



Notitie verkeersluw maken Lange Nieuwstraat

IJmuiden, 12 juni 2012
J. Zwakman

Inhoudsopgave:

Hfst	blz
1 Inleiding.....	1
2 LVVP 2004.....	2
3 Verkeersstromen IJmuiden-Noord	2
4 Verkeersluw maken Lange Nieuwstraat.....	2
4.1 Opmerkingen binnenring.....	3
4.2 Opmerkingen Lange Nieuwstraat 30-km weg.....	4
4.3 Opmerkingen knip in Lange Nieuwstraat.....	4
5 Conclusie	4

1 Inleiding

In maart 2009 heeft het wijkplatform de notitie Verkeersstromen IJmuiden-Noord vastgesteld. In die tijd was het nog niet duidelijk of er inprickers zouden komen vanaf de Kanaaldijk. Inmiddels is bepaald dat de inprickers er niet komen en dat de IJmuiderstraatweg een volwaardige wijkontsluitingsweg/randweg langs IJmuiden-Noord wordt.

Bij onze studie in 2009 was het LVVP 2004 nog van kracht. Feitelijk is dit nu ook nog het geval, maar we hebben begrepen dat het LVVP op dit moment wordt geëvalueerd. Na de evaluatie wordt nagegaan of er een nieuw LVVP gaat komen, of dat het LVVP 2004 wordt geactualiseerd. Uitgangspunt is volgens de gemeente vooralsnog actualisering, omdat naar verwachting de onderwerpen nog hetzelfde zijn als in 2004. Een besluit wordt eind 2012 genomen.

Op 19 juni 2012 vindt een bijeenkomst plaats waarin gesproken wordt over de mogelijkheden tot herinrichting (verkeersluw maken) van zowel de Lange Nieuwstraat als Plein 1945. De leefbaarheid rondom deze weg en de doorstroming van het verkeer laten al langer te wensen over. Ook het riool en de wegverharding zijn aan vervanging toe¹. Er zijn maatregelen nodig in verband met de komst van de HOV-lijn Haarlem-IJmuiden en ook spelen verkeer en bereikbaarheid een belangrijke rol bij een renovatie van het winkelcentrum.

Voor het wijkplatform was bovenstaande aanleiding om de notitie Verkeersstromen IJmuiden-Noord van maart 2009 aan te passen. Deze notitie is gebaseerd op de informatie van nu. Mogelijk brengt de bijeenkomst van 19 juni nieuwe gezichtspunten. Ook is nog niet bekend wat er gaat gebeuren met het winkelcentrum en wat daar de eventuele verkeerstechnische gevolgen van zijn. Een en ander is voor ons reden om op dit moment nog niet met een advies te komen, maar te wachten tot na de bijeenkomst.

¹ Onder de Lange Nieuwstraat loopt geen hoofdrioolbuis, in ieder geval niet ter hoogte van het winkelcentrum. Er lopen wel hoofdrioolbuizen van zuid naar noord dwars onder de weg door.

2 LVVP 2004

In het LVVP worden zeer kort samengevat de volgende twee punten A en B genoemd ten aanzien van IJmuiden.

A. Bereikbaarheid IJmuiden

1. Situatie laten voor wat het is.
In dat geval moet de Lange Nieuwstraat aangepakt worden ivm de verkeersveiligheid en de oversteekbaarheid (er vinden 6-10 ongevallen met letsel per jaar plaats).
2. Via Kanaaldijk en Heerenduinweg (inprikkers)
Bewust is niet gekozen voor de IJmuiderstraatweg, omdat deze in huidige vorm ongeschikt is.

B. Lange Nieuwstraat verkeersluw

Opties verkeersluw maken:

1. Centrumring. Betekent forse ingrepen en kost veel geld. Kan niet gefaseerd aangelegd worden. Onzeker is verkeersremmende invloed. Probleem is openbaar vervoer (meelopen in de ring of aparte baan).
2. Lange Nieuwstraat 30-km weg. Gevaar is sluipverkeer (Willemsbeekweg). Elders verkeerremmende maatregelen nodig. Aparte voorzieningen voor openbaar vervoer nodig.
3. Knip in Lange Nieuwstraat. Verkeersremmende maatregelen nodig. Bussluit voor openbaar vervoer nodig.

