

**aanvullingen op de IER Bedrijventerrein
Wijkermeerpolder**

Inleiding

Bij de behandeling van de reacties op de Integrale Effect Rapportage Bedrijventerrein Wijkmeerpolder vonden Gedeputeerde Staten van Noord-Holland het nodig om over aanvullende informatie te beschikken over drie onderwerpen:

- nautische veiligheid
- cultuurhistorie
- verkeer en vervoer

Het onderdeel Nautische veiligheid gaat in op het beheersen van de risico's van vervoer van gevaarlijke stoffen over water en is een toelichting op paragraaf 3.6 en 6.2 van de deelstudie Milieu. Het onderdeel Cultuurhistorie bestaat uit een meer uitgebreide toelichting op de aspecten die een rol gespeeld hebben bij het opstellen van de deelstudie Landschap & Cultuurhistorie & Archeologie. Het onderdeel Verkeer en Vervoer geeft nadere informatie over de aannamen, uitgangspunten en uitkomsten van de deelstudie Verkeer.

De aanvullingen behoren bij de Integrale Effectrapportage voor het bedrijventerrein Wijkmeerpolder. Zij zullen in die zin ook worden betrokken bij de besluitvorming over de Wijkmeerpolder in het kader van het streekplan Kennemerland.

Nautische veiligheid

In het kader van de IER-Wijkermeerpolder is een aanvullende vraag gesteld ten aanzien van de nautische veiligheid. In geval van zowel een insteek als een inkassingshaven in de Wijkermeerpolder zal het nodig zijn om grotere zeeschepen te laten draaien in de vaargeul van het Noordzeekanaal. Gevraagd is om meer inzicht in de effecten van dit draaien in de vaargeul op de veiligheidssituatie ter plaatse. Deze vraag is voorgelegd aan het CNB (Centraal Nautisch Beheer) als nautisch verantwoordelijke instantie.

Het CNB is van mening, dat er door de haven in de Wijkermeerpolder slechts een marginale verhoging optreedt van het veiligheidsrisico ter plaatse. Risico is het product van kans x effect. Een toename in het aantal scheepsbewegingen (waaronder het in- en uitvaren van een haven) brengt een verhoging van het risico met zich mee. Bij de berekeningen van het individueel risico (IR) in het kader van het project Veiligheid Vervoer over Water (deelproject Amsterdam/Noordzeekanaal, 1992) is destijds rekening gehouden met een aantal groeiscenario's. Ook bij de meest vooruitstrevende aanname, bleef de berekende risico-contour (10^{-6} IR) binnen de grenzen van het vaarwater. Hiermee wordt voldaan aan de doelstelling om deze contour op de oever van het Noordzeekanaal te houden zodat er geen woningen binnen komen te liggen. Hieronder is inbegrepen de groei van het vervoer van gevaarlijke stoffen - m.u.v. een beperkt aantal gevaarlijke stoffen, zoals ammoniak en chloor, die zeer bepalend zijn voor de ligging van de contour - waardoor gesteld kan worden dat het veiligheidsniveau, indien de normaal gebruikelijke nautisch operationele procedures worden toegepast, onafhankelijk is van de te verwachten groei in de scheepsbewegingen op het Noordzeekanaal.

Onderscheid dient echter te worden gemaakt tussen de insteekvariant en de inkassingsvariant. Bij een insteekhaven speelt het aan- en ontmeren evenals het laden en lossen, zich af buiten de vaarweg en hebben deze werkzaamheden geen uitstraling naar de vaarweg. Bij een inkassing blijft de directe relatie met vaarweg en haar gebruikers bestaan. Wanneer voor deze variant gekozen wordt zullen er stringente eisen gesteld worden aan de inrichting en het gebruik van de afmeervoorziening om de veiligheid op zowel de vaarweg als op de ligplaats te waarborgen.

Een korte omschrijving van deze nautisch operationele procedures bij het afmeren, danwel insteken in een haven in vergelijkbare situaties voor het Amsterdamse havengebied Westpoort en Zaanstad, is op dit moment:

- * elk schip wordt ingevoerd in het verkeersbegeleidend systeem. Wanneer een schip moet draaien op de vaarweg wordt dit tijdig gemeld aan de Kapiteinskamer van de Nautische Dienst van het GHA (Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam) als uitvoerende instantie van het CNB.
- * afhankelijk van de situatie ter plekke (bijvoorbeeld weersomstandigheden, lading van het schip en drukte op de vaarweg) wordt er door de Nautische Sector ter plaatse (middels één of meer patrouillevaartuigen) assistentie verleend. Dit varieert van het geven van informatie aan vaarweggebruikers tot het ingrijpen in de verkeerssituatie.
- * via de marifoon wordt door de Kapiteinskamer tijdig met de loods danwel de gezagvoerder aan boord de voorgenomen manoeuvre doorgesproken.

In tegenstelling tot de situatie in de oostelijke regio van het CNB (Amsterdam en Zaanstad) beschikt het GHA in de westelijke regio niet over permanent bemande vaartuigen. Aanwijzingen aan de scheepvaart worden daar gegeven op basis van radarbegeleiding en communicatie met gezagvoerder c.q. loods en de overige vaarweggebruikers. Van actieve scheepvaartregeling ter plaatse is nu geen sprake. Een uitbreiding van het radarnetwerk kan hierin uitkomst bieden.

Zoals reeds gememoreerd heeft het onderzoek, uitgevoerd door het Gemeentelijk Havenbedrijf in het kader van veiligheid op de vaarweg voor het Amsterdamse havengebied, aangetoond dat deze maatregelen van nautische begeleiding afdoende zijn voor een verantwoorde beheersing van het veiligheidsniveau. Voor de aan te leggen zeehavens in de Wijkermeerpolder zullen dezelfde nautische maatregelen moeten worden toegepast.

