

Startdocument

# Verkeersstructuur IJmuiden Centrum

concept | Utrecht, november 2015





# 1. Inleiding

## Aanleiding voor het project

De verkeersstructuur van IJmuiden gaat de komende jaren op een aantal punten veranderen. De herinrichting van de Lange Nieuwstraat is inmiddels begonnen en het kruispunt bij Plein 1945 wordt volledig aangepast, inclusief verkeerslichten en aansluiting van de P.J. Troelstraweg. Ook de andere pleinen aan de Lange Nieuwstraat (het Marktpllein en het Velseduinplein) krijgen een andere inrichting en deels een andere verkeersafwikkeling.

De komende jaren zijn **weg- en rioolwerkzaamheden gepland op het Van Poptaplantsoen, het Kennemerplein, de Kennemerlaan, het Oosterduinplein en de Merwede- en Spaarnestraat**. Verder zijn er plannen voor nieuwbouw op de KPN-locatie. Er is dus voldoende aanleiding om te kijken naar mogelijke aanpassingen van de functie en de vorm van de betreffende wegen en straten. Voldoen deze nog, of hebben we het liever anders? Kunnen we problemen en knelpunten gelijktijdig oplossen door een andere inrichting en vorm? Kunnen we door een goede inrichting helpen om bijvoorbeeld de doelstellingen op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid te realiseren en werk-met-werk te maken?

## Doelstelling van het project

De doelstelling is om een goed afgewogen besluit te kunnen nemen over de functie, het gebruik en de vormgeving van de straten en wegen die worden heringericht. Goed afgewogen betekent dat we kijken naar de samenhang en naar de verschillende belangen. Zowel in de vorm van de bereikbaarheid van de verschillende wijken en het centrum als in de vorm van de verkeersveiligheid en leefbaarheid op het straten- en wegennet. Een goede afweging maken we niet alleen, maar samen met de belanghebbenden en betrokkenen.

Dit startdocument beschrijft de manier waarop we willen komen tot een goed afgewogen besluit. Vanwege de samenhang is het proces erop gericht om **straks een besluit te kunnen nemen over de verkeersstructuur in en rond het centrum van IJmuiden als geheel**. De verschillende bouw- en herinrichtingsplannen kunnen daar dan op worden afgestemd.

## Leeswijzer

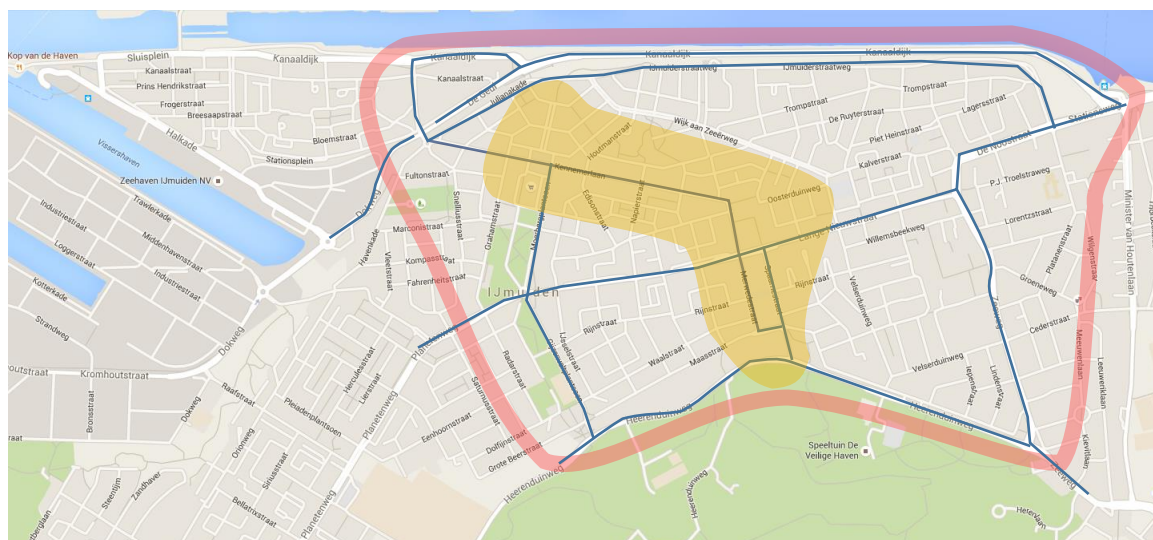
In hoofdstuk 2 van deze startnotitie beschrijven we het plangebied en de opgave: de eisen en wensen voor wat we willen bereiken. Hoofdstuk 3 beschrijft de kaders: de vastgestelde ontwikkelingen en de richtinggevende plannen en beleid. Hoofdstuk 4 beschrijft het proces: hoe willen we het plan tot stand laten komen. In hoofdstuk 5 is de opgave verder uitgewerkt in deelvragen.



