

Schetsontwerp kop Zeeweg

Bloemendaal aan Zee

DEFINITIEF

1 oktober 2021

21HB0502



Colofon

Opdrachtgever:

Gemeente Bloemendaal
Postbus 201
2050 AE Overveen

Bloemendaalseweg 158
2051 GJ Overveen

Joost van Hooft - Afdelingshoofd Beheer
Rob Everaardt - Ruimtelijke Ordening

Ontwerper:

HB Adviesbureau
Comeniusstraat 7
1817 MS Alkmaar

Maithe Vos - Landschapsarchitect
Martin Verschure - Landschapsontwerper
Jaap Woestenburg - Sr. Technisch tekenaar
Paul Meekel - Sr. Technisch tekenaar
Nick Vermeulen - Technisch tekenaar
Hil Kuiper - Kostendeskundige
Jolanda Visscher - Adviseur duurzaamheid
Huub Saris - Adviseur duurzaamheid

Documentnaam:
Projectnummer:

Definitief Schetsontwerp kop Zeeweg
21HB0502

Status:

DEFINITIEF

Datum:

1 oktober 2021



Inhoudsopgave

1.	Inleiding	5	4.	Aandachtspunten	55
	Projectscoop	6		Duurzaam ontwerp en proces	56
	Vervolgstappen	7		Afstemming stakeholders	58
				Nader onderzoeken	60
2.	Analyse en uitgangspunten	9		Bijlagen	
	Plan Hesper	10		• Ramingdossier Herinrichting Kop Zeeweg	
	Uitzichtpunt op zee	12		Raming SSK-2018 Zeeweg 21HB0502, v 1.1	
	Fiets- en motorparkeren	13		211001.pdf	
	Duinlandschap veranderen	14			
	Aansluiting strandhotel	16			
	Inpassing bestaande bebouwing	17			
	Opstelplaats taxi's	18			
	Laden en lossen	19			
	Op- en afbouwlocatie strandpaviljoens	20			
	Strandafgang(en)	21			
	Verkeersafwikkeling	22			
3.	Schetsontwerp	25			
	Visie en concept	26			
	Plattegrond	27			
	Voetgangers centraal in het duinlandschap	28			
	Overgangen naar duinlandschap	30			
	De Strandpoort	32			
	Aanpassing strandafgang	34			
	Ontsluiting	36			
	Bevoorrading en bestemmingsverkeer	44			
	Parkeren	46			
	Verhardingen	50			
	Verlichting	52			



1. Inleiding

Dit document bevat het schetsontwerp voor de herinrichting van de Kop Zeeweg in Bloemendaal aan Zee. In dit hoofdstuk vindt u een korte uitleg over de scope van project, het beoogde resultaat en de plaats van dit document in het proces.

Inleiding Projectscope

De opgave omvat het opstellen van een schetsontwerp met kostenraming. Deze producten worden gebruikt om budget aan te vragen voor het project. De deadline voor het aanleveren van deze stukken staat op vrijdag 1 oktober 2021.

Aanleiding

De gemeente Bloemendaal wil de herinrichting van de kop Zeeweg nieuw leven inblazen. Voor de herinrichting dient budget vrijgemaakt te worden door de gemeenteraad.

Hiervoor is een actueel schetsontwerp nodig met een actuele kostenraming.

HB Adviesbureau is gevraagd om een ontwerpstudie uit te voeren wat resulteert in een schetsontwerp met bijbehorende kostenraming.

Projectgrens

In deze fase is de projectgrens nog indicatief. De projectgrens geeft indicatief aan welk gebied de opgave omvat.

Op voorhand dient opgemerkt te worden dat een deel van het grondgebied van de gemeente Zandvoort als ontwerpvens is meegenomen in de studie.

Schetsontwerp

Het ontwerpproces bevindt zich in de schetsfase. Dit betekent dat er in de brede zin aandacht besteed wordt aan diverse relevante ontwerponderdelen.

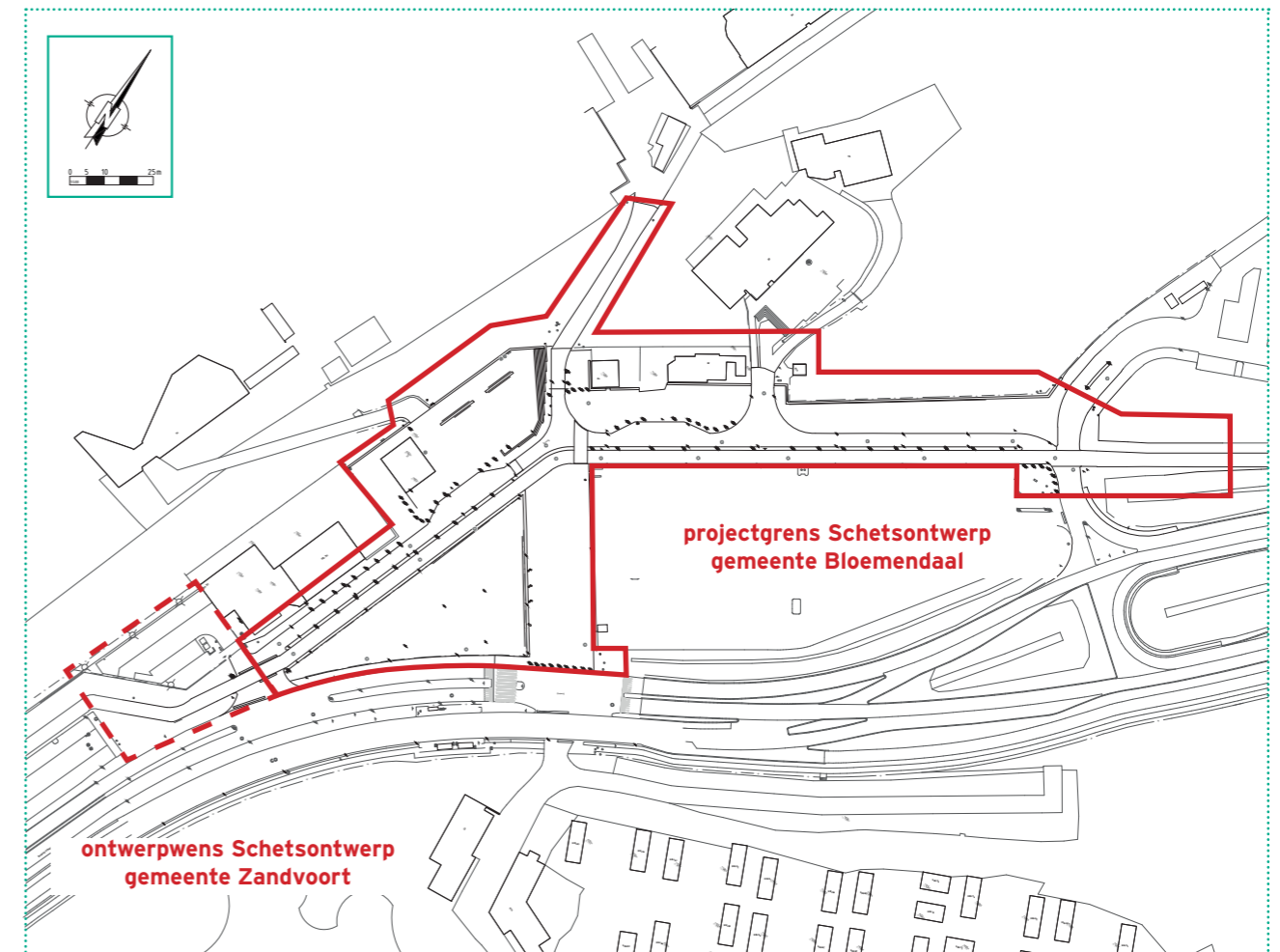
Dit resulteert in een ontwerpboekje vergezeld met referentiebeelden, principeuitwerkingen en enkele ontwerpdoorsneden.

Normaliter vraagt een dergelijk project om een ruimer tijdspad waarin goed de afstemming met de gemeente en de vele andere stakeholders geborgd kan worden. Voor deze opgave was dit niet mogelijk. De opgave dient daarom gezien te worden als een ontwerpstudie.

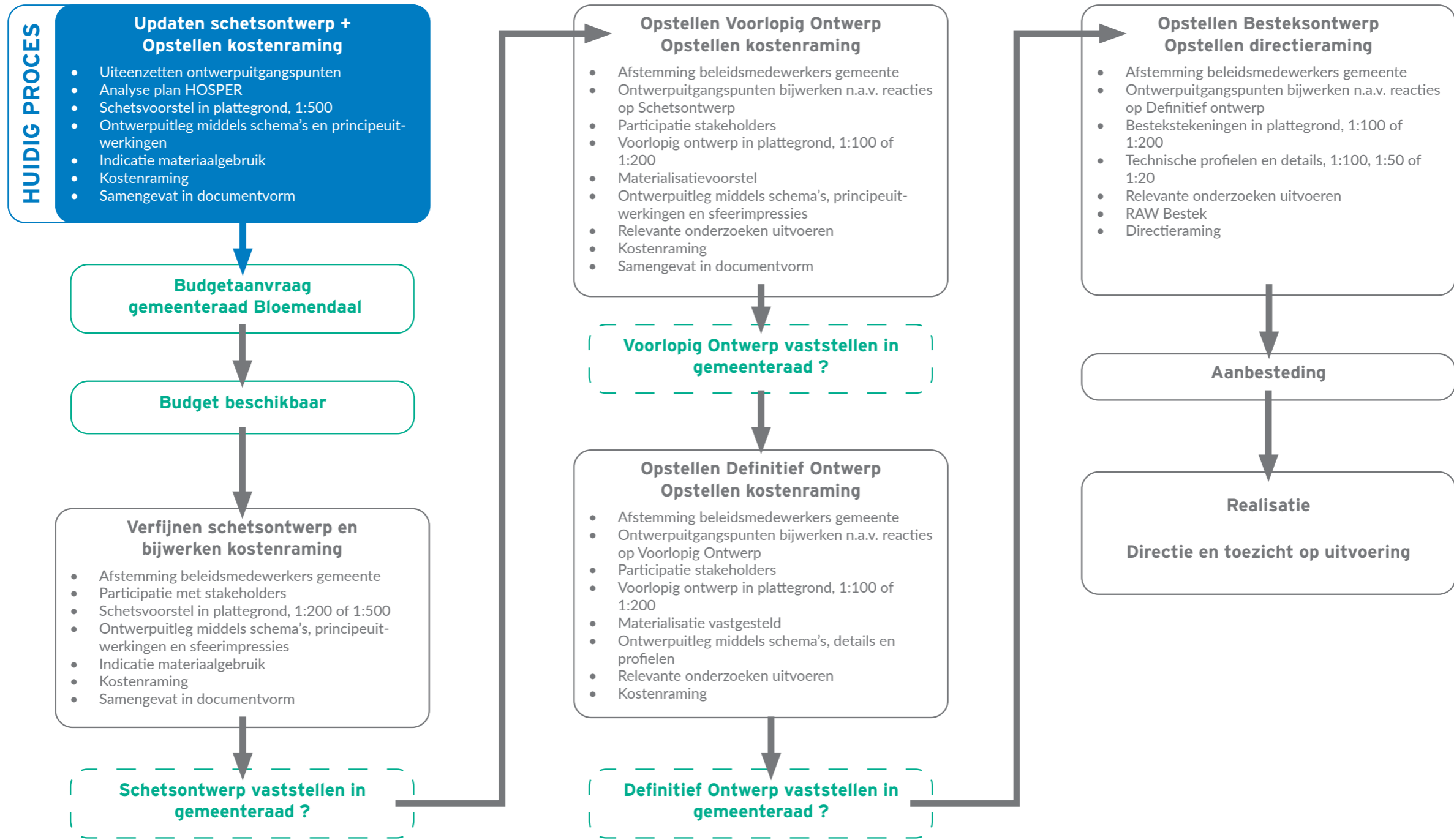
Kostenraming

Op basis van het schetsontwerp is een globale kostenraming gemaakt. Nog lang niet alle zaken in het ontwerp liggen vast, maar de eerste aanzet is voldoende om in hoofdlijnen al uitspraken te doen aan de te verwachten aanlegkosten.

Het RAMINGDOSSIER Herinrichting Kop Zeeweg Bloemendaal aan Zee, concept versie 1.1, d.d. 01-10-2021 hoort als bijlage bij dit document.



projectgebied schetsontwerp



globale processtappen van heden tot uitvoering



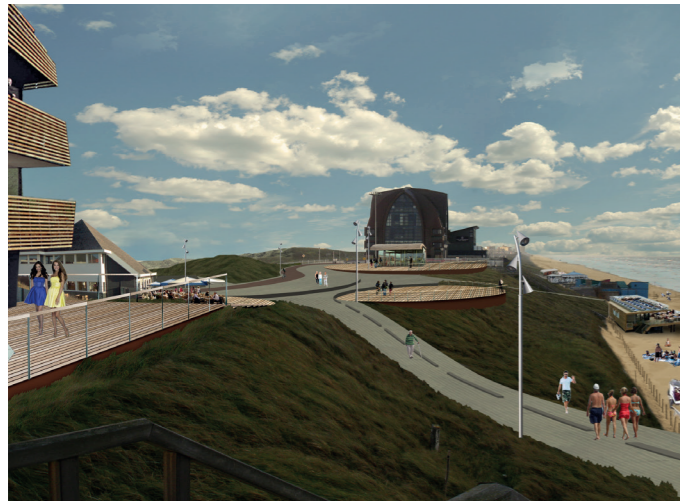
2. Analyse en uitgangspunten

Dit hoofdstuk bevat een analyse van de relevante ontwerponderdelen die een rol spelen op de projectlocatie. Per onderdeel wordt uitgelegd wat de rol is en hoe het onderdeel al dan niet geïmplementeerd wordt. Dit vormen de uitgangspunten voor de verdere uitwerking.

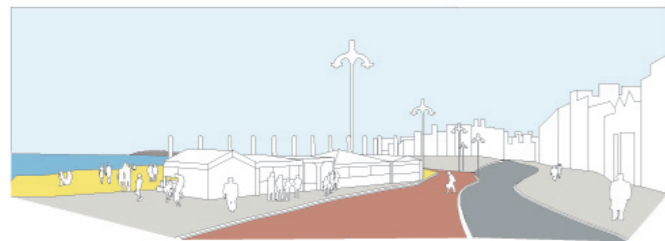
Analyse en uitgangspunten Plan HOSPER

In maart 2012 is de ontwikkelingsvisie 2012 - 2020 voor Bloemendaal aan Zee vastgesteld. Bureau HOSPER heeft een ontwikkelvisie voor o.a. de kop Zeeweg opgesteld en dit doorvertaald in een eerste ontwerpzet.

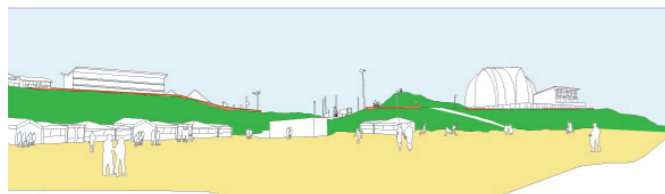
Het onderliggende verhaal van dit plan wordt ten dele gerespecteerd. Deze paragraaf vat de uitgangspunten en hun haalbaarheid in de actuele opgave kort samen.



impressie ensembles van gebouwen en centraal gelegen openbaar balkon

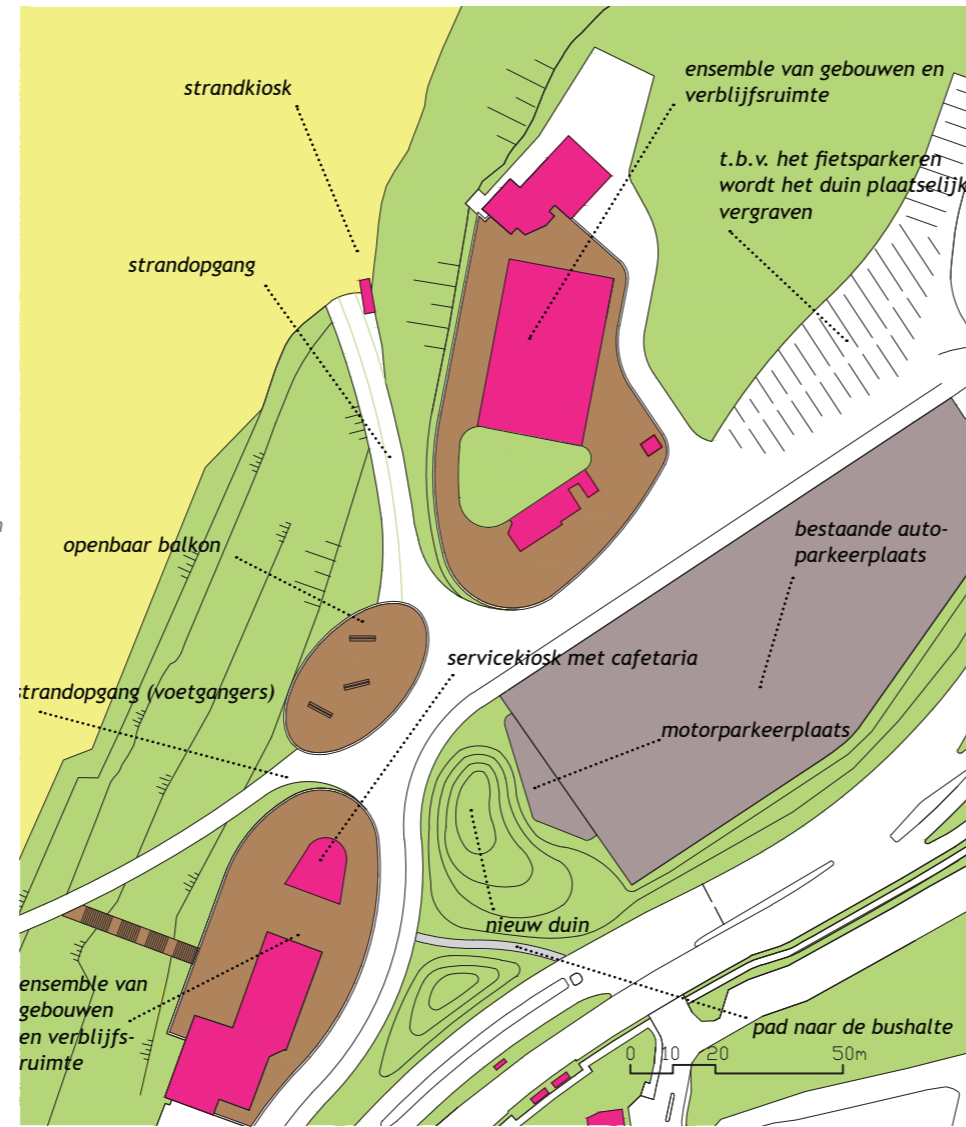


geen badplaats met een boulevard voorlangs

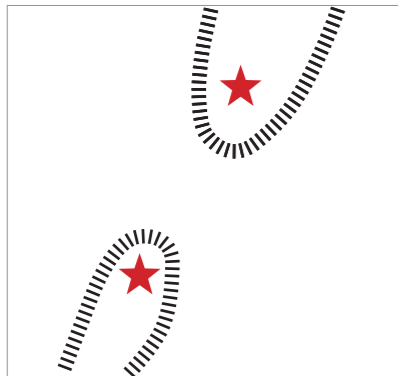


maar een bijzondere enclave omringd door duinen met een focus op het strand

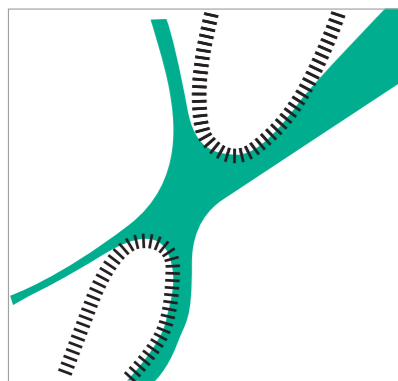
uitgangspunten plan HOSPER



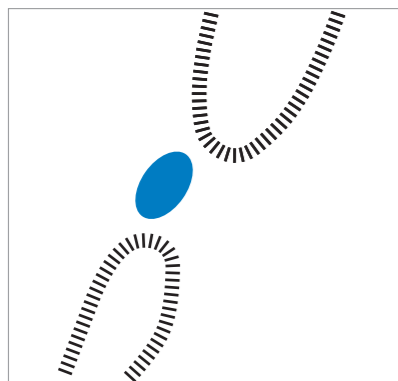
schetsontwerp HOSPER



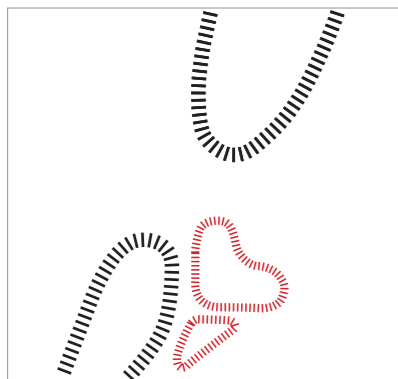
ensembles van gebouwen op twee 'balkons'



organisch gevormde openbare ruimte



openbaar balkon, uitzichtpunt richting zee



duinlandschap in de openbare ruimte

analyse ontwerp HOSPER

Ensembles van gebouwen op twee 'balkons'

De nieuwe kiosk is op dezelfde locatie nieuw gebouwd, wat niet overeenkomt met de locatie in het schetsontwerp van Hosper. De geplande nieuwbouw (het hotel) komt hoger op het bestaande duin te staan en zowel 'Het Eindpunt' als het politiebureau blijven behouden in tegenstelling tot wat in het plan van Hosper is aangenomen. Samengevat, de bebouwing is niet integraal, in relatie tot elkaar en het plan van Hosper uitgewerkt.

