



Notitie

Aan Gemeenteraad Velsen
Van Ronald Vennik

Datum 4-5-2017
Onderwerp Aanvullende informatie verkeersstructuur centrum IJmuiden

Bij de behandeling van het onderwerp Verkeersstructuur centrum IJmuiden in de raadscaroussel van 12 april jl. is geconcludeerd dat er nog behoefte bestaat aan aanvullende informatie. Ook was er onvoldoende tijd om in te gaan op een aantal naar voren gebrachte punten. Het doel van deze notitie is om over een aantal punten extra informatie te verschaffen.

Verkeersafwikkeling tijdens werkzaamheden Lange Nieuwstraat

Tijdens de werkzaamheden aan de Lange Nieuwstraat zijn op twee momenten tellingen verricht op een aantal relevante wegvakken in en om het centrum van IJmuiden. Deze tellingen worden vergeleken met de basissituatie vóór aanvang van de werkzaamheden. In onderstaande tabel zijn de verkeersintensiteiten (in motorvoertuigen per etmaal) weergegeven voor de basissituatie en tijdens de afsluiting van het begin en einde van de Lange Nieuwstraat, respectievelijk bij de rotonde Stadspark (fase 1, eind 2015) en bij Plein 1945 (fase 4, eind 2016).

Weg of straat	Basis	Eind 2015	Eind 2016
Lange Nieuwstraat (bij Plein 1945)	14.500	10.000	0
De Noostraat	14.000	11.500	9.000
Kanaaldijk	15.000	15.500	16.500
IJmuiderstraatweg (bij Willebrordstraat)	3.500	4.500	5.000
Zeeweg (verlengde Heerenduinweg)	15.500	16.500	17.500
Gijzenveltplantsoen	4.000	5.500	5.000
Spaarnestraat	3.000	3.500	5.000
Moerbergplantsoen	4.500	5.500	4.500

Tabel 1: gebruik van wegen en straten in motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm), afgerond op 500-tallen, voor aanvang en op twee momenten tijdens werkzaamheden Lange Nieuwstraat

In de eerste fase van de werkzaamheden (najaar 2015) was het gedeelte van de Lange Nieuwstraat tussen de rotonde Stadspark en de Scheldestraat afgesloten. Deze afsluiting in het begin van de Lange Nieuwstraat was ook nog duidelijk merkbaar aan het einde van de Lange Nieuwstraat nabij Plein 1945 (4.500 mvt/etm minder) en zelfs op De Noostraat (2.500 mvt/etm minder). Met name dit laatste aantal is van belang, omdat het een indicatie geeft van het doorgaande verkeer op de Lange Nieuwstraat van en naar het Pontplein. Dit verkeer moest nu omrijden via de noord- of zuidzijde van IJmuiden. Uit de tellingen blijkt dat van die 2.500 mvt/etm er 1.500 via de noordzijde gingen (Kanaaldijk of IJmuiderstraatweg) en 1.000 via de Heerenduinweg.



In de vierde fase van de werkzaamheden (najaar 2016) was het gedeelte van de Lange Nieuwstraat tussen het Velserduinplein en Plein 1945 afgesloten. De Noostraat was nog wel bereikbaar vanaf de Zeeweg/Plein 1945 en de Raadhuisstraat/Zoutmanstraat. Tijdens deze fase reden er 5.000 mvt/etm minder op De Noostraat, een combinatie van twee verkeersstromen die niet meer via de Lange Nieuwstraat konden rijden: het 'echte' doorgaande verkeer én bestemmingsverkeer van en naar het westelijk deel van het centrum. In de tabel is te zien dat van die 5.000 mvt/etm er 3.000 via de noordzijde gingen (Kanaaldijk of IJmuiderstraatweg) en 2.000 via de Heerenduinweg.