3 Verkeersstromen IJmuiden-Noord

Het meeste verkeer voor IJmuiden-Noord gaat via het viaduct vanaf de Stationsweg IJmuiden in en uit. Volgens tellingen in september 2011 gaat het om 18.000 auto's. Via de Zeeweg komen daar nog 11.000 auto's bij. Hiervan gaat via de IJmuiderstraatweg een kleine 4.000 af: dit betekent dat de kruispunten De Noostraat met Zoutmanstraat en Plein 1945 met Lange Nieuwstraat 25.000 auto's moeten verwerken. Dit zal volgens de Verkeersstudie primaire en secundaire route Velsen van Goudappel Coffeng van 6 september 2010 mogelijk nog tot 2020 met 7.000 toenemen als de plannen om Driehuis verkeersluwer gemaakt wordt. Deze toename is inclusief de autonome groei.

Als het verkeer op de Lange Nieuwstraat gaat afnemen zal het op de IJmuiderstraatweg en Kalverstraat toe moeten nemen. De IJmuiderstraatweg kan dit verwerken, zeker als deze straks ingericht is als 50 km/uur weg met vrij liggende fietspaden. Deze weg zal dan meer dan nu een functie als randweg en wijkontsluitingsweg gaan vervullen voor zowel een groot deel van IJmuiden-Noord als ook voor de wijk rond de Wester Begraafplaats. Het wijkplatform verwacht dat de IJmuiderstraatweg straks ook eerder als route gekozen zal worden, omdat deze weg veel beter doorstroomt dan de Lange Nieuwstraat. Vooral tijdens de spits heeft de Lange Nieuwstraat nu een slechte doorstroming. De keuze voor aan alternatieve route zal nog toenemen als er bij Plein 1945 verkeerslichten komen.

De Kalverstraat is totaal niet ingericht voor veel verkeer. Het is een 30 km/uur weg, maar voldoet volgens het wijkplatform totaal niet aan de regels voor duurzaam-veilig wegverkeer. Het is namelijk geen weg met bestemmingsverkeer voor de directe omgeving, maar een doorgaande weg voor de wijken daarachter. Toch vervult deze weg een belangrijke rol voor de bereikbaarheid van IJmuiden-Noord en zou volgens ons dus als 50 km/uur weg ingericht moeten worden. We komen hier in het volgende nader op terug.

4 Verkeersluw maken Lange Nieuwstraat

De Lange Nieuwstraat vervult een belangrijke rol als wijkontsluitingsweg maar ook als doorgaande route voor met name het verkeer met bestemming Duinwijk (bestemmingsverkeer naar Zeewijk zal

overwegend de Heerenduinweg en Kanaaldijk kiezen). Ter hoogte van Plein 1945 rijden er per etmaal 15.000 auto's en ter hoogte van de IJsselstraat is dat 12.400. Voor het grootste deel komen de auto's van de De Noostraat (14.000) en voor een kleiner deel (11.000) van de Zeeweg. Via de Zoutmanstraat en Kalverstraat rijden 8.000 auto's.

Het is de bedoeling om Driehuis verkeersluwer te maken. Goudappel Coffeng doet een inschatting voor 2020 dat het verkeer in Driehuis met 6.700 auto's gaat afnemen. Dit zelfde aantal zoekt dan zijn weg via de Stationsweg IJmuiden. In totaal straks 49.000 auto's (nu 33.000!). De kanaaldijk zal daar 20.000 voor zijn rekening nemen. Dan blijven er nog 29.000 over die via de IJmuiderstraatweg, Kalverstraat en Lange Nieuwstraat verwerkt moeten worden (nu 22.000). Dat is 7.000 auto's meer! Die zullen ergens hun weg moeten vinden.

De verkeersdruk op de Lange Nieuwstraat is hoog en er gebeuren relatief veel ongelukken, met name met fietsers. Dit wordt vooral veroorzaakt door de inrichting met fietspaden aan één kant van de weg. Er ontstaan vaak opstoppingen ter hoogte van de aansluiting met de Zeeweg. Het wijkplatform heeft al jaren geleden gepleit voor verkeerslichten op deze T-kruising.

Sinds enige tijd is er een nieuw element in deze discussie bijgekomen. Het HOV wordt vanaf de P.J. Troelstraweg aangesloten op de Lange Nieuwstraat. De huidige T-kruising wordt dan een volwaardige kruising. Daarbij wordt reeds gedacht aan een inrichting met verkeerslichten. Het wijkplatform is daarbij wel nadrukkelijk van mening dat er dan ook verkeerslichten bij de De Noostraat hoek Zoutmanstraat moeten komen. We zien anders gebeuren dat dit kruispunt regelmatig geblokkeerd is met auto's die wachten voor het verkeerslicht bij de Zeeweg.