Hierdoor is het redelijkerwijs niet haalbaar om de bebouwing op één gelijkvloers balkon te plaatsen. De balkons in de letterlijke zin, zoals omschreven in het plan van Hosper, worden in deze ontwerpstudie daarom losgelaten.

De balkons zijn bedacht als houten dek. Ook dit idee is losgelaten na het eerste startoverleg met de gemeente Bloemendaal. De ervaring met het gebruik van (veel) houten materialen op de zeereep is niet goed als gevolg van de zoute zeelucht.

Om bovenstaande reden is besloten in deze ontwerpstudie af te wijken van het (grootschalig) toepassen van houten materialen.

Organisch gevormde openbare ruimte

De vormtaal van de openbare ruimte is organisch en leidt de bezoeker naar de twee strandafgangen. Dit uitgangspunt wordt in het op te stellen schetsontwerp overgenomen.

Openbaar balkon, uitzichtpunt richting zee

Te midden van de twee balkons uit het plan van Hosper is een derde, openbaar toegankelijk, balkon voorzien. Dit balkon fungeert voor de openbare ruimte als focuspunt in de openbare ruimte en biedt de mogelijkheid om een imposant uitzichtpunt richting zee te realiseren.

Dit uitgangspunt wordt in aangepaste vorm in het schetsontwerp opgenomen. Het idee van een balkon als zijnde houten dek wordt losgelaten. Het idee van een centraal gelegen uitzichtpunt in het ontwerp wordt meegenomen.

Duinlandschap in de openbare ruimte

De sterk versteende openbare ruimte maakt in het plan van Hosper plaats voor een grote duinpartij. De vraag naar fietsparkeren wordt hierbij in zijn geheel verplaatst naar de noord-oostzone van het plangebied. Het idee van het duinlandschap beter beleefbaar maken in het ontwerp wordt overgenomen.

De wijze waarop de fietsenstalling verplaatst wordt en er twee grote duinheuvels voor terug komen wordt niet overgenomen. Tijdens de analyse is gebleken dat de pleinomgeving meerdere gebruiken kent. Ook is er de wens het fietsparkeren verspreid op meerdere plekken in de openbare ruimte toe te passen. Dit laatste aspect wordt meegenomen in de ontwerpopgave.

Analyse en uitgangspunten

Uitzichtpunt op zee

De zee is slecht beleefbaar vanuit de openbare ruimte. Op de locatie van het bestaande uitzichtplekje was HOSPER voornemens een verlaagd vlonder of 'balkon' te ontwerpen. Dit idee dient als inspiratie voor een alternatief uitzichtpunt.

Implementatie

Het te ontwerpen uitzichtpunt wordt iets ingegraven in het duin. Zo wordt de zee en de kustlijn vanuit de openbare ruimte sterker beleefbaar. Wanneer men het iets verlaagde balkon betreedt komt men gevoelsmatig dicht bij het strand en heeft men rugdekking van de drukker openbare ruimte.

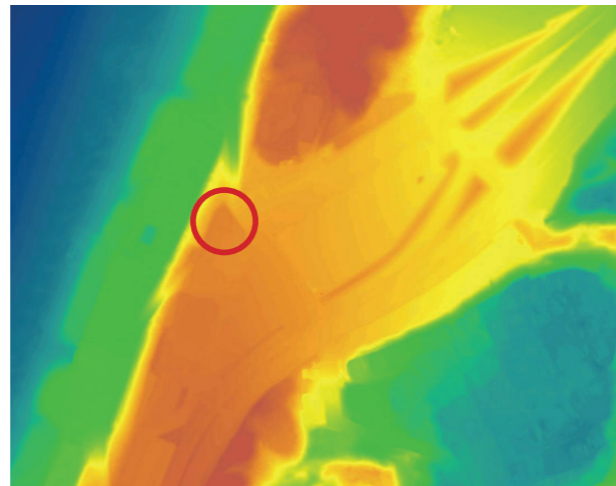
Indien het verlagen niet mogelijk is wordt gezocht naar een gelijkvloerse oplossing waarbij de doelstelling het beleefbaar maken van de zee en de kustlijn wordt nagestreefd.

Grondwerk in de primaire zeekering

Het ontgraven van zand in de zeereep verdient aandacht in het (latere) ontwerpproces. De duinrand maakt onderdeel uit van de primaire zeekering.

Het Hoogheemraadschap heeft aangegeven dat grond vergraven op deze locatie in principe is toegestaan, mits de grond lokaal weer verwerkt wordt en er géén grond uit het gebied verdwijnt.

Goedkeuring van Hoogheemraadschap Rijnland op het uit te werken voorstel is noodzakelijk om dit idee nader vorm te geven.



hoogste punt in openbare ruimte



het bestaande uitzichtplekje ligt op het hoogste punt in de openbare ruimte



de zee is slecht beleefbaar vanuit de openbare ruimte door hoge ligging plateau en betonnen banken

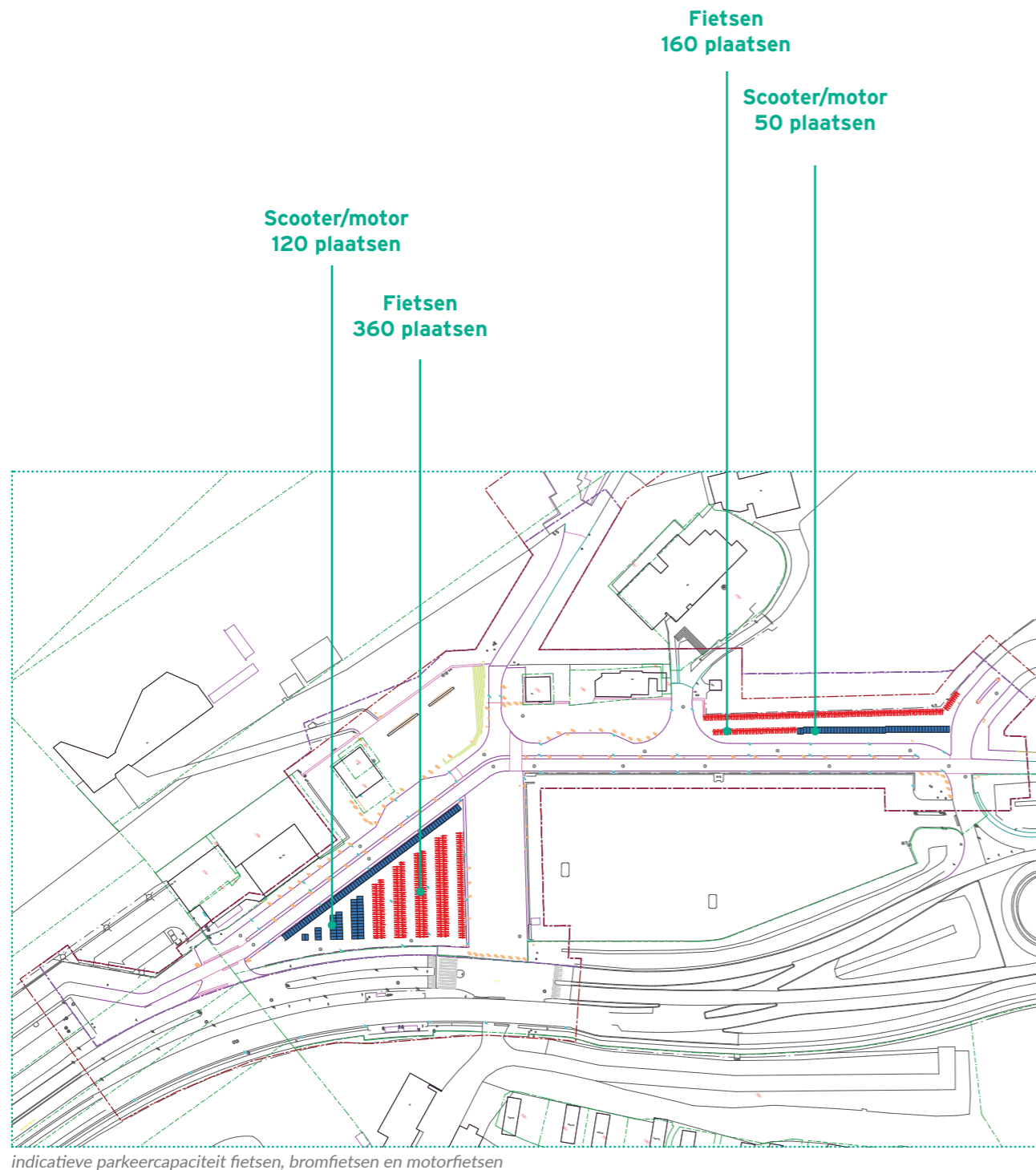


verlagen maaiveld betekent beter zicht op zee

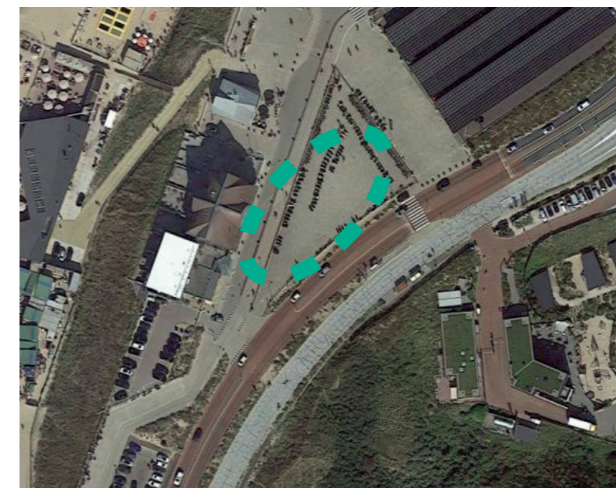
Analyse en uitgangspunten Fiets- en motorparkeren

De bestaande terreininrichting bestaat uit grote hoeveelheden aaneengesloten verharding met minimale nuanceverschillen in materiaalgebruik. Dit werkt een pleingebruik in de hand waarbij iedere gebruiker 'vrij' is om te gaan en staan waar hij wilt.

Het parkeren van fietsen en motorfietsen gebeurt daarom overal en nergens, wat bijdraagt aan een rommelig beeld en chaotisch ruimtegebruik.



indicatieve parkeer capaciteit fietsen, bromfietsen en motorfietsen



zoeklocatie 1 fiets- en motorparkeren



zoeklocatie 2 fiets- en motorparkeren

Kwantificeren parkeergelegenheid

Er zijn géén onderbouwde gegevens van de hoeveelheid fietsen en motorfietsen waarop de stallingsruimte ingericht dient te zijn. Daarom wordt in het schetsontwerp een vergelijking gemaakt met de bestaande (indicatieve) parkeer capaciteit.

Uitgaand van de daarvoor bestemde plekken, al dan niet met stallingsmeubilair, is er ruimte voor ca. 520 fietsen en 170 scooters/motorfietsen.

Inpassing

De ruimten waar fietsen en motorfietsen kunnen parkeren dienen zoveel mogelijk op 'luwe' plekken in het ontwerp gefaciliteerd te worden. In plaats van de parkeervoorzieningen te concentreren worden kleinere plekken meer verspreid in het plangebied bestemd als parkeergelegenheid.

Wel blijven er twee grotere concentraties aanwezig. Zie zoeklocaties 1 en 2.

Laadplekken

In het nieuwe ontwerp dienen ook laadpunten toegepast te worden voor o.a. elektrische fietsen en scooters. De gemeente geeft aan hier in eerste instantie niet zelf in te faciliteren, maar in de vervolgfase de connectie te maken met exploitanten om hier nader invulling aan te geven.

Analyse en uitgangspunten

Duinlandschap veranderen

In het projectgebied worden meerdere duinen opgeworpen om het omliggende duinlandschap te integreren in de openbare ruimte. Dit zorgt naast een groener uitstraling voor minder hittestress en draagt het bij aan een stuk schaalverkleining.

Grondverzet

De duinen worden gerealiseerd met duinzand wat binnen dit project verkregen wordt. Er wordt uitgegaan van een gesloten grondbalans.

Er komt voornamelijk grond vrij bij het verlengen/verbreden van de strandafgang en de te verbreden wandelstrook met fietsparkeren aan de westkant van P1.

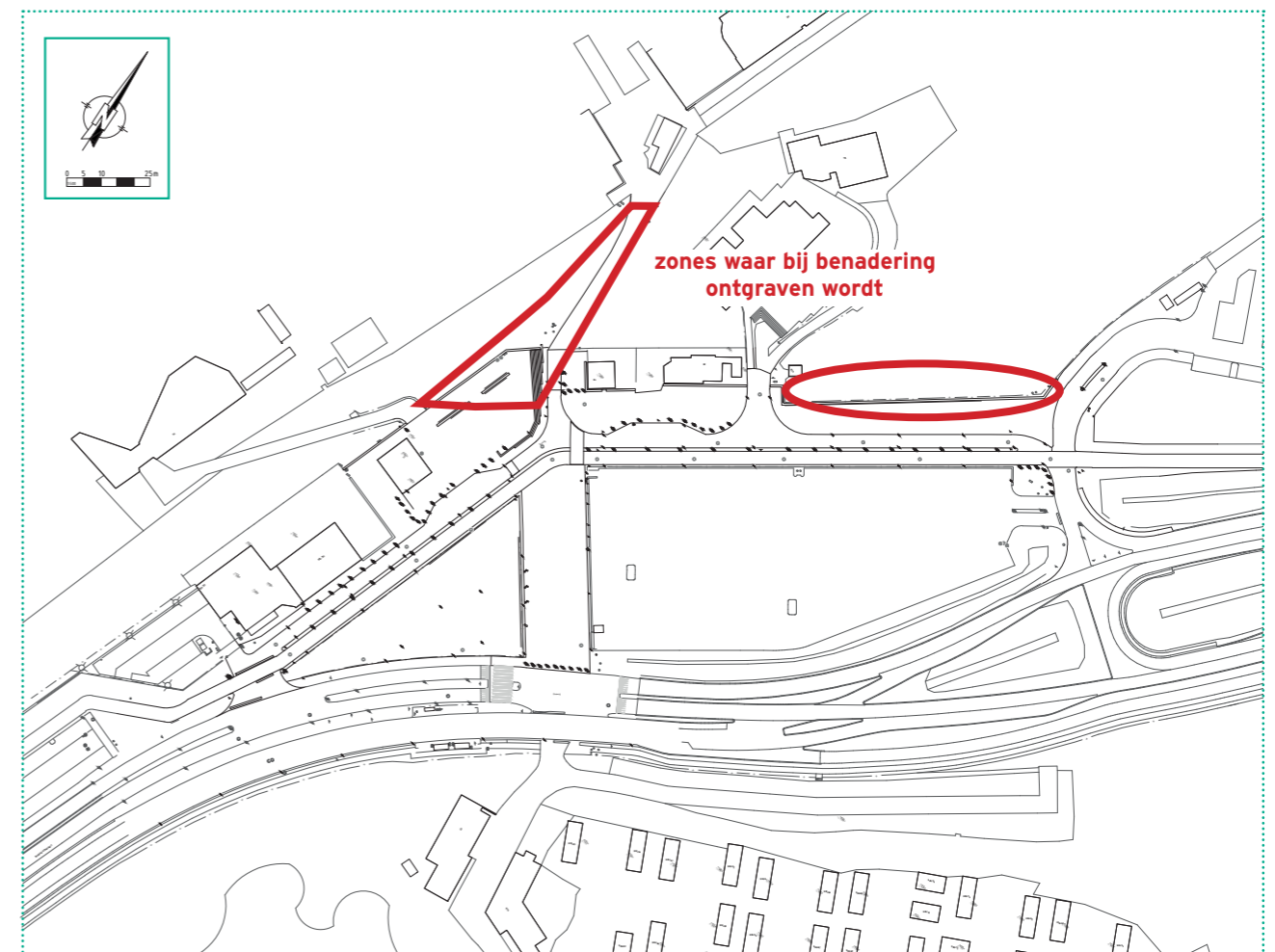
Afstemming Hoogheemraadschap

Er heeft in deze fase telefonisch overleg met het Hoogheemraadschap Rijnland plaatsgevonden. In de basis mag er duin vergraven worden, mits er gewerkt wordt met een gesloten grondbalans. Dit geldt voor de directe omgeving van het project.

Wanneer de aard van de ontgravingen in de vervolgfases nader vorm krijgen dient het Hoogheemraadschap betrokken te worden om goedkeuring te verkrijgen op de voorgenomen werkzaamheden.

Stuifzand

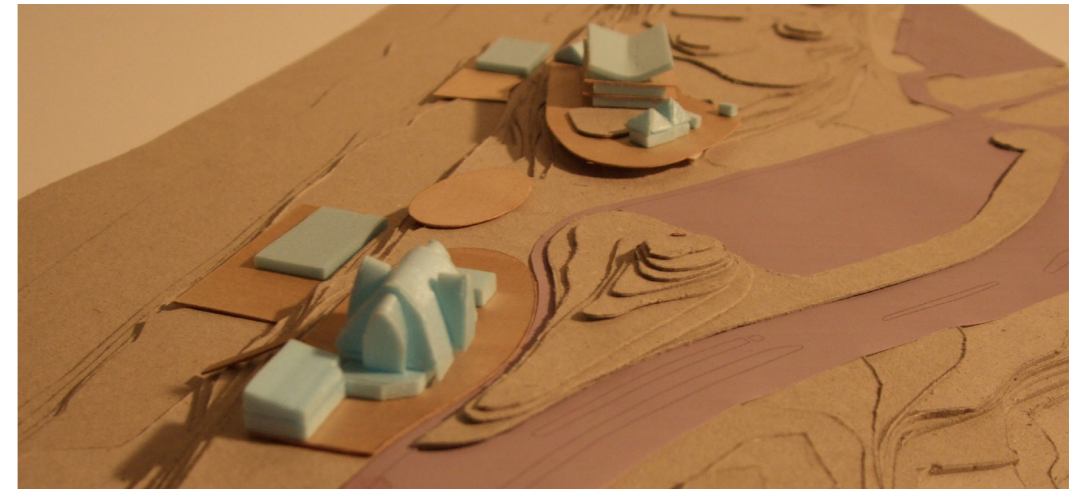
In het ontwerp wordt gestreefd naar (technische) oplossingen waarbij er minimaal kans is op stuifzand.



zones waar duinzand vergraven wordt



kenmerkende duinvegetatie met Helmgras, Zandhaver en Zeedistel



model HOSPER en nieuwe 'duin'



referentie organische aansluiting openbare ruimte op duinlandschap

Analyse en uitgangspunten

Aansluiting strandhotel

Er komt een nieuw hotel voor het pand van de reddingsbrigade. In de actuele opgave reserveren we ruimte voor de te maken aansluiting t.b.v. het hotel en de reddingsbrigade. De aansluiting van het hotel op de openbare ruimte wordt in een latere fase onderzocht.

Bereikbaarheid

In de huidige ontwerpfase ligt de focus op de openbare ruimte. Hierbij houden we rekening met een in- en uitrit voor autoverkeer waarbij er voor de reddingsbrigade te allen tijde een autovrije route is om in geval van nood uit te rukken. Er zal ook ruimte vrij gehouden worden voor het realiseren van een voetgangersentree naar het hotel.

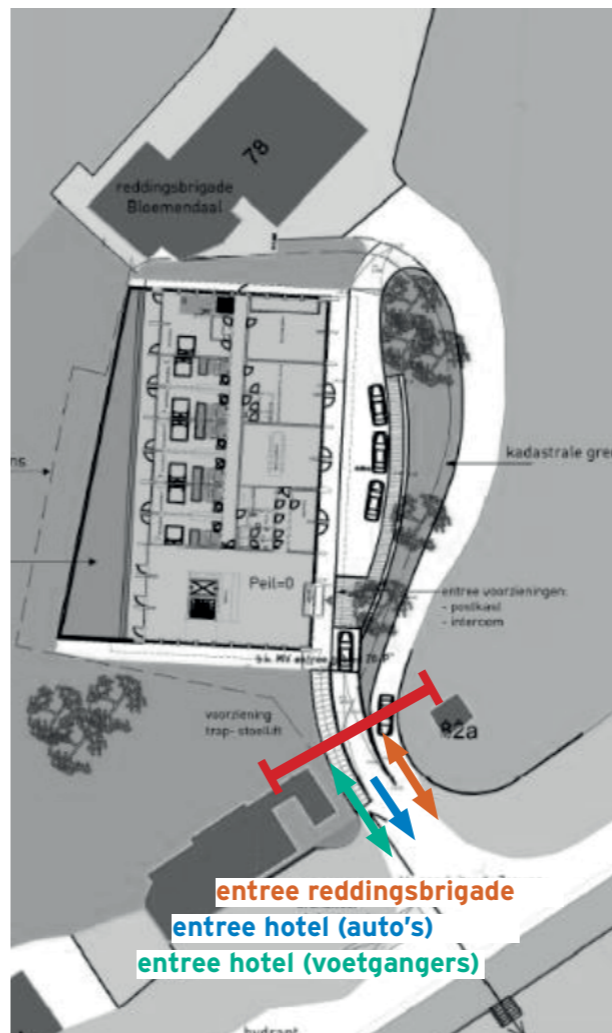
Plicht uitwerking

We gaan er voor nu vanuit dat de beoogde keermogelijkheid van hotelbezoekers, de kiss 'n ride en de route naar de reddingsbrigade niet binnen de scope van de ontwerpogave kop Zeeweg valt. De plicht om die voorzieningen aan te laten sluiten op de openbare ruimte ligt bij de ontwikkelende partij van het hotel, zie situatietekening nieuw hotel.

