Inspraakrapportage

Verkeersstructuur centrum IJmuiden

Inspraakreacties en antwoorden

maart 2017

GEMEENTE VELSEN

INSPRAAKRAPPORTAGE

Verkeersstructuur centrum IJmuiden

Inspraakreacties en antwoorden

Gemeente Velsen
maart 2017

INHOUDSOPGAVE

1.	INLEIDING	3
1.1	Inhoud inspraak	3
1.2	Inspraakprocedure	4
1.3	Leeswijzer	4
2.	INSPRAAKREACTIES EN ANTWOORDEN GEMEENTE	5
2.1	Uitgebreide reacties	5
2.2	Korte reacties	27
3.	CONCLUSIE	35
3.1	Kernthema's	35
	3.1.1 Verkeer en veiligheid	35
	3.1.2 Leefbaarheid en geluid	37
	3.1.3 Nut en noodzaak	39
3.2	Standpunt college van burgemeester en wethouders	40
Bijlage	Kopie volledige weergave van samengevatte inspraakreacties	42

1. INLEIDING

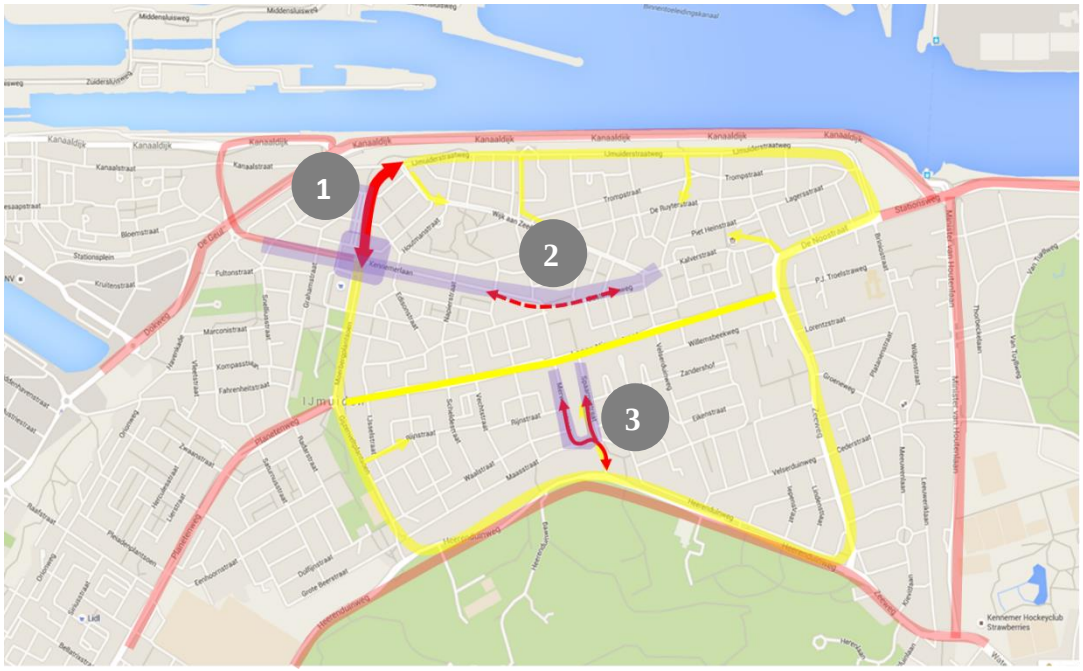
1.1 Inhoud inspraak

Er wordt hard gewerkt aan de wegen in en om het centrum van IJmuiden. Zo zijn de afgelopen jaren het Gijzenveltplantsoen, Moerbergplantsoen en IJmuiderstraatweg opnieuw ingericht. De herinrichting van de Lange Nieuwstraat wordt in 2017 afgerond. De komende jaren zijn weg- en rioolwerkzaamheden gepland op het Van Poptaplantsoen, het Kennemerplein, de Kennemerlaan, het Oosterduinplein, de Oosterduinweg en de Merwede- en Spaarnestraat. Tussen laatstgenoemde straten is ook een verkeersaantrekkende ontwikkeling gepland op de KPN-locatie.

Voordat gestart kan worden met de voorbereiding van herinrichtingswerkzaamheden op de genoemde wegen en pleinen, moet eerst een keuze gemaakt worden over de gewenste verkeersstructuur in het centrale deel van IJmuiden.

Het voorstel dat het college van burgemeester en wethouders in de inspraak heeft gebracht behelst drie wijzigingen in de verkeersstructuur in en rond het centrum van IJmuiden (zie rode pijlen in kaartje):

1. Het aanleggen van een verbinding tussen de IJmuiderstraatweg en het Moerbergplantsoen, via het Van Poptaplantsoen en het Kennemerplein, zodat er een ring om het centrum van IJmuiden ontstaat.
2. Het opheffen van de blokkade voor autoverkeer (‘knip’) bij het Oosterduinplein, zodat het verkeer de meest logische routes kan kiezen tussen de buurten en de parkeerterreinen ten noorden van de Lange Nieuwstraat.
3. Het maken van tweerichtingsverkeer op het zuidelijk deel van de Spaarne- en Merwedestraat, zodat de verkeersafwikkeling rond de KPN-locatie zoveel mogelijk via de Heerenduinweg gaat verlopen.



Het voorstel voor aanpassingen in de verkeersstructuur (rode pijlen) bij opnieuw in te richten wegen en pleinen (in paars)

1.2 Inspraakprocedure

Het voorstel met bijbehorende analyse en argumentatie is verwoord in het inspraakdocument "Verkeersstructuur IJmuiden Centrum" (september 2016). Dit inspraakdocument heeft van 6 oktober tot 18 november 2016 ter inzage gelegen in het gemeentehuis. Het inspraakdocument was tevens in te zien op de website www.velsen.nl. Op 27 oktober is een inloopbijeenkomst gehouden in het gemeentehuis. Tussen 17.00 en 19.00 uur konden belangstellenden op elk moment binnenlopen om vragen te stellen of een inspraakreactie te geven. De inspraakperiode en de inloopbijeenkomst zijn aangekondigd via een flyer die bij een groot aantal adressen in en rond de betreffende straten is verspreid. Tevens is een advertentie geplaatst op de infopagina van de gemeente in De Jutter/Hofgeest.

Tijdens de inspraakperiode waren er drie mogelijkheden om een inspraakreactie kenbaar te maken:

1. Een e-mail sturen naar info@velsen.nl, onder vermelding van ‘inspraakreactie verkeer centrum IJmuiden’.
2. Een brief sturen naar gemeente Velsen, ter attentie van het college van burgemeester en wethouders, postbus 465, 1970 AL IJmuiden.
3. Een inspraakformulier invullen tijdens de inloopavond op 27 oktober in het gemeentehuis.

1.3 Leeswijzer

Alle reacties die tijdens de inspraakperiode naar voren zijn gebracht, zijn in de voorliggende inspraakrapportage gebundeld. In hoofdstuk 2 zijn de reacties opgenomen en puntsgewijs van commentaar voorzien. Een deel van de inspraakreacties bestond uit een uitgebreide brief of e-mail. Deze zijn in samengevatte vorm verwoord in hoofdstuk 2. Voor de volledigheid is in de bijlage een kopie toegevoegd van de betreffende brieven of e-mails. Hoofdstuk 3 bevat de conclusies die uit de inspraak zijn getrokken.