## 2. De opgave

### 2.1 Het plangebied

De studie betreft de verkeersstructuur van IJmuiden centrum. Het specifieke plangebied hierbinnen wordt gevormd door de straten en wegen waar werkzaamheden gepland zijn: **Van Poptaplantsoen, Kennemerplein, Kennemerlaan, Oosterduinplein, Merwede- en Spaarnestraat.** Omdat eventuele maatregelen ingrijpen op de bereikbaarheid en leefbaarheid van het hele centrum beslaat het studiegebied heel centraal IJmuiden. In figuur 2.1 is het studie- en plangebied weergegeven.



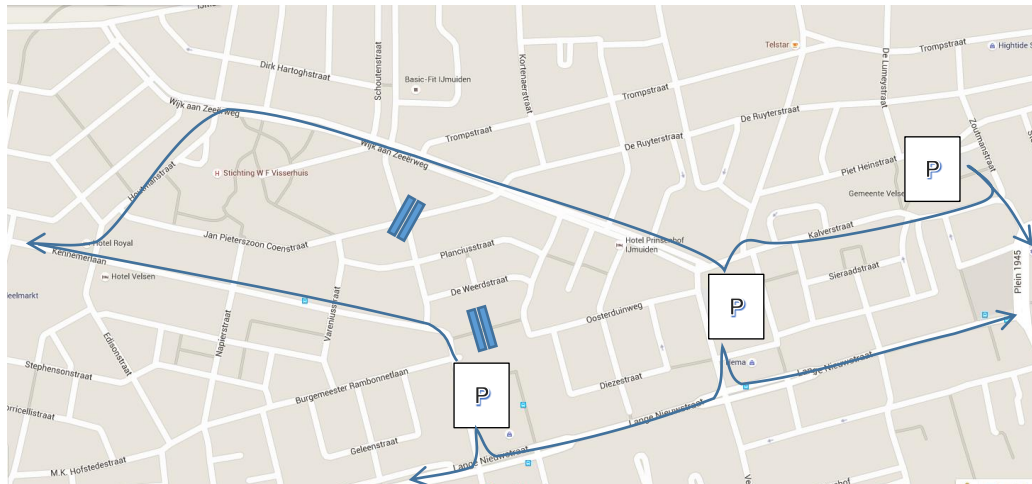
Figuur 2.1: het plangebied, de hoofdverkeersstructuur en het studiegebied centraal IJmuiden.

### 2.2 Problemen en knelpunten

De bestaande verkeersstructuur kent een aantal knelpunten, zowel voor de gebruikers van het wegennet als voor de omwonenden.