In de lopende opgave dient er slechts voor gezorgd te worden dat deze aansluiting zonder veel aanpassingen te maken is op de openbare ruimte.



impressie nieuw hotel, bron DiedererDirrix



situatietekening nieuw hotel, bron Buro Bol



bestaande aansluiting



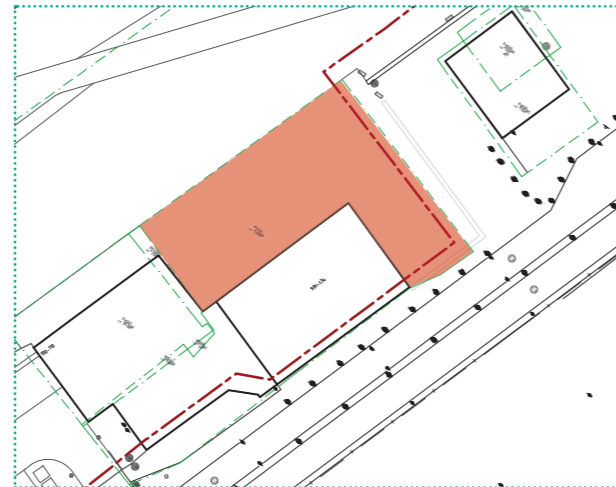
locatie nieuw hotel

Analyse en uitgangspunten Inpassing bestaande bebouwing

In het schetsontwerp dient bestaande bebouwing opgenomen te worden.



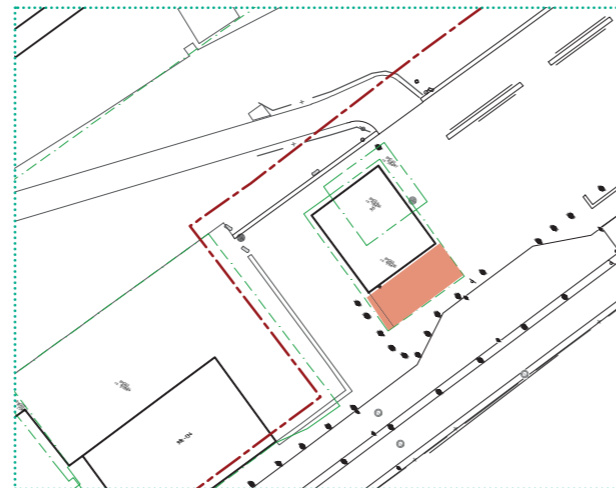
restaurant Bregje en appartementen



restaurant Bregje en terrasruimte



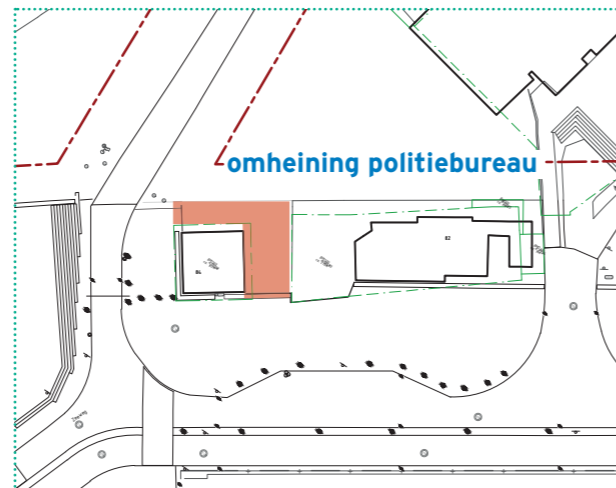
gerenoveerde kiosk



kiosk en terrasruimte



bestaand politiebureau en horecagelegenheid



gewenste omheining politiebureau (indicatief)

Eenheid in de openbare ruimte

Bij herinrichting is het vanuit beeldkwaliteitsoogpunt wenselijk om, indien mogelijk, de rooilijn van de bebouwing als projectgrens te beschouwen. Daarmee wordt de bebouwing onderdeel van de openbare ruimte in plaats van een zoveelste 'toevoeging' in het beeld.

Restaurant Bregje en appartementen

Het restaurant en de appartementen blijven in de huidige vorm behouden. De bebouwing is dominant aanwezig in de openbare ruimte.

Gerenoeverde kiosk

De kiosk op het plein (zie afbeelding) is al gerenoveerd en dient in zijn huidige vorm in het ontwerp opgenomen te worden. Er hoort een terras bij, overeenkomstig met de kadastrale grens.

Bestaand politiebureau

Het politiebureau blijft in zijn huidige vorm behouden in het nieuwe ontwerp. Rondom het pand hoort een kleine strook grond die deels afgeloten moet blijven met een hekwerk.

Horecagelegenheid 't Eindpunt

Het restaurant blijft in zijn huidige vorm behouden in het nieuwe ontwerp. Rondom het pand hoort een strook grond die als terras ingericht is. De uitbater is voornemens om te verbouwen, maar op dit moment is hier nog géén informatie over bekend.

Analyse en uitgangspunten

Opstelplaats taxi's

Op verzoek van de gemeente Bloemendaal en de dienen er opstelplaatsen voor taxi's geïntegreerd te worden nabij de strandafgang.

Gebruik

De opstelplekken worden in de zomermaanden veelal gebruikt door taxi's (personenauto's en busjes). De aanloop vindt naar verwachting gespreid over de middag en in het begin van de avond plaats. Met sluitingstijd van de horeca wil iedereen op nagenoeg hetzelfde tijdstip gebruik maken van een taxi.

Hinder

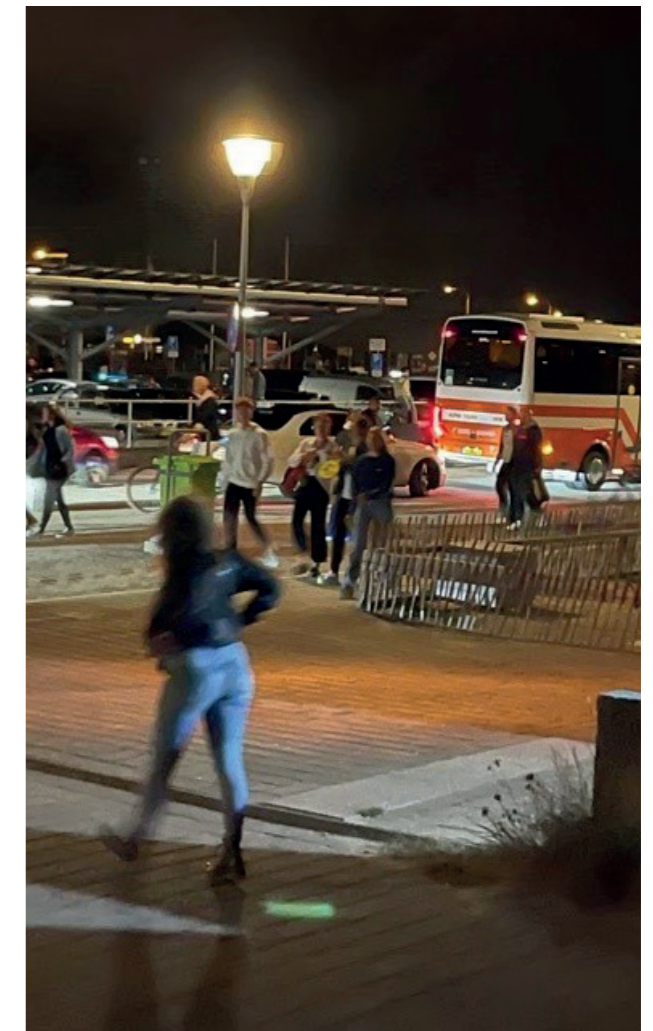
Met name in de avonduren zou het volgens de reddingsbrigade en de gemeente vaak dringen zijn op het plein vanwege een tekort aan opstelplekken nabij de strandafgang. Dit veroorzaakt hinder voor hulpdiensten die op onverwachte momenten het strand moeten bereiken.

Kwantificeren aantallen

Er zijn géén uitspraken gedaan over het aantal opstelplaatsen die een plek moeten krijgen in het schetsontwerp. In het schetsontwerp worden 8 plekken gereserveerd. Dit aantal moet in een latere ontwerpfase getoetst worden.



laad- en losstrook wordt gebruikt als taxistandplaats

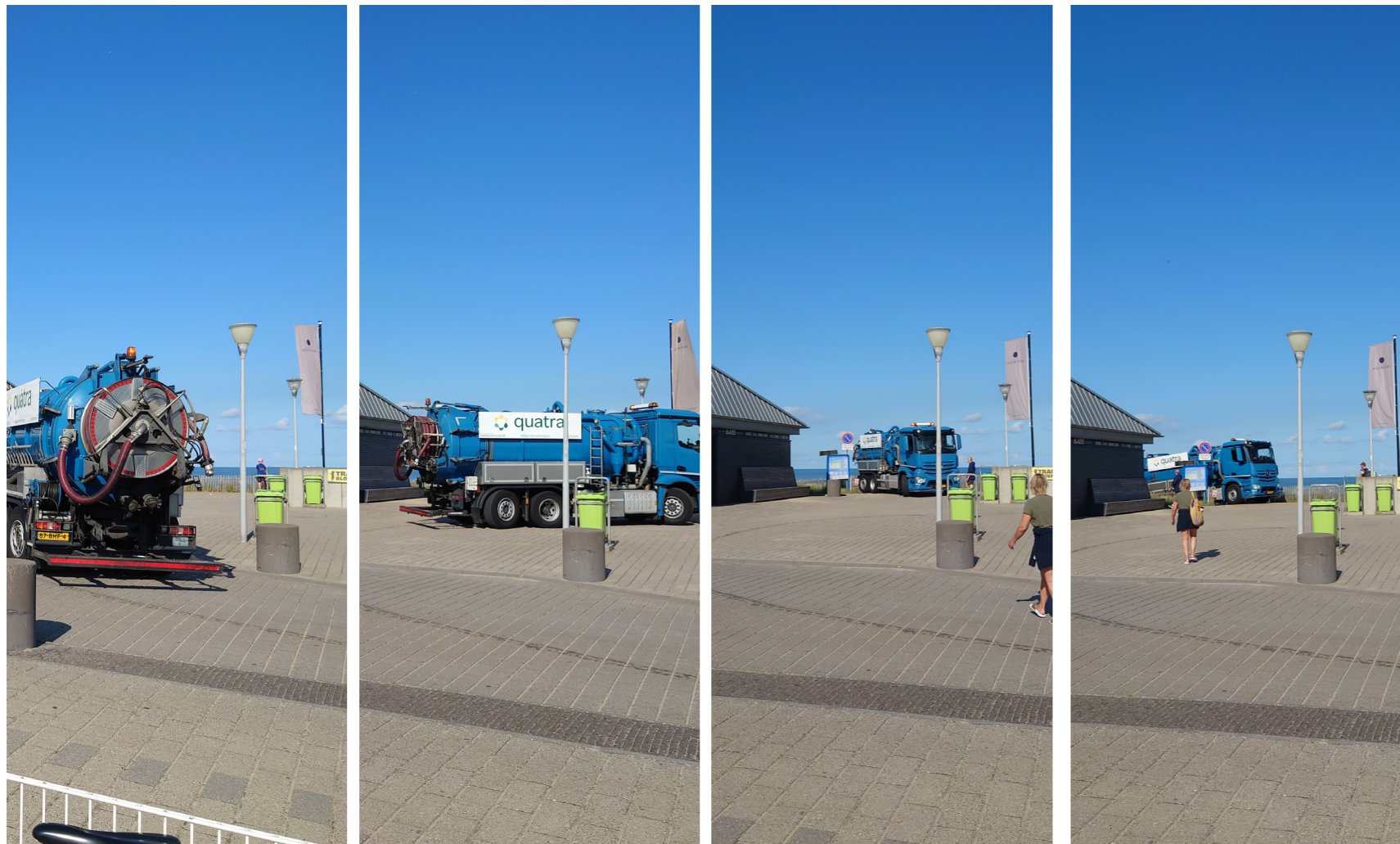


drukte in de avonduren veroorzaakt ongewenste opstoppen

Analyse en uitgangspunten

Laden en lossen

De bestaande uitgestrekte pleinomgeving is ideaal voor het bestemmingsverkeer in de omgeving. Grotere voertuigen kunnen gemakkelijk de pleinomgeving gebruiken als route naar de strandafgangen.



al het beschikbare verharde oppervlak wordt gebruikt

Faciliteiten

De pleinomgeving faciliteert indirect de laad- en losbewegingen door de grote hoeveelheid aaneengesloten verhardingsoppervlak.

Er is één rijloper (eenrichting) aanwezig. Hier maakt het laad- en losverkeer gebruik van, maar ook vele verdwaalde automobilisten die op zoek zijn naar een parkeerplek.

Stapvoets

Wanneer men zich op het plein begeeft rijdt stapvoets. Personenauto's rijden gemiddeld genomen harder op het plein, dit is deels afhankelijk van de drukte op het plein.

Analyse en uitgangspunten

Op- en afbouwlocatie strandpaviljoens

De seizoensgebonden horeca heeft aan het begin en einde van het strandseizoen ruimte nodig in de vorm van een op- en overslagmogelijkheid voor het op- en afbouwen van de strandpaviljoens.

Locatie

Binnen 500 meter van de strandafgangen heeft de voorkeur voor een overslaglocatie.

Oppervlakte

In de huidige situatie is de wandelpromenade tussen de autoparkeerplaatsen en de fietsenstalling bestempeld als overslaglocatie. Dit is echter nooit getest omdat de strandhoreca vanwege de corona pandemie afgelopen jaar de winter op het strand mochten blijven.

De oppervlakte van dit stuk grond bedraagt (bruto) ca. 1000 m².

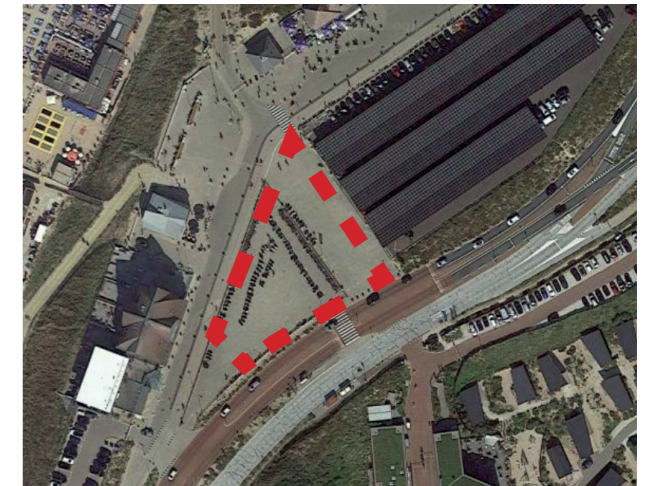
Men geeft aan dat dit wat krap lijkt, indien de hekwerken van het fietsparkeerterrein (tijdelijk) verwijderd zouden worden komt er (bruto) ca. 1250 m² bij.

Dubbelgebruik

De op- en afbouw vindt in de maanden februari en oktober plaats. Dan is de fietsparkeerplaats minimaal in gebruik. Daarom zou in het nieuwe ontwerp dubbelgebruik wenselijk om de beschikbare ruimte zo efficiënt mogelijk in te delen.



referentie opbouw (foto: Omroep West)



locatie overslaglocatie

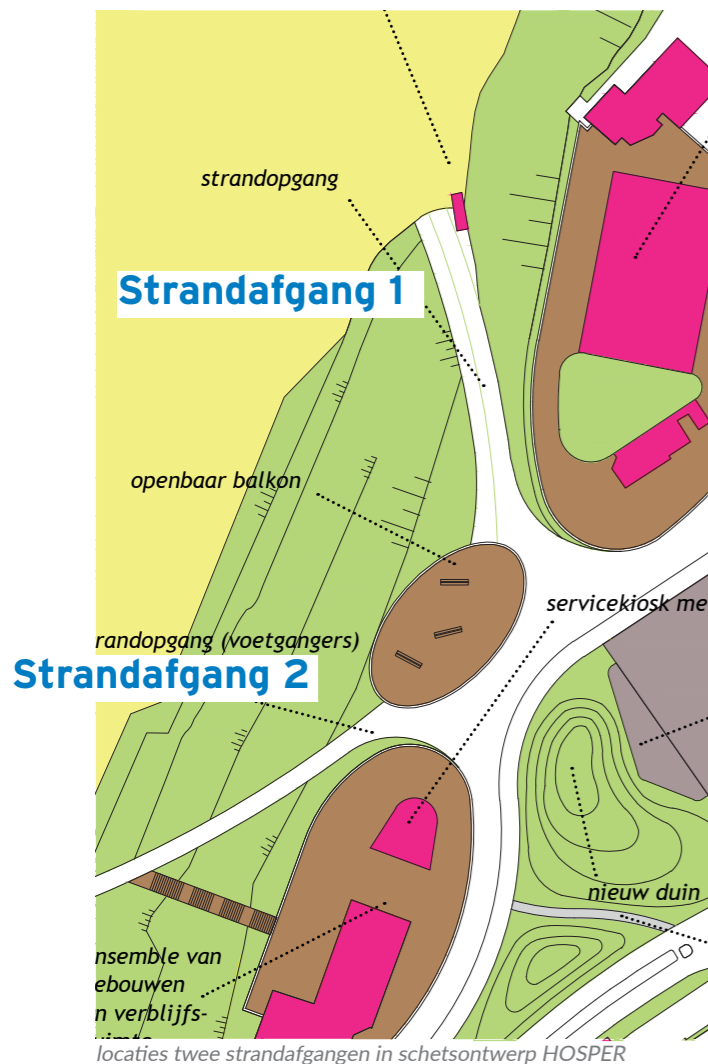


wandelcorridor met optie om het fiets- en motorterrein te gebruiken

Analyse en uitgangspunten Strandafgang(en)

De strandafgangen dienen breder en minder steil gemaakt te worden.

Strandafgang 2 is al gerenoveerd en behoeft geen verdere aanpassing. Strandafgang 1 dient wel aangepast te worden.



strandafgang 1



strandafgang 2

Eigenschappen strandafgang 1

- Te renoveren, minder steil en breder
- Afgesloten d.m.v. slagboom
- Hellingspercentage ca. 12,5%
- breedte ca. 4,30m

Eigenschappen strandafgang 2

- Recent gerenoveerd
- Hellingspercentage ca. 13%
- breedte ca. 3,70m

Rol strandafgangen

Er is op dit moment een groot verschil tussen de twee strandafgangen. Strandafgang 1 ligt prominent in het zicht en is de voor de hand liggende entree mogelijkheid naar zee.

Strandafgang 2 ligt weggestopt achter de kiosk en heeft de uitstraling van een bevoorradingsweg naar de Republiek. Deze strandafgang is wel degelijk geschikt om het strand te bereiken, maar is alles behalve uitnodigend.

In het schetsontwerp streven we ernaar om de verschillen tussen de strandafgangen minder groot te maken in het ruimtelijk beeld. Dit betekent dat strandafgang 2 meer in het zicht geplaatst wordt en meer op gelijke hoogte aangezet wordt als strandafgang 1.

Dit moet bijdragen aan de leesbaarheid van de openbare ruimte en helpt om drukte op de strandafgangen te spreiden.

De strandafgangen dienen beide toegankelijk te zijn voor de reddingsbrigade, hulpdiensten en bevoorradingsvoertuigen.

Analyse en uitgangspunten

Verkeersafwikkeling

Er is veel winst te behalen in de wijze waarop de verkeersstromen in het projectgebied worden begeleid en gefaciliteerd.

Algemeen

De bestaande pleinomgeving is chaotisch te noemen qua indeling en gebruik. Er loopt een doorgaande fietsroute over het plein. Deze is van regionaal belang en dient een plek in het ontwerp terug te krijgen.

De pleinomgeving wordt veel gebruikt voor bevoorrading e.a. bestemmingsverkeer.

Overbodig lijkt de doorgaande eenrichtingsweg voor autoverkeer. Taxi's zouden als laatste gebruiker van deze weg gebruik kunnen maken. Regulier personenvervoer maakt ook veel gebruik van deze weg, maar dit is vaak het gevolg van een onherkenbare routing op zoek naar een parkeerplek die op dit plein niet aanwezig is.

Locatie 1

De entree van het projectgebied is erg onoverzichtelijk. De kruisende verkeersstromen komen zeer dicht bij elkaar onder scherpe, onoverzichtelijke hoeken.