2. INSPRAAKREACTIES EN ANTWOORDEN GEMEENTE

Tijdens de inspraakperiode zijn in totaal 38 reacties binnengekomen. Het betreft zeer verschillende type reacties, variërend van uitgebreide brieven tot korte opmerkingen in een e-mail of op een inspraakformulier. Meestal gaan de reacties over één van de drie voorgestelde wijzigingen in de verkeersstructuur, soms wordt ook gereageerd op de andere voorstellen.

Hieronder wordt eerst ingegaan op de uitgebreide brieven die per post of e-mail zijn binnengekomen. In 9 gevallen gaat het om een brief van een organisatie of bewonersgroep, te weten:

1. Wijkplatform IJmuiden-Noord
2. Bewonerscommisie Heuvelwijk
3. Velison Wonen
4. Vereniging IJmuiderstraatweg
5. Bewonersgroep Oosterduinweg/Oosterduinplein
6. Beleggingsmaatschappij Beloma Delden
7. Fietsersbond, afdeling Velsen
8. IJmuider apotheek Ledeboer
9. Stichting Zomerfestival IJmuiden

In 7 gevallen gaat het om een brief of e-mail gestuurd door een individuele bewoner: 3 over de centrumring/verbinding Van Poptaplantsoen, 3 over de knip Oosterduinplein en 1 over de verkeersafwikkeling Spaarne-/Merwedestraat.
Deze 16 brieven zijn in paragraaf 2.1 samengevat opgenomen en van commentaar voorzien (cursieve tekst). Voor de volledigheid is van deze brieven in de bijlage een kopie toegevoegd met een nummer verwijzend naar de betreffende reactie. Daarbij zijn de namen en (e-mail) adressen van de 7 individuele bewoners uit privacy-overwegingen onzichtbaar gemaakt.

Daarnaast zijn door 22 personen korte reacties gestuurd of een inspraakformulier ingevuld: 9 over de centrumring/verbinding Van Poptaplantsoen, 9 over de knip Oosterduinplein en 2 over de verkeersafwikkeling Spaarne-/Merwedestraat. Bij de overige 2 personen gaat het om een positieve reactie op de voorgestelde plannen.
De reacties van deze 22 personen zijn in paragraaf 2.2 verwoord en van commentaar voorzien (cursieve tekst).

2.1 Uitgebreide reacties

Reactie 1, Wijkplatform IJmuiden-Noord
Het wijkplatform is verheugd dat de knip op de Evertsenstraat gehandhaafd blijft en is voorstander van het opheffen van de knip op het Oosterduinplein. Daarbij realiseren zij zich dat het drukker zal worden op de Oosterduinweg en dat het ten koste kan gaan van parkeerplaatsen.
Bedankt voor de instemming met de keuze om de knip op de Evertsenstraat te behouden en de knip op het Oosterduinplein op te heffen. De Oosterduinweg zal door deze maatregel inderdaad drukker worden, maar de hoeveelheid verkeer blijft geschikt voor een 30 km/uur weg. De gevolgen voor de parkeersituatie komt aan de orde bij de voorbereiding van het ontwerp voor het Oosterduinplein en de Oosterduinweg. Daarbij zal behoud van zoveel mogelijk parkeergelegenheid een uitgangspunt zijn.

Het wijkplatform heeft kennis genomen van de wens van de gemeente om, door het creëren van de centrumring, de verkeersstromen in het centrum van IJmuiden beter te verdelen. Maar zij vinden dat de noodzaak nog onvoldoende is aangetoond. Ze zien wel de voordelen voor de Lange Nieuwstraat en het kruispunt bij het Marktplein, maar zijn van mening dat er met het opheffen van de knip op het Oosterduinplein ook al veel bereikt wordt.
Voor een toelichting over nut en noodzaak van de voorgestelde maatregelen, zie paragraaf 3.1.3. Het doel van het opheffen van de knip op het Oosterduinplein is met name het herstellen van een logische verbinding tussen de buurten en parkeerterreinen ten noorden van de Lange Nieuwstraat. Het creëren van een centrumring is met name bedoeld om het gebruik van de wegen 'buitenom' het centrum te stimuleren. Beide maatregelen dragen bij aan ontlasting van de Lange Nieuwstraat en het kruispunt bij het Marktplein. Er is ook sprake van onderlinge samenhang. Om te voorkomen dat doorgaand verkeer van en naar de Kennemerlaan gebruik gaat maken van de route via de Oosterduinweg is een vlotte verbinding 'buitenom' via de IJmuiderstraatweg wenselijk.

Een nadeel van de centrumring is dat het verkeer op de IJmuiderstraatweg toeneemt en ook de geluidssituatie verslechtert. Gezien de milieubelasting in de omgeving vindt het wijkplatform dit onacceptabel voor de bewoners van de IJmuiderstraatweg. Daarnaast zal de oversteek-baarheid voor fietsers en voetgangers en de oprijdbaarheid vanuit de zijstraten verslechteren. Ook voor bewoners van het Moerbergplantsoen en de Oosterduinweg is het geen prettig vooruitzicht. Maar het is positief voor de bewoners van de Lange Nieuwstraat, Kennemerlaan en Houtmanstraat.
De IJmuiderstraatweg is een duurzaam veilig ingerichte 50 km/uur weg die relatief rustig is en zonder grote gevolgen voor de verkeers- en geluidssituatie een klein deel van het verkeer kan overnemen. Zie voor verdere toelichting de paragrafen 3.1.1 en 3.1.2. De toename van verkeer is ook in lijn met de keuze die in 2011 gemaakt is ten aanzien van de verkeers-structuur aan de noordzijde van IJmuiden: geen aansluitingen maken op de Kanaaldijk, maar de IJmuiderstraatweg opwaarderen tot een volwaardige 50 km/uur weg. Een voordeel is inderdaad dat het in andere straten iets rustiger wordt. In zijn geheel bezien leiden de maatregelen tot een betere verdeling van het verkeer.

De grootste verandering komt bij het Van Poptaplantsoen. Deze zal veranderen van een rustige 30 km/uur buurtstraat in een relatief drukke straat van 50 km/uur. Voor de bewoners zal de overlast dus beduidend meer toenemen. Het is ook gevaarlijk voor de kinderen als ze een 50 km/uur weg oversteken. Het wijkplatform betwijfelt of compenserende maatregelen voor geluid voldoende zijn en vindt dat in elk geval de 'hogere waarde procedure' doorlopen moet worden. Om de doorsteek te kunnen realiseren zal groen en speelmogelijkheden opgeofferd moeten worden en het speelveld komt naast een 50 km weg te liggen. Dit is niet wenselijk. Onduidelijk is of er één of meer van de monumentale bomen in het parkje moet verdwijnen.
Het Van Poptaplantsoen zal door deze maatregel inderdaad meer verkeer krijgen, maar het wordt geen drukke straat en de hoeveelheid geluid blijft dus ook beperkt. Voor het effect op verkeersveiligheid en geluid, zie de paragrafen 3.1.1 en 3.1.2. Overigens stellen wij niet voor om de maximumsnelheid te wijzigen van 30 naar 50 km/uur. Het doel is om de weg onderdeel te maken van een ring om het centrum van IJmuiden. Dit kan ook met de huidige maximumsnelheid van 30 km/uur, omdat het maar een kort wegvak betreft: een vlotte doorstroming is hier belangrijker dan de maximumsnelheid. Het is goed mogelijk om dit op een verkeersveilige wijze vorm te geven, bijvoorbeeld met een snelheidsremmende maatregel ter hoogte van het speelveld. De vormgeving van de weg en de groeninrichting komen in een

later stadium aan de orde bij de voorbereiding van het ontwerp. Het is niet de bedoeling dat er monumentale bomen in het parkje verdwijnen.