Conclusie

Door het stellen van specifieke eisen aan de inrichting en het gebruik van de ligplaatsen in de haven én de invoering van voorgenomen maatregelen zal het veiligheidsniveau op de vaarweg ter plaatse niet hoger worden dan aangegeven in de IER Wijkermeerpolder (deelstudie Milieu).

Aanvulling beschrijving cultuurhistorie Wijkermeer

*Behorend bij Bijlage Landschap & Cultuurhistorie & Archeologie
IER Wijkermeer*

Een studierapport in opdracht van de provincie Noord-Holland

Utrecht, augustus 1998



H+N+S Landschapsarchitecten

Laan van Chartreuse 168

Postbus 10156, 3505 AC Utrecht

Telefoon (030) 244 57 57

Telefax (030) 244 66 77

AANVULLING BESCHRIJVING CULTUURHISTORIE WIJKER- MEER

1. Inleiding

Dit rapport geeft aanvullende informatie over de (waardering van) cultuurhistorische aspecten van het landschap en over de wijze waarop doelstellingen met betrekking tot cultuurhistorie een rol hebben gespeeld bij het opstellen van de inrichtingsvarianten. Deze aanvulling bestaat een meer uitgebreide toelichting op de aspecten die een rol hebben gespeeld bij het opstellen van de deelrapportage Landschap & Cultuurhistorie & Archeologie. In overeenstemming met deze rapportage is deze aanvulling als volgt opgezet:

- beschrijving van de wijze waarop de historische gelaagdheid van het landschap in de huidige verschijningsvorm tot uiting komt.
- het benoemen van criteria voor het toekennen van cultuurhistorische waarde
- effectbeschrijving: resumé van de gevolgen van de ingreep- onderscheiden in 5 inrichtingsmodellen- op de cultuurhistorisch relevante elementen en patronen.
- schematisch overzicht van waardering en effecten per cultuurhistorisch relevant element.

2. Beschrijving

2.1 ontstaansgeschiedenis

(= toelichting bij schema's blz. 3 rapport I.&C&A)

Toen in de 14de eeuw de zeedijken aan weerszijden van het IJ werden aangelegd hield het gebied van de huidige Wijkmeer-polder een buitendijkse ligging onder invloed van de uitlopers van de Zuiderzee. Via de Kil stond dit getijdewater in verbinding met de

meren in het Noordhollandse veengebied (het huidige areaal van Alkmaardermeer, Beemster en Schermer).

Omdat het zogeheten Wijkmeer een relatief beschutte ligging had- het was een uitloper van het IJ achter de landtong van Buitenhuizen- werd dit gebied door opslibbing steeds ondieper. Er ontstonden tegen de zeedijk aan "buitenlanden", die in de loop der eeuwen als grasland in gebruik werden genomen. Om de landaanwas te beschermen werden twee dwarsdijken aangelegd: de Nieuwe dijk in de 14de eeuw en de Nieuwendijk in de 17de eeuw.

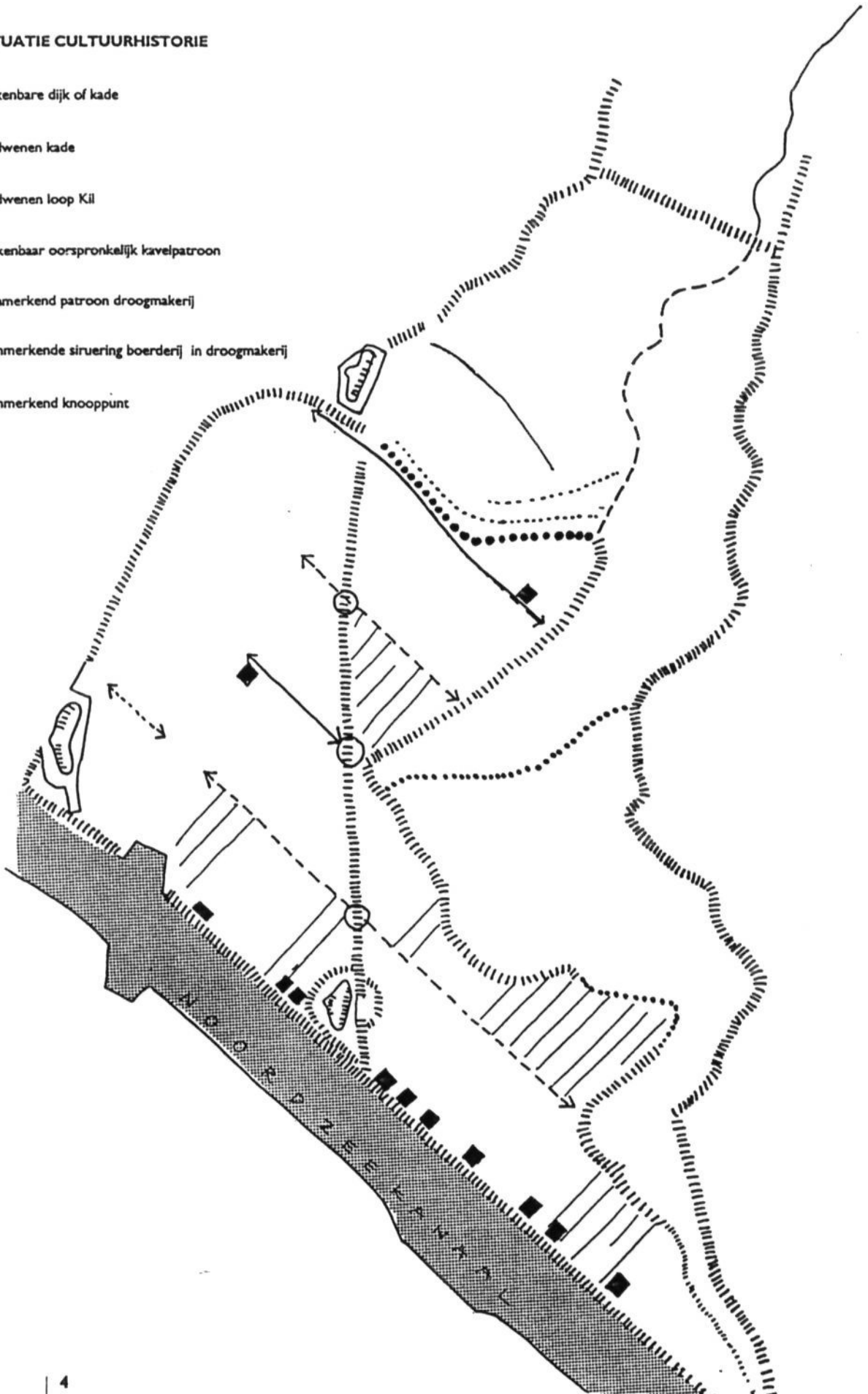
De buitenlanden waren verdeeld in een omkade polder "de Kaag" en twee onbekade gebieden aan weerszijden van de Kil: de Buitenlanden onder Assendelft aan de oostkant en de Buitenlanden onder Beverwijk aan Zee en Duin aan de westkant.

