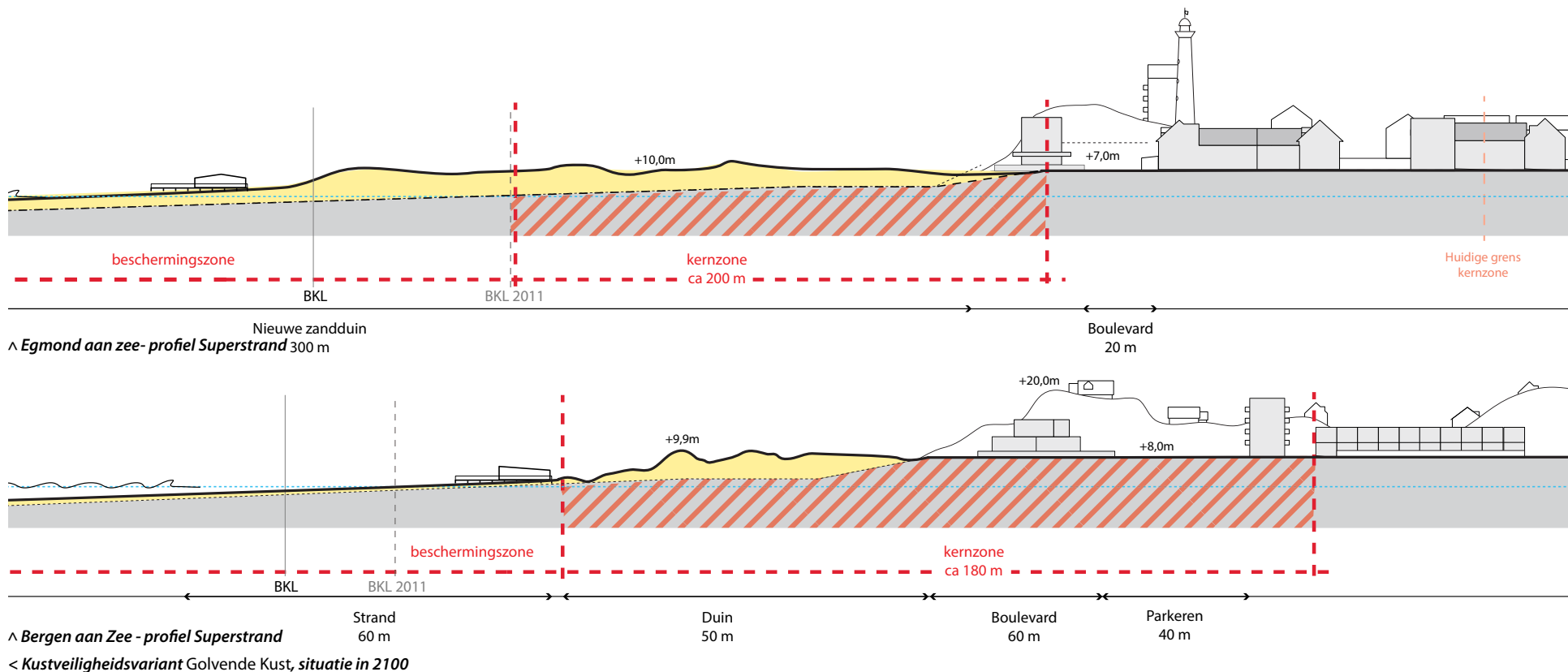


Superstrand

Kustveiligheidsvariant

In deze strategie komt er een brede golfvormige uitbouw van het kustfundament voor Egmond te liggen: een breed strand dat met grote tussenpozen wordt aangevuld. Eens in de twintig jaar wordt er een bufferzone van een paar honderd meter zand voor de hele boulevard van Egmond gelegd. Door de jaren heen kalft deze af tot tweehonderd meter, en wordt dan in één keer weer aangevuld. Zo ontstaat er periodiek ruim voldoende breedte voor de relatief kleine bezoekersstroom van deze badplaats en wisselende gebruiksmogelijkheden voor de bewoners van Egmond. Door opwaaiing vindt op het brede strand duinvorming plaats.

Het nieuwe duin wordt maximaal tien meter hoog, en daarmee hoger dan het laagste deel van de huidige waterkering (PWK). Bergen aan Zee heeft in dit ontwerp geen grootschalige ontwikkelopgave maar profiteert wel mee, doordat de "golf" zich enkele kilometers langs de kust uitstrekt en verwacht wordt dat door herverdeling van sediment (het kustlangstransport) mogelijk (tijdelijke) sedimentatie (aangroei) optreedt.



Ontwikkelingsperspectief - Tweelingkernen

Egmond aan Zee en Bergen aan Zee kunnen zich ontwikkelen tot de unieke woonkernen van de Noord-Hollandse kust. Hier kun je rustig aan zee wonen. Er is volop ruimte voor natuurontwikkeling, dankzij de nieuwe duinen, ook vóór Egmond. In dit perspectief wordt uitgegaan van een beperkte bouwopgave, eventueel kunnen er incidenteel enkele woningen in de duinen gebouwd worden. Wel wordt ingezet op versterking en ontwikkeling van voorzieningen, zoals een retraitsentrum, die passen bij het rustieke karakter van Bergen aan Zee.

Ook kan de sterke samenhang tussen de kernen aan zee, en hun broederkernen meer landwaarts waarmee ze een geschiedenis delen een impuls krijgen. Voor Egmond aan Zee zijn dit Egmond aan den Hoef en Egmond Binnen, voor Bergen aan Zee is dit Bergen. Deze relaties worden benut door verbindingen te optimaliseren en voorzieningen op elkaar af te stemmen. Bezoekers komen niet alleen voor het strand, maar ook voor het omliggende gebied. Beide kustplaatsen ontwikkelen zich op een geleidelijke manier, waarbij de identiteit van de plaatsen versterkt wordt: Bergen aan Zee als culturele enclave en resort, Egmond als woonkern voor gezinnen en zelfstandigen die (deeltijd)werken in de metropoolregio.

Door de grote dynamiek van de strandbreedte is het belangrijk dat functies in de duinen zich hierop kunnen aanpassen. Evenementen waarbij tijdelijke bebouwing een rol speelt, zoals kunstmanifestaties, lenen zich uitstekend voor een dergelijk landschap en passen bovendien bij het culturele karakter van de regio Bergen. Bij Egmond kan gedacht worden aan evenementen die in lijn zijn met de huidige grootschalige sportevenementen als de halve marathon.

Op stedelijk niveau geldt in Egmond dat met het doortrekken van de bestaande structuur een stedelijk 'framework' kan ontstaan. Een duidelijk omlijnd kader waarbinnen maximale vrijheid ontstaat voor individuele ontwikkeling op het niveau van individuele kavels. De woonstraatjes zijn autovrij en worden door de bewoners zelf ingericht en beheerd. Bij Bergen is de ontwikkelopgave vooralsnog gering, het past het beste bij het karakter van Bergen dat groei geleidelijk gefaciliteerd wordt door vrije kaveluitgifte.