Locatie 2

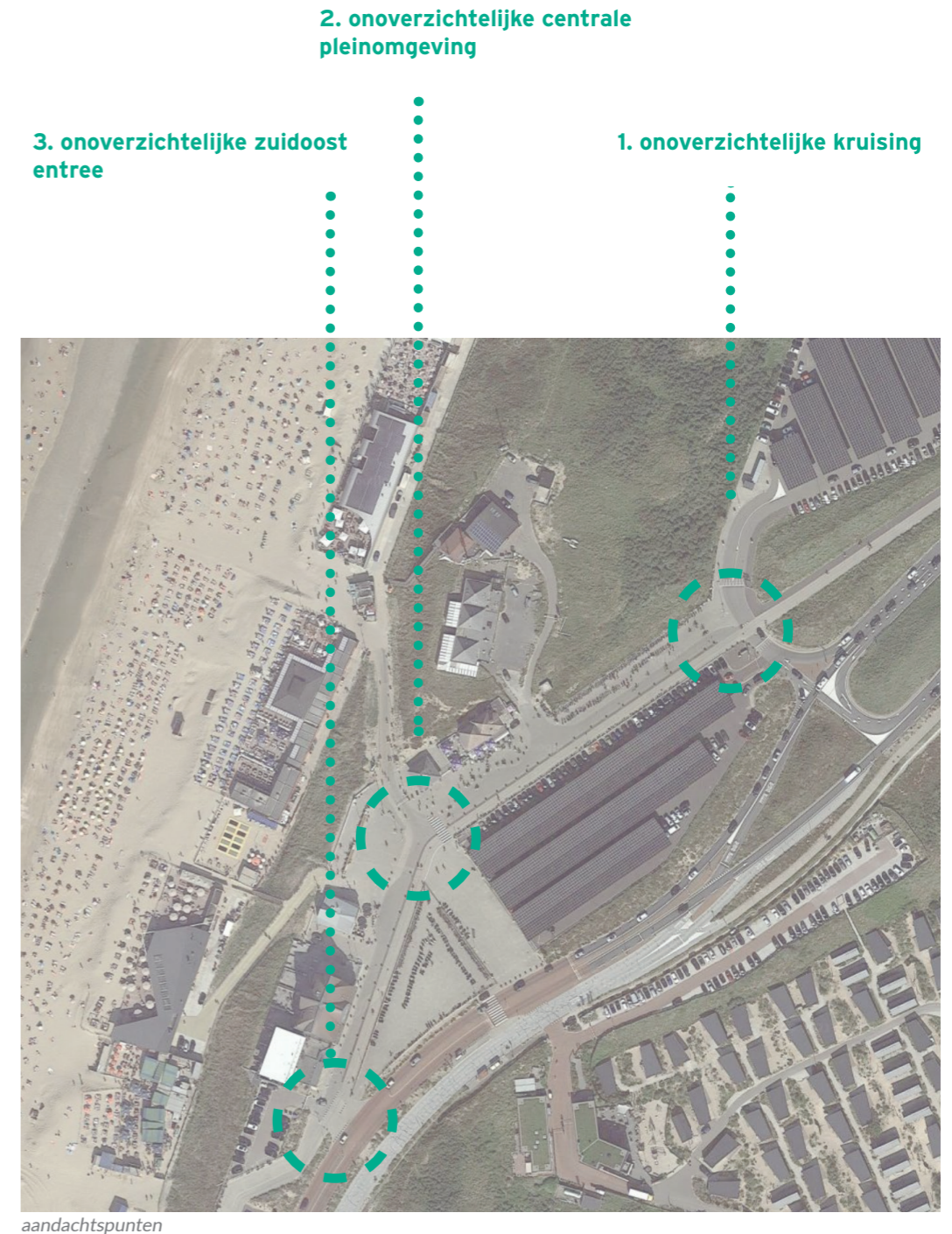
De verschillen tussen de drie verschillende verkeersstromen zijn onduidelijk van elkaar gescheiden. Er is nagenoeg geen verschil in materiaalgebruik waarneembaar waardoor het voor de gebruiker onduidelijk is wat zijn/haar plek is in de openbare ruimte.

Locatie 3

Hier ligt een brede kruising, aangesloten op de provinciale weg. Meerendeel van de kruising valt binnen de gemeente Zandvoort.

De locatie wordt wel meegenomen in de studie omdat de locatie onlosmakelijk verbonden is, in zowel esthetische als functionele zin, met de openbare ruimte van Bloemendaal aan Zee.

De uitwerking van de locatie zal in samenspraak met de gemeente Zandvoort opgepakt moeten worden.





1. onoverzichtelijke kruising



2. onoverzichtelijke scheiding verkeerstromen op centraal plein



3. onoverzichtelijk zuidoostentree



3. Schetsontwerp

Dit hoofdstuk bevat het schetsontwerp voor de kop Zeeweg in Bloemendaal aan Zee. Het ontwerp wordt nader toegelicht middels het gebruik van schema's en referentiebeelden.

Schetsontwerp

Visie en concept

Naar aanleiding van de eerste analyse en gesprekken met de betrokken beleidsmedewerkers van de gemeente Bloemendaal is er een visie opgesteld voor het ontwerp van de buitenruimte.

De belangrijkste uitgangspunten vanuit de visie zijn beeldend vormgegeven in conceptschetsen.

Visie

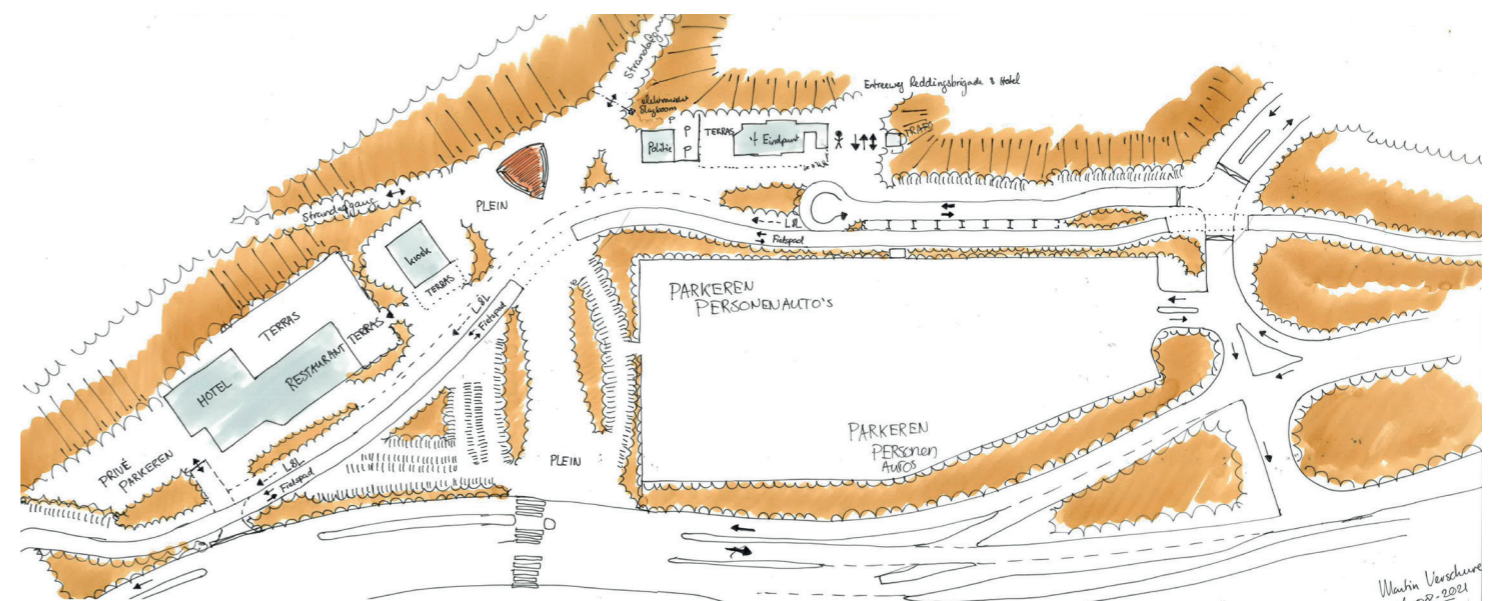
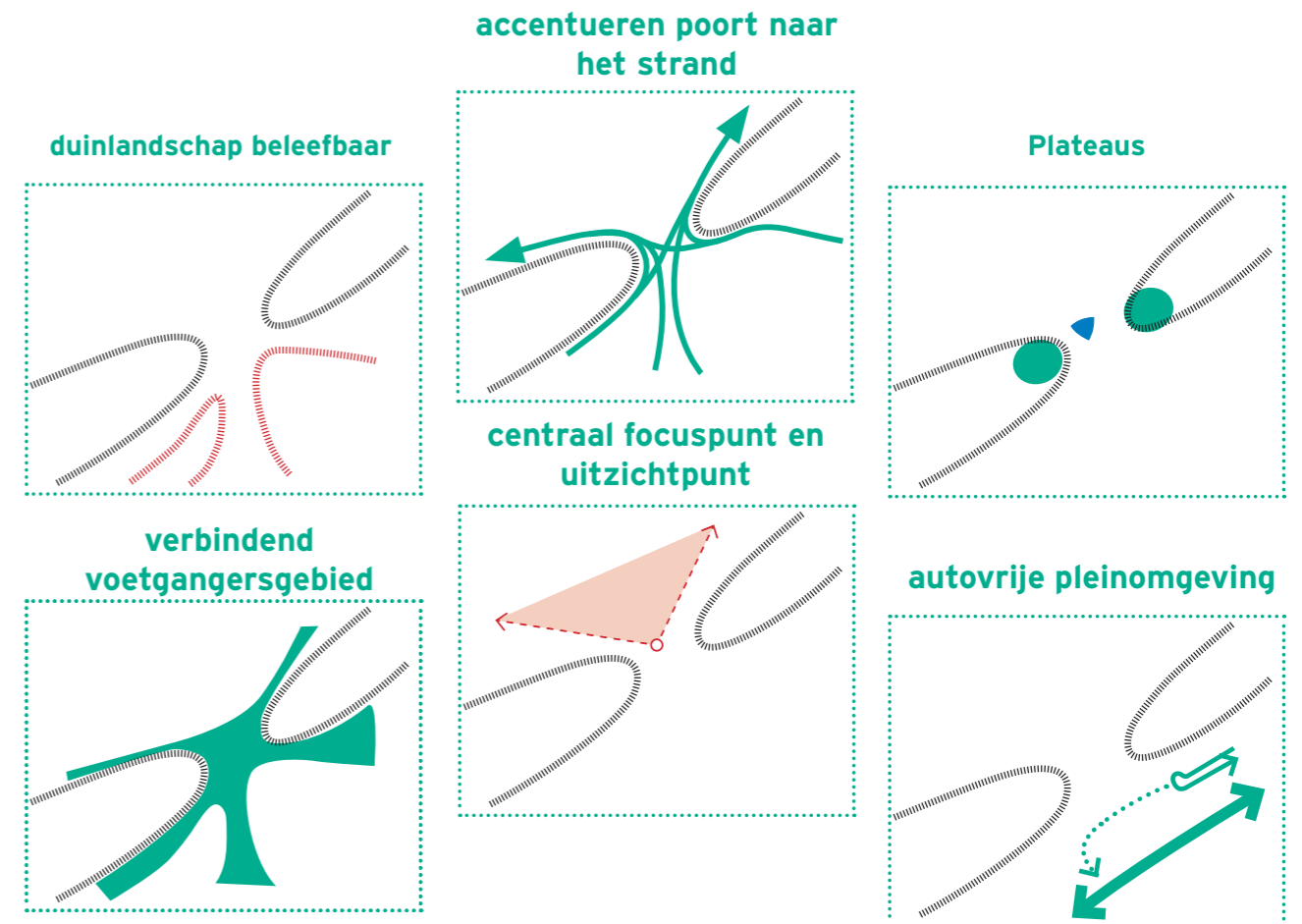
De voetganger staat centraal in het schetsontwerp voor de kop Zeeweg. Daarom wordt ingestoken op een ontwerp met een allesverbindend voetgangersgebied waarvan de vormgeving de verbinding naar zee versterkt. Dit wordt gedaan door eenheid in de verhardingsmaterialen. Het duinlandschap wat toegevoegd wordt zorgt voor sturing en een zachter beeld.

De toegang naar zee wordt duidelijk geaccentueerd door drie plateaus die samen de poort naar de zee vormen. De voetganger wordt als vanzelfsprekend richting de strandafgangen gestuurd door de duinpartijen op het plein.

Centraal gelegen voor de strandafgangen trekt een verhoogd plateau de aandacht van waar men de zee in alle rust kan aanschouwen. Het plateau rijst op uit het glooiende maaiveld waardoor het ook voor mindervaliden toegankelijk is.

De beweging van de voetganger naar de strandpoort wordt een duidelijke route zonder obstakels. Om deze route zo toegankelijk mogelijk te houden zal de pleinomgeving niet toegankelijk zijn voor regulier gemotoriseerd vervoer. Alleen laad- en losvervoer kan stapvoets over de pleinomgeving rijden. De fietsroute blijft wel behouden en zal op dit punt ondeboken worden zodat er op dit punt een richtingloze openbare ruimte ontstaat, waardoor ook de fietser alerter is op voetgangers.

De omgeving kent in de zomermaanden een intensief gebruik. De bezoekers komen in groten getale naar het gebied per fiets, motor, scooter, auto of bus. Het ontwerp moet ruimte bieden voor het parkeren van fietsen, motoren en scooters. Dit zal in hoofdzaak zoveel mogelijk gecreëerd worden nabij de entreezones van het gebied en op natuurlijke wijze in de duinsfeer opgenomen worden.





Schetsontwerp kop Zeeweg, Bloemendaal aan Zee, d.d. 24 september 2021

Schetsontwerp Voetgangers centraal in het duinlandschap

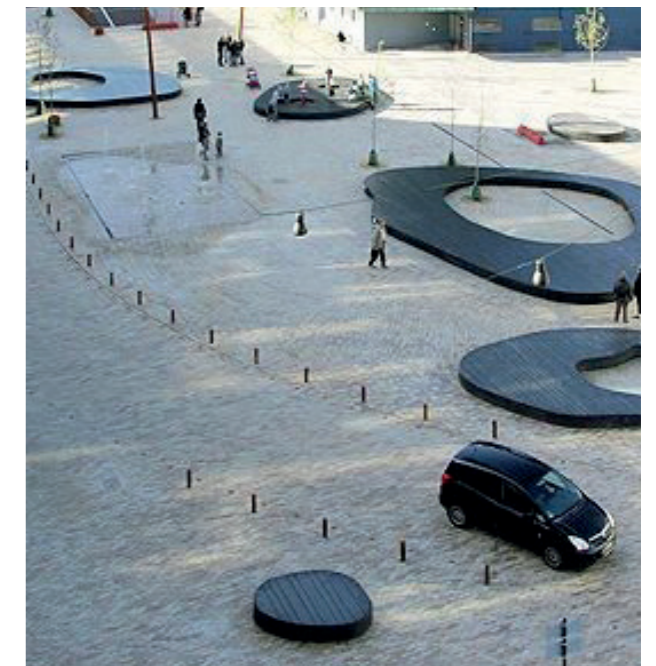
Het ontwerp is in de basis ingericht op de voetganger als eindgebruiker. Voorwaarde uit de visie is een gemakkelijke, vanzelfsprekende verplaatsing naar de strandpoort en de zee. Daarom wordt een allesverbindend grondvlak in de vorm van een plein ingezet om deze bewegingen op informele wijze te faciliteren. Diverse nieuwe duinpartijen sturen indirect de verplaatsing van de voetganger in de openbare ruimte.



Helmgras als hoofdbeplanting



inspiratie; pleinomgeving met duinlandschap geïntegreerd



inspiratie; pleinomgeving met gloeiend maaiveld

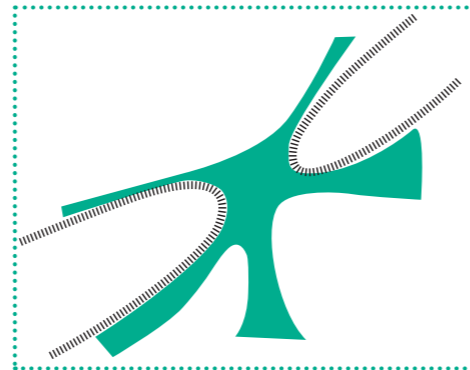


Zandhaver en Zeedistel als accenten

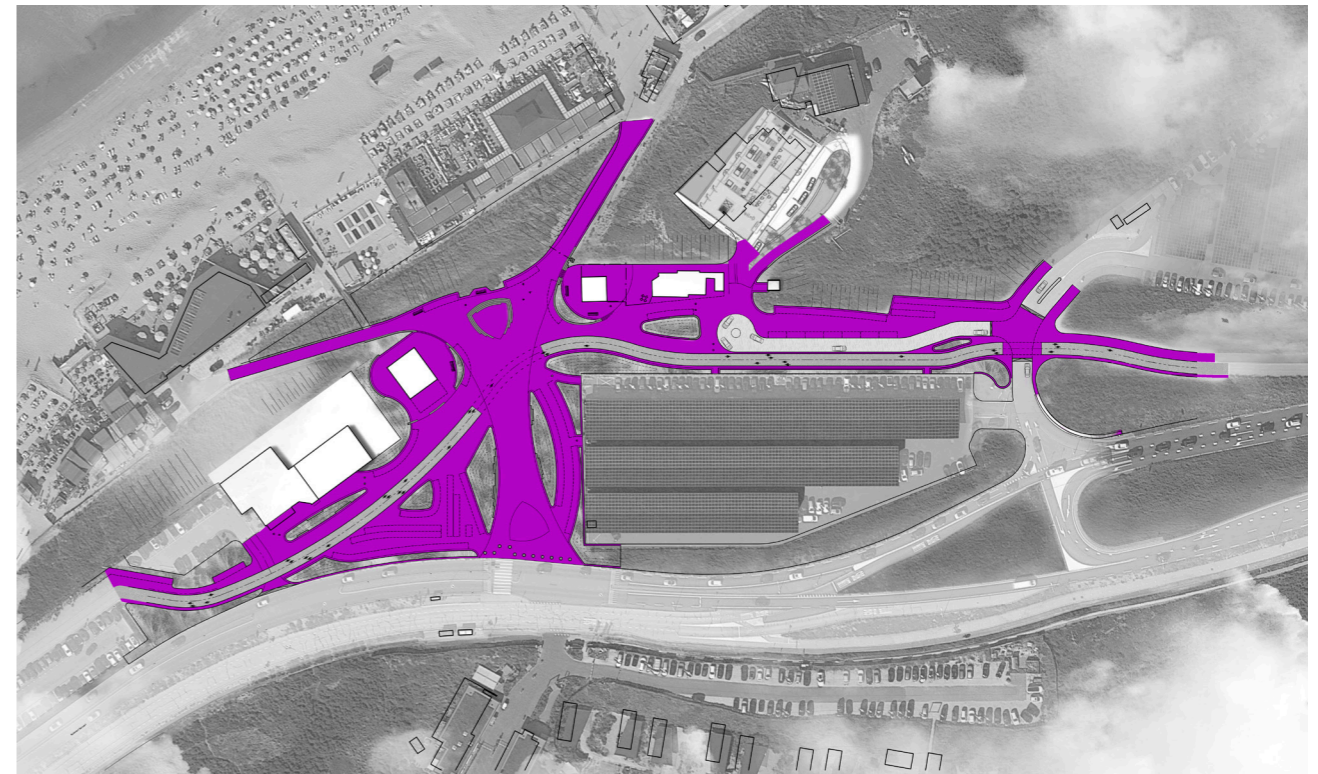
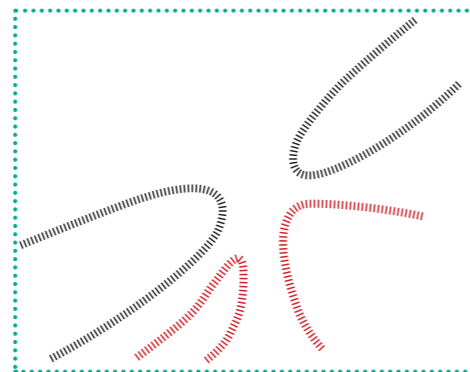


Duindoorn als accent

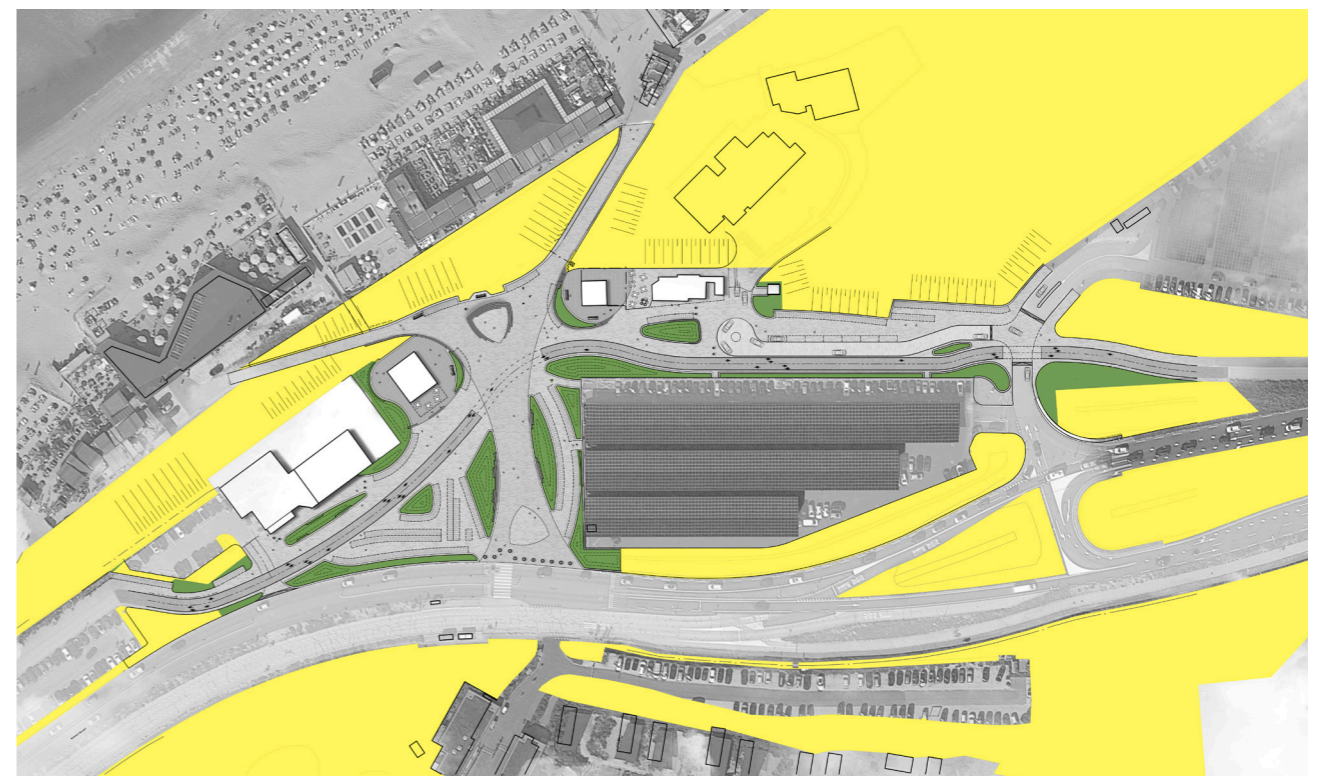
verbindend
voetgangersgebied



duinlandschap beleefbaar



voetgangersgebied, gelijkvloerse pleinomgeving



nieuwe duineilanden (groen) en bestaande duinlandschap (geel)

Schetsontwerp

Overgangen naar duinlandschap

De nieuwe en bestaande duinen krijgen een randafwerking mee met een esthetisch en functioneel doel. Ook zijn er op sommige plaatsen hekwerken wenselijk.