Het verschijnsel dat er in droogmakerijen herkenbare relictten van voormalige buitenlanden voorkomen is tamelijk algemeen, en is onder andere zichtbaar in de Beemster en de Schermer. Binnen de reeks IJpolders vormen de buitenlanden van de Wijkmeerpolder echter het enige voorbeeld van een dergelijk fenomeen.

Het feit dat de Wijkmeer -ondanks zijn geringe diepte- pas in de 19de eeuw werd drooggemaakt is te verklaren uit de vrees die vooral in Amsterdam leefde dat men bij verlies van deze spuiboezem met nog grotere problemen bij de opslibbing van de haven geconfronteerd zou worden. De uiteindelijke droogmaking van de Noord- en Zuidwijkmeer-polder en de overige IJ-polders was rechtstreeks gekoppeld aan de aanleg van het

HUDIGE SITUATIE CULTUURHISTORIE

-  herkenbare dijk of kade
-  verdwenen kade
-  verdwenen loop Kil
-  herkenbaar oorspronkelijk kavelpatroon
-  kenmerkend patroon droogmakerij
-  kenmerkende situering boerderij in droogmakerij
-  kenmerkend knooppunt



Noordzeekanaal in de 19de eeuw. Het doel was op dat moment meer waterstaats-economisch dan landbouwkundig van aard: men wilde door de verkoop van de grond de aanleg van het kanaal financieren. De doelstelling om meer landbouwgrond te creëren kwam pas op de tweede plaats. De overheid speelde bij de ontginning en inrichting van de Wijkermeerpolder een terughoudende rol en gunde de concessie aan de Amsterdamse Kanaal Maatschappij. Deze geringe overheidsbemoeienis is af te lezen aan het feit dat de inrichtingsmiddelen van de polder, zoals wegen, tochten en dijken weinig allure in vormgeving hebben. Het stichten van boerderijen werd aan de verschillende grondeigenaren overgelaten. Als gevolg daarvan is er nauwelijks ruimtelijke overeenkomst in bouwstijl en inrichting van de verschillende boerderijen. De oudste boerderijen liggen langs de Kanaalweg en de Kaagweg, in een willekeurig gespreid patroon. Het verkavelingspatroon in de Wijkermeerpolder vertoont dezelfde kenmerken als dat van de overige Ijpolders: de hoofdrichting van wegen en tochten is parallel aan het Noordzeekanaal getrokken, waarbij de kaveldiepte ongeveer 450 meter is. Daarbij treden in de Wijkermeerpolder onregelmatigheden op in het wegenbeloop, door de aansluiting op de gekartelde rand van de buitenlanden. Deze onregelmatigheden zijn in de vormgeving van de polder niet bewust geaccentueerd. Daardoor ontstaan afwijkingen (zoals het deels samenvallen van het tracé van tocht en polderweg) die eerder als rommelig dan als karakterstiek bestempeld kunnen worden. Aan het eind van de negentiende eeuw werd, in een diagonaal dwars door de rechthoekige verkaveling heen, de liniedijk van de Stelling van Amsterdam in de Wijkermeerpolder aangelegd.

Al met al is de Wijkermeerpolder te beschouwen als een kenmerkend voorbeeld van een negentiende eeuwse droogmakerij: zakelijk en sober, zonder cultureel bepaalde vormgevingsidealen tot stand gekomen. In de Wijkermeerpolder toch een zekere rijkdom en allure heeft verkregen is te danken aan de landbouwkundige productieomstandigheden: een goede ontwateringstoestand en een landbouwkundig goed bruikbare bodem.

2.2 huidige situatie

(zie kaartje)

Op dit moment is de Zuidwijkermeerpolder de laatste van de Ijpolders die nog agrarisch in gebruik is. Daardoor zijn de kenmerkende maatvoering en de hoofdrichting van het kavelpatroon nog herkenbaar. Door de aanleg van de Wijkermeertunnel en de aanleg van de liniedijk is de lengterichting van de verkaveling parallel aan het kanaal echter sterk opgedeeld geraakt.