Om de verkeersdruk in de Lange Nieuwstraat af te laten nemen worden in het LVVP drie mogelijke maatregelen genoemd te weten: het maken van een binnenring, van de Lange Nieuwstraat een 30 km weg maken of het aanbrengen van een knip. Deze punten komen ook op 19 juni ter tafel. We gaan hier in het volgende nader op in.

4.1 Opmerkingen binnenring

Het wijkplatform is van mening dat de beste manier om de Lange Nieuwstraat verkeersluwer te maken is om alternatieve routes aantrekkelijker te maken. Naast het hiervoor reeds aangehaalde voorbeeld van de herinrichting van de IJmuiderstraatweg kan gedacht worden aan een grote binnenring en/of een kleine binnenring.

- De grote binnenring kan gevormd worden door het Moerberg- en Gijzenveltplantsoen tezamen met de IJmuiderstraatweg en de Heerenduinweg. Probleem is de aansluiting vanaf het Moerbergplantsoen op de IJmuiderstraatweg om de ring te sluiten. Het wijkplatform is geen voorstander van een doorbraak bij het Homburgplantsoen. We zijn van mening dat dit ook niet echt nodig is. Zonder die doorbraak zal deze ring, of beter gezegd hoefijzer, volgens ons ook al functioneren en wel om de volgende reden. Op de meeste rondwegen om steden zijn verschillende toegangswegen uit verschillende richtingen aangesloten. Afhankelijk van de bestemming kiest het verkeer dan links of rechtsom: de kortste weg. IJmuiden heeft feitelijk maar één volwaardige toegangsweg. Van daadwerkelijk volledig benutten van de ring zal dan nauwelijks tot geen sprake zijn.
- Op dit moment is het alleen via de Lange Nieuwstraat mogelijk om vanaf de Kennemerlaan naar het oostelijk deel van IJmuiden-Noord te komen. Mensen die bekend zijn gebruiken de Weerdstraat als sluiproute. Dit probleem kan opgelost worden door de knip in het Oosterduinplein op te heffen. Hierdoor ontstaat voor IJmuiden-Noord een centrale verkeersas. Het verkeer zal dan ook weer, net als in het verleden, meer gebruik gaan maken van de route De Noostraat, Kalverstraat Oosterduinweg en Kennemerlaan. Dit zal zeker de Lange Nieuwstraat ontlasten.
- Als meer verkeer gebruik gaat maken van de route via de Kalverstraat ontstaat er wel een probleem om vanaf de Zoutmansstraat linksaf de De Noostraat op te rijden. Dit is nu al regelmatig een probleem.
- Voor een kleine binnenring zien we diverse mogelijkheden. De meest voor de hand liggende is Zoutmansstraat, Raadhuisstraat, Kalverstraat, Velsersduinplein Oosterduinweg, Oosterduinplein, Marktplaatsplein, Lange Nieuwstraat, Plein 1945. Hierbij moet de knip bij het Oosterduinplein opgeheven worden. Naar onze mening is het daarbij niet beslist noodzakelijk om eenrichtingsverkeer in te stellen, maar als dit wel gekozen wordt moet het verkeer tegen de klok

ingaan, anders ontstaat er een probleem voor het verkeer om bij de Zoutmanstraat de De Noostraat op te rijden. Wordt toch gekozen voor met de klok mee, dan is een verkeerslicht op de hoek Zoutmanstraat en de De Noostraat noodzakelijk.