1. De Lange Nieuwstraat heeft een hoge verkeersbelasting. Dit leidt tot een lage omgevingskwaliteit (geluidhinder, luchtkwaliteit) en een matige overstekbaarheid. Ook de doorstroming van het autoverkeer en het OV heeft hieronder te lijden.
2. Een matige bereikbaarheid van de parkeervoorzieningen in het centrum van IJmuiden. **Door de blokkades ('knips') in de Evertsenstraat en op het Oosterduinplein kan verkeer uit het westelijk deel van IJmuiden de parkeerterreinen Velserduinplein en Dudokplein niet makkelijk bereiken.**





*Figuur 2.2: bereikbaarheid parkeerlocaties, knips en doorgaand verkeer*

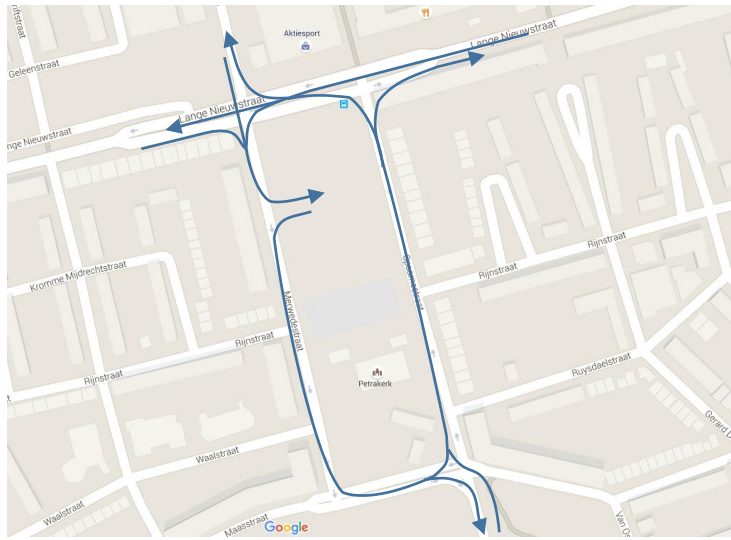
3. De IJmuiderstraatweg is inmiddels als alternatieve route voor verkeer van oost naar west en vice versa ingericht. Deze weg is vanaf het Moerbergplantsoen niet goed bereikbaar. Ze kan daarom niet functioneren als alternatief voor de Lange Nieuwstraat.
4. De Kennemerlaan heeft een profiel met parkeerstroken en verhoogde aanliggende fietspaden. Omdat de weg gestrekt is zijn de snelheden vrij hoog. Het parkeren levert door de verhoogde fietspaden problemen op en fietsers voelen zich daardoor niet veilig.



*Figuur 2.3: profiel Kennemerlaan met verhoogde fietspaden (foto: Google streetview)*

5. Op de KPN-locatie is nieuwbouw gepland waarin een supermarkt een plaats moet krijgen. Deze gaat verkeer aantrekken. Door het éénrichtingsverkeer op de Merwedestraat (richting Heerenduinweg) en de Spaarnestraat (richting Lange Nieuwstraat) is dit verkeer gedwongen om of heen of terug via de Lange Nieuwstraat te rijden.
6. Het kruispunt Marktplein/Lange Nieuwstraat/Merwedestraat is zwaar belast. Verwacht wordt dat dit kruispunt als gevolg van de ontwikkelingen op de KPN-locatie nog meer verkeer moet gaan verwerken. Een mogelijke overbelasting en een verkeersveiligheidsprobleem kan het gevolg zijn.





*Figuur 2.4: extra verkeersbewegingen via de Lange Nieuwstraat van en naar de KPN-locatie*



## 3. Beleid en kaders

### 3.1 Verkeersplannen en verkeersbeleid

#### Verkeersbeleid

Het mobiliteitsbeleid voor Velsen is beschreven in het LVVP 2004. Het LVVP beschreef voor het centrum van IJmuiden als doelstelling het terugdringen van het verkeer op de Lange Nieuwstraat. Dit is niet alleen nodig om de leefbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren, maar ook om de doorstroming van het openbaar vervoer te garanderen.

Als alternatief voor het oost-westverkeer zouden de Kanaaldijk en Heerenduinweg beter bereikbaar worden door verbindingen naar deze twee wegen vanaf de buurten en wijken aan te leggen: de 'inprikkers'. Aan de zuidzijde zijn deze inprikkers gerealiseerd, aan de noordzijde is ervoor gekozen om niet de Kanaaldijk als alternatieve route te gebruiken, maar de IJmuiderstraatweg. De Kanaaldijk blijft daardoor primair beschikbaar als toevouerroute naar de haven, de kust en westelijk IJmuiden. Omdat de IJmuiderstraatweg beter aansluit op de onderliggende verkeersstructuur kan verkeer beter en makkelijker de buurten bereiken.