schaal
0 50m 250m 500m

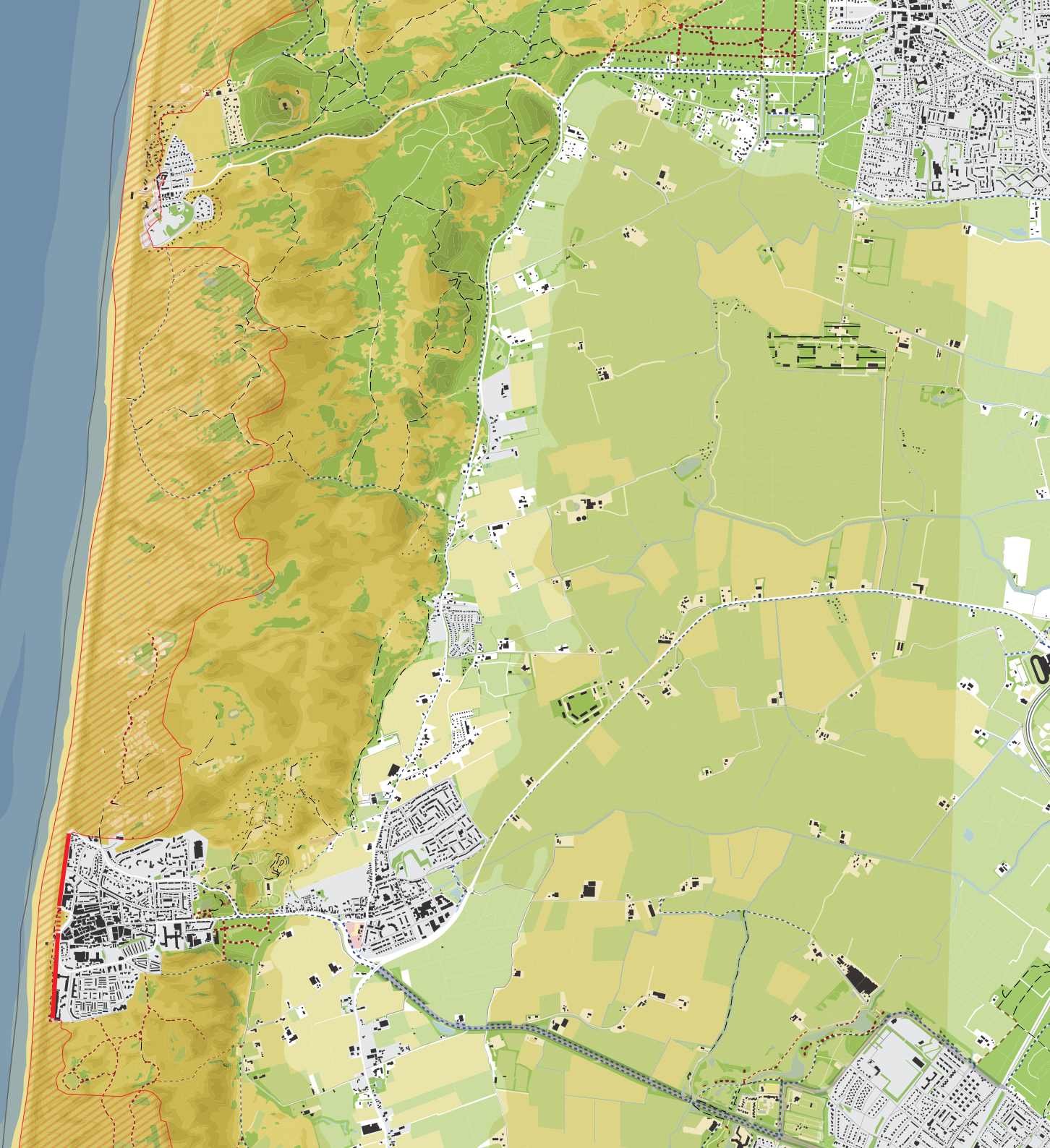
 Kernzone kering

 Beschermingszone

 Dijk-in-Duin

 BKL 2011

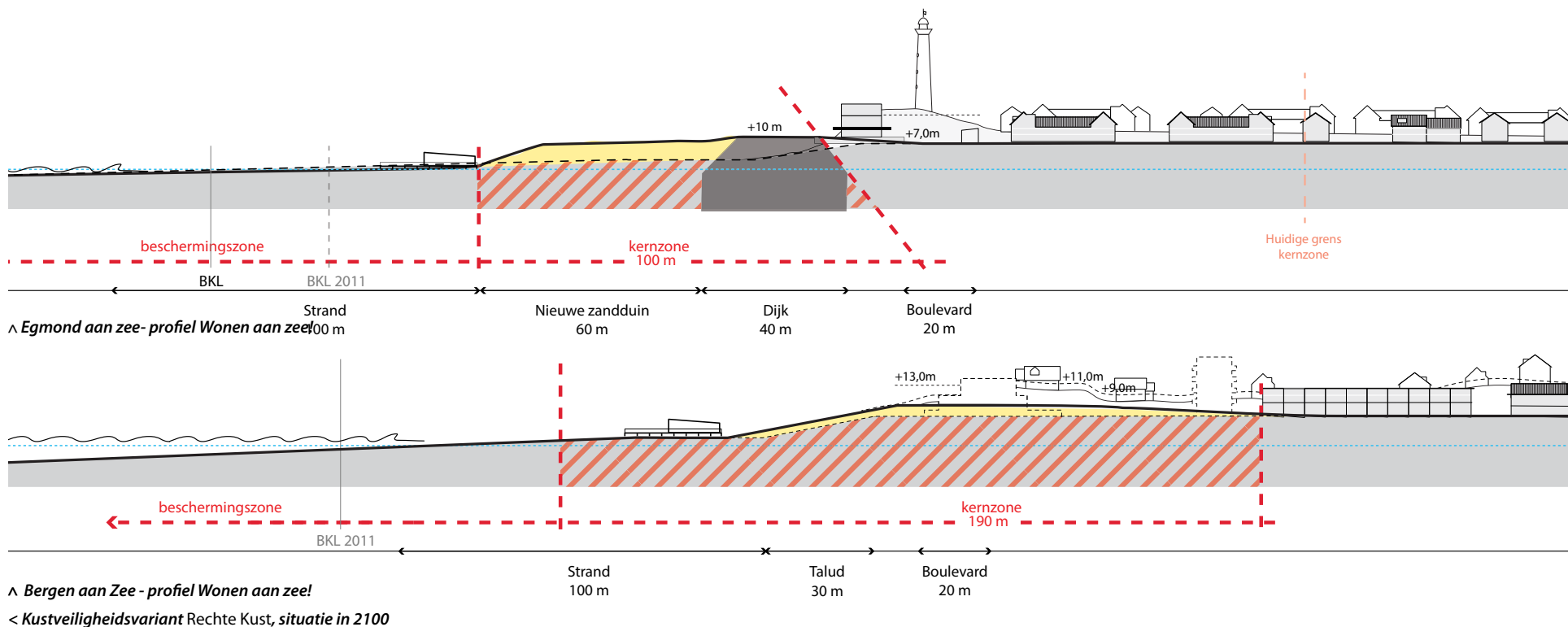
N



Wonen aan zee!

Kustveiligheidsvariant

De veiligheid van Egmond aan Zee wordt in deze variant gewaarborgd door een dijk-in-duin. Deze in zand ingepakte dijk is in totaal ongeveer 100 meter breed en tien meter hoog, en komt op de plek van de huidige boulevard te liggen. Hiermee kunnen de beperkingen met betrekking tot bouwen voor een flink deel van Egmond aan Zee worden opgeheven. Zo ontstaat ruimte voor herstructurering en nieuwe ontwikkelingen. Daarnaast kan de reserveringszone zeewaarts worden verplaatst. Ook dit kan een ruimtelijke impuls geven aan ontwikkeling. Een deel van het zand dat vóór de dijk-in-duin wordt aangebracht, zal voor Bergen terecht komen. De veiligheid in Bergen aan Zee kan vergroot worden door woning voor woning adaptief te bouwen. Dit kan bijvoorbeeld door het duinreliëf te benutten en woningen op een 'sokkel' te bouwen. Dit is een zeer geleidelijke ontwikkeling (over tientallen jaren) die past bij het kalme karakter van Bergen aan Zee. Hiervoor dient onderzocht te worden op welke wijze (adaptief) bouwen in/op de zeewering en/of bijbehorende zones technisch en juridisch mogelijk gemaakt kan worden zonder dat de waterkerende functie wordt aangetast en het beheer van de waterkering wordt bemoeilijkt.



duindorp

zelfbouw duinwoningen
zonnen
zwemmen
wandelen
paardrijden
wandelen

wandelen
Schotse hooglanders

dorpsstrand

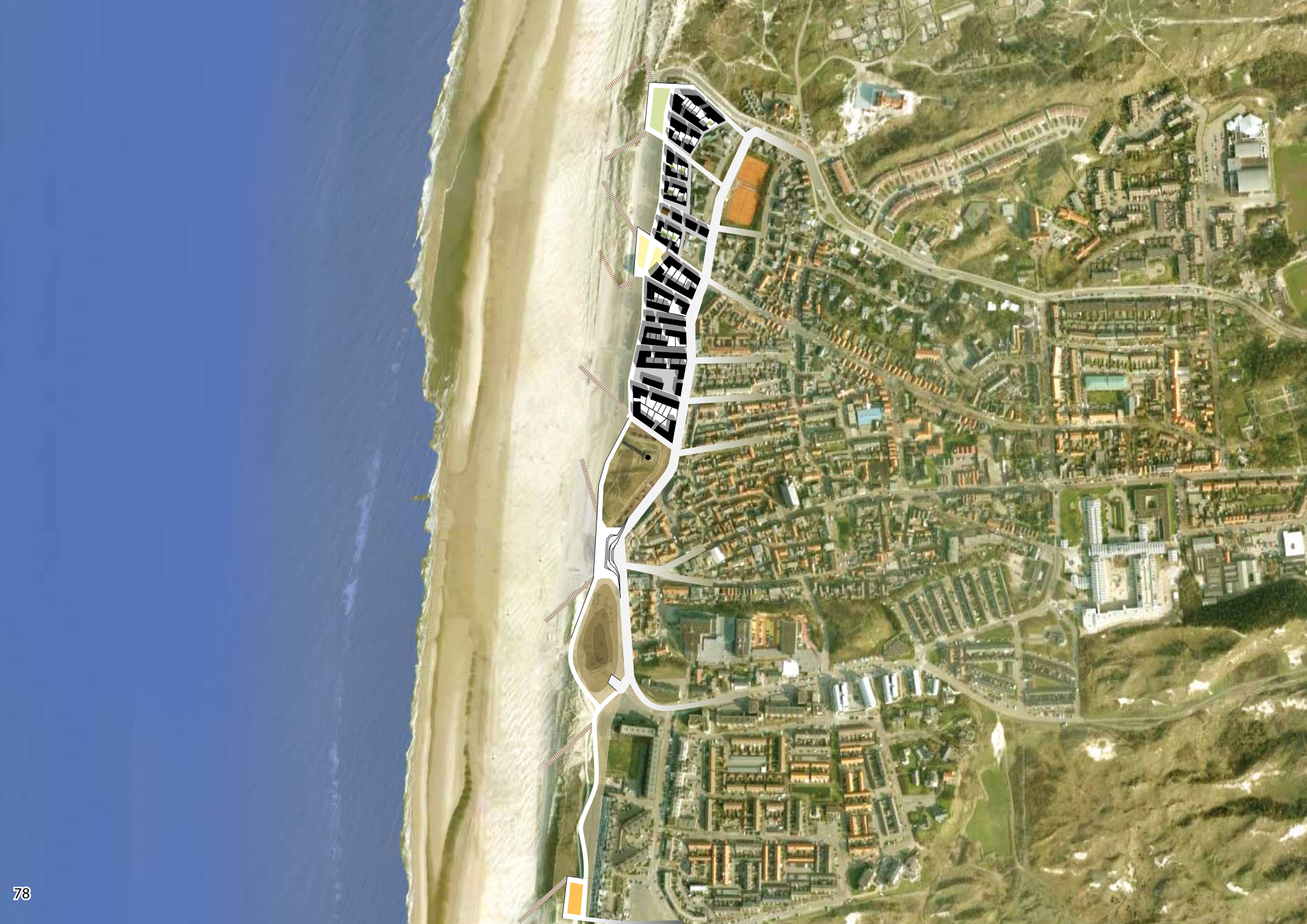
surfen
collectief opdrachtgeverschap
boulevard
wonen aan zee
duinakkertjes
paardrijden
voorzieningen
dorpsommetje

openbaar vervoer
P+R

Ontwikkelingsperspectief - Zelfbouwstad

Bergen aan Zee en Egmond aan Zee worden in deze variant zelfstandige woonkernen voor mensen die rustig aan zee willen wonen. De omliggende duinen zijn vooral bedoeld als voorziening voor de bewoners, met de kenmerkende duinakkertjes bij Egmond, mogelijkheden voor wandelommetjes of om paard te rijden. Verder staat natuurbehoud in het duingebied op de eerste plaats. Uniek is het individuele en particuliere karakter dat Egmond en Bergen krijgen: geen grootschalige appartementencomplexen, maar grondgebonden eengezinswoningen aan autovrije straatjes. Vanaf de dijk-in-duin blijft het zicht op zee behouden, en ontstaat ontwikkelruimte voor zee-woningen aan duin en strand, een geweldig nieuw woonmilieu aan zee.

In Bergen zal dit het karakter hebben van kavels met vrijstaande woningen, in Egmond is de dichtheid wat hoger met smalle, geschakelde woningen van circa 3 verdiepingen. De iets hogere dichtheid en de meer permanente bewoning ondersteunen het draagvlak voor de voorzieningen in de kernen.



Stedenbouwkundige impressie

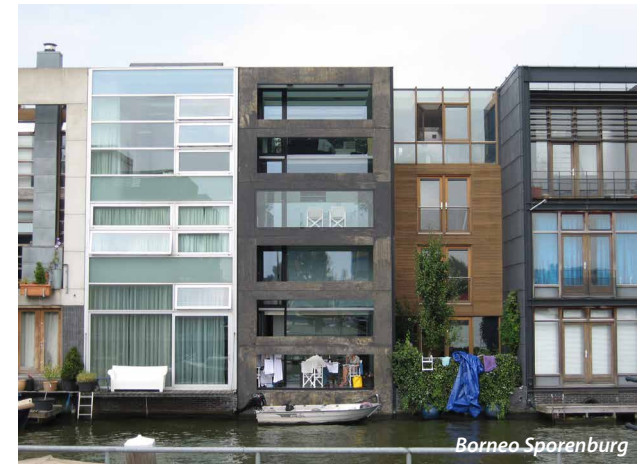
Doordat een dijk-in-duin de kust bij Egmond enigszins recht trekt, ontstaat de mogelijkheid Egmond aan Zee 'af te maken'. De toevallige rafelrand die Egmond aan de zee kant kenmerkt is uniek voor Nederlandse badplaatsen, maar is momenteel wat rommelig.