Het Noordzeekanaal is sinds de aanleg verbreed, ook in noordelijke richting, waardoor de kanaaldijk is opgeschoven. De profielering is echter nog kenmerkend. De herkenbaarheid van het onderscheid tussen buitenlanden en droogmakerij is afgenomen. Dit heeft een aantal oorzaken. Het verschil in kavelpatroon is vervaagd, doordat de grillige verkaveling van de buitenlanden regelmatig en grootschaliger is geworden, terwijl de kenmerkende smalle percelen van de droogmakerij veelal zijn samengevoegd tot grotere blokken. Van de grillige lijnen van de oorspronkelijke buitenlandenverkaveling is in feite niets meer herkenbaar. Ook het onderscheid in bodemgebruik (oorspronkelijk grasland in de buitenlanden, akkerland in de droogmakerij) is afgenomen. Ten noorden van de Noorderweg is de scheidingskade grotendeels niet meer herkenbaar. Ten zuiden van de Noorderweg is de kade nog wel zichtbaar, in de vorm van een hoogteverschil en een langgerekt "uitgespaard" perceel. Langs een deel van deze kade is een weg gelegd, waarlangs in de loop van de tijd boerderijen zijn gesitueerd. De lokatie van deze bebouwing-bebouwing doet afbreuk aan het karakter van de kade als achterkant van de droogmakerij-ontginning.

De onderverdeling van de buitenlanden in verschillende eenheden is niet meer herkenbaar.

De grillige loop van de Kil is bij de uitvoering van het landinrichtingsproject rechtgetrokken. Daardoor is deze niet meer herkenbaar als voormalige getijderek.

ELEMENT	WAARDERING	EFFECT INGREEP	EVALUEREND ONTWERP
STELLING VAN AMSTERDAM • forten • liniedijk • kringenwet boerderij	<ul style="list-style-type: none"> • Internationale zeldzaamheid • nog voldoende herkenbaar, op onderdelen gaaf 	<ul style="list-style-type: none"> • elementen blijven gehandhaafd (m.u.v. kringenwet-boerderij in inkassingsmodel) maar context verandert • verschil binnen-buiten wordt in symmetrisch en asymmetrisch model gehandhaafd • blijft gehandhaafd • natuurontwikkelingszone aan dijvoet • in asymmetrisch model grootste afstand tot bedrijfterrein; water aan dijvoet is positief effect 	<ul style="list-style-type: none"> • Inkassingsmodel met behoud Fort Velten • vrije ligging Fort Zuid-Wijkmeer in symmetrisch model • minimaal 100 meter afstand naar bedrijfterrein • vergroten moeraszone in asymmetrisch model
ASSENDELVERZEEDEIJK	<ul style="list-style-type: none"> • kenmerkend • van nationaal belang • gaaf 	<ul style="list-style-type: none"> • blijft gehandhaafd; mogelijke grens moeraszone 	<ul style="list-style-type: none"> • in asymmetrisch model is moeraszone verbreed tot de Kil
DE KIL	<ul style="list-style-type: none"> • kenmerkend voor landschapontwikkeling • niet zeldzaam • weinig gaaf en herkenbaar 		
BUITENLANDEN	<ul style="list-style-type: none"> • kenmerkend voor landschapontwikkeling • niet zeldzaam • matig herkenbaar (m.n. door hoogteverschil) 	<ul style="list-style-type: none"> • onderscheid droogmakerij-buitenlanden verdwijnt 	<ul style="list-style-type: none"> • reflect kade in moeraszone van asymmetrisch model laat grens buitenlanden zien
KADE LANGS BUITENLANDEN	<ul style="list-style-type: none"> • kenmerkend • niet zeldzaam • ten zuiden van Noorderweg nog herkenbaar 	<ul style="list-style-type: none"> • verdwijnt 	<ul style="list-style-type: none"> • in asymmetrisch model 1 ruimte voor handhaven van een deel van de kade in moerasgebied • kadepatroon als groenstructuur in droog model handhaven
ONDERSCHIED BINNEN BUITENLANDEN	<ul style="list-style-type: none"> • kenmerkend • niet zeldzaam • reeds verdwenen door vergraven van kades 	<ul style="list-style-type: none"> • niet onderscheidend: is al verdwenen 	
KAVELPATROON	<ul style="list-style-type: none"> • kenmerkend • niet zeldzaam • niet gaaf; percelering deels verdwenen 	<ul style="list-style-type: none"> • verdwijnt ten zuiden van Noorderweg • wel onderlegger voor inkassingsmodel 	<ul style="list-style-type: none"> • In inkassingsmodel en droog terrein vormt de hoofdrichting van verkaveling de onderlegger
WEGEN + WATERLOPEN	<ul style="list-style-type: none"> • matig kenmerkend; weinig allure • niet zeldzaam • reeds doorsneden voor rijkswegen en liniedijk 	<ul style="list-style-type: none"> • verdwijnen grotendeels, mogelijk aanleiding op inrichtingsniveau 	
KANAALDIJK	<ul style="list-style-type: none"> • kenmerkend profiel voor Noordzeekanaal • niet zeldzaam • herkenbaar 	<ul style="list-style-type: none"> • hoogteverschil vermindert bij insteekvarianten • verdwijnt bij inkassingsvariant 	<ul style="list-style-type: none"> • groentreek langs kanaal bij symmetrisch + asymmetrisch model en bij model droog terrein
BOERDERIJEN + ERVEN	<ul style="list-style-type: none"> • patroon van erven langs kanaal is kenmerkend • erven langs kade passen niet in de ordening 	<ul style="list-style-type: none"> • verdwijnen, ook uit veiligheidsoverwegingen • alleen in model droogterrein mogelijk handhaven van erven langs kanaal 	

3. Criteria

In aansluiting op de wijze waarop de landschappelijke effecten in het deelrapport worden beschreven kunnen ook de effecten op de cultuurhistorische elementen en patronen in drie hiërarchisch geordende lagen worden beschreven:

- het fysieke basispatroon; het regionale schaalniveau
- netwerken; het lokale schaalniveau
- grondgebruik; het schaalniveau van de landschapselementen

Om een cultuurhistorische waardering aan de in deze lagen onderkende patronen en elementen te kunnen toekennen worden de volgende criteria gehanteerd:

- kenmerkendheid
- zeldzaamheid
- gaafheid en/of herkenbaarheid.