In 2012 en 2013 is de verkeersstructuur in het centrum van IJmuiden al eens onder de loep genomen, vooruitlopend op de plannen voor de Lange Nieuwstraat. Uit deze verkennende studie bleek dat een **alternatieve routestructuur, in de vorm van een 'kleine ring' rondom het centrum van IJmuiden, een goede oplossing kan zijn**. Deze 'kleine ring' is in aanleg aanwezig, maar functioneert niet doordat één schakel nog ontbreekt: de **verbinding tussen het Moerbergplantsoen en de IJmuiderstraatweg via het Van Poptaplantsoen**.

In Velsen wordt veel belang gehecht aan een duurzaam veilige weginrichting: een duidelijk onderscheid tussen verkeersaders (de hoofdverkeersstructuur) en verblijfsgebieden. De hoofdverkeersstructuur krijgt een 50 km/uur regime en een bijbehorende inrichting: een geasfalteerde rijbaan, fietsvoorzieningen (fietsstroken of vrijliggende fietspaden) en voorrang op de zijwegen. De overige straten maken onderdeel uit van het verblijfsgebied en kunnen ingericht worden als 30 km-gebied: elementenbestrating (klinkers), geen fietsvoorzieningen, geen voorraangsregelingen bij kruispunten met zijstraten.

#### De Lange Nieuwstraat, HOV en herinrichting

In het LVVP 2004 waren geen concrete maatregelen opgenomen om doorgaand verkeer te weren van de Lange Nieuwstraat. In bovengenoemde verkennende studie is geconstateerd dat er verschillende mogelijkheden waren, maar dat het profiel van de Lange Nieuwstraat in alle gevallen er ongeveer hetzelfde uitziet: een rijbaan voor tweerichtingsverkeer met vrijliggende fietspaden. Dit is dan ook de verkeerskundige basis geworden voor de inrichting van de Lange Nieuwstraat.

De Lange Nieuwstraat maakt tevens onderdeel uit van het hoofdnet voor het openbaar vervoer. Er maken vier buslijnen gebruik van deze hoofdroute (3, 74, 75 en 82). Samen met de provincie is ten behoeve van buslijn 75 een vrijliggend bustracé tussen Plein 1945 en Santpoort-Noord ontwikkeld. Om de doorstroming en snelheid te garanderen mag er **geen oponthoud op de Lange Nieuwstraat optreden**.





## 3.2 Ontwikkelingen

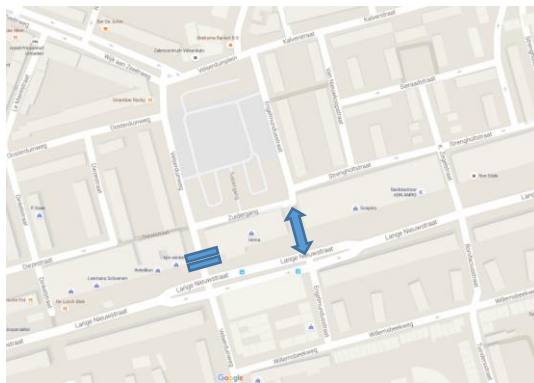
### Structuurvisie

In 2014 is een begin gemaakt met de ontwikkeling van een nieuwe structuurvisie. Eind 2015 is deze ter visie gelegd en een vaststelling vindt begin 2016 plaats. In deze structuurvisie is IJmuiden-centrum onderdeel van de 'Duinstad': een afwisselend woonmilieu met opgaves op het gebied van woningbouwvernieuwing (voor een groot deel kwaliteitsverbetering en vervangingsopgaves), buitenruimteverbetering (vergroening en verbetering van de Lange Nieuwstraat en de as Gijzenveltplantsoen – Moerbergplantsoen en verbinding tussen de Duinstad en het omliggende landschap (Kanaaldijk: beleving, duinlandschap: verbinding). Het IJmuidense winkelcentrum behoudt zijn functie als hoofdcentrum voor de niet dagelijkse boodschappen, het Kennemerplein en omgeving blijft een nevencentrum. De ambities om hoogwaardig openbaar vervoer te faciliteren op de Lange Nieuwstraat worden onderstreept.