Het wijkplatform is tegen de centrumring. Er zijn nog veel mensen die onvoldoende inzicht hebben in nut en noodzaak van de centrumring. De behoefte om de Lange Nieuwstraat rustiger te maken wordt volgens deze mensen uitsluitend door de gemeente uitgesproken. IJmuidenaren en omwonenden hoor je daar niet over. Er is eerst een grondig onderzoek nodig naar nut en noodzaak. Ook zal op gedegen wijze met bewoners van het gebied tussen de Kennemerlaan en IJmuiderstraatweg/Julianakade een inhoudelijk overleg moeten komen, net als dat is gedaan in de vele overleggen over de herstructurering van de IJmuiderstraatweg/ Julianakade.
Zie paragraaf 3.1.3 voor een toelichting over nut en noodzaak van de centrumring. Er is het afgelopen jaar veel moeite gestopt in het informeren van bewoners in het gebied van het Van Poptaplantsoen en de Kennemerlaan. Er is ook veel belangstelling geweest tijdens met name de informatieavond en er zijn veel inspraakreacties ingediend. Wij hebben niet de indruk dat zaken onderbelicht zijn gebleven.

Reactie 2, Bewonerscommissie Heuvelwijk
Een overgrote meerderheid van de bewoners in Heuvelwijk is tegen een doorsteek vanaf de Julianakade door het Homburg- en Van Poptaplantsoen. Dit wordt ondersteund door 112 handtekeningen. Het gaat om de volgende bezwaren.

Heuvelwijk
Heuvelwijk is een karakteristieke kind- en diervriendelijke woonwijk in een 30 km zone. Het Homburgplantsoen is een prachtig plantsoen en woningen aan de Homburgstraat, Van Poptaplantsoen en Warmhovenstraat zijn monumentaal te noemen. De wijk is een blikvanger en een punt van herkenning in IJmuiden. Een geasfalteerde doorsteek zal het karakter van deze bijzondere wijk nadelig beïnvloeden en in tweeën delen.
Het is niet de bedoeling dat het creëren van een doorsteek tussen de Julianakade en het Kennemerplein ten koste gaat van het karakter van Heuvelwijk. Ook zien wij geen aanleiding om te veronderstellen dat dit zal leiden tot het splitsen van de woonwijk. Er zal meer verkeer gaan rijden, maar de hoeveelheid verkeer blijft geschikt voor een 30 km zone. De keuze voor een geasfalteerde doorsteek of voor een nieuw klinkerwegdek komt pas aan de orde bij de voorbereiding van het ontwerp. Hetzelfde geldt voor de groeninrichting, waarbij behoud van een aantrekkelijke groene omgeving het uitgangspunt zal zijn.

Verkeer en veiligheid
Er is een grote toename van het aantal verkeersbewegingen, van 500 naar om en nabij 3000. Daarbij zal naar verwachting een aanzienlijk deel zwaar verkeer worden. Deze toename is niet proportioneel en niet te rechtvaardigen in een rustige kinderrijke woonwijk. Het voorstel om de snelheid op de doorsteek te verhogen naar 50 km/uur zal zorgen voor meer onveilige situaties, met name op de kruising Poptaplantsoen/van Leeuwenstraat en bij de voetbalkooi.
Er zal inderdaad meer autoverkeer gaan rijden, maar zwaar verkeer zal weinig gebruik gaan maken van het Van Poptaplantsoen. In paragraaf 3.1.1 wordt ingegaan op veranderingen in hoeveelheid verkeer en de mate waarin dit proportioneel is voor 30 en 50 km/uur straten. Zoals aangegeven bij het vorige punt zal de hoeveelheid verkeer op het Van Poptaplantsoen geschikt blijven voor een 30 km/uur straat. Met een goede inrichting zijn de gevolgen voor de verkeersveiligheid gering. Overigens stellen wij niet voor om de maximumsnelheid te wijzigen van 30 naar 50 km/uur. Het doel is om de weg onderdeel te maken van een ring om het

centrum van IJmuiden. Dit kan ook met de huidige maximumsnelheid van 30 km/uur, omdat het maar een kort wegvak betreft: een vlotte doorstroming is hier belangrijker dan de maximumsnelheid.

Geluid en milieu
Heuvelwijk wordt al behoorlijk milieu- en geluidstechnisch belast. Door de constructie met hoogbouw is er sprake van een echoput. Het geluid komt van beide kanten uit de omgeving vooral in het Van Poptaplantsoen samen. Daarbij moet meegenomen worden het geluid van Tata Steel, scheepvaart en luchtvaart. De argumenten van de vereniging IJmuiderstraatweg wegen voor Heuvelwijk even zwaar.
Heuvelwijk bestaat uit rustige 30 km/uur straten, waar dus ook sprake is van weinig geluidsbelasting. In de nieuwe situatie komt er meer verkeer op het Van Poptaplantsoen, maar met de te verwachten hoeveelheid verkeer blijft sprake van een relatief geringe geluidsbelasting. Voor verdere toelichting over leefbaarheid en geluid, zie paragraaf 3.1.2.

Nut en noodzaak
De gemeente spreekt de wens uit de Lange Nieuwstraat autoluw te maken. Het aantal verkeersbeweging is hier al jaren hetzelfde. Maar dit is geen reden om een verzesvoudiging van verkeer te rechtvaardigen in een rustige wijk. Ook wordt betwijfeld of een toename van verkeer door Heuvelwijk zal leiden tot een noemenswaardige vermindering op de Lange Nieuwstraat. De leefbaarheid is geen goed argument, want de Lange Nieuwstraat en Planetenweg zijn ontworpen als hoofdverkeersslagader van IJmuiden. Mensen die hier zijn gaan wonen hebben gekozen voor levendigheid. Een verbetering van leefbaarheid in de Lange Nieuwstraat zal in geen verhouding staan tot de verslechtering in Heuvelwijk. Ook de Kennemerlaan is ontworpen voor verkeer. Een onderbreking ter hoogte van de Vomar is hiervoor nadelig en zal ook parkeerruimte kosten.
Het is niet de bedoeling om de Lange Nieuwstraat autoluw te maken. De Lange Nieuwstraat heeft een belangrijke functie voor de verkeersafwikkeling in IJmuiden en dat zal ook zo blijven. Maar er zijn grenzen aan de hoeveelheid verkeer die wenselijk is op een dergelijke weg, zelfs als deze ontworpen is om veel verkeer te verwerken. Zie paragraaf 3.1.3 voor een toelichting over nut en noodzaak. Wij zijn van mening dat de voorgestelde aanpassingen in de verkeersstructuur leiden tot een betere verdeling van het verkeer en de daarbij horende lusten en lasten.

Houtmanstraat
Het is de wens van de gemeente om het ‘sluipverkeer’ in de Houtmanstraat te verminderen. Dit wordt echter niet gezien als sluipverkeer, maar als bestemmingsverkeer. Het gaat ondermeer om verkeer van het Vissershuis en verkeer uit de omliggende wijken. Gezien de ligging van de huizen is er ook geen aanleiding om de Houtmanstraat actief te ontlasten.
Gezien de huidige hoeveelheid verkeer in de Houtmanstraat ligt het niet voor de hand dat hier alleen maar bestemmingsverkeer rijdt. Overigens is het verminderen van doorgaand verkeer in de Houtmanstraat een bijkomend voordeel, maar zeker geen aanleiding voor de voorgestelde aanpassingen in de verkeersstructuur.