4. Effectbeschrijving

(als aanvulling op hoofdstuk 4 van deelrapport L&C&A)

4.1 eerste laag; het basispatroon

2a. Ingrepen op polderniveau, herkenbaarheid als eenheid.

Het maken van een zeehaven in de laatste nog agrarische IJpolder past in de reeks van havenontwikkeling, bedrijfs- en recreatierterreinen die in de IJpolders zijn gemaakt. Het drooggemaakte IJ blijft zo, met een nieuwe invulling, als landschapseenheid herkenbaar.

De verkavelingsrichting parallel aan het kanaal, die kenmerkend is voor de IJpolders, kan alleen in de inkassingsvariant en in het "droge" model gehandhaafd blijven. Overigens is door de aanleg van de Wijkermeertunnel en door de aanleg van de linedijk deze lengtenchting al sterk verzwakt.

Het onderscheid tussen polder en buitenlanden, dat al sterk is afgenomen, zal door de ingreep nog verder verdwijnen. In het asymmetrische havenmodel bestaat de mogelijkheid om een groot deel van de kade als lijn in het moerasgebied tussen haven en Assendelverzeedijk herkenbaar te houden. In het model Droog Terrein kan de kade tussen droogmaken en buitenlanden als bepalend groenstructuur-element worden opgenomen.

2b. karakteristieke oost-west zonering en noord-zuid gerichtheid van het kustlandschap

Het voornemen doorkruist de zonering parallel aan de kust en benadrukt de band langs het Noordzeekanaal. Daarin zijn de modellen niet onderscheidend. De historisch verankerde verbinding van de Wijkermeer naar het noorden, via de Kil tussen de twee zeedijken, wordt in alle modellen benadrukt door een moeraszone aan de voet van de Assendelver zeedijk te maken en deze zover mogelijk in noordelijke richting door te zetten.

4.2 tweede laag; netwerken

(voor beschrijving van: 3.de Stelling van Amsterdam en 4. de Assendelverzeedijk zie deelrapport L&C&A)

9a. De Kil als netwerk.

Behalve als landschapselement in de polder heeft de Kil ook betekenis als netwerkelement, als doorgaande lijn naar het Alkmaardermeer. In alle modellen is een moeraszone tussen Kil en Assendelverzeedijk geprojecteerd, die de historische betekenis van de Kil als natte verbindinglijn een nieuwe vorm geeft. Afhankelijk van de breedte van de moeraszone ter hoogte van de nieuwe haven varieert in de modellen de begrenzing van deze zone. Alleen bij het asymmetrische model is uitgegaan van een zone die de totale ruimte tussen dijk en Kil beslaat, waarbij de mogelijkheid bestaat de oorspronkelijke loop van de Kil te herstellen.

4.3 derde laag; grondgebruik en elementen.

7. Herkenbaarheid van het reliëf

(zie tekst rapport L&C&A, toevoeging mbt kanaaldijk)

De herkenbaarheid van het hoogteverschil tussen de kanaaldijk en de droogmaken zal afnemen, omdat het kadegebonden bedrijventerrein tot dijkniveau wordt opgehoogd. In het inkassingsmodel zal de kanaaldijk zelfs geheel verdwijnen. Daardoor verdwijnt een karakteristiek kanaalbegeleidend element. Overigens ontbreekt de dijk ook ter plaatse van de Amsterdamse havens. In alle modellen, behalve in het model Droog Terrein, verliest de kanaaldijk zijn functie als doorgaande verbindingsweg.

8. Verkavelingspatroon, overhoeken

Onregelmatigheden, veroorzaakt door de aansluiting van de geometrische droogmakerijverkaveling op de diagonale lijn van de liniedijk en de rafelige rand van de bovenlanden zijn in de inrichting van de polder niet bewust benadrukt. De overhoeken tussen de oorspronkelijke kade en de Noorderweg zijn inmiddels verdwenen. Toch zijn er min of meer toevallig enkele bijzondere punten ontstaan, zoals bijvoorbeeld het snijpunt liniedijk- Kagerweg- kade. Door de ingreep zullen dergelijke kenmerkende details vermoedelijk verdwijnen. De hoekverdraaiing tussen liniedijk en kavelrichting blijft vooral in het inkassingsmodel herkenbaar.

9. De Kil als landschapselement

In het landinrichtingsproject is de oorspronkelijke loop van de Kil rechtgetrokken. In alle inrichtingsmodellen blijft deze loop van de Kil ten noorden van de Noorderweg gehandhaafd.

Herstel van de oorspronkelijke loop behoort tot de mogelijkheden, maar daarin zijn de modellen nauwelijks onderscheidend.

10. Erven langs het Noordzeekanaal.

De cultuurhistorisch meest kenmerkende erven liggen langs de kanaaldijkhouten. De erven die later zijn gevestigd, op de grens van de droogmakerij en de buitenlanden, in de voormalige buitenlanden en langs de liniedijk verstoren door hun ligging juist de ordening van de droogmakerij. De erven langs het kanaal zullen vermoedelijk in alle modellen, behalve wellicht het model Droog terrein, moeten verdwijnen. Bij het inkassingsmodel wordt de gehele strook langs het kanaal vergraven.

De houten kringenwetboerderij, ten westen van Fort Zuidwijkermeer, dient als onderdeel van de Stelling van Amsterdam beschouwd te worden. Deze boerderij wordt in vrijwel alle modellen wel gespaard en verdwijnt alleen in het inkassingsmodel.