### Lange Nieuwstraat en bereikbaarheid centrum

De herstructurering van het centrum van IJmuiden heeft inmiddels vaste vorm aangenomen. Bij de herinrichting van de Lange Nieuwstraat is ervoor gekozen het uiterlijk en beleving van een drukke verkeersweg te veranderen naar een levendige woon- en winkelstraat, waar het verkeer met een gematigde snelheid doorheen rijdt maar wel goed kan doorstromen. De vier pleinen (Arcade, Marktplein, Velserveduinplein en Plein 1945) worden als bijzondere plaatsen ruimtelijk en stedenbouwkundig versterkt. Er komt een verkeerslicht bij Plein 1945. Hierdoor zal de route via de Lange Nieuwstraat minder aantrekkelijk worden als doorgaande route voor het oost-westverkeer.

Eén van de aanpassingen bij de zijstraten is de circulatie bij het Velserveduinplein.



Figuur 3.1: circulatiewijziging omgeving Velserveduinplein

De Velserveduinweg wordt afgesloten tussen de Zuidergang en de Lange Nieuwstraat en de Engelmundusstraat neemt de verkeersfunctie over. Daarmee wordt tevens noord-zuidgericht doorgaand verkeer over de Velserveduinweg geweerd.





### De KPN-locatie

Op het kavel tussen Spaarnestraat en Merwedestraat, waar voorheen het KPN-gebouw stond wordt een complex ontwikkeld met woningen, een supermarkt en overige winkelruimte. Het complex krijgt parkeervoorzieningen op eigen terrein, die bereikbaar worden vanaf de Merwedestraat. Een supermarkt zal bovengemiddeld autoverkeer aantrekken en omdat de Merwedestraat éénrichtingsverkeer kent, zal de aanvoer van dit verkeer vanaf de Lange Nieuwstraat gaan plaatsvinden (zie ook figuur 2.4)

### Hoogwaardig openbaar vervoer

De buslijnen 3, 74, 75 en 82 vervullen een belangrijke functie in de bereikbaarheid van IJmuiden. Zij zullen allen over de Lange Nieuwstraat blijven rijden. Lijn 74 zal in de nieuwe situatie over de gehele Lange Nieuwstraat rijden en dan via het Moerbergplantsoen naar het Kennemerplein, dus niet meer via de route Marktpllein-Kennemerlaan. Lijn 75 gaat na de herinrichting Lange Nieuwstraat als R-netlijn gebruik maken van de Lange Nieuwstraat. Na het wegvallen van de fast flying ferry is lijn 82 naar Amsterdam de enige directe verbinding geworden en heeft deze meer passagiers gekregen. Een frequentieverhoging en/of opwaardering tot R-netlijn behoort ook voor lijn 82 tot de mogelijkheden. **De vraag om de doorstroming te verbeteren op de Lange Nieuwstraat blijft urgent.**



## 4. Proces en aanpak

In hoofdstuk 2 zijn de uitgangspunten en de opgave geschetst, in hoofdstuk 3 de ontwikkelingen waarmee de komende tijd rekening moet worden gehouden. Gekozen is voor een geïntegreerde aanpak van de opgaves, die moet leiden tot een gedragen besluit over de verkeersstructuur en de inrichting van de wegen en straten in IJmuiden-centrum. Er is voorzien in een proces waarbij de planontwikkeling mede tot stand komt door inbreng van een aantal direct betrokkenen. Het opstellen van deze startnotitie is de eerste stap.

De volgende stappen worden voorgesteld:

### Stap 1: bespreking startnotitie met de Raad

Datum: 14 januari 2016

Doel: instemming over de aanpak. Naast de inhoudelijk vervolgstappen wordt ook advies gevraagd over het vervolgproces en betrokkenheid van de raad daarbij.