Informatie- en inspraakprocedure
Veel mensen hebben uit de koppen in de kranten niet begrepen dat het ook hun straat of wijk betreft. Ook de flyers zijn niet door iedereen ontvangen. In de zijstraten lijkt sprake van willekeurige verspreiding. Hierdoor zijn veel bewoners pas in een laat stadium op de hoogte geraakt. Op de informatieavond zijn verzoeken gedaan om ook alternatieve plannen te

onderzoeken. In het inspraakdocument is hier niets van terug te vinden. Veel mensen uiten hun bezorgdheid over het nut van indienen van een zienswijze of bezwaar. Cijfers zijn te beïnvloeden en open voor interpretatie. Verzocht wordt een onafhankelijk onderzoek naar nut en noodzaak te doen, en naar alternatieven hiervoor. Nut en noodzaak dient onweerlegbaar aangetoond te kunnen worden.
Er is veel moeite gestopt in het informeren van bewoners in de omgeving van het Van Poptaplantsoen en de Kennemerlaan. Er is ook veel belangstelling geweest tijdens met name de informatieavond en er zijn veel inspraakreacties ingediend. Wij hebben niet de indruk dat zaken onderbelicht zijn gebleven. Wat betreft eerder bekeken alternatieven en onderbouwing van nut en noodzaak van de voorgestelde aanpassingen, zie paragraaf 3.1.3.

Tot slot
Het gemeentebestuur wordt gekozen door de burgers van Velsen. In die hoedanigheid zou dit een representatie van de bevolking moeten vormen, die luistert naar de stem van haar burgers. Wij, bewoners van Heuvelwijk, verzoeken u dan ook dringend onze stem te horen en eventuele acties hierop af te stemmen.
Uiteraard vindt het gemeentebestuur het belangrijk om te luisteren naar de stem van haar burgers. Daarom is het afgelopen jaar ook veel moeite gestopt in de participatie en inspraak over de voorgestelde aanpassingen in de verkeersstructuur. Uiteindelijk moet het gemeentebestuur een afweging maken van alle belangen die hierbij een rol spelen. De stem van de bewoners van Heuvelwijk is duidelijk naar voren gebracht en is bij deze belangenafweging dan ook meegenomen.

<u>Reactie 3, Velison Wonen</u>
De grootste gevolgen van de voorgestelde aanpassingen komen te liggen bij het Van Poptaplantsoen. Velison Wonen maakt zich zorgen over de leefbaarheid van hun huurders in Heuvelwijk. Het gaat om de volgende zorgen.

Geluidsoverlast
De aanzienlijke toename van verkeer zal zonder twijfel resulteren in meer geluidsoverlast voor de bewoners. Welke maatregelen gaat de gemeente nemen om deze overlast te beperken. Daarbij kan gedacht worden aan natuurlijke barrières zoals bomenrijen op het Van Poptaplantsoen tussen de woningen en de rijbaan. Maar ook het voorzien in het geluidsdichter maken van de woningen zou een optie kunnen zijn.
Het Van Poptaplantsen is nu een rustige 30 km/uur straat, waar dus ook sprake is van weinig geluidsbelasting. In de nieuwe situatie komt er meer verkeer op het Van Poptaplantsoen en neemt de geluidsbelasting inderdaad toe. Om de overlast te beperken stellen wij voor de maximumsnelheid van 30 km/uur ongewijzigd te laten. Met de te verwachten hoeveelheid verkeer en compenserende maatregelen bij de herinrichting zal dan sprake blijven van een relatief geringe geluidsbelasting. Aanpassingen aan de weg zouden kunnen bestaan uit het situeren van de rijbaan in het midden tussen de woningen (grotere afstand tot voorgevel) en het aanbrengen van een stiller wegdek (nieuwe klinkers of asfalt). Ook zal veel aandacht worden besteed aan de groeninrichting. Voor verdere toelichting over leefbaarheid en geluid, zie paragraaf 3.1.2.

Verkeersveiligheid
De verkeersveiligheid is een belangrijk aandachtspunt, met name rond de speelvoorziening in de Homburgstraat. Velison Wonen wil graag meer inzicht in de maatregelen die de gemeente

gaat treffen om dit te borgen. Bestaat bijvoorbeeld de mogelijkheid om een 30 km zone in de Homburgstraat te maken of verkeersdrempels rondom de speelvoorziening.
Zoals hierboven aangegeven, stellen wij voor de maximumsnelheid van 30 km/uur ongewijzigd te laten. Het is goed mogelijk om de inrichting van het Van Poptaplantsoen op een verkeersveilige wijze vorm te geven, bijvoorbeeld met een snelheidsremmende maatregel ter hoogte van de speelvoorziening in de Homburgstraat. De exacte uitwerking komt in een later stadium aan de orde bij de voorbereiding van het ontwerp.

Bomenrijk deel Homburgplantsoen
Het bomenrijke deel van het plantsoen graag onaangetast laten, net als de speelvoorziening. Het betreft een mooie groene buffer en een gewaardeerde speelplaats.
Behoud van de bomen en de speelvoorziening in het Homburgplantsoen zal een belangrijk uitgangspunt zijn bij de herinrichting van het Van Poptaplantsoen en de doorsteek bij het Homburgplantsoen.

Reactie 4, Vereniging IJmuiderstraatweg
De vereniging IJmuiderstraatweg is tegen de ring om het centrum van IJmuiden (één ding: hier geen kleine ring). In hun inspraakreactie vatten ze dit samen in de volgende bezwaren.

1. Het aantal motorvoertuigen op de IJmuiderstraatweg zal toenemen. Dat is nadelig voor de bewoners van de IJmuiderstraatweg wat betreft de milieuaspecten. De geluidsbelasting en de uitstoot van uitlaatgassen zal immers toenemen.
2. Het milieu in onze leefomgeving zal de komende jaren verder worden aangetast door het toenemend scheepvaartverkeer, de extra uitstoot van bedrijven en de geplande windmolens die voor een andere verspreiding van fijnstof en afvalgassen zullen gaan zorgen.
3. We moeten met dit plan constateren dat de (verkeers-)velligheid van de bewoners aan de IJmuiderstraatweg nog minder gegarandeerd wordt als deze op dit moment al is.
4. De Kanaaldijk ligt op kleine afstand parallel aan de IJmuiderstraatweg. Hierover gaan op dit moment zo'n 15.000 voertuigen per dag. Het aantal voertuigen op de Kanaaldijk zal in de toekomst alleen maar toenemen. Dit zorgt voor extra geluids- en milieubelasting.
5. Recente onderzoeken en metingen hebben aangetoond dat de leefomgeving in IJmuiden milieutechnisch al zwaar belast is, op sommige plekken als langs het Noordzeekanaal qua waarden al boven de geldende normen. Er is een stand-still-situatie van kracht. Dat betekent dat het leefmilieu van de inwoners van IJmuiden niet nog verder mag worden belast.
6. De opeenstapeling van geluids- en milieueffecten van de in de nabije toekomst geplande veranderingen zoals de nieuwe zeesluis, het plan voor windmolenpark Spuisluis, uitbreiding van het lichteren, enz. zullen zeer waarschijnlijk de gezondheid van de IJmuidenaren niet ten goede komen.
7. Het kan volgens ons niet zo zijn dat door de wens (niet eens de noodzaak) om de Lange Nieuwstraat autoluw te maken, de bewoners van de IJmuiderstraatweg veel van de nadelige gevolgen op hun bordje gepresenteerd krijgen.