In het ontwikkelde voorstel krijgt Egmond geen brede boulevard zoals we die kennen van andere badplaatsen, maar vier pleinen verbonden door een smal voet- en fietspad tussen de bebouwing en het nieuwe duin. De pleinen zijn de balkons aan zee, met ieder een eigen karakter. Het middelste plein ligt aan de voet van de hoge duin met de Vuurtoren Jan van Speijk, in het verlengde van de Voorstraat. Het huidige hotel-restaurant wordt hiervoor gesloopt. Ten zuiden van het nieuwe plein, ter hoogte van de huidige KNRM-werf, komt een nieuwe duin dat het zicht op zee omlijst. Het plein zelf wordt gekenmerkt door een lichte glooiing om de hoogte van de dijk-in-duin op te vangen. Zo ontstaat een intiem plein op de laagstgelegen plek, direct aan de beroemde vuurtoren. Dit wordt het recreatieve hart. De noordelijker gelegen pleinen zijn meer ingericht voor bewoners, bijvoorbeeld met gelegenheid voor sport en spel. Ook hier is ruimte voor kleinschalige horeca en de levendigheid die hoort bij een vitale badplaats. De pleinen vormen met sobere inrichting een basis voor de nieuwbouw met architectuur naar smaak van de bewoners.

Aan de noordkant van Egmond wordt de boulevardbebouwing vernieuwd en vervangen door woningen die tot stand komen via particulier opdrachtgeverschap. De bestaande stedelijke structuur wordt hier doorgezet, waardoor een organisch en dorps karakter voor de nieuwe wijk ontstaat. Doordat de bewoners hier zelf ontwikkelaar zijn, hebben zij belang bij een kwalitatieve ontwikkeling op alle niveaus, zoals dat ook succesvol is gebleken in eerdere wijken met stedelijke zelfbouw. Auto-ontsluiting vindt plaats via de achterkant van de woningen, waardoor de voorkanten aan smalle wandelstraatjes komen te liggen. Hier heeft iedere woning zicht op zee. Aan de boulevardkant is ruimte voor iets grotere eenheden met enkele appartementen.



Nieuw Leiden



Borneo Sporenburg



Duinvilla
Suffolk Mole Architects Jarmund Visgnaes Architects









3.4 Petten

Beknopt profiel van de badplaats door middel van facts en figures.

Petten werd in 1929 opgenomen in de gemeente Zijpe. De naam van de gemeente komt van de gelijknamige polder waarin ze gelegen is. De Zijper polder is vernoemd naar een voormalig stroomgat, de Sipe.

3.1 Geografie

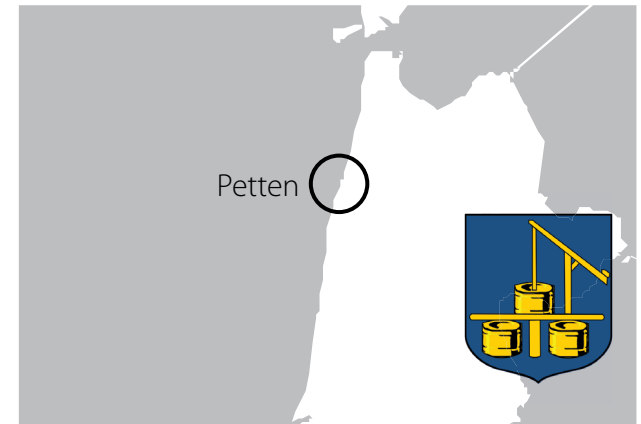
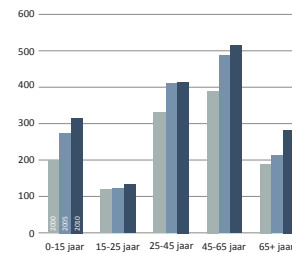
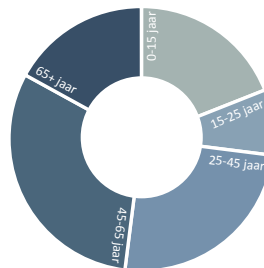
52°58' NB 4°46' OL

totale lengte kust	14,8 km
waarvan strand	12,5 km
met gemiddelde breedte	48,5 m

oppervlakte gemeente	113,35 km ²
waarvan land	95,04 km ²

3.2 Demografie

inwoners	11.539
inwoners per km ²	121

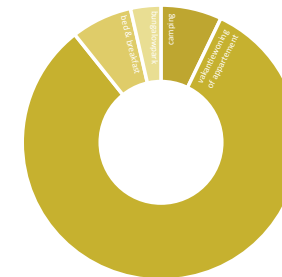


3.3 Toerisme

Petten biedt naast twee campings ongeveer 250 slaapplekken in het dorp. Het grootste gedeelte van de accommodaties bestaat uit vakantiewoningen en appartementen.

Attracties
 Natuurgebied de Putten
 De Dijk te Kijk (museum)
 Hondsbossche zeevering
 wandelroute E9



Doelgroep
 Petten trekt vooral (Duitse) gezinnen. Het informatiecentrum aan de voet van de zeevering biedt speciale kinderprogramma's.



- camping
- vakantiewoning / appartement
- hotel / pension
- bed & breakfast
- bungalowpark
- camperplaatsen

^ *Statistiek over Petten*, diverse bronnen: *Toeristisch recreatief belang van zandsuppleties in Noord-Holland (2009)*, *Actieprogramma Metropolaan Landschap (2010)*, websites van diverse VVV kantoren, Wikipedia, Centraal Bureau voor de Statistiek < *Petten, op de voorgrond de Pettemer zeevering*, <https://beeldbank.rws.nl>, Rijkswaterstaat



-  kustveiligheid door duinlandschap
-  kustveiligheid door dijken
-  primaire waterkering

schaal
0 100 m 500 m 1000 m

Basisprofiel

In deze paragraaf is een selectie gemaakt van de resultaten uit het werkboek "Veiligheid en identiteit kustplaatsen 2011" en deze zijn nader omschreven voor Petten. Voor de geschiedenis van Petten, zie hoofdstuk 4 werkboek #3 'Veiligheid en identiteit kustplaatsen Noord-Holland 2011'.

Kustveiligheid 2100

De Pettemer kust wordt gekenmerkt door de harde Pettemer en Hondsbossche zeewering en de overgang naar de duinenrij ten noorden daarvan. Deze overgang is een kwetsbaar punt in de kustverdediging. De Hondsbossche en Pettemer Zeewering is een Zwakke Schakel aan de Noord-Hollandse kust en wordt in de komende periode met zand versterkt. Hierdoor wordt dit een zogenaamde hybride kering, waarin harde en zachte elementen gecombineerd worden. Naar verwachting zal deze locatie op termijn een zwakke plek blijven vanwege de combinatie van druk op de kust door voortdurende erosie en zeespiegelstijging en daarmee een toename in overstromingskans. Daarnaast is er de wens om hier te wonen, werken en recreëren.

Er zijn twee ontwerprichtingen onderzocht: 'Landwaarts versterken' en 'Zandmotor-eiland'. Deze resulteren in twee ontwikkelingsperspectieven die respectievelijk 'Duindorp' en 'West Fries strand' zijn genoemd en waarvan perspectiefkaarten zijn gemaakt. Vervolgens is het perspectief 'West Fries strand' ook op stedenbouwkundig niveau onderzocht door middel van een plattegrond.



Petten vanaf de Hondsbossche zeewering
<http://www.panoramia.com>

werken

duurzame energie

ECN

paardrijden
wandelen

auto
openbaar vervoer

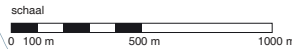
zonnen

zwemmen

luxe woningen

wonen

vogels spotten



Landwaarts versterken

Kustveiligheidsvariant

Door suppletie van grote volumes zand aan weerszijden van de wering en het naar verwachting inwaaien en vervolgens vastleggen van het zand aan de landzijde van de zeewering, wordt er in deze strategie een binnenwaartse versterking voorzien. De harde zeewering wordt aan beide zijden ingepakt door zand. Hierdoor wordt de golfbelasting verminderd en de kering verhoogd. De duinenrij ten noorden van deze kering wordt versterkt aan de binnenzijde (landwaarts) om zo een robuuster duin te realiseren. Aan de zeezijde zullen met het oog op de zeespiegelstijging en een gradiënt in het kustlangtransport suppleties nodig blijven om te compenseren voor kustafslag en erosie.

Ontwikkelingsperspectief - Duindorp

Door suppleties over en achter de bestaande zeewering kan de ontwikkeling van een binnenduinrandmilieu geleidelijk vorm krijgen. Hier ontstaat ruimte voor nieuwe woon- en verblijfsmilieus in Petten. Het betekent een welkome aanvulling op de gebiedskwaliteiten van Petten als woonmilieu bijvoorbeeld voor (internationale) kenniswerkers van het nabijgelegen ECN die nu vooral 'vluchten' naar de Randstad. Ook vanuit het toeristisch verblijf is dit een aantrekkelijk perspectief.