### Stap 2: overleg en discussie met belanghebbenden en betrokkenen

Datum: half februari

Doel: met betrokkenen discussiëren over de verschillende oplossingsmogelijkheden. De omschrijving van de deelopgaves in hoofdstuk 5 van deze notitie vormt het uitgangspunt.

Voorzien is een discussie waarvoor in elk geval de volgende groeperingen worden uitgenodigd:

- Wijkplatform IJmuiden Noord en Zuid
- Woningbouwvereniging
- Hulpdiensten
- Fietsersbond

### Stap 3: uitwerking van oplossingsrichtingen

Datum: half maart.

Doel: de uitkomsten van de discussie leiden tot een oordeel over de verschillende oplossingsrichtingen. Deze oplossingsrichtingen met effectbeschrijving leiden weer tot een advies. De rapportage wordt aan de deelnemers van de discussiebijeenkomst verzonden voor een laatste commentaarronde.

### Stap 4: opstellen inspraaknotitie

Datum: maart-april

Doel: de rapportage uit stap 3 wordt uitgebreid en omgevormd tot een inspraaknotitie. Deze notitie wordt na besluitvorming in het college van B&W ter visie gelegd.

### Stap 5: Inspraak en besluitvorming

Datum: mei-juli (3 maanden)

Doel: inspraak en definitief voorstel. De doorlooptijd is afhankelijk van de duur van de inspraak en besluitvorming. De 3 maanden zijn gebaseerd op een ter visielegging van 6 weken, het formuleren van een definitief voorstel en de bestuurlijke behandeling. In stap 1 is gevraagd om aan te geven op welke manier besluitvorming hierover gaat plaatsvinden. Afhankelijk daarvan wordt de inspraakrapportage of door B&W of door de raad vastgesteld.



## 5. Deelopgaves

In hoofdstuk 2 en 3 zijn de opgave en de ontwikkelingen beschreven. Hoewel de opgave een samenhangend geheel is, zijn hierin toch een aantal deelvragen en deelaspecten te onderscheiden.

Uitgangspunt voor de nieuwe verkeersstructuur is het **completeren van de 'kleine ring': een ring van hoofdwegen rondom het centrum, van waar de verschillende wijken, buurten en bestemmingen worden bereikt**. Daarmee worden de volgende doelstellingen bereikt:

- Vermindering doorgaand verkeer via Lange Nieuwstraat, er is een alternatief;
- Vermindering sluipverkeer door kleine woonstraten, o.a. de Houtmanstraat;
- Beter bereikbaarheid van de bestemmingen in IJmuiden-noord.

In deze ring ontbreekt de schakel tussen het Moerbergplantsoen en de IJmuidersstraatweg via het Van Poptaplantsoen. Completering van de structuur is een uitgangspunt, maar de vormgeving niet. Vanuit dit uitgangspunt zijn er de volgende deelvragen te onderscheiden:

- 1: vormgeving van de ontbrekende schakel in de 'kleine ring';
- 2: vormgeving/herinrichting Kennemerplein
- 3: vormgeving en herinrichting van de beide delen van de Kennemerlaan
- 4: verkeersstructuur en circulatie aan de noordzijde van het winkelcentrum, met name het Marktpllein;
- 5: verkeersstructuur en circulatie aan de zuidzijde van het winkelcentrum, met name de KPN-locatie.

### 1 Vormgeving ontbrekende schakel

De ontbrekende schakel is die tussen Kennemerplein en IJmuidersstraatweg. Daarbij is dan vooral van belang hoe het Van Poptaplantsoen er uit komt te zien en hoe de verbinding tussen Van Poptaplantsoen en IJmuidersstraatweg/Julianakade wordt vormgegeven. De route moet voorzien in een juiste balans tussen goede doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid.