Door het creëren van een centrumring wordt op de IJmuiderstraatweg inderdaad een toename van verkeer verwacht en dus ook een toename van geluid en uitlaatgassen. Met een toekomstige toename van verkeer en geluid is echter al rekening gehouden bij de keuze die in 2011 gemaakt is ten aanzien van de verkeersstructuur aan de noordzijde van IJmuiden: geen aansluitingen maken op de Kanaaldijk, maar de IJmuiderstraatweg opwaarderen tot een volwaardige 50 km/uur weg. Ondanks een toename is de geluidsbelasting beter dan in de oude situatie van een 50 km/uur weg met klinkers. Door het aanbrengen van een asfaltwegdek

in plaats van het klinkerwegdek is de geluidsbelasting met 2 dB afgenomen. De geluidsbelasting op de IJmuiderstraatweg wordt voor een deel veroorzaakt door het verkeer op de Kanaaldijk, met name op het eerste gedeelte waar de Kanaaldijk dichtbij de woningen ligt (bij de Van der Zwaagstraat). De IJmuiderstraatweg zelf is echter maatgevend voor de geluidsbelasting op de woningen. De wijziging van de verkeersstructuur veroorzaakt geen significante toename van geluid op de IJmuiderstraatweg (0 á 1 dB). Ook wat betreft de verkeersveiligheid zijn wij van mening dat de toename van verkeer geen grote gevolgen heeft. De IJmuiderstraatweg blijft een relatief rustige 50 km/uur weg, die hiervoor toereikend is ingericht. Zie voor verdere toelichting over verkeersveiligheid en geluid de paragrafen 3.1.1 en 3.1.2. Op het gebied van luchtkwaliteit is er op dit moment geen sprake van overschrijdingen van de luchtkwaliteitsnormen (zie www.nsl-monitoringstool.nl) en is dit ook niet te verwachten met de voorspelde toename van verkeer op de IJmuiderstraatweg. Vanwege de Europese emissienormen is het auto- en vrachtverkeer de afgelopen jaren aanmerkelijk schoner geworden. De tendens dat het verkeer schoner wordt zal zich de komende jaren voortzetten.

Daarnaast heeft de vereniging IJmuiderstraatweg de volgende opmerkingen.

Nut en noodzaak centrumring

In de straat wonen veel mensen die onvoldoende inzicht hebben in nut en noodzaak van de centrumring. De behoefte om de Lange Nieuwstraat rustiger te maken wordt volgens deze mensen uitsluitend door de gemeente uitgesproken. IJmuidenaren en omwonenden hoor je daar niet over. Er is eerst een grondig onderzoek nodig naar nut en noodzaak. Een gesprek hierover wordt op prijs gesteld.

Zie paragraaf 3.1.3 voor een toelichting over nut en noodzaak van de centrumring. Er is het afgelopen jaar veel moeite gestopt in het informeren van bewoners in het gebied van het Van Poptaplantsoen en de Kennemerlaan. Er is ook veel belangstelling geweest tijdens met name de informatieavond en er zijn veel inspraakreacties ingediend. Wij hebben niet de indruk dat zaken onderbelicht zijn gebleven.

Knip Oosterduinplein

De vereniging IJmuiderstraatweg heeft geen bezwaar tegen het opheffen van de knip bij het Oosterduinplein. Dat zal de doorstroming van het verkeer zeer ten goede komen. Ook wordt dan de oost-west doorstroming van het verkeer eerlijker over IJmuiden verdeeld.

Bedankt voor de instemming met de keuze om de knip op het Oosterduinplein op te heffen. Het doel van het opheffen van de knip op het Oosterduinplein is met name het herstellen van een logische verbinding tussen de buurten en parkeerterreinen ten noorden van de Lange Nieuwstraat, niet zo zeer een eerlijker verdeling van het verkeer over IJmuiden. Daarvoor is juist het creëren van een centrumring bedoeld, omdat daarmee het gebruik van de wegen 'buitenom' het centrum wordt gestimuleerd. Er is ook sprake van onderlinge samenhang. Om te voorkomen dat doorgaand verkeer van en naar de Kennemerlaan gebruik gaat maken van de route via de Oosterduinweg is een vlotte verbinding 'buitenom' via de IJmuiderstraatweg wenselijk.

Voldoende alternatieven

Er zijn voldoende alternatieven om het verkeer van de Lange Nieuwstraat anders over IJmuiden te verdelen. Genoemd worden het opheffen van de knip in het Oosterduinplein en het heraansluiten van de Havenkade op de Geul/Kanaaldijk waar nu het fietspad ligt. Ook zou de gemeente kunnen inzetten op het terugdringen van het autoverkeer en het stimuleren en optimaliseren van openbaar vervoer en fietsverkeer.

Er zijn op dit moment al enkele alternatieven beschikbaar voor het verkeer op de Lange Nieuwstraat. Desalniettemin rijdt er nog te veel verkeer op deze centrale route. Daarom hebben wij drie aanvullende wijzigingen in de verkeersstructuur voorgesteld. Van een aansluiting van de Havenkade op de Geul/Kanaaldijk zien wij geen toegevoegde waarde. Wel kunnen wij ons vinden in de suggestie om in te zetten op terugdringing van het autoverkeer en het stimuleren en optimaliseren van openbaar vervoer en fietsverkeer. Sterker nog, dit is al staand beleid. Op vele fronten spant de gemeente zich in om samen met buurgemeenten en de hogere overheden (provincie en rijk) te komen tot meer gebruik van openbaar vervoer en de fiets. Uiteindelijk is het aan de weggebruikers om deze alternatieven ook te benutten.

Reactie 5, Bewonersgroep Oosterduinweg/Oosterduinplein

Een groot aantal bewoners van de Oosterduinweg, Oosterduinplein, Diezestraat en Dinkelstraat zijn tegen het opheffen van de knip in het Oosterduinplein. Dit wordt ondersteund door 76 handtekeningen. Het gaat om de volgende bezwaren.

In het inspraakdocument zijn de opmerkingen die diverse bewoners gemaakt hebben tijdens de informatieavond niet terug te vinden. Wel worden opnieuw de opmerkingen van XTNT verwoord: bereikbaarheid van parkeervoorzieningen bevorderen, logische routes creëren, Lange Nieuwstraat ontzien. Hetzelfde geldt voor de oplossing om het Oosterduinplein zodanig in te richten dat de route niet als uitnodigend en vanzelfsprekend genomen wordt, wat lijnrecht staat tegenover de opmerking om de meest logische route te creëren.
Een belangrijk doel van het opheffen van de knip op het Oosterduinplein is inderdaad het herstellen van een logische verbinding tussen de buurten en parkeerterreinen ten noorden van de Lange Nieuwstraat. Deze logische verbinding hoeft niet per se uitnodigend te worden vormgegeven. Het gaat er vooral om dat de mogelijkheid bestaat om hier gebruik van te maken. In een 30 km zone is het juist gunstig om de verbinding zodanig vorm te geven dat hoge snelheden worden voorkomen.