Wat kan hieruit geleerd worden als het gaat om de voorgestelde aanpassingen voor de verkeersstructuur, met name het voorstel om een centrumsring te maken? Bij de twee bovengenoemde afsluitingen op de Lange Nieuwstraat gaat het immers om een forse 'push' om het verkeer 'buitenom' te laten rijden. In de verkeersstructuur van IJmuiden is hiervoor niet gekozen, maar gaat het om 'push and pull'. Er komen geen afsluitingen op de Lange Nieuwstraat. De push-factor blijft beperkt tot een nieuwe vormgeving die minder aantrekkelijk is voor doorgaand verkeer. Het is belangrijk dat dit gecombineerd wordt met een pull-factor. Door het creëren van een centrumsring wordt het aantrekkelijk gemaakt om 'buitenom' te rijden. Het gaat om deze combinatie van ontmoedigen van het ene en aantrekkelijker maken van het andere. Beide zijn nodig om het beoogde doel te bereiken. De prognose van het verkeersmodel is dat het dan mogelijk moet zijn om de hoeveelheid verkeer op de centrale as (Lange Nieuwstraat en De Noostraat) te verminderen naar 10.000-12.000 mvt/etm, waarbij de Heerenduinweg en IJmuiderstraatweg allebei circa 1.000 mvt/etm extra krijgen. Dit komt vrij goed overeen met het verkeersbeeld zoals dat eind 2015 tijdelijk in de praktijk bestond.

Suggesties voor verbetering routes 'buitenom'

Tijdens de raadsessie werden enkele suggesties naar voren gebracht om het gebruik van de routes 'buitenom' te verbeteren. Zo werd geopperd om ervoor te zorgen dat er meer gebruik wordt gemaakt van de route naar de Kanaaldijk via de Kennemerlaan-Julianabrug-Kerkstraat. Tijdens de inspraak werd ook de optie genoemd om de route Kennemerlaan-Julianakade te gebruiken in plaats van de doorsteek Van Poptaplantsoen. Beide alternatieven zijn echter routes die al bestaan en ook al heringericht zijn om de functie van doorgaande weg te kunnen vervullen. De doorsteek via het Van Poptaplantsoen is bedoeld als extra pull-factor die niet alleen een directe schakel naar de IJmuiderstraatweg mogelijk maakt, maar ook de ring om het centrum van IJmuiden sluitend maakt.

Ook werd de mogelijkheid van aanvullende bewegwijzering bij het Pontplein genoemd. De bewegwijzering is nog niet zo lang geleden aangepast, waarbij op de Stationsweg een duidelijker onderscheid is aangebracht in de 'woonkern IJmuiden' (recht door naar De Noostraat) en alle bestemmingen die 'industrie IJmuiden' (rechtsaf naar Kanaaldijk) kunnen volgen. Er is inderdaad geen onderscheid gemaakt in verschillende woonwijken van IJmuiden. Dit kan een toegevoegde waarde hebben en zal dus opnieuw onderzocht worden.

Een andere suggestie betreft het vergemakkelijken van de routes 'buitenom' door rotondes of andere oplossingen te maken bij belangrijke kruispunten. Zo werd tijdens de sessie aangegeven dat het bij meer verkeer op de IJmuiderstraatweg wel belangrijk is dat er een betere verkeersafwikkeling komt bij het kruispunt Willebrordstraat/Briniostraat/De Noostraat/Stationsweg. Tijdens de inspraak werd hetzelfde punt genoemd ten aanzien van enkele kruispunten op de Heerenduinweg. De routes 'buitenom' moeten inderdaad op een veilige wijze gebruikt kunnen worden. Een betere inrichting van de meest gebruikte kruispunten zal dan ook zeker overwogen worden.



Verkeersveiligheid IJmuiderstraatweg

De vereniging IJmuiderstraatweg heeft, zowel tijdens de inspraak als tijdens de sessie, zorgen geuit over de verkeersveiligheid op de IJmuiderstraatweg. Daarbij gaat het om oversteekbaarheid, zicht vanuit de zijstraten en te hoge snelheid van het autoverkeer. Tijdens de ontwerpfase is veel aandacht besteed aan deze onderwerpen. Zo zijn bijvoorbeeld bewust middensteunpunten gemaakt bij de zijstraten waar het meest overgestoken wordt en zijn bij de zijstraten vaak parkeervakken achterwege gelaten om een goed zicht te waarborgen. Desondanks zijn er kennelijk toch nog verbeteringen mogelijk.