### 2 Kennemerplein kan weer een plein worden

De aantrekkelijkheid van de 'kleine ring' wordt ook beïnvloed door de aansluiting op het Kennemerplein. Momenteel splijt de Kennemerlaan als hoofdroute zeer nadrukkelijk het plein in tweeën. Te onderzoeken valt of samen met een verkeerkundige herinrichting ook de ruimte beter als echt plein kan worden vormgegeven.

### 3 Kennemerlaan: twee delen, twee functies

De Kennemerlaan bestaat qua verkeersfunctie uit twee delen: een verbindende route naar Oud-IJmuiden op het noordwestelijk deel (tussen Moerbergplantsoen en rotonde Julianabrug) en het minder drukke gedeelte tussen Moerbergplantsoen en Marktpllein. Dit laatste deel wordt na de herinrichting Lange Nieuwstraat ook niet meer gebruikt door de bus. Beide delen hebben nu dezelfde inrichting, waarover men niet tevreden is. In combinatie met de aansluiting op het Kennemerplein onderzoeken we de inrichtingsmogelijkheden. De functie als hoofdfietsroute blijft belangrijk.



#### 4 Bereikbaarheid centrum

IJmuiden-centrum heeft een rastervormige verkeersstructuur. Dat betekent dat belemmeringen op de ene noord-zuid of oost-westroute leiden tot uitwijken van het verkeer naar parallelle routes. Om dit tegen te gaan zijn in het verleden twee knips gemaakt: op het Oosterduinplein en in de Evertsenstraat. Omdat er door het completeren van de 'kleine ring' meer mogelijkheden ontstaan kan ook worden nagedacht over de manier waarop vanaf de ring de bestemmingen kunnen worden bereikt. Dit leidt tot meer en andere mogelijkheden voor de herinrichting.

#### 5 Circulatie centrum-zuid en KPN-locatie

De bouwplannen op de KPN-locatie zullen leiden tot meer druk op het kruispunt Merwedestraat/Lange Nieuwstraat. De verkeersdruk wordt ook door de ontwikkelingen aan de noordzijde gestuurd. Ontwikkelingen en mogelijkheden op de Merwede- en Spaarnestraat moeten in samenhang worden bestudeerd. De doelstelling is om een goede bereikbaarheid te waarborgen en tegelijk de druk op het kruispunt en de Lange Nieuwstraat niet verder op te voeren en zo mogelijk te verminderen.



# Colofon

© XTNT EXPERTS IN TRAFFIC AND TRANSPORT | Utrecht 2015

Niets uit deze uitgave mag worden veelevoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, scan, fotokopie of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van XTNT.

Titel	Verkeersstructuur IJmuiden Centrum Startdocument
Samengesteld door	Joep Lax Robbin Lankhuijzen
Projectnaam	Verkeersstructuur Centrum IJmuiden
Projectnummer	213Q
Datum	november 2015
Bestandsnaam	Startnotitie
Contactadres voor deze publicatie	XTNT Experts in Traffic and Transport St. Jacobsstraat 16 Postbus 51 3500 AB UTRECHT

## *Gaan waar anderen niet gaan*

XTNT Experts in Traffic and Transport is een ambitieus adviesbureau, dat opereert op het brede terrein van verkeer en vervoer. Wij geven inhoudelijk advies en begeleiden het proces om tot dat advies te komen. Het liefst doen wij dat in een bestuurlijk en/of maatschappelijk bewogen omgeving, zodat onze kennis en vaardigheden op het gebied van communicatie volledig tot hun recht komen.

Onze adviseurs gaan voor uitstekende service en topkwaliteit. Zij zijn oprecht geïnteresseerd in mensen en durven te gaan waar anderen niet gaan. Een spraakmakende en vernieuwende aanpak heeft voor hen de voorkeur boven de platgetreden paden.

Door met u een partnership te vormen, komen wij gezamenlijk tot het gewenste resultaat. Wat dat resultaat is, spreken wij af bij de start van het project. Wij visualiseren dit in de vorm van het waardebod. Uw feedback op onze prestaties en onze manier van werken zien wij als kansen om onze dienstverlening te verbeteren.