De bewoners vinden een verdubbeling van de verkeersbelasting onacceptabel. Ook verwachten ze dat opheffen van de knip zal uitnodigen om de hoge snelheid op de Kennemerlaan van 80 km/uur door te zetten richting Oosterduinplein en Oosterduinweg. Het voorstel om de snelheid eruit te halen door een knik aan te brengen, zoals bij Dudokplein/ Kalverstraat, zal niet afdoende zijn. Verdubbeling van verkeer zal extra gevaar opleveren in deze kinderrijke buurt waar bevoorrading door vrachtwagens aan de orde van de dag is, ook op de Oosterduinweg. Het creëren van een 30 km zone werkt alleen als verkeer gedwongen wordt om langzaam te rijden. Alleen het plaatsen van een bord, zoals op het Marktplein, is niet voldoende. De weginrichting moet aan eisen voldoen om 30 km borden aan te mogen brengen.
De Oosterduinweg zal door deze maatregel inderdaad drukker worden, maar de hoeveelheid verkeer blijft geschikt voor een 30 km/uur weg. Zie voor verdere toelichting de paragrafen 3.1.1 en 3.1.2. Met een goede inrichting zijn de gevolgen voor de verkeersveiligheid gering. Het plaatsen van een bord is inderdaad niet voldoende. Snelheden van 80 km/uur komen nu niet voor en zullen ook in de nieuwe situatie niet mogelijk zijn. Het laden en lossen van vrachtverkeer voor winkels op de Lange Nieuwstraat of het Marktplein hoort niet plaats te vinden op de Oosterduinweg. Dit staat los van de keuze om de 'knip' op te heffen.

In het rapport wordt gesproken over bevordering van verkeer tussen de diverse parkeerpleinen. In de praktijk loopt men niet verder dan nodig is en zal in de straten geparkeerd worden in plaats van door te rijden naar het volgende plein. Dat gebeurt nu ook al

volop. Ook zal na wijziging van het Oosterduinplein wederom een aantal parkeerplaatsen komen te vervallen.
Wij zien geen reden waarom door het opheffen van de 'knip' Oosterduinplein meer auto's in de straat gaan parkeren. De gevolgen voor de parkeersituatie komen aan de orde bij de voorbereiding van het ontwerp voor het Oosterduinplein en de Oosterduinweg. Daarbij zal behoud van zoveel mogelijk parkeergelegenheid een uitgangspunt zijn.

Tijdens eerdere verkeersplannen werd gesproken over deels éénrichtingsverkeer over de Lange Nieuwstraat om de verkeersdrukte hier te verminderen. Hierop is toen massaal negatief gereageerd en is dit niet doorgegaan. Het lijkt erop dat de bewoners nu de dupe worden van dit besluit, omdat nu de verkeersdruk op een andere manier moet worden weggenomen van de Lange Nieuwstraat.
In het verleden is inderdaad ook gekeken naar andere structurele ingrepen in de verkeers-circulatie van het centrum, zoals een lus met éénrichtingsverkeer rondom het winkelgebied. Er zou in dat geval in één richting veel verkeer komen op de route via de Kalverstraat en Oosterduinweg. Nu gaat het juist om een minder ingrijpend voorstel. De Lange Nieuwstraat blijft de hoofdroute voor verkeer in twee richtingen en de route via de Kalverstraat blijft de 'nevenroute'. Door het opheffen van de 'knip' Oosterduinplein wordt de Oosterduinweg onderdeel van deze 'nevenroute', maar krijgt een hoeveelheid verkeer die geschikt blijft voor een 30 km/uur weg.

Met een verdubbeling van verkeer staat de Oosterduinweg bovenaan de lijst qua negatieve belasting. Van een kindvriendelijk wijk gaat het naar een voor verkeer gestimuleerde hoofdweg, waar bevoorrading net als in de huidige situatie aan de orde van de dag zal zijn. Ook het niet opheffen van de knip Evertsenstraat zal hoogstwaarschijnlijk zorgen voor een toename van verkeer op de Oosterduinweg.
Zoals beschreven bij het vorige punt wordt de Oosterduinweg geen hoofdweg, maar wordt het onderdeel van de 'nevenroute' ten noorden van de Lange Nieuwstraat. Ook staat het niet bovenaan de lijst qua negatieve belasting. Het niet-opheffen van de 'knip' bij de Evertsenstraat heeft naar onze mening geen aanvullend effect op de verkeerstoename in de Oosterduinweg.

De huidige voorzieningen en verkeerssituaties functioneren goed. Behalve negatieve belasting is er geen eer te behalen aan het opheffen van de knip op het Oosterduinplein.
Zie paragraaf 3.1.3 voor onderbouwing van nut en noodzaak van de voorgestelde aanpassingen in de verkeersstructuur.

Het is niet duidelijk waarom de Lange Nieuwstraat rustiger moet worden. Iedereen is bekend met de drukte op de Lange Nieuwstraat, inclusief de bewoners. Het is onbegrijpelijk dat bewust een situatie gecreëerd wordt waarin de Lange Nieuwstraat ontzien wordt en de wijken erachter zwaarder belast. De verkeersbelasting op de Lange Nieuwstraat wordt minimaal teruggeschroefd, maar hierdoor wordt de belasting in de wijken maximaal. Dit geeft een hogere kans op gevaar voor de kinderen in de wijk. De belasting op de Lange Nieuwstraat als verkeersader is geaccepteerd, mede omdat de wijken erachter daardoor veilig en rustig zijn.
Zie paragraaf 3.1.3 voor onderbouwing van nut en noodzaak van het verminderen van verkeersdruk op de Lange Nieuwstraat.

Het creëren van een ringweg zal wellicht de verkeersdrukte op de Lange Nieuwstraat wegnemen. Maar dan gaat het over woon/werkverkeer. De knip Oosterduinplein heeft daar

niets mee te maken. Winkelend publiek zal altijd naar het centrum trekken en niet via de ring rijden. De knip Oosterduinplein zal dus niet de doorstroom via de ringweg bevorderen.
Het doel van het opheffen van de knip op het Oosterduinplein is met name het herstellen van een logische verbinding tussen de buurten en parkeerterreinen ten noorden van de Lange Nieuwstraat. Het creëren van een centrumring is met name bedoeld om het gebruik van de wegen 'buitenom' het centrum te stimuleren. Beide maatregelen dragen bij aan ontlasting van de Lange Nieuwstraat en het kruispunt bij het Marktplein. Er is ook sprake van onderlinge samenhang. Om te voorkomen dat doorgaand verkeer van en naar de Kennemerlaan gebruik gaat maken van de route via de Oosterduinweg is een vlotte verbinding 'buitenom' via de IJmuiderstraatweg wenselijk.

In de berekeningen is geen rekening gehouden met het feit dat de knip Evertsenstraat blijft bestaan. Op welke basis zijn de berekeningen uberhaupt gemaakt: is er geteld of zijn er meetkabels gelegd en op welke dag. Hier wordt geen duidelijkheid in geschept.
De inschattingen zijn gemaakt op basis van een verkeersmodel. Een dergelijk verkeersmodel is ondermeer gebaseerd op tellingen met meetkabels. Deze tellingen vinden periodiek plaats, meestal in het najaar (drukste periode). Daarbij wordt gedurende twee weken geteld en wordt gebruik gemaakt van het werkdaggemiddelde.