In samenspraak met de vereniging zal opnieuw gekeken worden op welke locaties nog aanpassingen wenselijk zijn. Ook zal besproken worden of wellicht toch op enkele locaties een drempel wenselijk is om de snelheid van het autoverkeer te reduceren. Het doel is uiteraard dat de IJmuiderstraatweg veilig gebruikt kan worden door zowel de bewoners als het aanwezige auto- en fietsverkeer. Dit moet zeker mogelijk zijn bij de hoeveelheid autoverkeer die hier aanwezig is, zowel in de huidige situatie als in de beoogde nieuwe situatie als onderdeel van de centrumring.

Gegevens over geluidsbelasting

Tijdens de raadsessie werd gevraagd naar de cumulatie van milieu-effecten en dan met name voor het aspect geluid. Het gaat om cumulatie van effecten van de aanpassing van de verkeersstructuur in samenhang met andere ruimtelijke ontwikkelingen, namelijk de windmolens in het sluzengebied, de averijhaven en de vergroting van de zeesluis. De geluidsuitstraling van deze ontwikkelingen spelen (uitsluitend) op de eerste lijn bebouwing van IJmuiden, dus de IJmuiderstraatweg.

Voor de besluitvorming over de verkeersstructuur is het van belang om te benadrukken dat de geluidsbelasting op de IJmuiderstraatweg niet toeneemt maar, ondanks de stijging van de verkeersintensiteit, enigszins afneemt. Dit als gevolg van het vervangen van de klinkerbestrating door een asfalt wegdekverharding in 2014, als concrete maatregel om de geluidssituatie langs de IJmuiderstraatweg te verbeteren. Omdat ook langs de Lange Nieuwstraat en De Noostraat, met enige honderden gestapelde woningen, de geluidsbelastingen afnemen, zijn de milieueffecten van het verkeersplan als 'gunstig' te beoordelen.

De geluidsbelastingen langs de IJmuiderstraatweg nemen enigszins af, zodat (formeel) bij de besluitvorming van dit plan geen rekening hoeft te worden gehouden met cumulatie van geluid door genoemde andere ontwikkelingen. Door bewoners van de IJmuiderstraatweg wordt verwezen naar de resultaten van een onderzoek (Anteagroup, 11 mei 2016) naar de cumulatie in de rapportage van de in het sluzengebied te plaatsen windmolens. Hierover wordt opgemerkt dat als gevolg van de windmolens geen sprake is van hogere gecumuleerde geluidsbelastingen langs de IJmuiderstraatweg.

Ook is gesproken over geconstateerde verschillen in de gegevens over geluid. Hiervoor kunnen verschillende verklaringen zijn. In zowel de inspraakrapportage als ook in het met bewoners gevoerde overleg is de aftrek conform artikel 110 Wet geluidhinder genoemd. Volgens dit artikel dient bij verkeerswegen met een maximumsnelheid van 50 km/uur de berekende geluidsbelastingen met – 5 dB te worden gecorrigeerd. Daarnaast kunnen berekende geluidsbelastingen op woningen variëren als gevolg van de afstand van een specifieke woning tot de verkeersweg. Dit betekent dat langs woningen of ruimtelijke plannen langs eenzelfde verkeersweg, uiteraard ook verschillende geluidsbelastingen worden berekend.

Beeld van inrichting Van Poptaplantsoen

Tijdens de sessie werd enkele keren benoemd dat het wenselijk is om al een beeld te hebben bij een nieuwe inrichting van het Van Poptaplantsoen. Dat is een begrijpelijke wens, maar tegelijkertijd is het belangrijk om zoveel mogelijk opties open te houden voor de ontwerpfase. Bij het maken van een ontwerp spelen altijd veel belangen en wensen een rol. Het is prettig als er dan nog 'vrijheidsgraden' zijn om keuzes in het ontwerp te kunnen maken. De direct omwonenden en betrokken organisaties zijn hierbij een belangrijke partner.