Natuurlijke rand

Enkele nieuwe duinen worden langs de grens met elementenverharding begrensd door een zandkleurige halfverharding met schelpen in de toplaag. Dit heeft de uitstraling van zand, maar stuift niet, is gewoon betreedbaar en weert het oprukken van het Helmgras.

Verhoogde rand

De duinen spelen een rol in het sturen van de beweegrichtingen van de gebruiker. De drukker bezochte randen van de duineilanden kunnen (deels) gevormd worden door verhoogde zitranden.

Dit zorgt langs de drukker pleindelen voor een herkenbare strakke rand langs het weelderige duineiland. De randen zijn geschikt om op te zitten en worden tevens gebruikt om hoogteverschillen in het maaiveld te overbruggen.

Herkwerken

Bij voorkeur worden er minimaal hekwerken toegepast. Op de plattegrond is aangegeven waar hekwerken omwille van de veiligheid wenselijk zijn.

In de basis worden de hekwerken een stuk in het duin geplaatst. Er is gekozen voor kastanje houten hekwerken. Langs P1 en in de duinrug langs de provinciale weg is een RVS hekwerk voorzien.



zitranden als begrenzing



kastanje houten hekwerken in het duin








halfverharding met 'zandlook' als begrenzing



RVS hekwerken langs P1

LEGENDA

-  kastanje houten hekwerken in het duin
-  RVS hekwerken langs P1
-  halfverharding met 'zandlook'
-  trappartijen, materiaal als zitrand
-  zitranden, materiaal als trappartijen



overzicht randen duinen en hekwerken

Schetsontwerp De Strandpoort

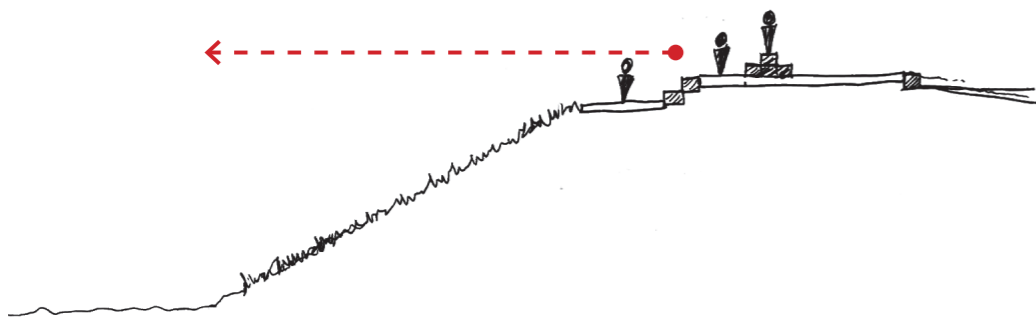
De doorgang naar het strand en de zee wordt aan weerszijden gevormd door de reeds aanwezige bebouwing. Om deze bebouwing wordt een iets verhoogd plateau met alternatieve verharding aangebracht, afgeschermd met een kleine duinrand. De kiosk aan de zuidkant krijgt een ogenschijnlijk grotere terrasruimte met een meer intiem karakter. Het politiebureau wordt minder prominent in het zicht geplaatst door de aanwezige duinrug.

Tussen deze twee randen wordt een centraal plateau ingericht wat in de openbare ruimte als uitzichtpunt dient richting zee. Dit plateau moet vanuit iedere loopprijs de aandacht trekken voor bezoekers.

Aan de zuidkant langs de provinciale weg kan een soortgelijk plateau ingericht worden. Hiervan is het wel van belang rekening te houden met de functie van overslaglocatie voor de op- en afbouw van de strandhoreca.

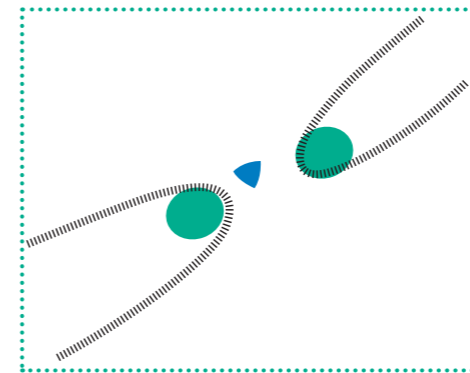


ideaalplaatje, zicht op zee vanaf de zeereep

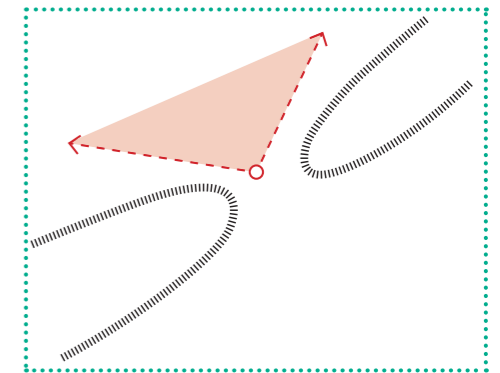


schetsen ruimtelijke rol en invulling centrale plateau richting het strand

plateaus



centraal focuspunt en uitzichtpunt



plateau nabij kiosk

centaal plateau

plateau politiebureau



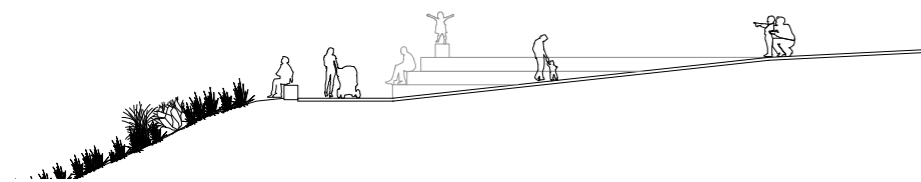
onderdelen strandpoort



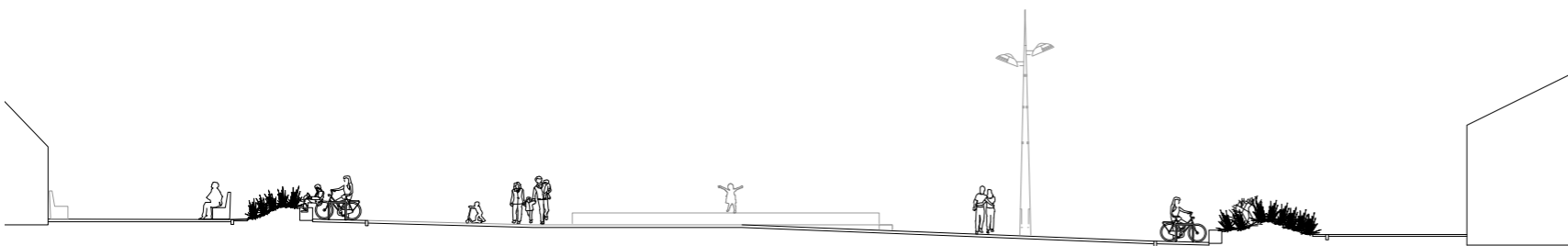
straatbakstenen op de plateaus rondom de kiosk en het politiebureau



principeoplossing verdwijnende traptreden in glooiend maaiveld



ontwerpdoorsnede 1

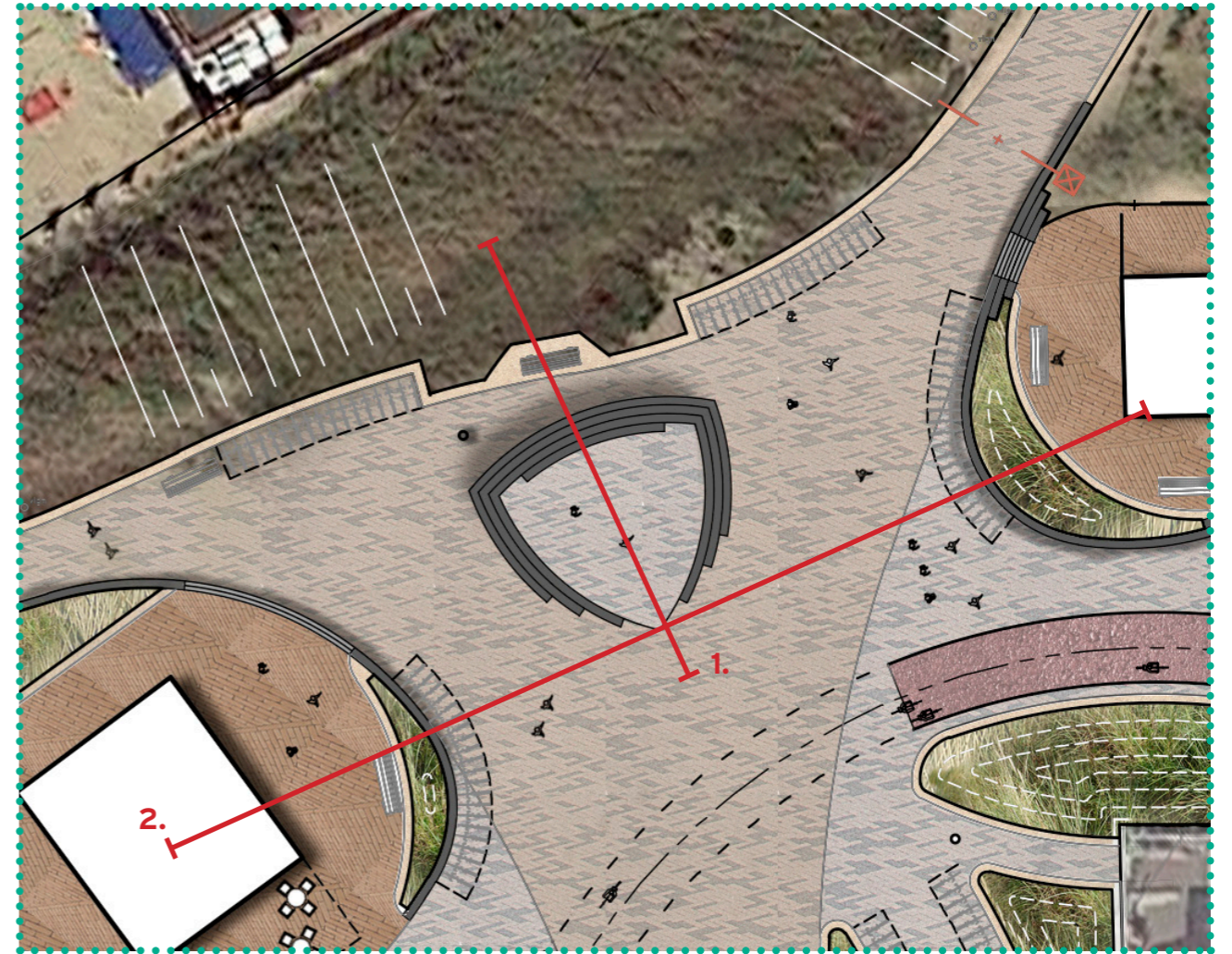


plateau nabij kiosk

centraal plateau

plateau politiebureau

ontwerpdoorsnede 2



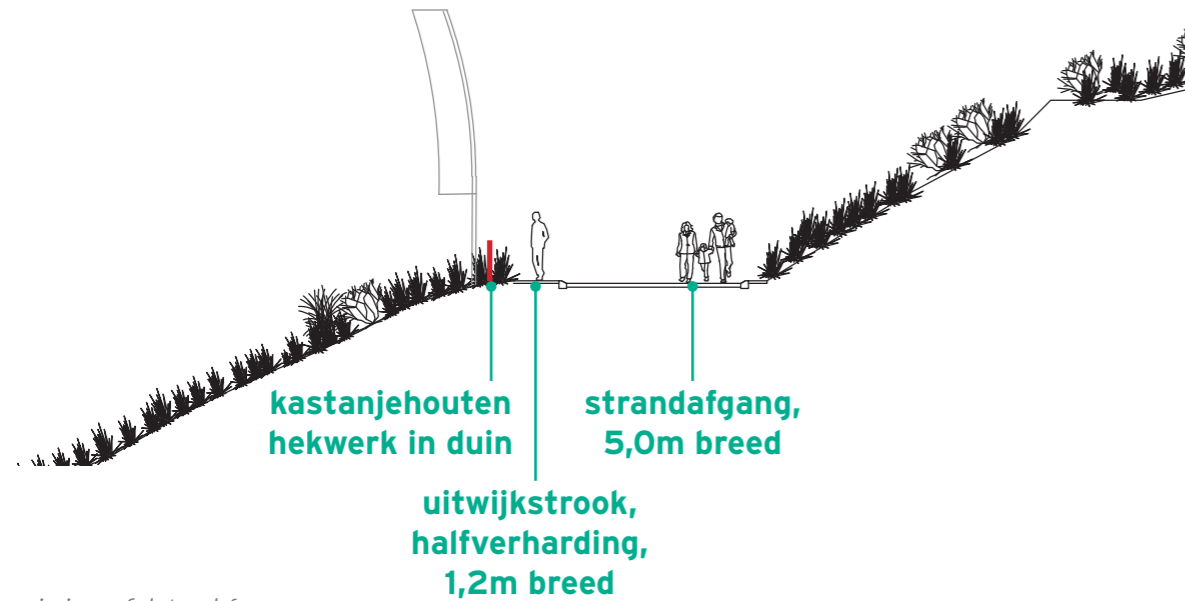
detail strandpoort

Schetsontwerp

Aanpassing strandafgang

De strandafgang wordt breder gemaakt. Tevens wordt de afgang minder steil gemaakt. De helling loopt in het ontwerp wat verder door het plangebied in, rond het plateau rondom het politiebureau.

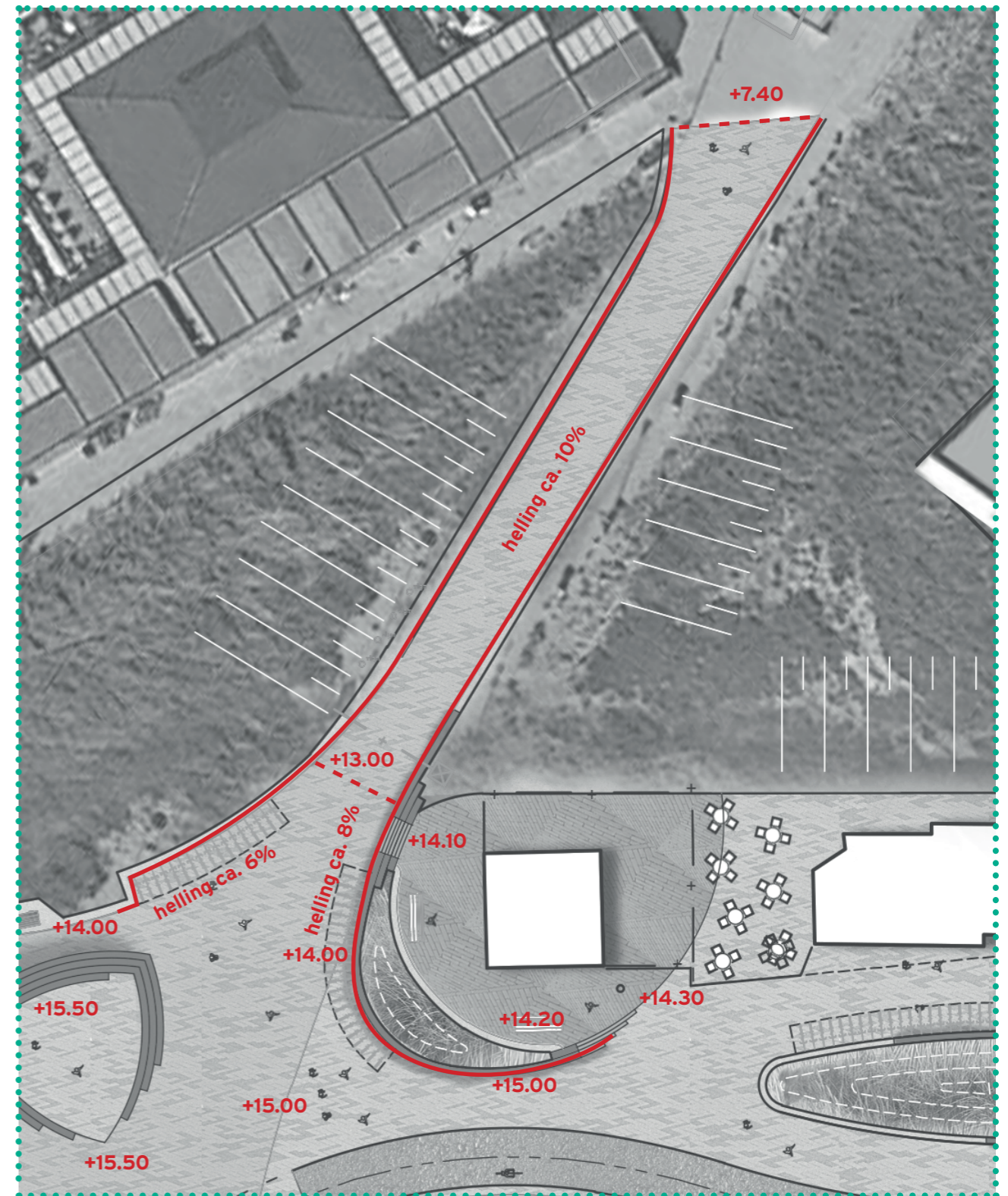
De strandafgang krijgt een breedte van 5,0m. Aanvullend wordt er een uitwijkstrookje van 1,2m gerealiseerd voor voetgangers wanneer groter materieel gebruik maakt van de afgang.



kastanje houten hekwerk in duin



halfverharding met strandlook



hellingen nieuwe strandafgang met peilen in NAP.

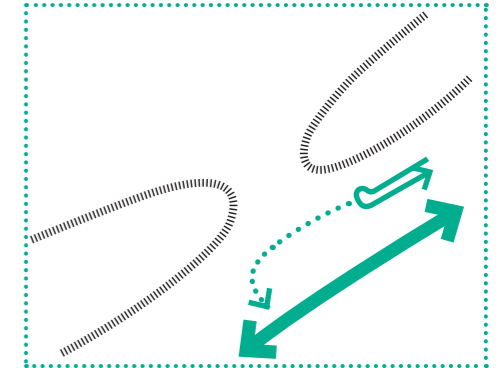
Schetsontwerp Ontsluiting

De pleinomgeving direct voor de strandafgangen wordt autovrij. Alleen bestemmingsverkeer zoals de reddingsbrigade, hulpdiensten en verkeer t.b.v. laden en lossen kan stapvoets over het plein rijden.




Regulier autoverkeer zoals taxi's en bezoekers van het nieuw te bouwen hotel gebruiken dezelfde in- en uitrijroute. Dit voorkomt onnodig veel gemotoriseerd verkeer in de openbare ruimte.