Verantwoording

Deze aanvullende beschrijving van de cultuurhistorische aspecten van de Wijkermeerpolder dient in samenhang te worden gezien met de rapportage **Landschap&Cultuurhistorie&Archeologie** (januari 1998) die door **H+N+S landschapsarchitecten** is opgesteld in het kader van de IER Wijkermeerpolder.

Samenstelling aanvullende studie

Ytje Feddes (H+N+S, projectleider)

Waardering cultuurhistorische aspecten

Henk Baas (Landview bv)

Vormgeving en lay-out

H+N+S

Foto's en afbeeldingen

H+N+S, tenzij anders vermeld

Aanvulling literatuurlijst

A.J. Thurkow, "De droogmaking en ontginning van de Wijkermeer in een negentiende eeuwse perspectief" in: *Geplaatst in de Tijd* (Uitgave van het Geografisch en Planologisch instituut VU), Amsterdam 1984

Utrecht, januari 1998

© H+N+S (1998) Alles uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en / of openbaar gemaakt mits de bron wordt vermeld.

Integrale Effect Rapportage
Bedrijventerrein
Wijkermeerpolder

Aanvulling verkeerscijfers

1. Inleiding

Deze notitie geeft nadere informatie over de aannamen, uitgangspunten en uitkomsten van de verkeersstudie Wijkermeer.

2. Keuze ochtendmodel

Het model voor de ochtendspitsperiode is met name ontwikkeld voor het berekenen van reizigers in het openbaar vervoer. Voor deze groep is het ochtendspitsuur meer maatgevend dan het avondspitsuur. Naast het ochtendmodel beschikt de provincie Noord-Holland ook over een model voor het avondspitsuur. Dit model wordt nog gebruikt om de uitkomsten te kunnen vergelijken met resultaten van oude berekeningen die zijn uitgevoerd in de tijd dat de provincie uitsluitend nog over een avondmodel beschikte. De basis van het ochtendmodel is gelijk aan die van het avondmodel, waardoor aannamen en uitgangspunten ten aanzien van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen en ten aanzien van de infrastructuur en het verkeersbeleid volledig identiek zijn. In beide modellen is het prijsbeleid van het flankerend beleid, zoals verwoord in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-IIId), "vertaald" in een hogere reisweerstand voor de auto met ongeveer 25 tot 30%. Bij de aannamen voor de openbaar vervoervoorzieningen is uitgegaan van het tweede tactische pakket inclusief Regiorail. De uitkomsten van de verschillende studies liggen dan ook in de zelfde orde van grootte.

3. De weginfrastructuur bij en binnen het bedrijventerrein

Het verkeer van en naar de Wijkermeerpolder wordt voornamelijk afgewikkeld langs de N246 en de Noorderweg naar de A9. Tijdens de verkeersstudie bestond nog geen inzicht in de aansluitende wegen en de interne infrastructuur. Daarom is uitgegaan van de huidige infrastructuur aangevuld met een enigszins verbrede Noorderweg. Het is dan ook niet verwonderlijk dat deze wegen zwaar worden belast en in een enkele variant de capaciteit zelfs wordt overschreden. Het rapporteren over deze overbelasting is bedoeld als signaal dat bij het uitwerken van de plannen de interne weginfrastructuur en de aansluiting op het rijkswegennet nader zal moeten worden bestudeerd.

4. Gehanteerde capaciteiten

Ten gevolge van technische voorzieningen zoals verkeerssignalering en toeritdosering zal de capaciteit van het hoofdwegennet met ongeveer 15% toenemen. Bij de berekeningen van de nulsituatie en de verschillende varianten is hier ten onrechte geen rekening mee gehouden. Indien met deze grotere capaciteit zou zijn gerekend zou het hoofdwegennet in de IJmond en de Zaanstreek nergens zwaar zijn belast. In de bijlagen 1 tm. 4 zijn de nieuwe verhoudingen tussen intensiteit en capaciteit voor het ochtendspitsuur per richting in klassen aangegeven. Daarbij geldt voor de notatie:

- 1 = matig belast (meer dan 50% van de capaciteit)
- 2 = zwaar belast (meer dan 85% van de capaciteit)
- 3 = overbelast (meer dan de capaciteit)

5. Verdeling Wijker- en Velsertunnel

In het ochtendmodel wordt de Wijkertunnel zwaarder belast dan de Velsertunnel. Dit is ook het geval in het provinciale avondmodel. In de verkeersstudies van Rijkswaterstaat wordt daarentegen de Velsertunnel zwaarder belast. Wellicht is hier sprake van verschillen in de aannamen ten aanzien van het onderliggende wegennet. Het totaal voor het ochtendspitsuur van beide tunnels in beide richtingen tezamen bedraagt ongeveer 11.000 mvt. Dit ligt in de zelfde orde van grootte als de berekeningsresultaten van studies van Rijkswaterstaat. Ter informatie is in de onderstaande tabel de intensiteit in de Velsertunnel opgenomen. Voor de ligging van de punten wordt verwezen naar bijlage 5 op bladzijde 8.

samenvatting spitswaarden (twee richtingen samen)	weg- vak	nulvar	var.4A	55% 4A	2B	var 5	4A +vracht	55% 4A+vr
Wijkertunnel	A	5710	6010	5950	6080	6140	6120	5970
Noorderweg oost A9	B	0	2410	2220	880	1280	2750	2360
doorgaande route Wijkm/N246	C	0	1250	1080	1290	260	1410	1260
N246; Kan.weg west Assendelft	C'	1290	0	0	0	1290	0	0
N246; Kan.weg oost Assendelft	D	970	940	780	970	1090	1070	950
Dorpstraat nabij N246	E	530	590	530	620	730	610	550
N246 Kan.weg zuid Wijkermweg	F	1290	990	820	1870	2100	1050	820
verb. A9-rotonde Wijkermweg	G	2170	2420	2340	1970	2750	2650	2470
Velsertunnel	H	5300	5230	5180	5210	5370	5300	5270
Totaal Wijkermweg in+uit		590	1750	1240	2340	2800	2120	1410

6. Voertuigprestaties

Voor de Zaanstreek, IJmond, Waterland en Amsterdam-Noord is ook een berekening gemaakt van de vervoersprestaties voor het personenverkeer in het ochtenspitsuur, rekening houdend met omrijbewegingen en vertragingen ten gevolge van congestie. In onderstaande tabel zijn de vier hoofdvarianten naast de variant zonder ontwikkelingen in de Wijkermepolder, de nulvariant gezet.