< Ontwikkelingsperspectief Duindorp, situatie in 2100

Kustveiligheidsvariant Landwaarts versterken, situatie in 2100

tijdelijk eiland

kamperen
seizoens-
paviljoens
zomerdorp

wonen

vogels spotten



luxe woningen



fietsen



landpad



zwemmen



zonnen



paardrijden



wandelen



auto



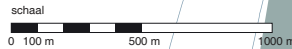
openbaar vervoer

bollenvelden

bed and breakfast



rustplaats



Zandmotor-eiland

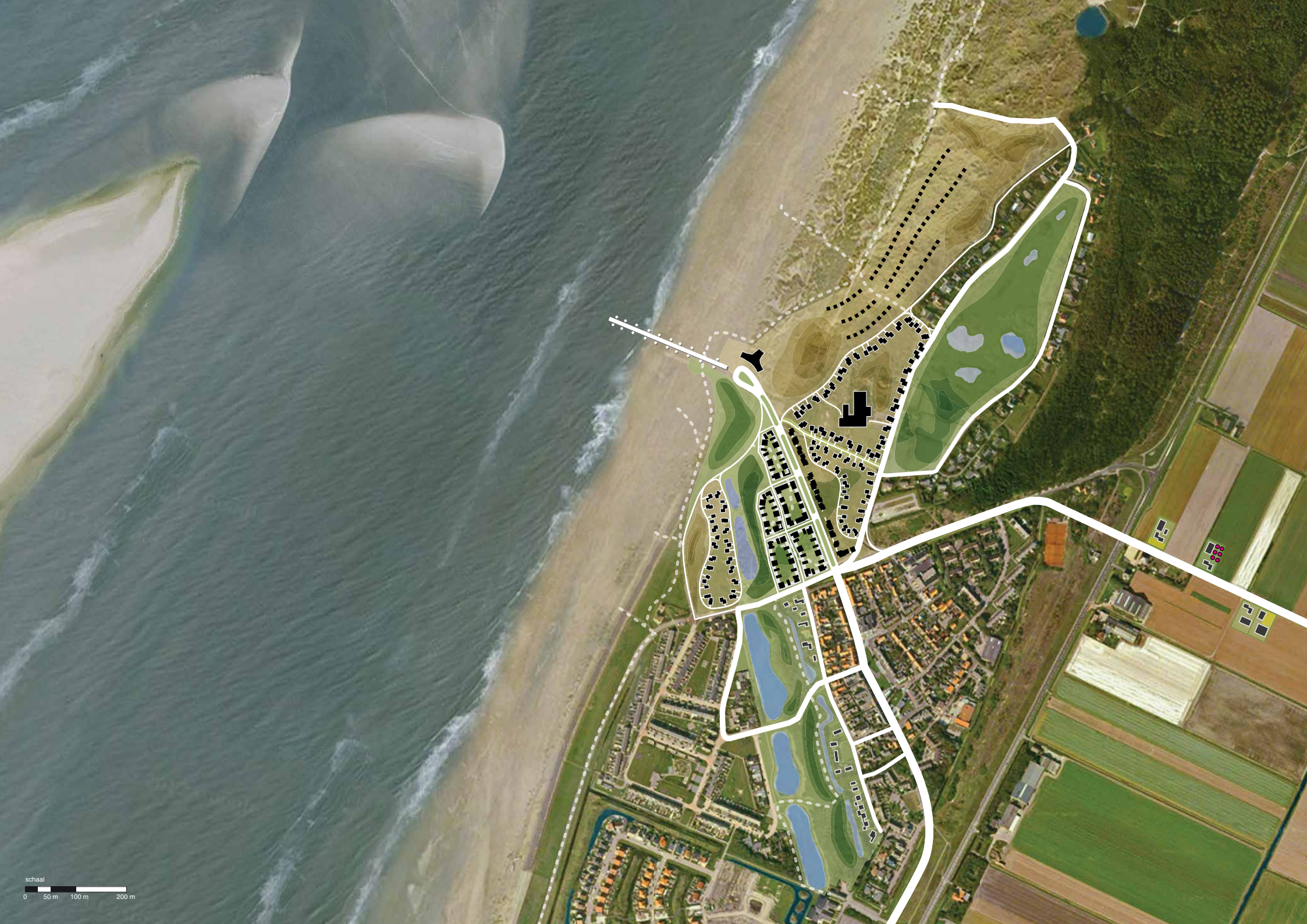
Kustveiligheidsvariant

In deze strategie worden de periodieke zandsuppleties vervangen door één megasuppletie, uitgevoerd als zandbanket met aanzienlijke afmeting ongeveer 500 meter breed en 2,5 kilometer in lengte. Het idee van dit banket is dat de vooroever zandig versterkt wordt. Het principe is vergelijkbaar met dat van de zandmotor. De locatie hiervan is gekozen vóór de aansluiting van de harde zeewering met de duinen, op ongeveer 400 meter voor de kust waar de zee een diepte heeft van 5 tot 8 meter. In een periode van ongeveer tien tot twintig jaar wordt het sediment van het "zandmotoreiland" langs de kust herverdeeld en komt het ten goede aan het strand. Over de tijd zal een groot deel zich verplaatsen door de noordelijke kustlangsstroom en zal de kust elders versterkt worden. Zo wordt een breder gebied voorzien van sediment. Afhankelijk van de grootte van de zandsuppletie, de mate van zeespiegelstijging en de snelheid van het herverdelen van het sediment kan de zandmotor in de tijd herhaald worden.

Ontwikkelingsperspectief - West-Fries Strand

Een tijdelijk eiland in de vorm van een megasuppletie voor de kust van Petten biedt over de lengte van de volledige kustlijn van het dorp nieuwe strandmilieus en aanknopingsmogelijkheden voor met name toerisme en recreatie. Ten opzichte van de variant "landwaarts versterken" komt de ontwikkelingsrichting meer dwars op de kust te liggen in plaats van parallel hieraan. Petten wordt met een bescheiden uitbreiding verbonden aan het strand. De wegen die Petten door de bollenvelden van de Zijperpolder met de West-Friese omringdijk verbinden, worden ontwikkeld tot lommerrijke linten met mogelijkheden voor kleinschalige woningbouw en recreatieve functies. Ook het eiland zelf biedt tijdens haar bestaan - en dan vooral de zomermaanden - aantrekkelijke mogelijkheden als locatie voor festivals en recreatie. Het is dan met een boot verbonden met het 'vaste' strand. Tijdens de wintermaanden kan het eiland meer natuurlijke functies hebben. Het eiland is dan pleisterplaats voor zeehonden en overwinterende en foeragerende vogels.





schaal
0 50 m 100 m 200 m

Stedenbouwkundige impressie

Het ontwikkelingsperspectief geeft Petten binnen de bestaande dorpsstructuur een impuls als centrum tussen de kust en West-Friesland. Voor de bestaande dorpsstructuur van Petten zijn er aanleidingen om een aantal kwalitatieve elementen die nu nog los van elkaar liggen met elkaar te verbinden. Zo kan het woonmilieu van het Korfwater worden uitgebreid en verbonden aan een nieuw woonmilieu dat gebruik maakt van het park-karakter van de restanten van de Atlantikwall. Er ontstaat een voorzieningenstraatje tussen het dorps hart en het strand. Het resultaat is een uniek dorp dat de kwaliteiten van het strand met 'attracties' verbindt aan een aantrekkelijk dorpsmilieu, geruggesteund door een netwerk van prachtige linten door het bollenlandschap van de Zijperpolder.

> *Referentieprojecten*, <http://maps.bing.com>

< *Stedenbouwkundige impressie Pier (2100)*, onderlegger op basis van <http://maps.google.com>





3.5 Den Helder

Beknopt profiel van de badplaats door middel van facts en figures.

Den Helder is de noordelijkste gemeente op het vasteland van de provincie Noord-Holland. De regio waar Den Helder in ligt noemt men de Kop van Noord-Holland. Den Helder is vooral bekend als de thuisbasis van de Koninklijke Marine.

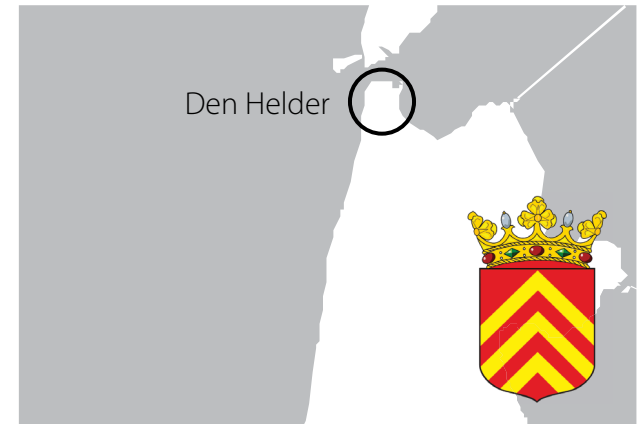
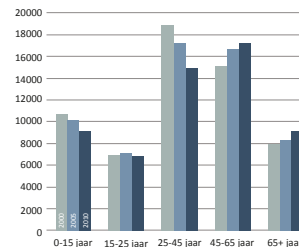
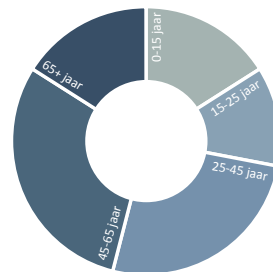
Geografie

52°58' NB 4°46' OL

totale lengte kust	17,0 km
waarvan strand	7,2 km
met gem. breedte	52,2 m
oppervlakte gemeente	178,83 km ²
waarvan land	45,31 km ²

Demografie

inwoners	57.207
inwoners per km ²	1.263



Toerisme

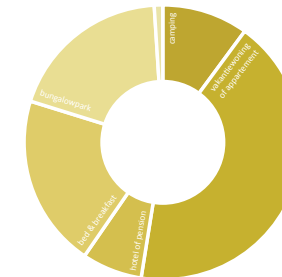
Julianadorp aan Zee is met ongeveer 300.000 bezoekers per jaar de grootste badplaats van de Noordkop met 473 slaapplekken. Deze toeristen zorgen voor ruim 900.000 overnachtingen per jaar.

Attracties

Julianadorp aan Zee
Marinedagen
Fort Kijkduin
Stelling van Den Helder

Doelgroep

Momenteel trekt Den Helder veel jonge (Duitse) gezinnen, maar in de toekomst wil de gemeente ook de Nederlandse 55-plus groep aanspreken.



- camping
- vakantiewoning / appartement
- hotel / pension
- bed & breakfast
- bungalowpark
- camperplaats

^ *Statistiek over Den Helder*, diverse bronnen: *Toeristisch recreatief belang van zandsuppleties in Noord-Holland (2009)*, *Actieprogramma Metropolaan Landschap (2010)*, websites van diverse VVV kantoren, Wikipedia, Centraal Bureau voor de Statistiek < *Den Helder ter hoogte van Huisduinen*, <https://beeldbank.rws.nl>, Rijkswaterstaat



-  kustveiligheid door duinlandschap
-  kustveiligheid door dijken
-  primaire waterkering

schaal
0 100 m 500 m 1000 m

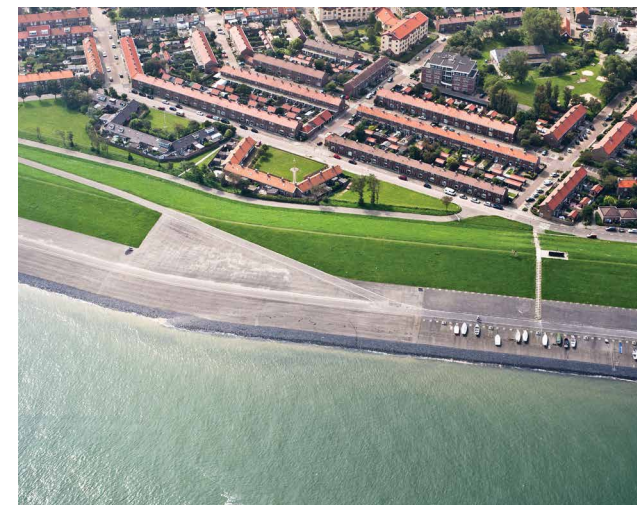
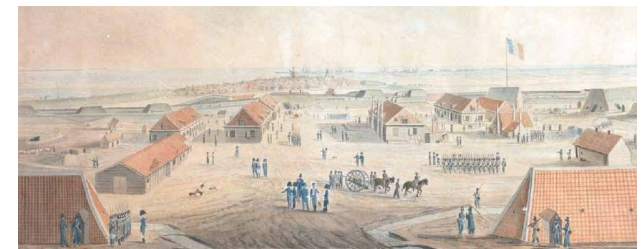
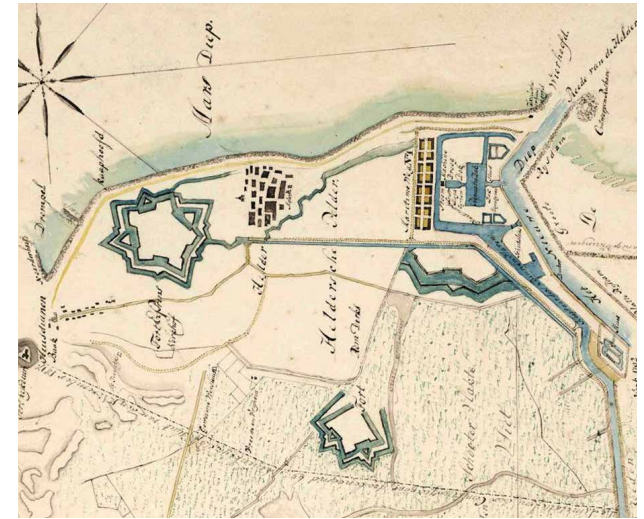
Basisprofiel

In deze paragraaf is een selectie gemaakt van de resultaten uit het werkboek "Veiligheid en identiteit kustplaatsen 2011" en zijn deze nader omschreven voor Den Helder. Voor de geschiedenis van Den Helder, zie hoofdstuk 4 werkboek #3 'Veiligheid en identiteit kustplaatsen Noord-Holland 2011'.