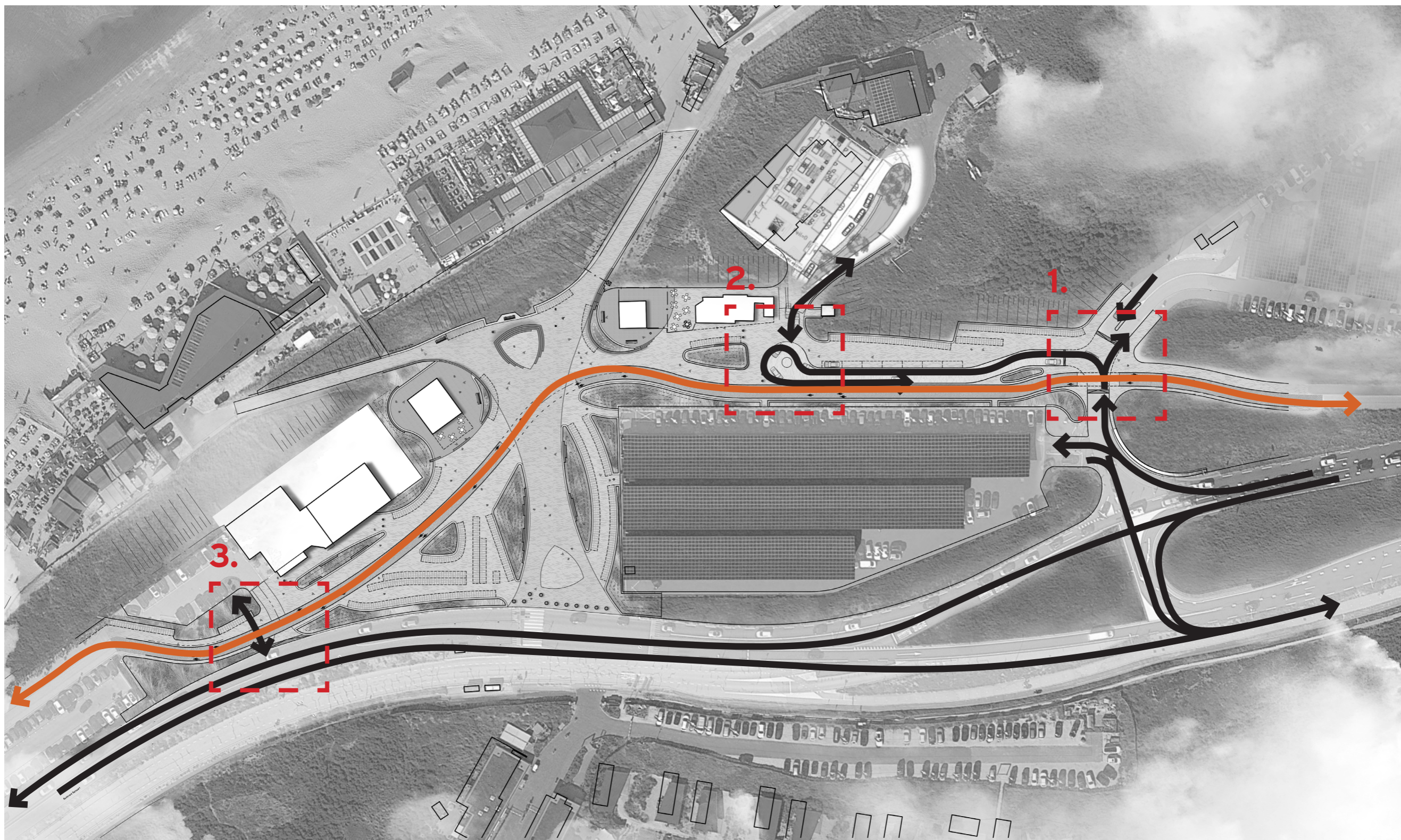
De verkeersafwikkeling is op enkele plekken aangepast. Per locatie worden de wijzigingen inzichtelijk gemaakt.

autovrije pleinomgeving



LEGENDA

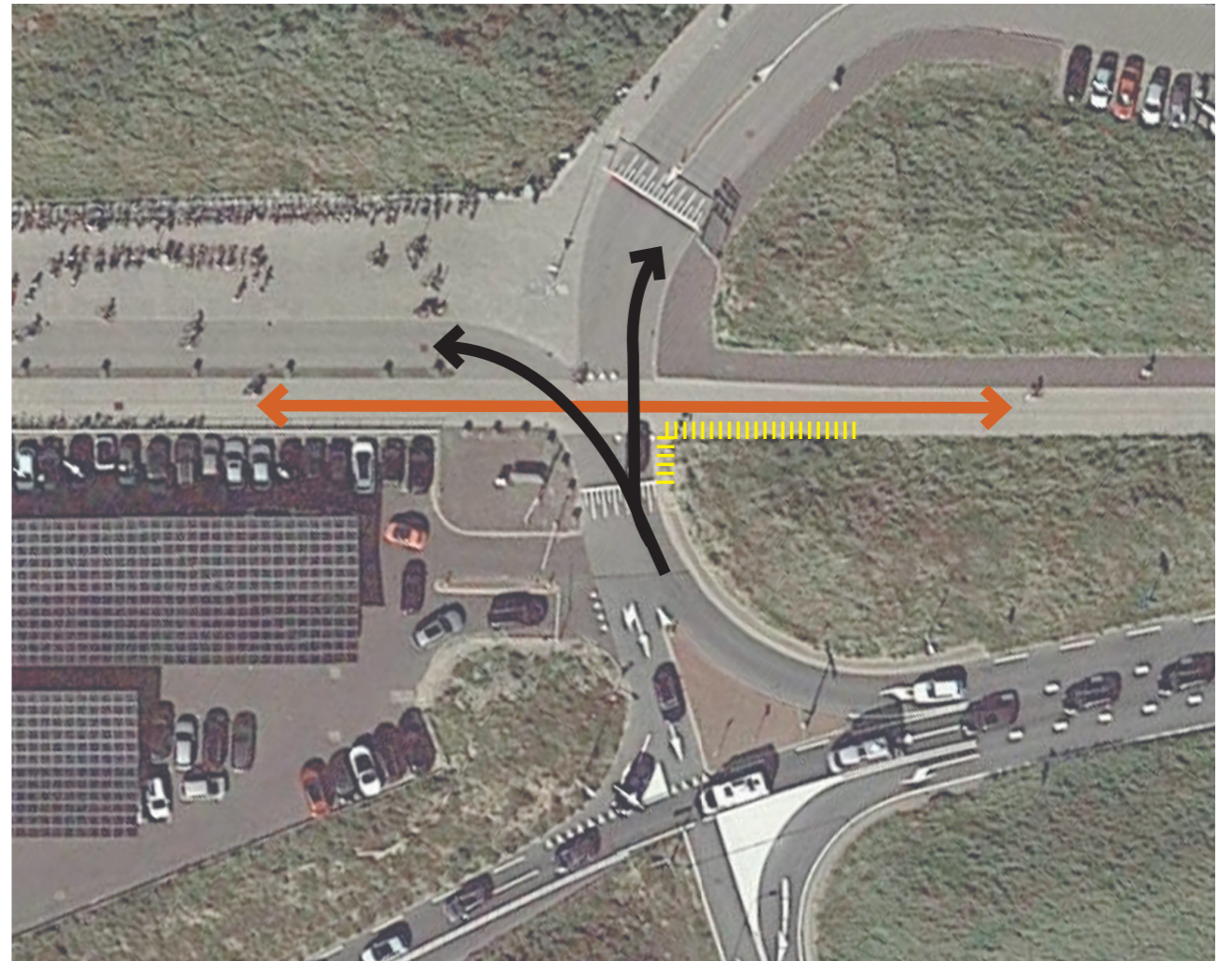
-  regulier autoverkeer
-  fietsroute
-  uitwerking



routing gemotoriseerd verkeer en fietsen

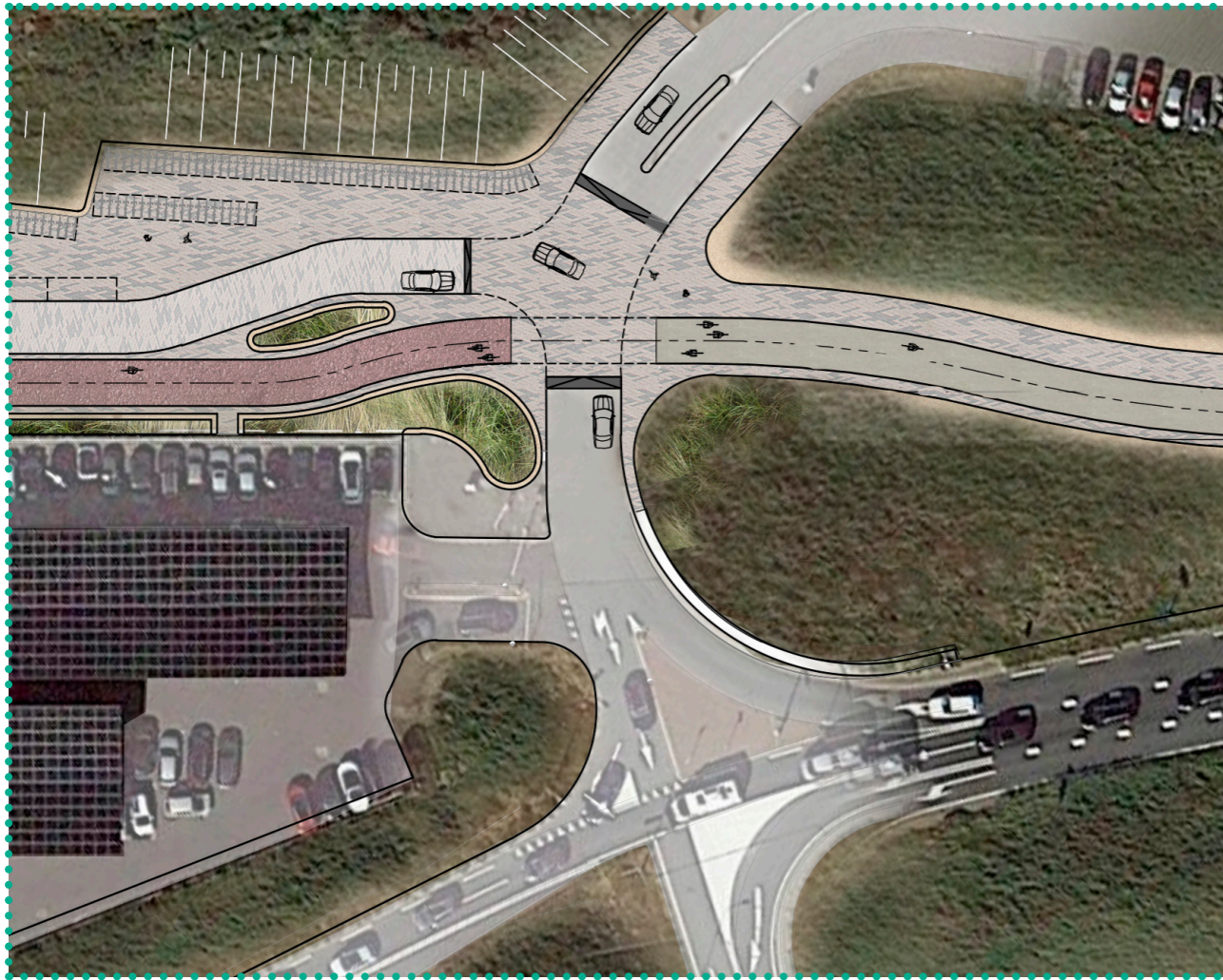
Schetsontwerp Ontsluiting

Het ontwerp van de kruising dwingt de automobilist, komende vanaf de provinciale weg, tot afremmen voor het drempelplateau. Door het fietspad iets te verbuigen ontstaat hier meer ruimte voor. Daarbij wordt het nieuwe duinlandschap zo vormgegeven dat er aan weerszijden ruim zicht op het te kruisen fietspad ontstaat.

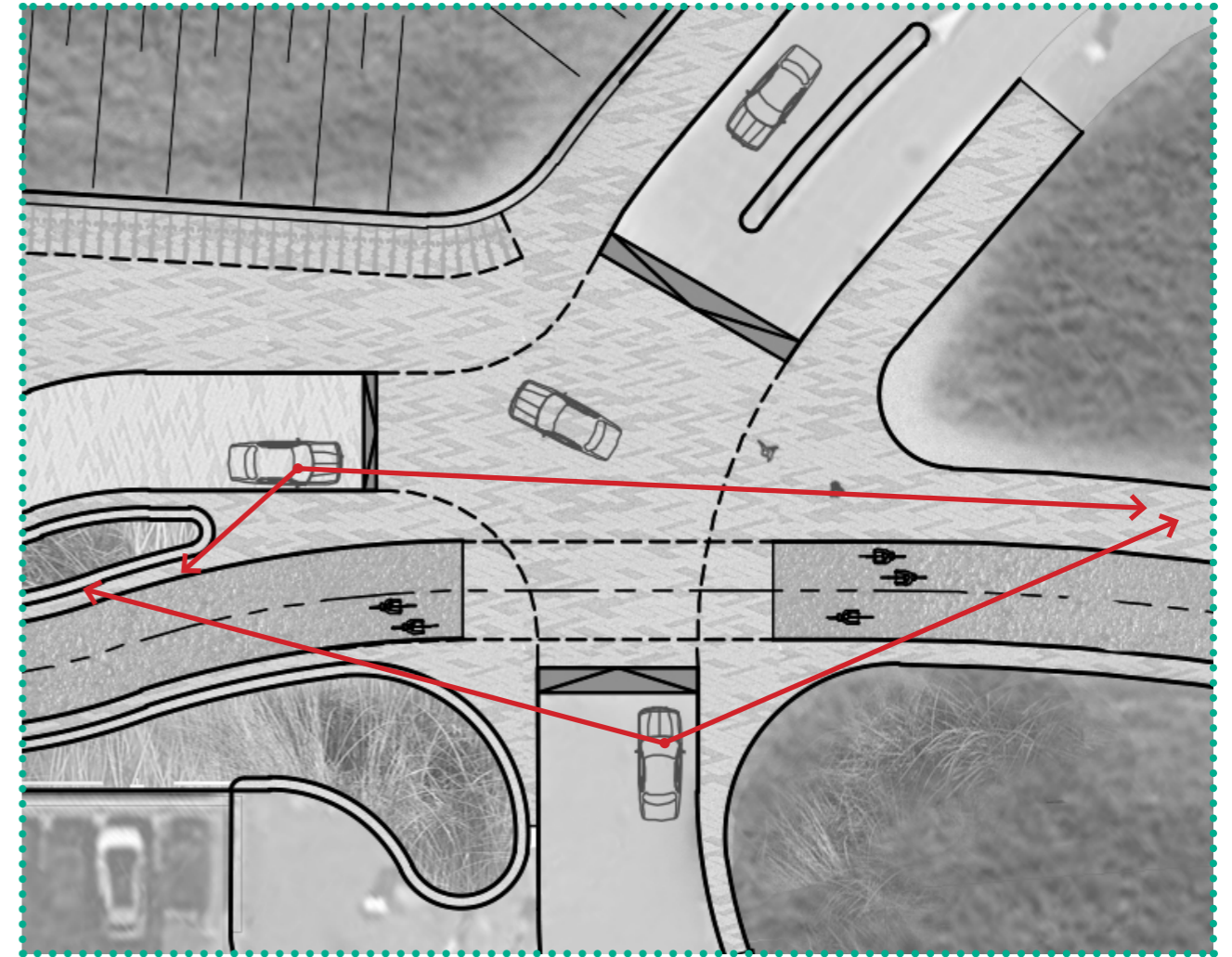


bestaande situatie t.h.v. detail 1.

**kruising met scherpe rijhoek
en weinig overzicht op het
fietspad**



uitwerking detail 1.



verbeterd overzicht op doorgaande fietsroute

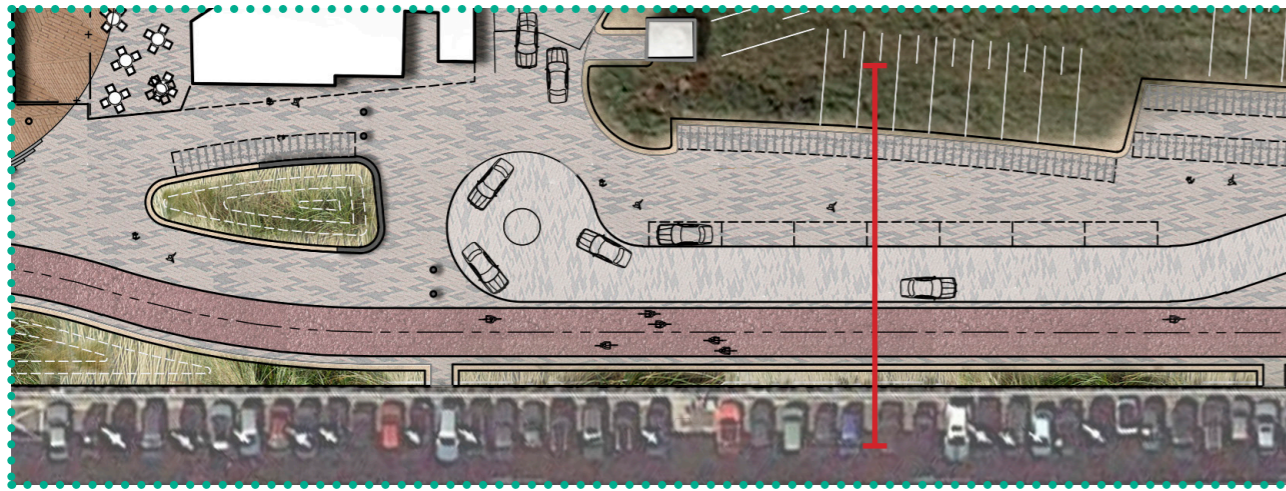
Schetsontwerp Ontsluiting

De route is bestemd voor de bezoekers van het toekomstige hotel, de reddingsbrigade, taxi's en bestemmingsverkeer wat richting het strand of de horeca op het plein moet.

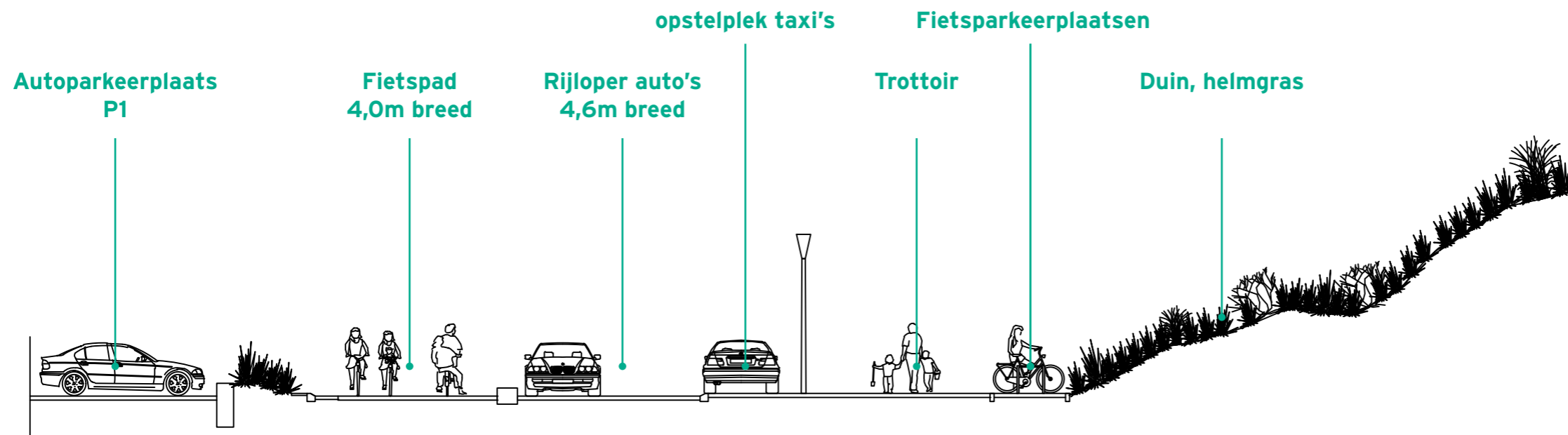
De taxi's pikken passagiers op en keren vervolgens via de kleine keerlus om, terug naar de provinciale weg. Bestemmingsverkeer rijdt om de betonpalen heen en vervolgd stapvoets rijdend de route over het plein parallel langs het fietspad.



bestaande situatie t.h.v. detail 2.



uitwerking detail 2.



ontwerpdoorsnede

Schetsontwerp **Ontsluiting**

De kruising is verkleind qua schaalniveau omdat er géén eenrichtingsweg meer op uitkomt. De kruising dient in hoofdzaak alleen nog maar als in- en uitrit voor het privé parkeerterrein van de appartementen en uitrijden bestemmingsverkeer vanaf het plein.

Afstemming gemeente Zandvoort

Er is afstemming gewenst met de gemeente Zandvoort omtrent dit voorstel. De gemeentegrens ligt voor het ontwerp op een onhandige plek.

Het is wel degelijk wenselijk om de kruising mee te nemen met de herinrichting omdat zij direct verbonden is aan de functionele en esthetische inrichting van de openbare ruimte op deze locatie.



bestaande situatie t.h.v. detail 3.



uitwerking detail 3.

Schetsontwerp

Bevoorrading en bestemmingsverkeer

De pleinomgeving direct voor de strandafgangen wordt autovrij.

Alleen bestemmingsverkeer zoals de reddingsbrigade, hulpdiensten en verkeer t.b.v. laden en lossen kan stapvoets over het plein rijden.

De route voor dit laden en losse is een éénrichtingsroute waarbij wordt ingereeden vanaf de noordoostzijde langs P1 en uitgereden wordt op de uitrit nabij de appartementen.