- Als voor de hierboven genoemde binnenring gekozen wordt voor een rijrichting tegen de klok in, dan ontstaat er wel een probleem voor de vrachtwagens met bestemming AH. Deze kunnen dan niet meer gemakkelijk achteruit de bevoorradingsruimte insteken. De chauffeur met het stuur links heeft dan namelijk geen zicht op de achterkant van de indraaiende vrachtwagen.
- De route Raadhuisstraat, Kalverstraat tot in de Oosterduinweg is heeft twee vervelende verkeersremmende knikken: één ter hoogte van Albert Heijn en één op het Velsersduinplein, maar als deze ring een 30-km weg wordt, is dat geen groot bezwaar. We zijn echter geen voorstander van 30 km/uur. Als gekozen wordt voor 50 km/uur kun je de hiervoor genoemde vervelende knikken ook als snelheidsremmers zijn. Zo kan een nadeel ook een voordeel zijn.
- Naast de hierboven genoemde kleine binnenring kun je aan een nog iets kleinere binnenringen denken. Bijvoorbeeld Lange Nieuwstraat, Marktplaats, Oosterduinweg en Velsersduinweg, maar ook Lange Nieuwstraat, Velsersduinweg, Kalverstraat en Plein 1945.
- Volgens het LVVP wordt de Kalverstraat aangemerkt als gebied waar in twee jaar 2-5 letselongevallen plaats vinden. Het is dus geen veilige weg. Als de weg drukker wordt zal het profiel aangepast moeten worden. Daar is weinig ruimte voor.
- Het wegnemen van de knip op het Oosterduinplein heeft tot gevolg dat er veel parkeerplaatsen verdwijnen, die vooralsnog niet ergens anders terug kunnen komen..
- De Oosterduinweg is nu een zeer rustige weg, dit zal sterk veranderen als de knip op het Oosterduinplein wordt weggenomen.

4.2 Opmerkingen Lange Nieuwstraat 30-km weg

Volgens ons vervalt deze optie, omdat de weg voor het HOV ongetwijfeld 50 km/uur zal moeten blijven. Je zou hierbij nog kunnen denken om een klein deel 30 km/uur te maken, maar of dit veel effect heeft betwijfelen we. Nog los van de vraag of mensen dit opmerken en er zich dus aan gaan houden.

Hierbij nog de volgende opmerkingen.

- Het wijkplatform heeft grote twijfels of bestuurders zich aan een lagere snelheid zullen houden, met alle gevaren van dien.
- Een 30-km weg wordt normaliter zo ingericht dat er geen vrijliggend fietspad is.
- In het LVVP wordt in relatie hiermee gewezen op het gevaar van sluipverkeer. Maar is het niet juist de bedoeling dat het verkeer een andere weg gaat zoeken? Als je dan op die alternatieve routes ook verkeersremmende maatregelen neemt, slijpt IJmuiden dicht.

4.3 Opmerkingen knip in Lange Nieuwstraat

- Een knip zal zeer grote (negatieve) gevolgen hebben voor de verkeersstromen in zowel IJmuiden-Noord als IJmuiden-Zuid.
- Er zal veel ongewenst zoekverkeer komen.
- Verkeersremmende maatregelen zullen tot groot oponthoud leiden.

5 Conclusie

1. Volgens het rapport van Goudappel Coffeng komen er straks 29.000 auto's via het viaduct IJmuiden in (nu 22.000). Daar zal in de toekomst rekening mee gehouden moeten worden.
2. De Lange Nieuwstraat is een zeer belangrijke wijkontsluitingsweg voor IJmuiden en verwerkt nu 15.000 auto's. Het is de bedoeling dat dit minder wordt, maar stel eens dat dit gelijk blijft, dan zullen de Kalverstraat en IJmuidersstraatweg volgens Goudappel Coffeng straks dus $29.000 - 15.000 = 14.000$ auto's (nu 7.000) moeten verwerken. Aangezien de Kalverstraat volgens ons met 4.000 auto's aan zijn maximum zit, zal er veel druk komen op de IJmuidersstraatweg (nu 3.000, straks 10.000 auto's?). In principe moet deze weg deze verkeersstroom na de herinrichting wel aankunnen, maar we kijken hier wel met enige zorg naar.

3. Het wijkplatform verwacht dat de Lange Nieuwstraat verkeersluwer zal worden als de knip op het Oosterduinplein verwijderd wordt, ten minste als de doorstroming bij de afslag De Noostraat met Zoutmanstraat gewaarborgd is.
4. We zien grote problemen (veel ongewenst sluipverkeer en zoekverkeer) voor het gebied rond de Lange Nieuwstraat wanneer van deze weg een 30-km weg wordt gemaakt en dit wordt nog erger wanneer er een knip in deze weg wordt aangelegd. Volgens ons gaat dit tevens ten koste van de snelle doorstroming van het HOV.
5. Maatregelen de Lange Nieuwstraat verkeersluw te maken zullen mogelijk tot gevolg hebben dat het verkeer met bestemming Duinwijk gebruik zal gaan maken van de Heerenduinweg en de IJmuidersstraatweg. De Heerenduinweg is daar reeds op ingericht, voor de IJmuidersstraatweg geldt dat over enige tijd hetzelfde.
6. We zien vooralsnog de voordelen van een éénrichtingsring rond het centrum niet.