Kustveiligheid in 2100

Den Helder is gelegen aan het Marsdiep en de noordwestkust van Noord-Holland aan het Nieuwe Schulpengat, beide diepe getijdegeulen die de Noordzee en Waddenzee verbinden. Het getijdenvolume van het Nieuwe Schulpengat is in de laatste decennia toegenomen en in oostelijke richting verplaatst. Dit zorgde voor erosie van de kust van Den Helder. De verwachting is dat verdere erosie door deze geul de kust van Noord-Holland verder onder druk zet. In de laatste toetsingsronde kwam ook naar voren dat op termijn de Helderse harde zeewering mogelijk versterkt dient te worden. Daarnaast zal de Noorderhaaks, de omvangrijke zandplaat in de buitendelta voor het Marsdiep, in de komende decennia sediment verliezen aan de Waddenzee. Recent onderzoek toont aan dat het zandsysteem van de buitendelta's tussen de Waddeneilanden afneemt in volume en het zand hiervan zich verplaatst naar de Waddenzee. Een mogelijke strategie kan zijn om te suppleren op de buitendelta, waarmee op de zandhonger van de Waddenzee wordt ingespeeld.

Er zijn twee ontwerprichtingen onderzocht, 'Landwaarts versterken' en 'Zacht Zeewaarts'. Beiden richtingen zijn uitgewerkt in de ontwikkelingsperspectieven en kaarten, respectievelijk 'Duinkwaliteit' en 'Badplaats'. Dit laatste perspectief is tevens uitgewerkt in een stedenbouwkundige plattegrond en een collage.





duurzame energie

haven

chemie

reparaties

duinmilieu voortzetten

wandelen

kamperen

luxue woningen

sportvelden

groenstrook

basisschool

vliegeren

strandpaviljoens

supermarkt

zwemmen

strand

strandhuisjes

zonnen

pendel

helikopter

vliegveld

49

499

schaal
0 100 m 500 m 1000 m

Landwaarts versterken

Kustveiligheidsvariant

Door de bestaande smalle duinenrij aan de binnenzijde te versterken wordt de duinenrij breder en robuuster. Door het grote volume zand en de natuurlijke verstuing hiervan, ontstaat er een zonerings van het duin: een primaire duinenrij aan de zeezijde en een luwere binnenduintrand aan de landzijde. De afslagzone van dit robuuste duin zal zich als gevolg van zeespiegelstijging landwaarts verplaatsen. Versterking van de harde wering aan het Marsdiep door binnenwaartse dijkversterking is in het scenario van zeespiegelstijging noodzakelijk. Door de diepe geul en aanzienlijke stroming is een zeewaartse versterking nabij het Marsdiep technisch lastig te realiseren.

Ontwikkelingsperspectief - Duinkwaliteit

Door in te zetten op ontwikkeling van de binnenduintrand tot aantrekkelijke woonmilieus wordt in dit ontwikkelingsperspectief gewerkt aan het vestigings- en verblijfsklimaat van Den Helder. Hier wordt een binnenduintrandmilieu 'nieuwe stijl' ontwikkeld; een bewoonbare combinatie van duinlandschap en parklandschap. In combinatie met de economische transitie van Den Helder als zuidelijke toegangspoort tot de Noordzee ontstaat een nieuwe 'hub' voor duurzame offshore-industrie. Ook in de plannen voor de herstructurering van de westelijke stadswijken wordt momenteel al gezocht naar mogelijkheden om de duinkwaliteit van dit gebied een impuls te geven. Door de landwaartse versterking van de kust kan de invloedssfeer van het duinmilieu verder worden uitgebreid en versterkt.



< *Ontwikkelingsperspectief* Verblijfskwaliteit, *situatie in 2100*

< *Kustveiligheidsvariant* Landwaarts versterken, *situatie in 2100*



schaal
0 100 m 500 m 1000 m

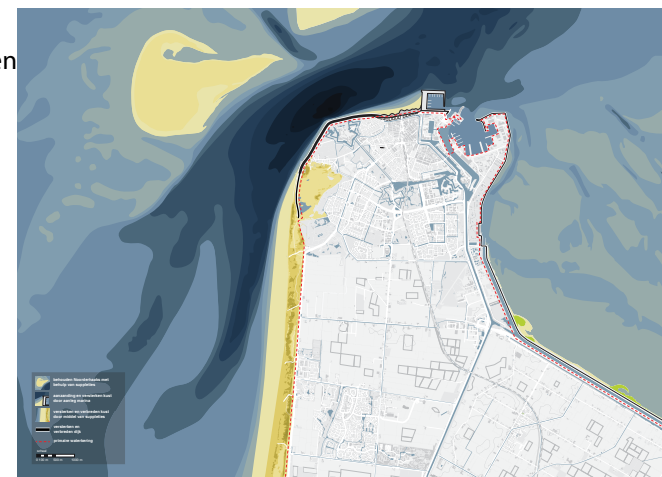
Zacht zeewaarts

Kustveiligheidsvariant

In deze (proactieve) strategie wordt ingespeeld op toekomstige te verwachten erosie veroorzaakt door zowel het systeem van getijdegeulen als de zeespiegelstijging. In dit ontwerp wordt de kust rondom Den Helder (periodiek) versterkt door zeer grote hoeveelheden zand. Hierdoor wordt de zeekering robuuster en wordt een buffer gecreëerd tegen erosie. De zandsuppleties vinden plaats langs de westkust van de kop van Noord-Holland, maar ook op de buitendelta (Noorderhaaks). Bij de westkust worden de vooroever en het strand respectievelijk ondieper en breder. Dit komt zowel de waterveiligheid als de ruimtelijke kwaliteit ten goede. Daarnaast is in deze strategie havenuitbreiding (voor recreatief gebruik) voorzien in het Marsdiep, gecombineerd met een brede harde waterkering met bebouwing aan de noordzijde van Den Helder. Door gerichte zandsuppleties kan hier in de luwte, in de 'oksel' van de havenpier, een strand aangelegd worden dat de golfoploop tegen de harde kering reduceert. Dit strand zal via suppleties moeten worden onderhouden. Deze strategie vraagt om grote investeringen omdat een zeewaartse ontwikkeling ingaat tegen de van nature erosieve krachten die op dit deel van de kust inwerken. Echter door diezelfde dynamiek van het kuststelsel komt deze (periodieke) buffer op den duur ten goede aan de "zandhonger" van de Waddenzee.

Ontwikkelingsperspectief - Badplaats

Door met suppleties slim in te spelen op de karakteristieken van de omgeving is het voorstelbaar dat er vier verschillende stranden rond Den Helder ontstaan. De stad waar de relatie met de zee op dit moment zo vaak opvallend afwezig is, verandert hierdoor in een kustplaats met meerdere gezichten aan zee. Zo is er een stadstrand dat verbonden is met het maritieme hart van de stad en met het station. Er is een familiestrand dat vooral een sterke relatie legt met Julianadorp. Het natuurstrand maakt de verbinding met de Waddenzee en een tijdelijk strand op het Noorderhaaks tot slot is een buitengaats strand voor meer avontuurlijk en tijdelijk gebruik. De stad biedt hiermee de ervaring van bijvoorbeeld een Waddeneiland (Noordzeestrand, Waddenzee-zijde). In tegenstelling tot de Waddeneilanden die vaak voor meerdaags bezoek worden aangedaan, biedt de badplaats Den Helder alles op korte afstand van elkaar zodat er ook heel goed in een ééndagstrip van kan worden genoten.

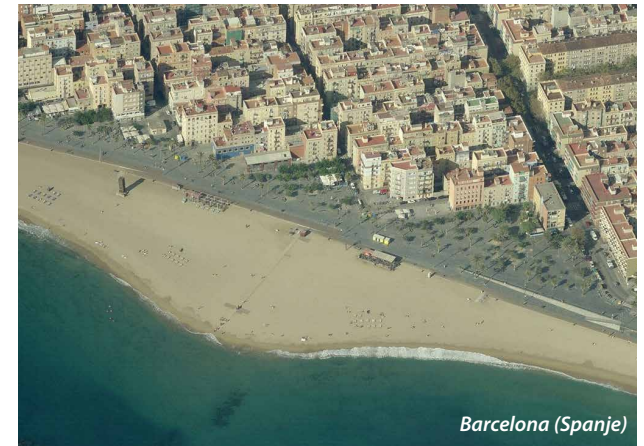




schaal
0 25 50 m 100 m 200 m

Stedenbouwkundige impressie

In het ontwikkelingsperspectief Badplaats wordt Den Helder ontwikkeld als veelzijdige badplaats. Uitgaande van het hernieuwd belang van Den Helder als toegang tot de Noordzee is het voorstelbaar dat het nieuwe woon- en werkmilieu zich in Den Helder concentreert langs en op de vernieuwde zeewering. De ontwikkeling van een nieuw type kering die bestaat uit een combinatie van harde wering, boulevard en woon-werkgebouwen kan hier gestalte krijgen. Meest in het oog springende stedenbouwkundige element in dit perspectief is wellicht de nieuwe jachthaven aan de noordkant van de huidige zeewering. Behalve als programmatische verrijking dient de jachthaven ook een meer technisch doel. Door aanzanding ten Westen van de jachthaven zal immers een standsstrand ontstaan dat in combinatie met een nieuwe harde wering, de boulevard en de woon-werkgebouwen een aantrekkelijk stedelijk milieu biedt. De aansluiting van dit milieu op het bestaande Willemsoord - het maritieme hart van de stad – en het centraalstation door middel van bijvoorbeeld een stadstram levert een sterke verweving met de bestaande stad.



> Referentieprojecten, <http://maps.bing.com>

< Stedenbouwkundige impressie Badplaats (2100), onderlegger op basis van <http://maps.google.com>





Aldus es Orieslandt ghedaen als hier beneden ghestelt es,
als de Caep op Schiermonicooch oost zuydt oost van v. staet 6
myle. Daer Lucas Iansz Wagenaer van Enchuyssen.
Facies Frisia dum Pron.ont. Schiermonicooch i. mil. a te abest ad vulturnum.

Orieslandt



M A R E S E P T E N T R I O N A L E

1 2 3 4 5
Hyspa: Spaensche mylen tot 17 1/2 in een graect.
Duytsche mylen tot 15 in een graect.
Germanica mil. 15. grad. s. competent.