6.1 voertuigkm in km

variant	wegtype	rijksweg	prov.weg	overig	totaal
nulvariant		454600	192000	212800	859500
variant 4a		448000	184900	219800	852800
variant 2b		450000	184400	226700	860700
variant 5		450100	183400	233300	865600

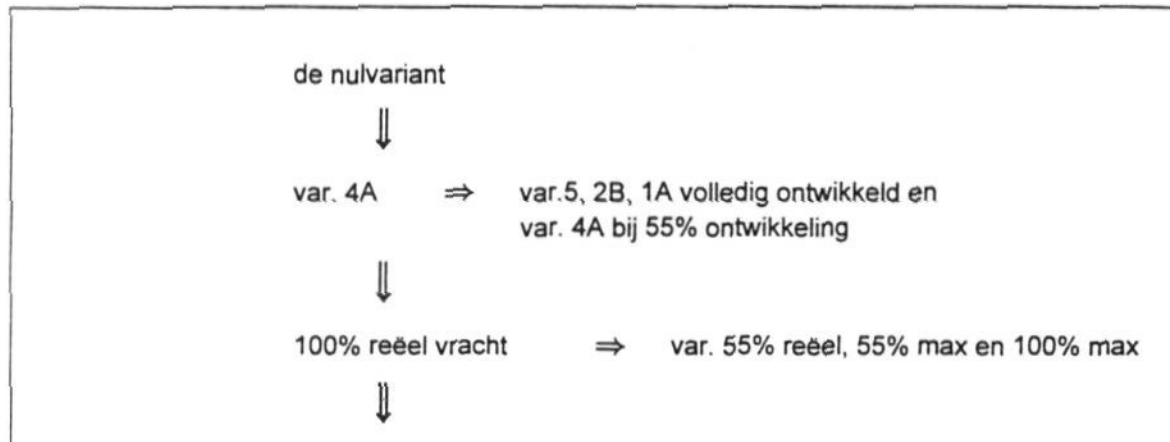
6.2 voertuiguren in uren

variant	wegtype	rijksweg	prov.weg	overig	totaal
nulvariant		6100	3700	5400	15200
variant 4a		5850	3400	5250	14500
variant 2b		5975	3450	5475	14875
variant 5		5950	3340	5625	14975

Het grootste aantal voertuigkilometers wordt gereden in variant 5, de droge variant en met name op overige wegen. In deze variant worden ook de meeste voertuiguren gemaakt, eveneens voornamelijk op de overige wegen.

7. Effecten variant 5

Om de veelheid van varianten in de rapportage te beperken is als hoofdlijn gekozen voor de nulvariant, de variant 4a en het vrachtverkeer bij variant 4a, volgens onderstaande figuur. Daaromheen is als bandbreedte het effect van de verschillende varianten weergegeven. Variant 4a is een variant die wat betreft arbeidsplaatsen en verkeersproductie in het midden ligt van de andere varianten. Het zou wellicht interessanter zijn geweest om variant 5, de maximale variant, te beschouwen. Omdat het vrachtverkeer bij variant 5 een zeer grote marge vertoonde, is door de Grontmij voor deze variant het vrachtverkeer niet geraamd. Dit maakte het onmogelijk om variant 5 in de hoofdlijn op te nemen. De bovenstaande tabel met intensiteiten is ten opzichte van de tabel in de rapportage van de verkeersstudie uitgebreid met een aantal wegvakken en met de totale verkeersproductie van de Wijkerveer zelf.



Figuur 1: schema van varianten

8. Effecten vrachtverkeer

Voor de varianten 1a, 2b en 4a heeft de Grontmij prognoses gemaakt voor het vrachtverkeer per etmaal. Daarbij is een minimale en een maximale waarden gegeven. Deze tabellen (tabel 5.5 en 5.6 op blz. 14 en 15 van het rapport "Goederenvervoer Wijkerveerpolder") zijn op blz.4 nogmaals weergegeven.