Er wordt niet gesproken over de overige buslijnen welke door IJmuiden geleid moeten worden. De Lange Nieuwstraat is natuurlijk de meest logische keuze, maar gezien de belemmering van de HOV lijn zal hier ook snel een andere oplossing voor moeten komen. De angst is groot dat dit dan ook door de Oosterduinweg wordt geleid.
Gebruik van de Oosterduinweg als busroute is uitgesloten, want er is juist nadrukkelijk gekozen voor de Lange Nieuwstraat als centrale busroute.

Het is niet duidelijk wat de gevolgen zijn voor het Oosterduinplein/Oosterduinweg en of het wijzigingen veroorzaakt.
Het opheffen van de 'knip' Oosterduinplein zal gevolgen hebben voor de vormgeving van het Oosterduinplein en de Oosterduinweg. Dit komt aan de orde bij de voorbereiding van het ontwerp. In de ontwerpfase moeten nog veel keuzes gemaakt worden, waarbij er gelegenheid zal zijn voor overleg en inspraak over de ontwerpkeuzes.

Waarom wordt er niet eerst gekeken wat de belasting is op de Lange Nieuwstraat nu de situatie sowieso is aangepakt?
Tijdens de herinrichting van de Lange Nieuwstraat waren de gebruikers van deze weg genoodzaakt andere routes te gebruiken. De verwachting is dat deze spoedig na openstelling weer zullen terugkeren naar de oude route. Hoe dan ook achten wij het noodzakelijk om een duidelijke en toekomstvaste verkeersstructuur te maken in en om het centrum van IJmuiden, die optimale alternatieven biedt voor het gebruik van de Lange Nieuwstraat.

Waarom wordt er niet eerlijk uitgesproken dat er met het bekostigen van de HOV lijn mede door de provincie eisen gesteld zijn aan de belasting op de Lange Nieuwstraat en garanties over de doorstroming HOV? Waarschijnlijk ook de reden waarom de verkeersbelasting op de Lange Nieuwstraat nu teruggeschroefd moet worden en waarom het koste wat kost op deze manier doorgang moet vinden.
Er is geen verband met het project HOV Velsen. Het is een reeds lang bestaande wens van de gemeenteraad om de Lange Nieuwstraat te ontlasten, vastgelegd in het Lokaal Verkeers- en Vervoerplan (LVVP) van 2004 en opnieuw onderkend bij de evaluatie hiervan in 2013.

Reactie 6, Beleggingsmaatschappij Beloma Delden

Inspreker, eigenaar van de onroerende zaken Marktplein 44-62 en Oosterduinplein 24-26, vindt de gedachte achter het plan en het nagestreefde doel begrijpelijk, wellicht zelfs wenselijk. Een toename van verkeersintensiteit van de Oosterduinweg is vanuit detailhandelsoogpunt niet slecht voor deze locatie. De wens bestaat om deze locatie te herontwikkelen, waarbij de parkeerbehoefte zal toenemen. Het vermoeden is dat het opheffen van de knip Oosterduinplein gepaard gaat met een verlies aan parkeerplaatsen. Dat is absoluut onwenselijk en leidt tot schade c.q. waardeverlies. Het bemoeilijkt ook de kans op succes voor het plan. Het verzoek is het aantal parkeerplaatsen aan de zijde van het Oosterduinplein uit te breiden.

Het opheffen van de 'knip' op het Oosterduinplein brengt zowel positieve als negatieve aspecten met zich mee. De kans is inderdaad aanwezig dat er bij de herinrichting van het Oosterduinplein minder parkeerplaatsen aangebracht kunnen worden dan in de huidige situatie. Dit komt aan de orde bij de voorbereiding van het ontwerp voor het Oosterduinplein en de Oosterduinweg. Daarbij zal behoud van zoveel mogelijk parkeergelegenheid een uitgangspunt zijn.

Reactie 7, Fietsersbond

Spaarnestraat/Merwedestraat

Op de plannen om de zuidkant van de Spaarne- en Merwedestraat tweerichtingen te maken is de Fietsersbond positief, als er dan wel een stuk vrijliggend fietspad komt op beide wegen. Ook wordt het plan gesteund om een fietsverbinding te maken tussen de twee delen van de Rijnstraat, mits er een veilige oversteek c.q. doorkruising van fietsverkeer met autoverkeer mogelijk is.

Bedankt voor de instemming met de voorgestelde aanpassing in de Spaarne- en Merwedestraat en de fietsdoorsteek ter hoogte van de Rijnstraat. De inrichtingskeuzes, zoals de inpassing van fietsvoorzieningen en oversteekmogelijkheden, komen aan de orde bij de voorbereiding van het ontwerp voor de Spaarne- en Merwedestraat.

Marktplein

De afwikkeling van het verkeer op het kruispunt Marktplein/Lange Nieuwstraat/ Merwedestraat is problematisch. Verwacht wordt dat dit kruispunt door de ontwikkeling op de KPN-locatie nog meer verkeer moet verwerken, met overbelasting en verkeersonveiligheid als gevolg. Het verzoek is de doorgetrokken middenberm op de Lange Nieuwstraat bij het Marktplein, zoals die aanvankelijk in de planning stond, alsnog aan te leggen om zodoende kruisend verkeer op deze locatie te beperken. Hierdoor zal deze locatie veiliger en overzichtelijker worden voor alle weggebruikers.

Wij begrijpen de wens om de verkeerssituatie bij het kruispunt ter hoogte van het Marktplein te vereenvoudigen door hier de middenberm over het plein door te trekken. Daarom was dit ook opgenomen in het schetsontwerp voor herinrichting van de Lange Nieuwstraat. Uit diverse reacties bleek destijds dat voor deze oplossing vooralsnog weinig draagvlak bestaat. Uiteindelijk is dit geen onderdeel geworden van de herinrichting Lange Nieuwstraat.

Kennemerlaan

Deze laan heeft nu een profiel met parkeerstroken en verhoogde aanliggende fietspaden. Het parkeren levert door de verhoogde fietspaden problemen op en fietsers voelen zich daardoor niet veilig. Het ligt voor de hand om bij herinrichting van de weg de verhoogde fietspaden te verwijderen en te vervangen door fietsstroken. Als de Kennemerlaan een doorgaande route

wordt zijn vrijliggende fietspaden nodig i.v.m. de fietsveiligheid. Ook is het noodzakelijk om voldoende snelheidsremmers aan te leggen.
Het is niet de bedoeling om van de Kennemerlaan een doorgaande route te maken die vrijliggende fietspaden noodzakelijk maakt. Het voorstel om een 'centrumring' te maken en de route 'binnendoor' via de Kennemerlaan en Marktplein 30 km/uur te maken, zal de verkeersdruk op de Kennemerlaan juist enigszins verminderen. De inrichtingskeuzes, zoals de inpassing van fietsstroken en snelheidsremmers, komen aan de orde bij de voorbereiding van het ontwerp voor de Kennemerlaan.

Van Poptaplantsoen
Bij herinrichting van de weg is het wenselijk om fietsstroken of fietspaden aan te brengen, zodat er ook voor fietsers een doorlopende schakel ontstaat tussen de Heerenduinweg en Ijmuiderstraatweg. Verder is een aandachtspunt hoe de verbinding door of langs het Homburgplantsoen wordt vormgegeven.
Wij delen de mening dat het wenselijk is voor fietsers een doorlopende schakel te maken tussen de IJmuiderstraatweg en Heerenduinweg. Hoe dit wordt vormgegeven bij het Homburgplantsoen, Van Poptaplantsoen en Kennemerplein komt aan de orde bij de ontwerpfase van het betreffende projectgebied.