Die Noordt



4 Toekomstperspectief Noord-Holland

In dit hoofdstuk worden de resultaten van het ontwerpend onderzoek in de ateliers die gewijd waren aan de toekomst van de kustplaatsen in het verband van de Noord-Hollandse Noordzeekust als geheel geplaatst.

4.1 Inleiding

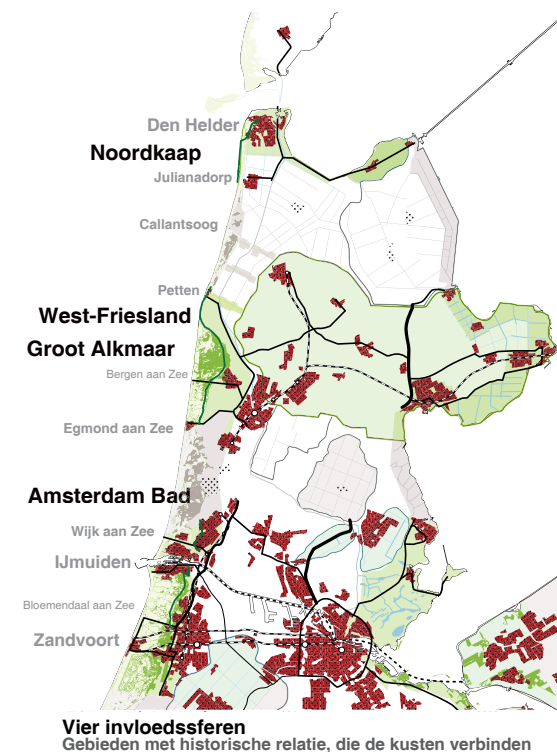
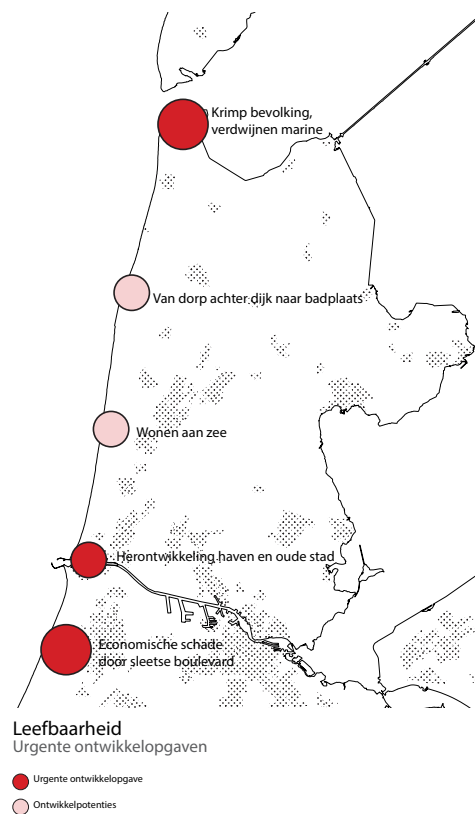
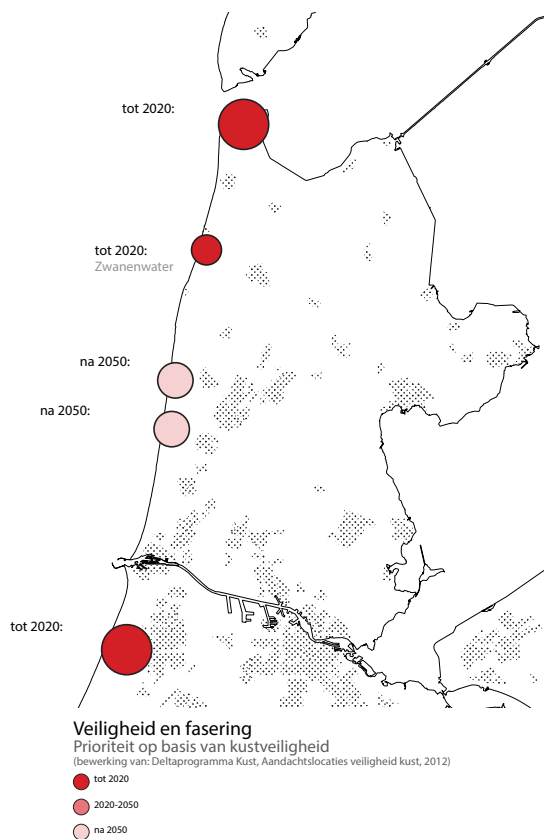
Noord-Holland vormt samen met Zeeland het meest in het oog springende toneel van de strijd van de Nederlanders tegen het water. Historische kaarten getuigen van een dynamisch en gevaarlijk landschap. De Allerheiligenvloed van 1170 die de basis legde voor het ontstaan van het Marsdiep en zo Texel definitief los maakte van het vaste land, en de reeks stormvloed en de 13e eeuw waarin het Flevomeer uitgroeide tot Zuiderzee en Holland tussen twee gevaarlijke watermassa's kwam te liggen, hebben het karakter van Noord-Holland beslissend beïnvloed. Afwisselend hebben stormvloed en de kustversterkingsmaatregelen die daarop volgden hun stempel op de opbouw en landschappelijke karakters van Noord-Holland gedrukt.

Zo is een kustlandschap ontstaan met een grote opeenvolging van verschillende ruimtelijke kenmerken in de noord-zuidrichting. De kustplaatsen met hun verschillende oorsprong en hun geschiedenis voegen daar nog een geheel eigen verhaal aan toe.

In de wetenschap dat kustverdediging een blijvende noodzaak is voor Noord-Holland en in de overtuiging dat kustversterkingsmaatregelen gekoppeld kunnen worden aan veel meer opgaven dan alleen veiligheid, is door Atelier Kustkwaliteit en bureau Fabric gekeken naar de toekomstperspectieven van acht Noord-Hollandse kustplaatsen. In dit laatste hoofdstuk worden de lokale opgaven verbonden aan regionale kansen. Opgeteld leveren de acht cases een aanzet voor een nieuwe kaart voor de kust van Noord-Holland. Waarin de historie en ontwikkeling van de provincie in acht worden genomen en zo Noord-Holland weer laat verschijnen als een gebied met stevige noord-zuid verschillen. Omlijst en verbonden door gevarieerde kustgebieden zowel aan de west- als aan de noord- en oostkant van de provincie.

Kaart van de Zuiderzee door Lucas Janszoon Wagenaer (1590)

Bron: Zuiderzeemuseum, <http://www.zuiderzeemuseum.nl/en/142/persberichten/details/?id=109>



4.2 Gefaseerde aanpak: veiligheid en kustkwaliteit

Veiligheid is in het nieuws. De kranten staan vol met berichten over overstromingsrisico's en de effecten van mondiale klimaatverandering, zeespiegelstijging en de veiligheidsrisico's die dit met zich mee brengt voor laaggelegen verstedelijkte gebieden, zoals ook de Nederlandse Rijn-Maas Delta en laag-Nederland. Echter de risico's van deze mondiale veranderingen en voorspellingen die er aan verbonden worden kennen op lokaal niveau hele verschillende urgenties. Uitgaande van de inschatting die het Deltaprogramma Kust heeft gemaakt is er op de korte termijn sprake van veiligheidsrisico's in de haven van IJmuiden en de Hondsbossche en Pettemer Zeewering (Aandachtslocaties veiligheid kust, Deltaprogramma Kust, 2012). Deze laatste wordt de komende jaren

versterkt. Bij snelle zeespiegelstijging (volgens het W+-scenario) is er rond 2020 voor Zandvoort en Den Helder een kustversterkingsopgave. En vanaf 2050 ook voor Egmond en Bergen aan Zee. Daarbij dient wel de kanttekening worden gemaakt, dat voortdurend kustonderhoud noodzakelijk is om erosie te mitigeren. In het bijzonder speelt deze opgave bij Den Helder, waar de ontwikkeling en beweging van de diepe getijde geulen voortdurend aandacht vraagt. Op basis van de inschatting van de veiligheidsrisico's van Rijkswaterstaat ontstaat een beeld van een relatief veilige kust waarin op termijn (2020, 2050) versterkingsopgaven ontstaan. Wanneer veiligheidsrisico's en leefbaarheidsopgaven van verschillende kustplaatsen worden gecombineerd, ontstaat een genuanceerd beeld van de verschillende

urgenties. Zoals aangegeven in de Strategische Agenda Kust liggen er belangrijke ontwikkelopgaven in de Metropool aan Zee (Zandvoort/ IJmond) en in de Kop (kust ten noorden van Petten).

In de Metropool aan Zee – het gebied tussen Zandvoort, Bloemendaal, Overveen, Santpoort en Haarlem en de zuidkant van de IJmond – staat de regionale opgave in het teken van een afgewogen balans van contrasten. Daarin is het 'managen' van het contrast tussen grote bezoekersstromen (strand) en de rustieke kwaliteit van de grote duinlandschappen en de binnenduintrand een belangrijk aandachtspunt. Het beter benutten van de potenties van Zandvoort en de verbetering van het boulevard-milieu staan hier boven aan de agenda. Vanuit 'leefbaarheid' is het hier

wenselijk de veiligheidsmaatregelen die pas in 2020 aan de orde zijn in tijd vooruit te nemen zodat het stap-voor-stap proces van herstructurering van de boulevard op de korte termijn ter hand kan worden genomen.

Ook in IJmuiden is de urgentie om de ruimtelijke kansen te benutten groter dan de veiligheidsopgave. Wel is er hier een veiligheidsopgave voor het buitendijkse gebied: de Marina en de havens. Voor IJmuiden is het zaak om de veiligheidsmaatregelen voor het buitendijks gebied gelijk op te laten lopen met het benutten van de mogelijkheden om Marina, havengebied en centrum beter op elkaar aan te sluiten. Dan kan hier een sterke combinatie ontstaan van een badplaats met een maritiem karakter, waarin de ferry, de cruiseschepen en zeker ook de vissershaven sterke troeven zijn. Het is de kunst de zichtbaarheid van het maritieme karakter te vergroten. Op de hogere schaal is het verhogen van de doorkruisbaarheid van het gebied in oost-west richting voor alle modaliteiten (boot, trein, auto, fiets) een belangrijke voorwaarde voor succesvolle doorontwikkeling.

De opgave in de Kop – het gebied tussen Den Helder en Petten – staat in het teken van (her)ontwikkeling van aantrekkelijke milieus voor korter en langer verblijf. Als ondersteuning van de economische dragers van het gebied (de havenactiviteiten en landbouw) moet het gebied aantrekkelijker worden gemaakt voor verblijfsrecreatie. Niet alleen het oude militaire landschap van het gebied biedt aanknopingspunten, ook het gegeven dat er boven Camperduin historisch en ruimtelijk gezien een nieuw landschap begint – het Waddenlandschap – geeft dit gebied een uniek karakter. De motor voor nieuwe verblijfsmilieus kan gevonden worden in het gelijktijdig verbeteren van de omgevingskwaliteit en de kustveiligheid (zoals bij de megasuppletie bij Petten nu). Hierbij is het essentieel om de veiligheidsmaatregelen, of het nu

om licht zeewaartse kustuitbreiding of versterking van de ‘Deltadijk’ bij Den Helder gaat, heel precies en strategisch in te passen.