Over de uitgangspunten in het ontwerp wordt in het inspraakdocument en -rapportage wel al het nodige gezegd. Bij de herinrichting wordt gestreefd naar een veilige en aantrekkelijke inpassing van de weg, met veel aandacht voor verbetering van de groeninrichting in het Van Poptaplantsoen en behoud van de bomen en speelplaats in het Homburgplantsoen. Het oorspronkelijke profiel met een groene middenberm kan terugkomen, maar er kan ook gekozen worden voor één rijbaan met tweerichtingsverkeer in het midden en juist meer groen tussen de weg en woningen. Het ligt voor de hand dat gekozen wordt voor een stiller wegdek, wat kan bestaan uit nieuwe klinkers of asfalt. Verder is het wenselijk om fietsstroken of fietspaden aan te leggen, zodat er dan ook voor fietsers een doorlopende schakel ontstaat tussen de Heerenduinweg en IJmuidersstraatweg. Ook is aangegeven dat de maximumsnelheid 30 km/uur kan blijven.

Met deze uitgangspunten zijn er verschillende inrichtingsmogelijkheden. In alle gevallen is het hoofddoel een weg te creëren die prettig is voor zowel bewoners als gebruikers, hetgeen zeker mogelijk is met de hoeveelheid verkeer die hier verwacht wordt.

Discussie 30 of 50 km op 'grijze wegen'

Ten aanzien van het Van Poptaplantsoen werd de vraag gesteld of er geen 'grijze weg' ontstaat als hier 30 km/uur blijft gelden, terwijl de weg wel onderdeel wordt van de centrumring die verder overal 50 km/uur is. Ook de Kennemerlaan wordt een 'grijze weg' als deze 30 km/uur wordt, maar wel fietspaden of fietsstroken houdt.

Het gaat hier om een landelijke discussie. Een deel van de wegen binnen de bebouwde kom hebben zowel een verblijfsfunctie als een verkeersfunctie. In het Duurzaam Veilig beleid wordt geadviseerd om dan een duidelijke keuze te maken voor het één of het ander en de inrichting hierop aan te passen. Dit betekent een keuze voor gebiedsontsluitingsweg (50 km/uur, met fietspaden/stroken en voorrang) óf erftoegangsweg (30 km/uur, met gemengd verkeer en geen voorrang). In de praktijk blijken veel gemeentes hier niet mee uit de voeten te kunnen en soms behoefte te hebben aan maatwerk. Vooral op wegen die een beperkte hoeveelheid (doorgaand) autoverkeer kennen, maar onderdeel zijn van een fiets- of busroute, wordt vaak toch gekozen voor 30 km/uur in combinatie met fietsstroken en voorrang op de zijstraten. Dit biedt de mogelijkheid om tegelijkertijd tegemoet te komen aan de wens om meer verblijfsruimte en een rustig verkeersbeeld te creëren als de behoefte om de positie van de fiets (of bus) te accentueren. In de richtlijnen voor wegontwerp wordt deze mogelijkheid inmiddels ook onderkend.

Gefaseerde uitvoering van maatregelen

Bij de sessie werd de mogelijkheid geopperd om niet in één keer voor alle wijzigingen te kiezen, maar het gefaseerd uit te voeren en steeds tussendoor te evalueren wat de effecten zijn. In de inspraakrapportage, en ook in het raadsvoorstel, komt deze mogelijkheid al aan de orde en wordt dit afgeraden.



GEMEENTE VELSEN

De drie voorgestelde aanpassingen in de verkeersstructuur dragen alle drie bij aan het ontlasten van de Lange Nieuwstraat, een betere verdeling van het verkeer in IJmuiden en het bieden van een heldere en toekomstvaste verkeersstructuur. Er is ook sprake van onderlinge samenhang. Zo is het opheffen van de knip op het Oosterduinplein gebaat bij een goede verbinding via het Van Poptaplantsoen en is de verkeersontsluiting van de ontwikkeling op de KPN-locatie via de Heerenduinweg gebaat bij de beoogde centrumring.