Het plein is ruim genoeg om obstakelvrije zones te creëren om te dienen als Laad- en Losplek. Indicatief zijn die aangegeven.



verplaatsbare betonnen cilinders worden hergebruikt

LEGENDA



regulier autoverkeer



laad- en losroute (over plein)



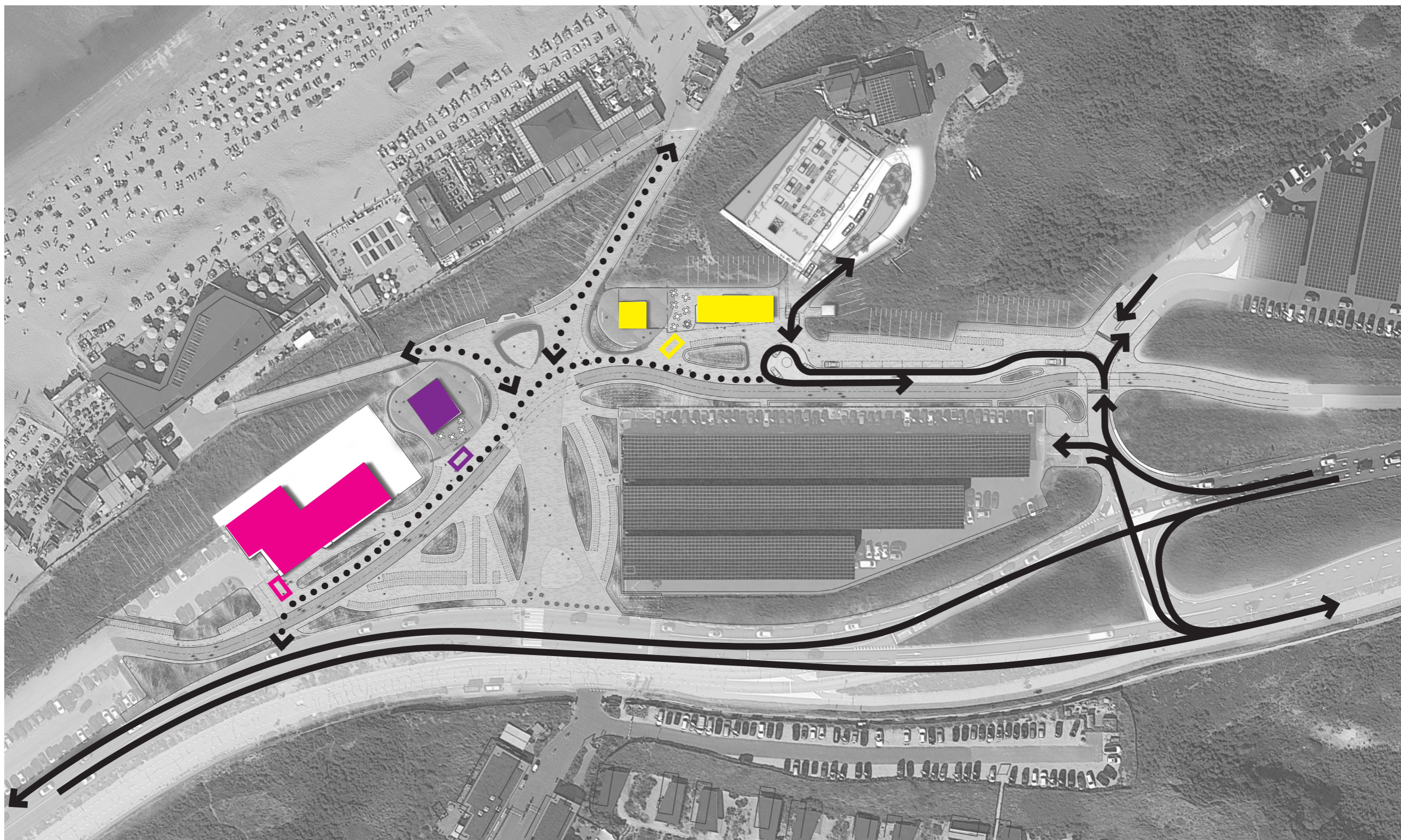
laad en losplek (obstakelvrije zone)
t.b.v. hotel en restaurant Bregje



laad en losplek (obstakelvrije zone)
t.b.v. kiosk



laad en losplek (obstakelvrije zone)
t.b.v. politiebureau en 't Eindpunt

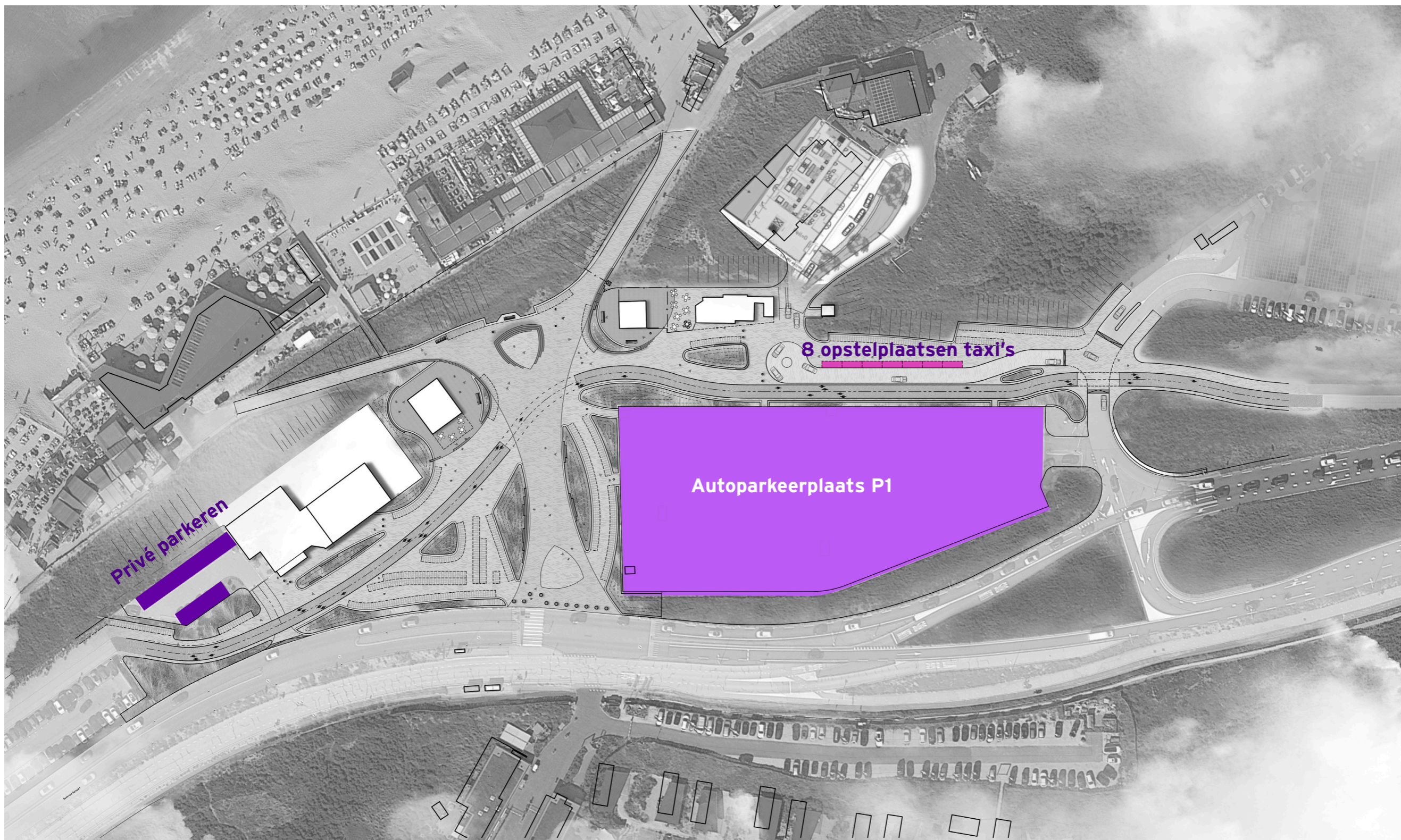


routing bevoorrading en bestemmingsverkeer

Schetsontwerp Parkeren

Personenauto's blijven terecht kunnen in de overdekte parkeerplaats P1. De bestaande privé parkeerplaats naast de appartementen blijven ook behouden. Er worden 8 langsparkerplaatsen toegepast bedoeld als opstelplaats voor taxi's. Deze langsparkerplaatsen liggen op niveau van het naastgelegen trottoir. Wanneer er géén taxi's aanwezig zijn is hier een breder trottoir.





overzicht parkeren auto's

Schetsontwerp

Parkeren

Het fiets- en motorparkeren wordt zoveel mogelijk uit de looproutes, aan nieuwe duineilanden gekoppeld. Zo blijft er, ook in minder drukke perioden, een openbare ruimte met een voetgangersgebied van een aangenaam schaalniveau. Het potentieel aantal fietsen in het schetsontwerp is bepaald op 650 fietsparkeerplekken. In de paragraaf worden percentages aangenomen van dit getal wat invulling geeft aan het aantal gefaciliteerde fietsenstallingen en de resterende vrije ruimte voor fietsen, brommers en motorfietsen.

Fietsbeugels en/of nietjes

Er wordt niet voor iedere potentiële fietsparkeerplek een fietsbeugel of fietsnietje voorzien. In de aangegeven parkeerstroken in het schetsontwerp worden aan het begin en einde van de strook enkele parkeerelementen geplaatst. Op de rustige dagen zullen deze plekken het eerst bezet worden. Op de drukke dagen zal in eerste instantie de vrije ruimte tussen de parkeerelementen opgevuld worden met fietsen, brommers en motorfietsen.

Het aandeel parkeerelementen is bepaald op 40 % van de totale capaciteit. Er worden 260 reguliere fietsparkeerplekken gerealiseerd.

Laadpunten fietsen en scooters

Er worden in de ontwerpstudie géén laadpalen voor elektrische fietsen en/of scooters opgenomen. Implementatie wordt in samenspraak met de aanwezige exploitanten bepaald.

Resterend, vrije ruimte

Binnen de aangegeven stroken voor fietsparkeren blijft theoretisch ruimte over voor 390 reguliere fietsen om te parkeren.

Parkeertelling

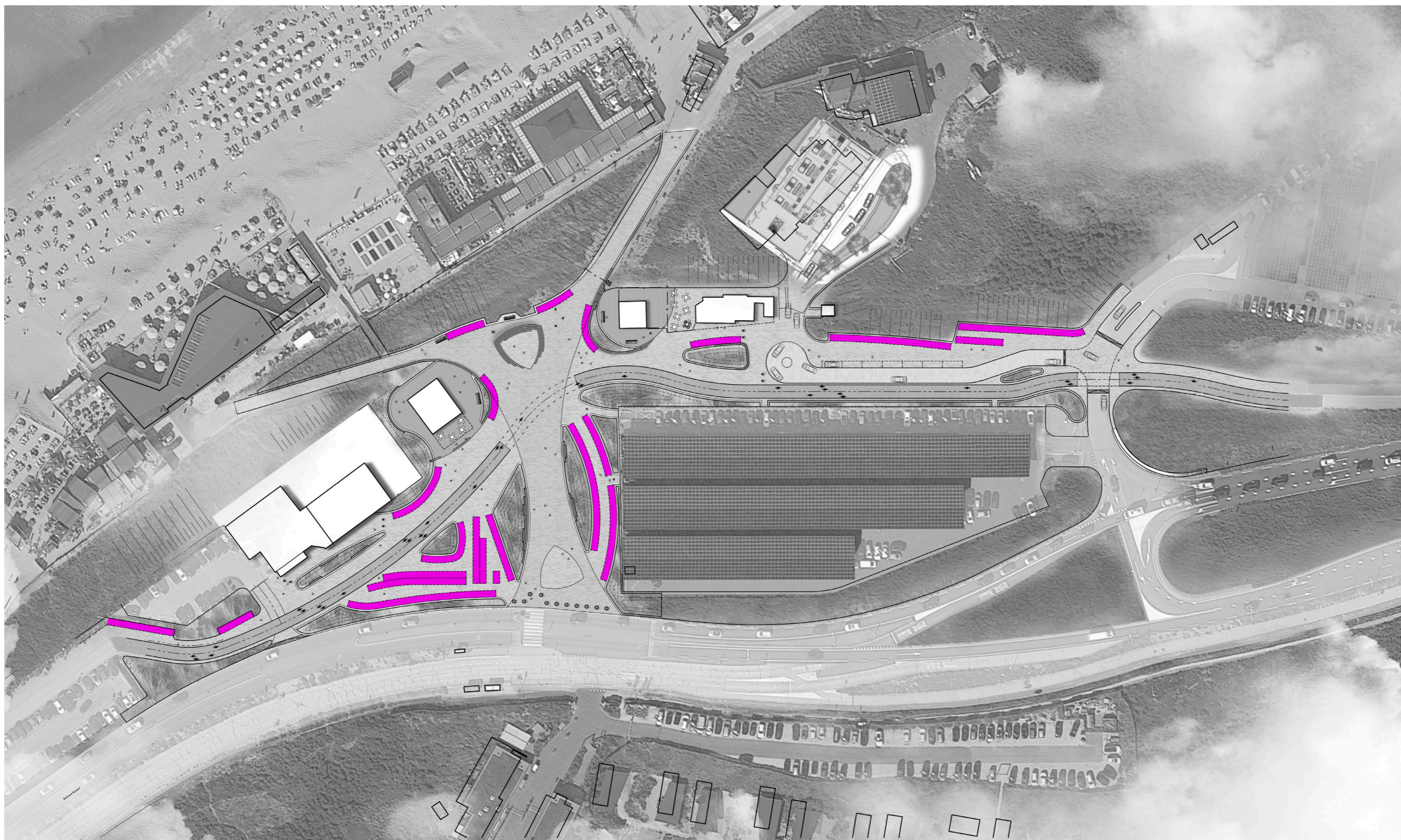
Er is in de ontwerpstudie géén parkeertelling uitgevoerd. In de te nemen vervolgstappen is het wenselijk de opgenomen aantallen te toetsen aan de huidige situatie.



RVS fietsbeugels



scooters en motorfietsen staan ruimer en op variabele afstand uit elkaar



overzicht parkeren fietsen

Schetsontwerp

Verhardingen

Het gebruik van verschillende verhardingsmaterialen moet bijdragen aan de ontwerpgedachte. Zo bestaan alle verhardingen die als verbindend grondvlak voor de voetganger bedoeld zijn uit één en dezelfde soort verharding. Hier kunnen enkele subtiele nuances in aangebracht worden, maar juist deze grote vlakken moeten eenheid uitstralen. Er wordt gedacht aan een klein formaat betonstraatsteen, wellicht in een subtiel verschillend kleurenpalet.

De verhardingen op de twee plateaus aan weerszijden van de strandpoort mogen gevormd worden door een afwijkend materiaalgebruik zoals straatbakstenen.

Vanwege een veilige verkeersafwikkeling is het wenselijk het fietspad en de route voor autoverkeer sterk te laten verschillen met de gebruikte elementenverharding van het voetgangersgebied. Hier kan gedacht worden aan het gebruik van asfalt of groot formaat betonstraatstenen.

LEGENDA

	trottoir, betonstraatsteen, waalformaat met natuursteen deklaag, exclusief, mix van verschillende tinten, zware belasting
	trottoir, betonstraatsteen, dikformaat met natuursteen deklaag, exclusief, mix van verschillende tinten, zware belasting
	plateaus, straatbaksteen, waalformaat en dikformaat, lichte belasting
	rijloper, betonstraatsteen, dikformaat, standaard, kleur n.t.b., zware belasting
	fietspad, zandkleurig asfalt met schelpentoplaag, incl. belijning en rijwielpadbanden als opsluitingonderhoudsvervoer
	fietspad, herstraten bestaande betonstenen t.b.v. aansluiting op context
	halfverharding, zandkleurig met schelpentoplaag
	verhoogde banden t.b.v. zitranden, zelfverdichtend beton, kleur n.t.b.
	banden t.b.v. traptreden, zelfverdichtend beton, kleur n.t.b.



overzicht verhardingen

Schetsontwerp Verlichting

De pleinomgeving is relatief open en overzichtelijk. Het vormt de route naar het strand. Hier zijn hogere verlichtingsmasten gewenst met een ruime lichtopbrengst. De masten worden verspreid in de openbare ruimte geplaatst.

Langs het fietspad en de kruispunten worden lagere standaardmasten geplaatst.

Calamiteitenmasten

Er zijn zogenaamde calamiteitenmasten aanwezig in de bestaande situatie. Dit type masten bevat schijnwerpers en camera's die door de politie ingezet kunnen worden op uitgaansavonden. De calamiteitenmasten blijven in het plan behouden. Ze worden teruggeplaatst op een locatie in overeenstemming met het ontwerp en de politie.

Verlichtingberekening

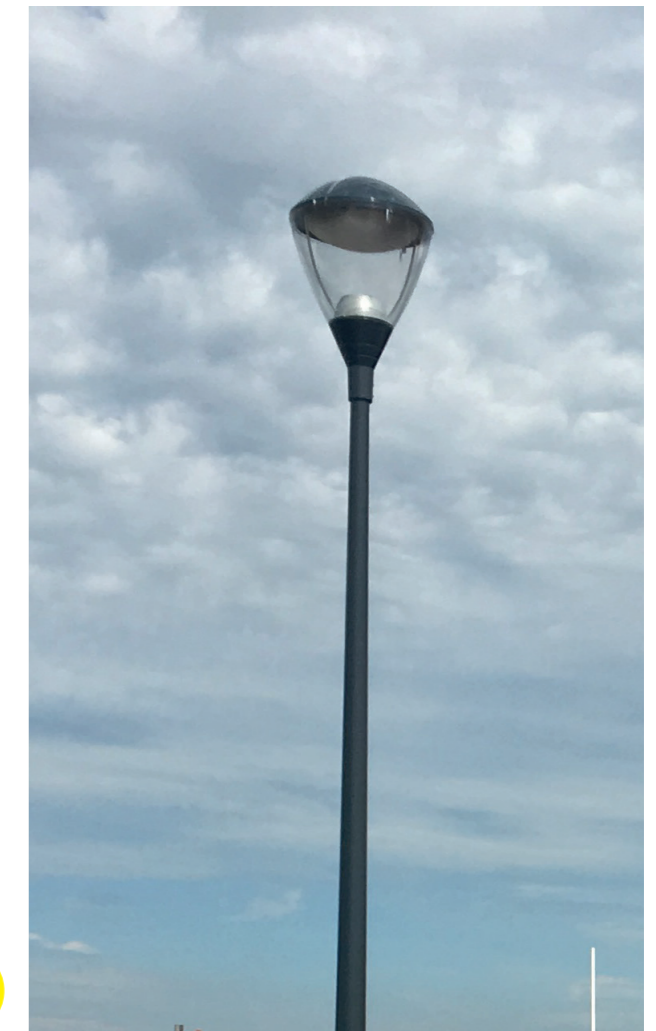
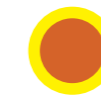
In de ontwerpstudie zijn nog géén lichtmasten en armaturen uitgekozen. Wanneer dit gedaan wordt verdient het de aanbeveling het ontwerp regelmatig te toetsen aan een verlichtingsberekening bij veranderingen in het ontwerp of de armaturen.



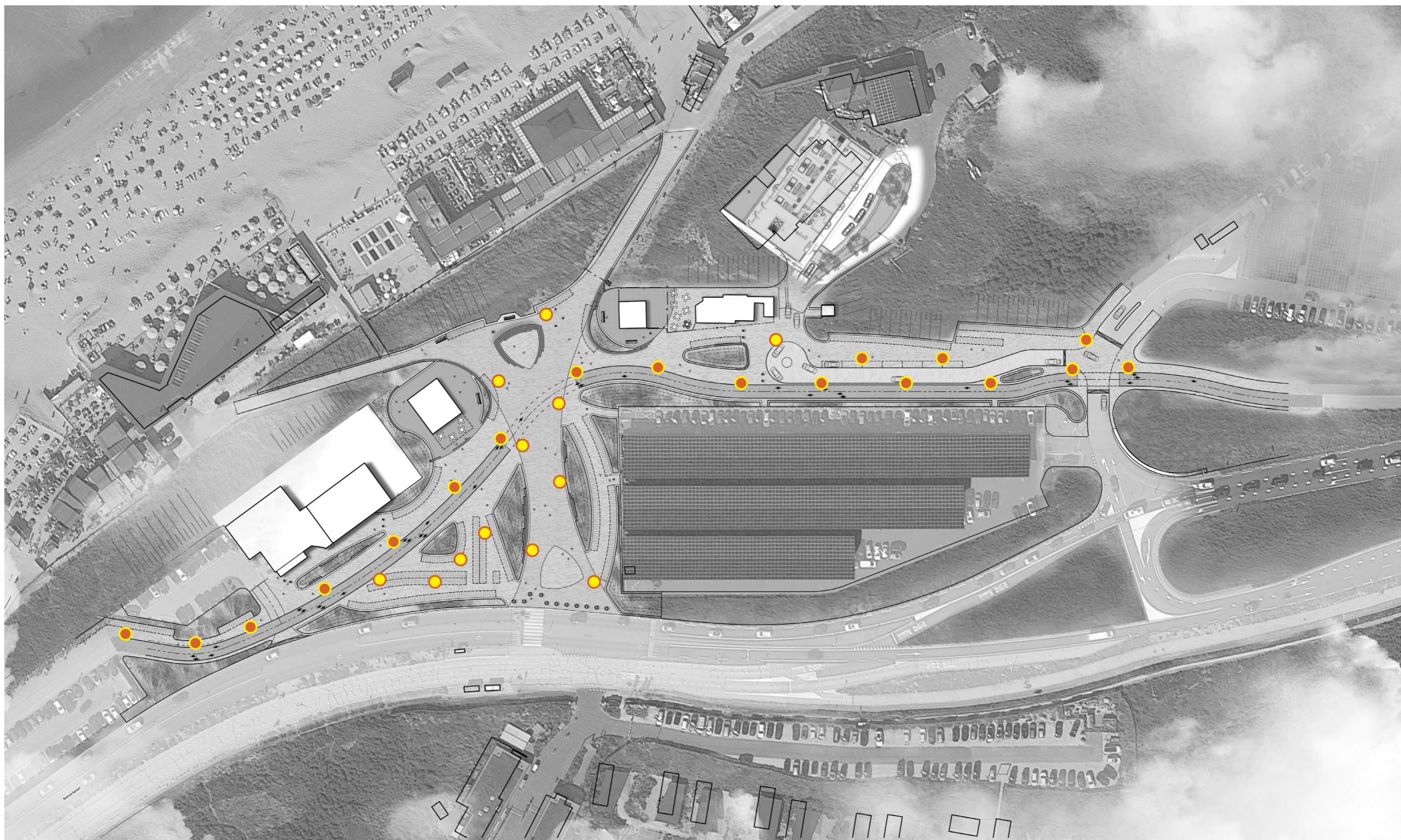
bestaande calamiteitenmast



voorbeeld hoge en markante pleinverlichting



voorbeeld lage standaardverlichting t.b.v. fietspad



overzicht verdeling lichtmasten



4. Aandachtspunten

Dit hoofdstuk gaat puntsgewijs in op de aandachtspunten die niet (uitgebreid) in dit dossier zijn behandeld maar wel degelijk relevant zijn voor de start van het traditionele engineeringproces.

Aandachtspunten

Duurzaam ontwerp en proces

Deze paragraaf wordt geschreven naar aanleiding van de voorgenomen herontwikkeling Kop Zeeweg in Bloemendaal. In de paragraaf wordt ingegaan op duurzaamheidsmogelijkheden binnen het projectgebied Kop Zeeweg. De herontwikkeling van dit gebied geeft mogelijkheden tot verduurzamen, waarbij het project een belangrijke bijdragen kan leveren aan een duurzame en klimaatbestendige herinrichting binnen de gemeente. Gezien het feit dat de locatie druk bezocht wordt, is het een plek waar met een juiste inrichting veel bewustwording kan creëren en kan inspireren.

Gemeentelijk beleid

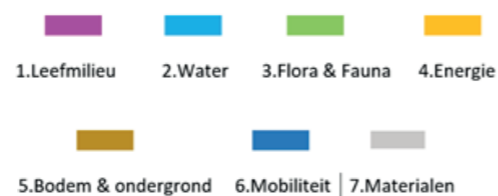
Beleid van de gemeente Bloemendaal dat te maken heeft met duurzaamheid is besproken met medewerkers van de gemeente.

Zo is bijvoorbeeld het onderwerp water, hiervoor ligt momenteel een concept ter inzage bij de raad, bestudeerd. Voor biodiversiteit, een onderwerp dat verwant is aan duurzaamheid, is recent beleid vastgesteld.