In Egmond – Bergen kunnen de veiligheids- en de kwaliteitsopgave óók synchroon worden aangepakt. De verbetering en vernieuwing van het potentieel sterke boulevard-milieu van Egmond kan ter hand worden genomen op het moment dat vanwege de veiligheidsopgave een volgende stap moet worden gezet. In lijn met de in de ateliers gevolgde gedachtegang is een forse stap ineens wenselijk. Door met veel zand een ‘golf’ te maken of door een dijk in duin te realiseren kan er ontwikkelingsruimte voor het huidige boulevardmilieu worden gecreëerd.

4.3 Kustonderdelen in verschillende invloedsferen

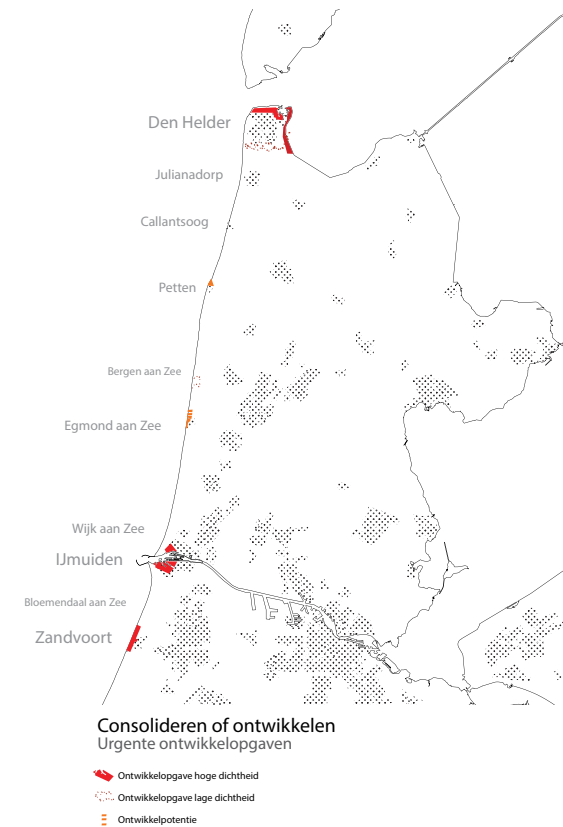
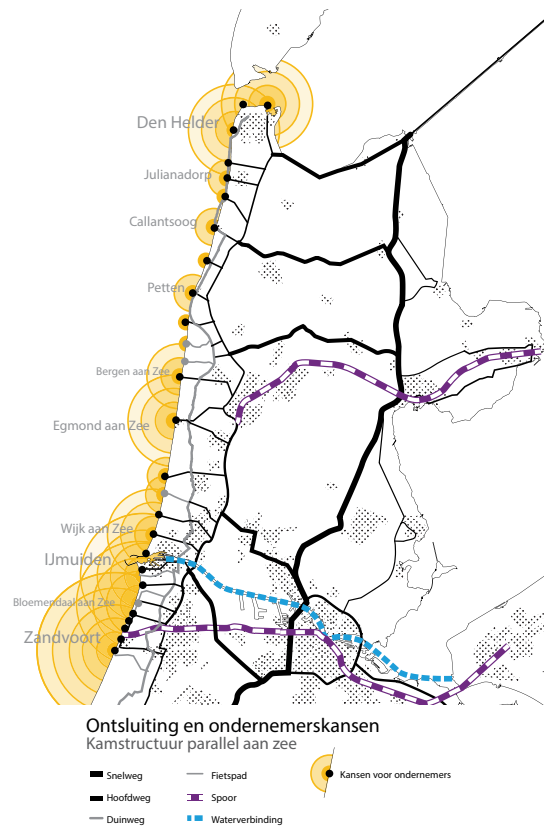
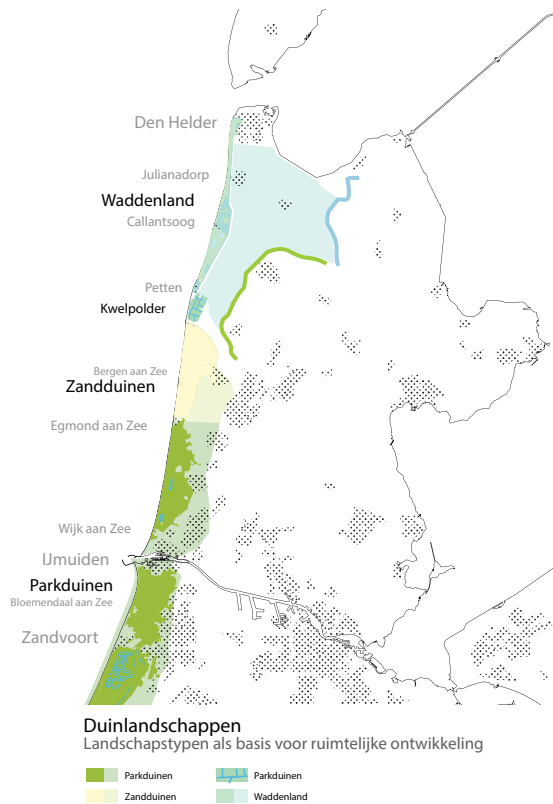
Naast opgaven vanuit veiligheid en leefbaarheid liggen er mogelijkheden bestaande en latent aanwezige invloedsferen te benutten en zo de verschillen tussen de onderdelen van de Noord-Hollandse kust te versterken. De invloed en potentie van de metropoolregio is hierbij overduidelijk. Het gebied van Zandvoort tot en met Wijk aan Zee zou je, naar analogie met ‘Paris-plage’, ‘Amsterdam Bad’ kunnen noemen.

Een minder in het oog springende potentie biedt het netwerk van kernen rondom Alkmaar. Hoewel de kernen in ‘Groot Alkmaar’ bescheiden zijn, bestrijken ze als verzameling een behoorlijk gebied dat zeer verschillende kwaliteiten aan elkaar verbindt. Een gebied waarin historische stadjes, (relatief) nieuwe satelliet-kernen, duinlandschap en cultuurlandschap intensief met elkaar verweven zijn. De kust van ‘Groot-Alkmaar’ beslaat het gebied van Castricum tot Schoorl en omvat het gebied ‘Parkduinen’ uit de Strategische Agenda Kust.

Het gebied tussen Schagen, Hoorn, Enkhuizen,

Medemblik en Heerhugowaard vormt West-Friesland. Een gebied dat ruimtelijk herkenbaar is aan de West-Friese Omringdijk en toeristisch vooral historische VOC-havens te bieden heeft aan de voormalige Zuiderzeekust. De grootste aanvullende potentie voor West-Friesland ligt echter in het westen. Door sterker de oost-west verbinding met de Zijperpolder en het van oorsprong Waddenachtige gebied rondom Petten te benadrukken kan ook de westkust van West-Friesland allure krijgen. Dorpen als Sint Maarten, Sint Maartensbrug en Sint Maartensvlotbrug, maar ook Burgerbrug, Burgervlotbrug en Petten vormen kruispunten in een netwerkstructuur waarin kust en oude polderstructuur messcherp naast elkaar staan. Ze bezitten tevens de potentie om als schakels te fungeren in nieuwe aantrekkelijke oost-west routes.

Den Helder tot slot heeft traditioneel veel nadruk gelegd op haar karakteristiek als (marine) haven, maar het omringende eeuwen oude defensielandschap biedt kwaliteiten die tot op heden nog niet (geheel) benut zijn. Vooral het karakter van Den Helder als vooruitgeschoven post in zee en de verschillen in de aard en gebruik van de omringende zeeën (Noordzee, Marsdiep, Waddenzee) bieden nog grote mogelijkheden voor verdieping en vernieuwing. Door de stad te verbinden met de oostflank, langs het Waddegebied tot en met het oude Wieringen, kan Den Helder profileren als Hollandse Noordkaap met een geheel eigen karakter, op afstand van de hectiek in het zuiden van de provincie.



4.4 Duinlandschappen

Het verschil in geologische samenstelling van de duingebieden van zuid naar noord resulteert in verschillende ecologische waarden van de duingebieden. Vanuit deze ecologische waarden ontstaan eveneens verschillende mogelijkheden voor gebruik. Kalkrijke duingebieden zijn minder gevoelig voor betreding en lenen zich beter voor een gebruik als parklandschap en dus een intensievere vermenging met andere functies dan kalkarme kustgebieden. Langs de hele kust gezien bestaat er vanuit ecologisch perspectief een gradiënt van 'veel-tot weinig-mogelijkheden' om natuur en verstedelijking te mengen en zelfs de opgave om gebieden zoveel

mogelijk voor ander gebruik dan natuur af te sluiten. Wat de ruimtelijke verschijningsvorm en hun karakteristiek betreft zou je kunnen spreken van een drietal typen duingebieden (van zuid naar noord): de parkduinen in het kalkrijke duingebied; de zandduinen in het kalkarme duingebied ten noorden daarvan; en de duinenkust van het gebied met een karakter dat vooruitwijst naar de Wadden daar weer boven.

4.5 Ontsluiting en zonering in intensiteit van activiteit en economische kansen

Het is altijd zo geweest dat kansen om economie te ontwikkelen en de mogelijkheden om ergens te komen hand-in-hand zijn gegaan. Als het gaat over kust economie zijn er twee mogelijkheden:

bereikbaarheid over zee en bereikbaarheid over land. Voor wat betreft de bereikbaarheid over zee zal er vooral gekeken moeten worden naar nieuwe mogelijkheden de bestaande havens meer recreatief te benutten. Voor de verbindingen over land gaat het over het werken aan nieuwe vervoersconcepten, maar ook over de mogelijkheden om de huidige ontsluitingsstructuur te verbeteren.

In de kamvormige ontsluitingsstructuur van de Noord-Hollandse kust vormen de plekken waar de 'tanden' de kust raken, traditioneel de logische plekken voor ontwikkeling.

Als we deze plekken op dezelfde manier beschouwen en ontwikkelen betekent dat vanuit de wens om meer verschil te maken langs de kust een beperking van

de mogelijkheden. Infrastructuur is in essentie een conditie. Vorm, dichtheid en aard ervan bepalen in hoge mate wat ergens gebeurt en ontwikkeld kan worden. Door slim om te gaan met infrastructuur vallen die condities te kneden, en kan dus verschil worden gemaakt. Bijvoorbeeld tussen een hele mooie en brede Parkway met een snelheidsregime van 60 km/h waarlangs het goed fietsen is en waar gemakkelijk gestopt kan worden, en een hele comfortabele route waar je 100 mag en die je snel naar een 'trage' bestemming voert.