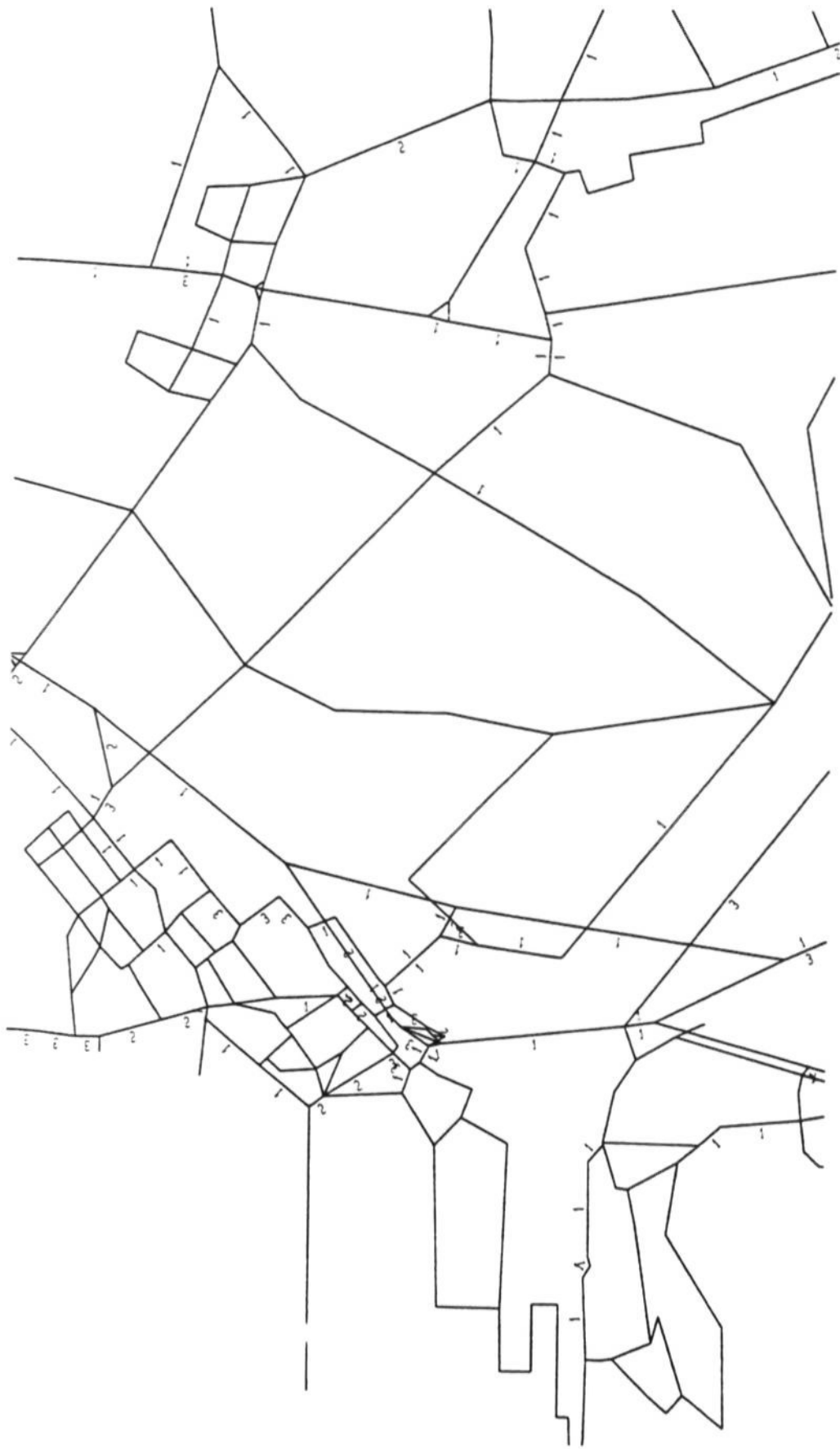
minimaal aantal voertuigen per dag per cluster				
variant	1a	2b	4a	5
cluster				
groente en fruit	1076	1692	1404	
papier,hout,glas	776	1273	1016	
metaal en chemie	1342	2204	1759	
auto's	534	1068	716	
voedsel	1166	1834	1521	

maximaal aantal voertuigen per dag per cluster				
variant	1a	2b	4a	5
cluster				
groente en fruit	2653	4390	3478	
papier,hout,glas	2297	3890	3019	
metaal en chemie	11612	19664	15263	
auto's	1632	3186	2180	
voedsel	2842	4703	3727	

Door de provincie Noord-Holland zijn deze waarden vertaald in vrachtverkeer per variant voor het ochtendspitsuur (zie blz 11 en 12 van het rapport "Verkeersstudie Wijkermeerpol-der"). Omdat de Grontmij geen prognose kon leveren voor variant 5, is gebruik gemaakt van kencijfers uit het "Handboek vrachtverkeer in gemeenten" (CROW-publicatie 107): voor industrie en bouw wordt per netto hectare bedrijventerrein 24,6 vrachtverkeersbewegingen aangenomen en voor handel en transport 39,5 (CROW-publicatie; blz.47). Uitgaande van 228 ha. netto bedrijventerrein is een aantal vrachtautobewegingen geraamd tussen de 5600 en 9000 per etmaal (uitsluitend industrie/bouw, resp. uitsluitend handel/transport). Bij een spitspercentage van 8% en een richting verdeling van 50% levert dit 450 tot 725 ritten in de ochtspits op. De resultaten van de berekeningen zijn in onderstaande tabel samengevat.

aantal voertuigen per richting in het ochtendspitsuur				
variant	1a	2b	4a	5
100% max	500	850	650	725
30/70 max	200	350	275	
100% min	75	125	100	450
30/70 min	50	75	50	

Uit de tabel kan worden geconcludeerd dat het maximaal te verwachten aantal vrachtbewe-
ging ongeveer tussen de 50 en 85⁰ per uur zal liggen (resp. var.4a en 1a en var.2b).



Scale 1 ca 56 world coords
 Annotation Vol 10 < >

WIJKERMEERSTUDIE nulvariant
 Intensiteit/Capaciteitverhouding

1 > 50%
 2 > 85%
 3 > 100%



1 > 50%
 2 > 10%
 3 > 100%

WIJKERMEERSTUDIE variant 4A
 Intensiteit/Capaciteitverhouding

Scale 1 cm 56 world coords

Annotation: Vol 10 < >



1 > 50%
 2 > 85%
 3 > 100%

WIJKERMEERSTUDIE variant 2B
 Intensiteit/Capaciteitverhouding

Scale 1 cm = 56 world coords
 Annotation Vol 10 < >



1 > 50%
 2 > 80%
 3 > 100%

WIJKERMEERSTUDIE variant 5
 Intensiteit/Capaciteitverhouding

Scale 1 cm 56 world coords
 Annotation Vol 10 < >

Wijkermeerstudie

Beschouwde wegvakken
bijlage 5