Dit beleid is meegenomen in deze duurzaamheidsparagraaf. Daarnaast zijn de gesprekken met de medewerkers van de gemeente verwerkt in deze paragraaf.

Doel

Het doel van deze paragraaf is om duurzaamheid binnen het project bespreekbaar te maken. Door via de lens van de zeven gebiedsthema's naar het project te kijken komen mogelijkheden aan het licht op het gebied van duurzaamheid. Door deze paragraaf kan men geïnspireerd raken en zal er tijdens verdere uitwerkingen terug kunnen worden gegrepen naar de zeven gebiedsthema's die hier worden aangehaald.



Leefmilieu

Vele bezoekers komen via de strandopgang het mooie strand van Bloemendaal op. Op dit moment ziet het er vrij somber uit. Veel verharding en uniformiteit in het huidige ontwerp maakt het geen inspirerend gebied. Elementen uit de omgeving zouden terug kunnen vloeien in het ontwerp om het een meer levendig gebied te maken. Kunstwerken die milieubewust zijn en duurzaamheid uitdragen

kunnen plaats nemen in het leefmilieu. Zo zouden kunstwerken tezamen met onderwerpen als energie en flora & fauna terug kunnen komen in het ontwerp.

De vele bestrating in de huidige situatie draagt bij aan hittestress in het gebied. Door delen van de bestrating te vervangen door groen of het toevoegen van schaduwelementen zorgt dit voor afkoeling van het gebied. Dit kan ook door de juiste keuze van materiaal, dit wordt verder toegelicht bij het thema 'materiaal'.

Waterkranen zijn erg belangrijk in het gebied. Mensen komen vaak op zonnige dagen naar het strand en de mogelijkheid om water te drinken is hierom erg belangrijk.

Naast de kraantjes zouden informatieborden kunnen worden geplaatst over de verandering van het klimaat en de schaarste van zoet water ten opzichte van zout water. Dit zou in dit gebied zeer tot de verbeelding kunnen spreken aangezien men uitkijkt op de grootste bron van zout water ter wereld.

Water

Wateroverlast wordt een steeds groter probleem in de toekomst. Hevige en meer geconcentreerde regenbuien komen in de toekomst steeds vaker voor en hier kan men tijdens herontwikkelingen op anticiperen.



Hemelwater is in de huidige situatie afgekoppeld en wordt geïnfiltreerd bij P1. Mogelijk liggen er kansen voor plaatselijke infiltratie door bijvoorbeeld doorlatende gesteenten, dit is erg goed mogelijk aangezien er een prachtig zandpakket onder de verharding ligt.

Flora en Fauna

Met betrekking tot het gebiedsthema flora & fauna kan het gebied aardige sprongen maken. Het gebied bevat veel verharding wat vervangen kan worden door groen. Aangezien nu het plan is om een stuk duin te gebruiken voor een fietsenstalling zou het mooi zijn dit te compenseren in het plangebied. Stimulering van biodiversiteit zou aansluiten bij het biodiversiteitsplan van de gemeente.

Aansluiten bij het project Groene Strand kan de mogelijkheid geven voor een natuurstrook. Bedreigde soorten zouden uitgelicht kunnen worden in het nieuwe ontwerp. Educatie bij een drukbezocht deel van Bloemendaal behoort tot de mogelijkheden. Zo kan een ecooloog worden ingeschakeld om te onderzoeken welke fauna in het gebied leeft. De ecooloog zou kunnen adviseren hoe de fauna kan worden ondersteund door middel van het ontwerp.

Energie

De parkeerplaats geeft een mooi voorbeeld van het opwekken van duurzame energie in het gebied. Op



de parkeerplaats staan auto's onder zonnepanelen geparkeerd. Het opwekken van duurzame energie kan worden gestimuleerd tijdens de herinrichting. Zo zouden ook laadpalen voor elektrische fietsen en deelmobiliteit kunnen worden ingepast in het ontwerp.

Eventueel zouden er in combinatie met kunstwerken energie opgewekt kunnen worden.

Om het nieuwe ontwerp te realiseren met zo min mogelijk uitstoot zou het werk kunnen worden uitgevoerd met emissiearm materieel, bijvoorbeeld volledig elektrisch of met duurzame brandstoffen zoals HVO. Op deze manier kan CO2 uitstoot worden vermeden tijdens de realisatie van het project.

Mobiliteit

Zoals benoemd in het gebiedsthema energie worden de auto's geparkeerd onder zonnepanelen. Zijn hier ook laadpalen beschikbaar voor auto's? Zijn dit er met het oog op de toekomst genoeg? Daarnaast zouden bij de nieuw aan te leggen fietsenparkeerplaatsen ruimte kunnen worden ingericht voor laadpalen voor fietsen en ander elektrisch vervoer.

Deelmobiliteit is kansrijk. Een druk bezocht gebied waar veel mensen naartoe komen is kansrijk om deelmobiliteit toe te passen, de seizoensgebonden drukte zal invloed hebben op hoe kansrijk het precies is. Fietsen van en naar het strand vanaf het sta-

tion met deelmobiliteit. Andere mobiliteit zoals steps kunnen ook interessant zijn voor deelmobiliteit. Bloemendaal is natuurlijk ook een enorm fietsknooppunt waardoor oplaadstations voor fietsen belangrijk zijn.

Materialen

Materialen die worden ingezet bij de herinrichting hebben als uitgangspunt dat ze van natuurlijke en hoogwaardige aard zijn. Materiaalarm ontwerpen is een interessante mogelijkheid volgens de gemeente. Niet alleen geeft het materiaalarm ontwerpen ruimte voor meer biodiversiteit, ook zorgt het er voor dat er minder materialen worden uitgeput.

Er zullen aardig wat materialen vrijkomen uit de huidige situatie. Deze materialen kunnen hergebruikt worden in andere projecten van gemeente Bloemendaal, of omliggende gemeenten. Wanneer dit niet mogelijk is zal er contact kunnen worden opgenomen met de leveranciers van de materialen om te vragen of ze de materialen terug willen nemen.

Een andere mogelijkheid is dat de sloopaannemer het via haar netwerk hergebruikt. Sloopaannemers zijn steeds vaker bezig met keteneconomieën waarbij ze een materiaalstroom zoals bijvoorbeeld kalkzandsteen nemen en een samenwerking aangaan met een kalkzandsteen fabrikant die bakstenen maakt van het kalkzandsteen dat de sloopaannemer ophaalt bij verschillende werken.



Vooraf een inventarisatie van het projectgebied maken heeft het voordeel dat hergebruik van materialen kan worden gelinkt aan het nieuwe ontwerp. Zo weet de ontwerper met welke materialen deze kan ontwerpen.

Intern hergebruik is goed voor het milieu en kan kosten binnen de gehele organisatie drukken. Daarnaast zou gemeente Bloemendaal inventieve methoden kunnen gebruiken om een zo laag mogelijke klimaatimpact te hebben met de materialisatie van het project. Denk aan het leasen van stenen in plaats van kopen. Producenten van materialen gaan sinds kort de markt op met een nieuwe concept zoals Brick As A Service. Doordat de stenen worden geleased zullen deze na einde levensduur terug worden genomen en worden ze opnieuw opgenomen in het proces van het bedrijf waardoor afval wordt ontweken.

Daarnaast kunnen de materialen worden gebruikt die een zo laag mogelijke MKI (MilieuKostenIndicator) hebben, hierop kan de aannemer uitgedaagd worden in de uitvraag.

Proces

Het is aan te bevelen om vroegtijdig in het proces van de verdere uitwerking van het project, door de juiste stakeholders, de kansen zoals hierboven benoemd te concretiseren in haalbare duurzaamheidsmaatregelen.

Aandachtspunten

Afstemming stakeholders

In de ontwerpstudie is de afstemming met stakeholders beperkt gehouden. In het proces zijn wel een aantal stakeholders naar voren gekomen die van groot belang zijn wanneer dit project gestart gaat worden. In deze paragraaf is een kort overzicht van deze partijen opgenomen.

Hoogheemraadschap Rijnland

Eenmalig telefonisch contact mee geweest met Janine Steenbergen, Adviseur vergunningverlening over de regels omtrent grond vergraven. De partij wenst vanaf de start van het traditionele ontwerpproces betrokken te worden.

071-3063411, janine.steenbergen@rijnland.net

AVC

De Ambtelijke Verkeerscommissie houdt zich bezig met de verkeerskundige onderdelen in het ontwerp. Het concept SO is onder ogen gekomen, men maakt zich grote zorgen over het shared-space principe in het ontwerp. Nadere afstemming hier over is gewenst.

Ook geeft de commissie aan de doorgaande fietsroute over het plein als risico te zien. Men vraagt zich af of de doorgaande route niet aan de provinciale weg te koppelen is.

De partij wenst vanaf de start van het traditionele ontwerpproces betrokken te worden.

Reddingsbrigade

Met deze partij is nog géén contact geweest.

Politie

Met deze partij is nog géén contact geweest.

(Strand)exploitanten

Met deze partij is nog géén contact geweest.

Belangrijk punt van aandacht voor toetsing is de geschiktheid van het schetsontwerp in relatie tot het gebruik als overslaglocatie voor de seizoensgebonden strandhoreca.

Nutsbedrijven

Met deze partij is nog géén contact geweest.

Rijkswaterstaat

Met deze partij is nog géén contact geweest. Dit is wenselijk omdat het ontwerpvoorstel ingaat op de aansluitingen op de bestaande provinciale weg.

Provincie Noord-Holland

Met deze partij is nog géén contact geweest. Dit is wenselijk omdat het ontwerpvoorstel ingaat op de aansluitingen op de bestaande provinciale weg.

Diederendirrix en Buro Bol

Met deze partijen is nog géén contact geweest.

Diederendirrix heeft het ontwerp van het nieuw te bouwen hotel opgesteld. Het is wenselijk te verkennen hoe deze ontwikkeling in de hoogte aansluit op de openbare ruimte in het schetsontwerp.

Burobol heeft een zeer beperkte inrichtingsschets van de buitenruimte rondom het hotel opgesteld. De status hier van lijkt nog niet definitief.

Gemeente Bloemendaal

Er is afstemming geweest met enkele beleidsmedewerkers vanuit de gemeente Bloemendaal. Gezien het korte tijdspad is dit overleg kort en bondig geweest om zoveel mogelijk handvaten te bieden voor een realistische ontwerpstudie.

In de vervolgfase dienen de beleidsmedewerkers actief betrokken te worden in het ontwerpproces.

Gemeente Zandvoort

Met deze partij is nog géén contact geweest.

De gemeente Zandvoort heeft een ontwerp in ontwikkeling voor de zone langs de kust. De status

hiervan is onbekend.

In de vervolgfase dient overleg plaats te vinden met de gemeente Zandvoort om beide ontwikkelingen op een juiste manier te laten aansluiten.

Fietsersbond

Met deze partij is nog géén contact geweest.

't Eindpunt

Met deze partij is nog géén contact geweest.

De uitbater van 't Eindpunt is van plan te verbouwen of te renoveren. Op dit moment is hier nog géén concrete informatie over beschikbaar.

In de vervolgfases dient deze partij over de actuele plannen uitgevraagd te worden.

Aandachtspunten

Nader onderzoeken

Na de tussentijdse presentatie van het concept Schetsontwerp begin september zijn alternatieve ideeën ingebracht ten aanzien van diverse onderdelen in het plan. De input is omwille van het tijdsplan niet verder onderzocht in de opgave. De onderdelen in deze paragraaf verdienen het wel degelijk om bij de start van het reguliere ontwerpproces verkent te worden.

Inpassing doorgaande fietsroute

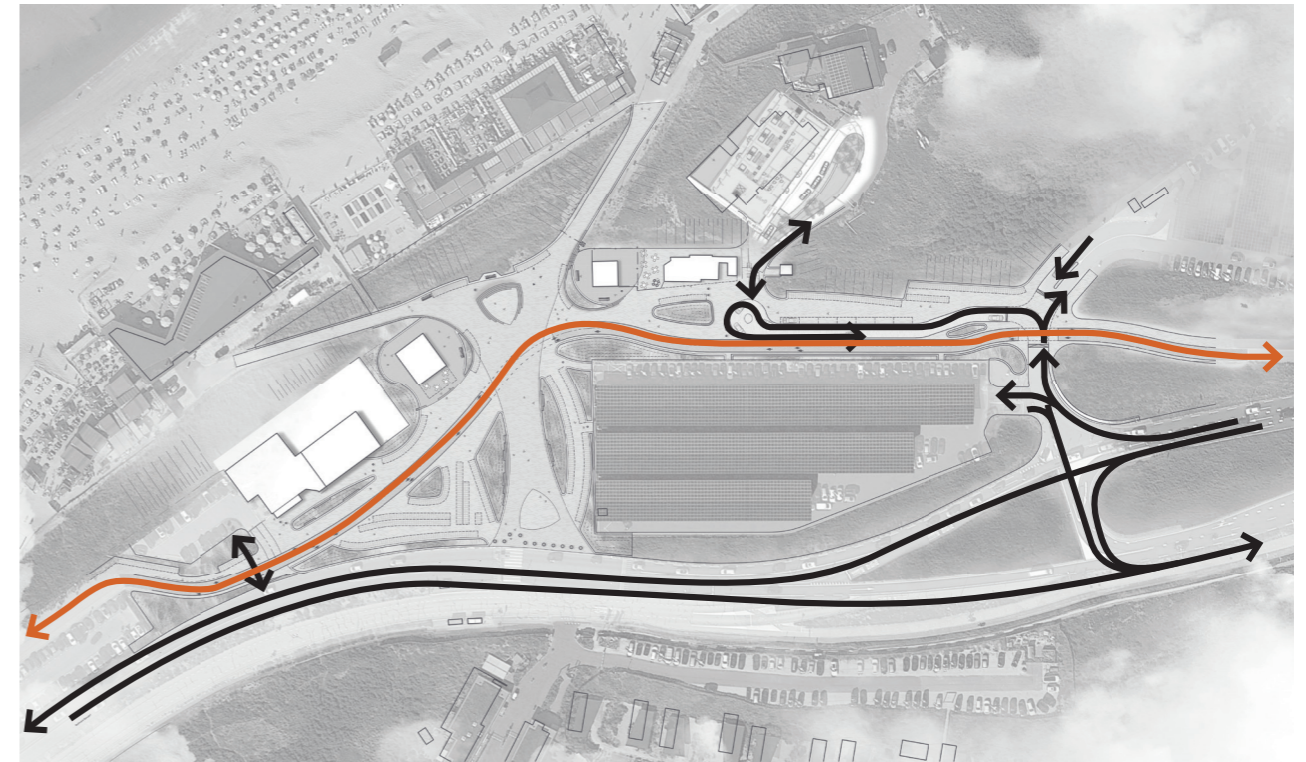
Vanuit de ambtelijke verkeerscommissie (AVC) is de vraag gesteld of de doorgaande fietsroute, in ieder geval ter hoogte van het plein naar de strandafgangen, verlegd kan worden richting de provinciale weg (1.). Dit zou het mogelijk maken het fietspad van het plein te verwijderen (3.). Fietsers zullen nog steeds over het plein fietsen, maar alleen als zijnde bestemmingsverkeer. Doorgaand recreatief fietsverkeer zal op deze manier géén hinder ondervinden van het voetgangersgebied.

Extra overstek fietsers

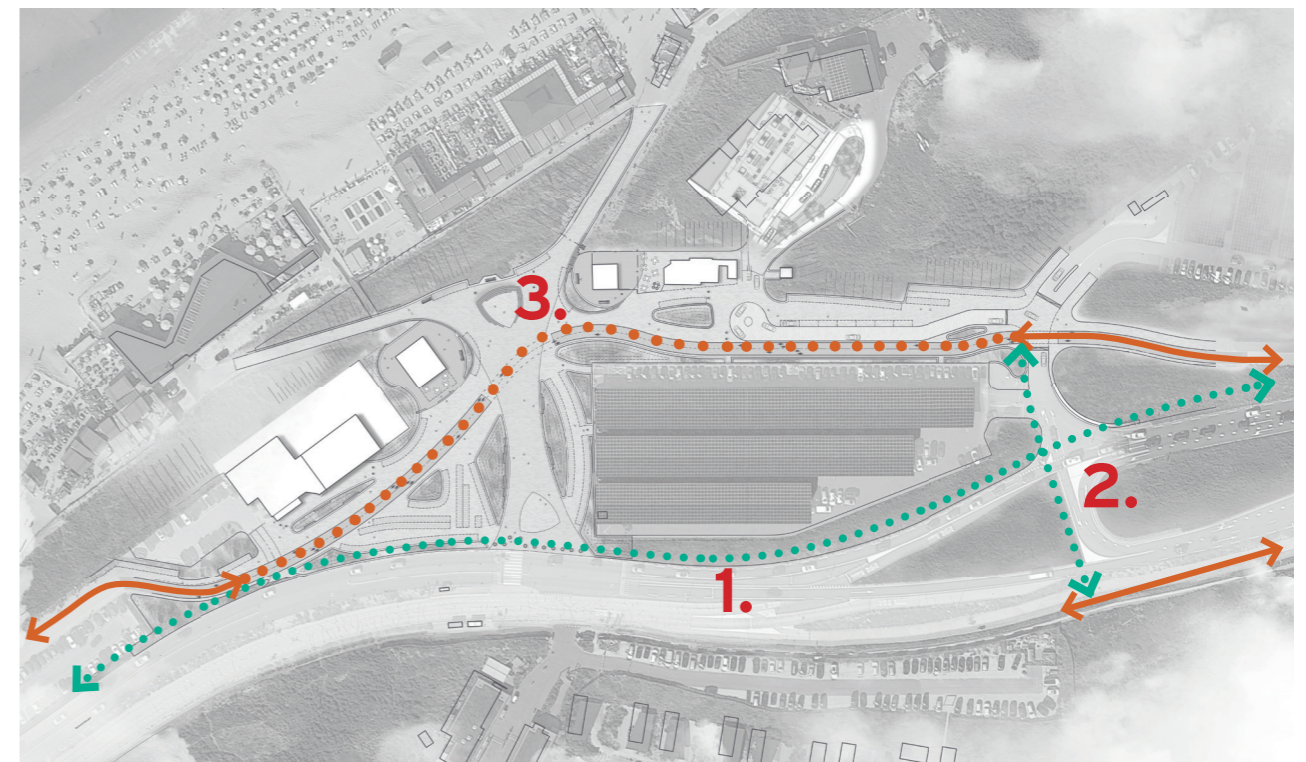
Recent (juni 2021) heeft een tragisch verkeersongeval plaatsgevonden op de N200 richting Bloemendaal. Er zijn twee personen op fietsen of op een scooter op tragische wijze om het leven gekomen doordat ze tegen de verkeersrichting in op de rijbaan reden.

De aansluiting van de openbare ruimte op de provinciale weg is in het ontwerp uit veiligheidsoverwegingen al anders vorm gegeven.

Een aanvullend voorstel hierbij is om een extra overstek te realiseren voor fietsers (2.) Dit zou voor fietsers de keuzemogelijkheden nog duidelijker en meer compleet maken wanneer zij het gebied weer verlaten.



routing gemotoriseerd verkeer en fietsen in schetsontwerp



alternatieve routing doorgaand fietsverkeer

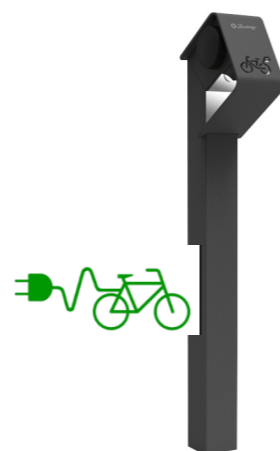
Hergebruik materialen

In de ontwerpstudie is in de basis uitgegaan van het toepassen van nieuwe materialen. Uitzonderingen zijn de plekken waar het projectgebied aansluit op de omgeving en enkele algemene inrichtingselementen.

We bevelen aan om in het vervolgproces een zogenaamde 'oogstkaart' op te stellen van de materialen die reeds aanwezig zijn in het gebied. Hiermee wordt per materiaal inzichtelijk gemaakt wat de mogelijkheden/kansen zijn voor de diverse vormen van hergebruik.

Elektrische laadpunten

Het opnemen van elektrische laadpunten voor fietsen en scooters in de openbare ruimte is een onderwerp wat in samenspraak met de aanwezige exploitanten besproken moet worden.

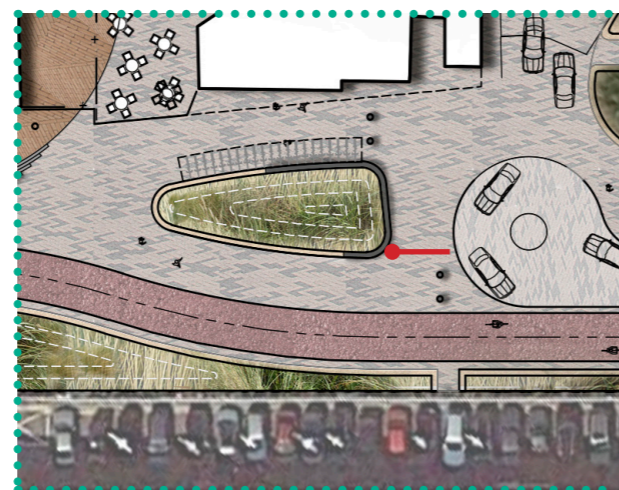


voorbeeld laadpaal (Flexicharge)

2e slagboom voor pleinentree

Tijdens de bespreking van de concept raming is het idee geopperd om niet alleen de strandafgang te voorzien van een slagboom, maar ook de toegang naar het plein.

Dit is een idee wat nader bestudeerd dient te worden in de vervolgfasen van dit project.



locatie tweede slagboom

WELKOM IN
BLOEMENDAAL.
AAN ZEE