Mogelijkheden in de Kop zijn bijvoorbeeld:

- Inzetten op ontwikkeling van een grotere hiërarchie in de noord-zuidverbinding A7 als 'feeder' met stevige dwarsverbindingen richting de kust, de A9-N9 als kustweg en de Heereweg en de duinrandwegen als verdelers
- in combinatie met verbetering en ontwikkeling van een grotere variatie in de oost-west verbindingen richting duin en strand (over water, per OV, voor de auto, per fiets en dat in verschillende combinaties)

4.6 Ontwikkelen én consolideren

Naast de versterking van de gebiedskarakters zoals ze door de provincie zijn geïdentificeerd in de Strategische Agenda Kust, zijn voor het versterken van de identiteit van de afzonderlijke kustplaatsen, de lokale opgaven maatgevend. Het antwoord op de vraag hoe een kustplaats vitaal en aantrekkelijk(er) te maken door het versterken van de identiteit, het verhogen van de kwaliteit en het differentiëren van aanbod, is immers mede afhankelijk van de ruimtelijke behoeften en mogelijkheden ter plaatse. De ontwikkelkansen – in de zin van substantiële

groei van het woningaanbod, van de capaciteit van de verblijfsaccommodatie en van de uitbreiding van het voorzieningenpakket – liggen met name in de grotere badplaatsen en zeker in de badplaatsen in de invloedssfeer van de Metropoolregio Amsterdam. Voor de kleinere badplaatsen is er sprake van een kwaliteitsimpuls op een aantal specifieke plekken. Voor de huisjesterreinen en de campings is er de opgave om het aanbod up to date te houden en in te spelen op ontwikkelingen aan de vraagzijde. En in zijn algemeenheid geldt voor de Noord-Hollandse Noordzeekust dat de grote omgevingskwaliteiten van de zeereep, het duinlandschap en de gevarieerde binnenduinrand met zijn cultuurhistorische parels moet worden gekoesterd, opgepoetst en geconsolideerd.

Rijke kust

Opgave

- Urgente ontwikkelopgave
- Potentiële ontwikkelopgave
- Ontwikkellocatie
- Ontwikkellocatie
- Wonen
- Dagrecreatie
- Verblifsrecreatie camping/strandhuis
- Verblifsrecreatie hotels
- Sportstrand
- Event strand
- Marina
- Voormalige VOC-stad

Stad en landschap

- verstedelijkjng Noordzeekust
- verstedelijkjng Zuiderzeekust
- droogmakerij
- West-Friesche omringdijk
- OV-netwerk Amsterdam

Duinnatuur (Natura 2000)

- duingebied - kalkrijk
- duingebied - kalkarm
- brakwater polder
- duinbossen

N Schaal
0 1 2 5 10 km



4.7 Synthese: een rijke kust

Wanneer we tot een synthese komen van bovenstaande aspecten en de ontwikkelperspectieven voor de badplaatsen, ontstaat er een kaart van Noord-Holland met een spectrum van kustplaatsen met uiteenlopende karakters verbonden aan een gevarieerd achterland. Er zijn vier gebieden langs de kust herkenbaar waarin het type verstedelijking van het achterland de toon zet. Van noord naar zuid gaat het om Noordkaap, West-Friese Kust, Groot-Alkmaar en Amsterdam Bad. Elk gebied heeft een eigen 'gezicht' door de specifieke invulling van de veiligheids- en leefbaarheidsopgaven en het versterken van bestaande of het maken van nieuwe relaties met het achterland. In deze gebieden is de intensiteit van kustactiviteiten hoog en zijn de kansen voor ondernemers groot. Daartussen liggen gebieden van rust die eveneens een eigen karakter en gebruik kennen. Door in te zetten op de ontwikkeling van meer hiërarchie en onderscheid in de ontsluitingsstructuur op de provinciale schaal, ontstaat een hoofdverbinding voor snel verkeer in het oosten, en een fijnmazig netwerk voor een gedifferentieerd aanbod aan verkeer in het westen. Gezamenlijk verbinden deze systemen de kustgebieden onderling. Tegelijk garanderen ze bovendien gevarieerde oost-west verbindingen tussen de Noordzee- en IJsselmeerkust. Door de kamstructuur ontstaat langs beide kusten een ritme van rust en reuring, met een afwisseling tussen kansen voor ondernemers en kansen voor natuur.

Functioneel heeft ieder van de vier kustplaats-clusters zijn eigen ontwikkelperspectief.

- De Noordkaap als off-shore knooppunt met een aantrekkelijk woonmilieu voor (inter)nationale kenniswerkers.
- De kust van West-Friesland als het historische

cultuurlandschap aan zee, met aan de oostzijde een complementaire IJsselmeerkust.

- De kust van Groot-Alkmaar als polynucleair verblijfs- en woongebied, waar de ontwikkeling in de badplaatsen zich vooral richt voor langer verblijf en permanent wonen aan zee en in de duinen.
- Amsterdam-Bad dat bestaat uit de combinatie van het stoere IJmuiden, aantrekkelijk voor pionierende stedelingen, Bloemendaal als cultuur- en uitgaanshart van de metropoolregio en Zandvoort als hoogstedelijke metropolitane badplaats.

Wat begon als een verkenning naar ontwerprichtingen voor kustplaatsen op lokale schaal eindigt op deze manier met een beeld voor de ontwikkeling van de Noordzeekust van Noord-Holland als geheel. Een beeld dat houvast kan bieden voor samenwerking en strategieontwikkeling van de verschillende partijen (provincie, gemeenten, waterschappen, terreinbeheerders, ondernemers) aan een economische vitale, aantrekkelijke en veelzijdige kust.

Colofon

Werkboek #7 Atelier Kustkwaliteit 2012

Veiligheid en identiteit van kustplaatsen in Noord-Holland- een ontwerpend onderzoek naar kustveiligheid en de versterking van het profiel van acht kustplaatsen in Noord-Holland

Trefwoorden

Waterveiligheid, Duinen, Dijken, Suppleties, Kustplaatsen, Den Helder, Petten, Wijk aan Zee, IJmuiden, IJmond, Zandvoort, Bloemendaal aan Zee, Egmond aan Zee, Bergen aan Zee, Noord-Holland

Opdrachtgever

Provincie Noord-Holland

Kernteam

Olv Klijn, Bas Driessen, Rens Wijnakker (.FABRIC), Martijn Vos en Mark Eker (Provincie Noord-Holland), Jandirk Hoekstra, Maïke Warmerdam, Remon Pot (Atelier Kustkwaliteit)

Ontwerpteam

Olv Klijn, Eric Frijters, Bas Driessen, Rens Wijnakker, Karena Codona, Guillermo Lavernia, Greta Mozzachiodi, Siebe M. Voogt (.FABRIC)

Ontwerp, visualisatie en kaartmateriaal

.FABRIC

Er is met veel zorg geprobeerd de bronnen van de afbeeldingen te achterhalen. Mocht u menen dat een afbeelding ten onrechte is opgenomen dan kunt u contact opnemen met het Atelier Kustkwaliteit.

Verspreiding van het rapport en overname van gedeelten eruit wordt aangemoedigd, mits voorzien van een deugdelijke bronvermelding.

Initiatiefgroep
Atelier Kustkwaliteit

provinsje fryslân
provincie fryslân

 Provincie
Noord-Holland


provincie HOLLAND
ZUID


Provincie Zeeland


Deltaprogramma | Kust


Gemeente Den Haag


TU Delft
Technische Universiteit Delft

Van Oord 

Dit ontwerpend onderzoek is tot stand gekomen in atelierbijeenkomsten waaraan deelgenomen hebben:

**Atelier Zandvoort/Bloemendaal
16 mei 2012, Zandvoort**

Bas Driessen (Fabric)
Catelijne Veldwijk (Gemeente Bloemendaal)
Hans van der Weerdhof
(Gemeente Zandvoort)
Henk Steetzel (Arcadis)
Inge Kersten (Atelier Kustkwaliteit)
Jan Mulder (Deltares)
Jandirk Hoekstra (Atelier Kustkwaliteit)
Janneke van Bergen (DP Kust)
Jannemarie de Jonge (Wing)
Jasper Allersma (NPO Ontwikkeling)
Joke Lenten (Gemeente Zandvoort)
Lana Lemmens (VVV Zandvoort)
Lianne van der Hek (Gemeente Zandvoort)
Maïke Warmerdam (Atelier Kustkwaliteit)
Marieke Kuipers (PWN)
Marius Schwartz (DP Kust)
Mark Eker (Provincie Noord-Holland)
Martijn Vos (Provincie Noord-Holland)
Menno van Dijk (Gemeente Bloemendaal)
Miriam Verrijdt (DRO)
Niek Meijer (Gemeente Zandvoort)
Nikki Brand (Atelier Kustkwaliteit)
Olv Klijn (Fabric)
Oswald Lagendijk (Deltares)
Paul Eichhorn (Gemeente Bloemendaal)
Remon Pot (Atelier Kustkwaliteit)
Rianne Steggink (Provincie Noord-Holland)
Rieneke Kanne (Provincie Noord-Holland)
Ronald Bron (Bureau Hosper)
Ruud Willigers (Gemeente Zandvoort)
Theo van Urk (Hoogheemraadschap Rijnland)
Tjinta Versteegen (Gemeente Zandvoort)

**Atelier Egmond en Bergen
17 oktober 2012, Egmond aan Zee**

Bart Henneman (Gemeente Bergen)
Daphne van Gelderen (Gemeente Bergen)
Edwin de Waard (Gemeente Bergen)
Inge Kersten (Atelier Kustkwaliteit)
Jan de Boer (Gemeente Bergen)
Jan Mulder (Deltares)
Jandirk Hoekstra (Atelier Kustkwaliteit)
Janneke van Bergen (DP Kust)
Jelle Gulmans (DP Kust)
Maïke Warmerdam (Atelier Kustkwaliteit)
Marianne Walgreen (DP Kust)
Marjan Duiveman (Hoogheemraadschap
Noorderkwartier)
Mark Eker (Provincie Noord-Holland)
Martijn Vos (Provincie Noord-Holland)
Michiel de Gooijer (Strandpaviljoen de
Schelp)
Olv Klijn (Fabric)
Remon Pot (Atelier Kustkwaliteit)
Pieter Korstanje (Gemeente Bergen)
Rieneke Kanne (Provincie Noord-Holland)
Simon Bakker (Ondernemer)
Sipke Diepbrink (Gemeente Bergen)
Willem Taal (Gemeente Bergen)

**Atelier Noord-Holland
6 december 2012, Haarlem**

Andre Smit (Provincie Noord-Holland)
Charles van Schaik (Provincie Noord-Holland)
Chris Lansink (Provincie Noord-Holland)
Ernst van der Kleij (Provincie Noord-Holland)
Hans Eikelenboom (Provincie Noord-Holland)
Ingrid Speekenbrink (Provincie Noord-Holland)
Jandirk Hoekstra (Atelier Kustkwaliteit)
Maïke Warmerdam (Atelier Kustkwaliteit)
Marianne Walgreen (Provincie Noord-Holland)
Mark Eker (Provincie Noord-Holland)
Martijn Vos (Provincie Noord-Holland)
Olv Klijn (Fabric)
Rianne Steggink (Provincie Noord-Holland)
Rens Wijnakker (Fabric)
Rieneke Kanne (Provincie Noord-Holland)
Sacha Maarschall (Provincie Noord-Holland)

Atelier Kustkwaliteit
wordt mede mogelijk
gemaakt door:



.FABRIC
www.fabrications.nl

.FABRIC is a creative structure that produces spatial solutions. Our involvement in architecture, urbanism and research results in fabrications.

Atelier  **Kustkwaliteit**

Atelier  Kustkwaliteit