Reactie 8, IJmuider Apotheek Ledeboer
De huidige inrichting van de Kennemerlaan is geen verbetering gebleken. Inspreker wil graag voorkomen dat hij over 10 jaar tot dezelfde conclusie moet komen. Hij verzoekt daarom met de bewoners en winkeliers in gesprek te gaan om tot aanpassing van de plannen te komen. Aandachtspunten daarbij zijn het voorkomen van een opsplitsing van de Kennemerlaan in twee gedeelten, het aantal parkeerplaatsen, het vervangen van de bomen en de bereikbaarheid voor leveranciers en klanten.
Inderdaad is de huidige inrichting van de Kennemerlaan niet optimaal. Dat is de reden waarom deze weg, eerder dan de bedoeling was, weer heringericht zal worden. Een ontwerp hiervoor zal in overleg met bewoners en winkeliers uitgewerkt worden. Ook zal over het ontwerp nog een inspraakprocedure worden gehouden. Het is de bedoeling dat op zowel de Kennemerlaan als het Kennemerplein een aantrekkelijke inrichting wordt gemaakt, waarbij rekening wordt gehouden met de aandachtspunten die inspreker noemt en met alle activiteiten die hier plaatsvinden.

Reactie 9, Stichting Zomerfestival IJmuiden
De stichting is niet direct voorstander van de ringweg over het Kennemerplein, omdat het uitvoeringsprogramma nog niet bekend is. Dat is eigenlijk ja zeggen om te trouwen, maar de bruid nog niet kennen. Aandachtspunten die naar voren worden gebracht zijn het voorkomen van een opsplitsing van de Kennemerlaan, de aansluiting van de Kennemerlaan naar het Moerbergplantsoen, parkeermogelijkheden op het Kennemerplein, de grootte van het plein i.v.m. Zomerfestival en andere evenementen, geen asfalt in de Kennemerlaan, parkeervakken gelijk met weg en fietspad, voldoende budget beschikbaar stellen en rekening houden met goede aansluitigen riool en leidingen. De stichting wil graag bij het begin van het ontwerp betrokken worden en vraagt rekening te houden met overlast ondernemers en bewoners bij de werkzaamheden.
Wij begrijpen de wens om alvast te weten hoe de inrichting van het Kennemerplein en omgeving gaat worden. Bij het maken van een ontwerp spelen echter veel aspecten een rol. Het is belangrijk om eerst de uitgangspunten, zoals de beoogde 'centrumring', vast te stellen voordat met de ontwerpfase gestart kan worden. In deze ontwerpfase kunnen alle

aandachtspunten die de stichting Zomerfestival noemt aan de orde komen. Daarbij zal de stichting vanaf het begin betrokken worden.

Het openstellen van het Oosterduinplein ziet de stichting als positief.
Bedankt voor de instemming met de voorgestelde aanpassing bij het Oosterduinplein.

Reactie 10, bewoner Heuvelwijk
Inspreker is tegen de voorgestelde doorsteek over het Van Poptaplantsoen en tegen vernietiging van het kostbare groen van het Homburgplantsoen. Zij ziet de doorsteek als een aanslag op hun woongebied en het is haar onduidelijk waarom dit nodig is. De Julianakade en IJmuiderstraatweg hebben in totaal 14 afslagen, dus er is alle kans om een andere weg te kiezen.
Het is niet de bedoeling dat de doorsteek over het Van Poptaplantsoen leidt tot een vernietiging van kostbaar groen en een aanslag op het woongebied. Er komt een weg die meer verkeer zal verwerken dan nu het geval is, maar bij de herinrichting zal gestreefd worden naar een veilige en aantrekkelijke inpassing van deze weg. De andere zijstraten van de Julianakade en IJmuiderstraatweg zijn niet geschikt om te fungeren als schakel naar het Kennemerplein en het Moerbergplantsoen.

De doorgang over het Homburgplantsoen is niet nodig, want die weg heeft al twee toegangen. Daar komt bij dat er al niet zoveel plantsoen c.q. groen is in IJmuiden. Moeten die mooie bomen nu ook weg?
De verbinding via het Van Poptaplantsoen kan alleen goed functioneren als deze zo direct mogelijk aansluit op het Kennemerplein aan de zuidzijde en op de Julianakade/IJmuiderstraatweg aan de noordzijde. De bomen in het Homburgplantsoen hoeven hier niet voor weg. Er zal juist veel aandacht besteed worden aan een aantrekkelijke groeninrichting van de openbare ruimte.

De woningen op het Van Poptaplantsoen vertonen scheuren, dus is de druk van verkeer niet bepaald gunstig.
Er is in principe geen verband tussen verkeersdruk en scheuren in woningen. Op slecht onderhouden wegen kan het wel gebeuren dat zwaar verkeer trillingen veroorzaakt. Dit kan worden voorkomen door een goede inrichting van de weg.

Op het Kennemerplein wordt gelukkig zo nu en dan wat georganiseerd. Hoe moet het daar gaan worden? En het kruispunt Moerbegplantsoen-Kennemerlaan is nu al vreselijk druk en gevaarlijk.
De vormgeving van het Kennemerplein komt pas in een later stadium aan de orde bij de voorbereiding van het ontwerp. Het is de bedoeling dat hier een aantrekkelijke inrichting wordt gemaakt, waarbij rekening wordt gehouden met alle activiteiten die hier plaatsvinden. Ook zal aandacht worden besteed aan veilige aansluiting van het Moerbergplantsoen op het Kennemerplein.

Het gaat over het woongenot aan de Lange Nieuwstraat, maar die mensen willen zelf aan een drukke weg wonen. Heuvelwijk is een prettige wijk waar we die drukte niet willen en juist de reden om daar te wonen.
Het gaat niet alleen om woongenot, maar ook om zaken als verkeersveiligheid en aantrekkelijkheid van de Lange Nieuwstraat als winkelgebied. Er rijdt te veel verkeer op

deze centrale route door IJmuiden. Daarom hebben wij drie aanvullende wijzigingen in de verkeersstructuur voorgesteld.

Het is slordig dat de bewoners van de zijstraten en achterliggende straten niet persoonlijk geïnformeerd zijn met een brief of flyer.
Op twee momenten is een flyer verspreid in het gebied rondom de Kennemerlaan en Van Poptaplantsoen, dus inclusief de zijstraten en achterliggende straten. Er is ook veel belangstelling geweest tijdens met name de informatieavond en er zijn veel inspraakreacties ingediend. Wij hebben niet de indruk dat zaken onderbelicht zijn gebleven.

Reactie 11, bewoner Heuvelwijk
Inspreker heeft bezwaar tegen het aanleggen van een verbinding tussen de IJmuiderstraatweg en het Moerbergplantsoen. Hij verwacht overlast van deze maatregel. Ten eerste zullen de werkzaamheden maanden tot enkele jaren duren, waarin de bewoners in een soort bouwput moeten wonen. Ten tweede zal de leefbaarheid in de wijk door het toegenomen verkeer verminderen. Ook zal het moeilijker worden in de wijk een parkeerplek te vinden. Het gebied rond de supermarkt Vomar fungeert als een verblijfsgebied, waarbij menig bewoner (ook ouderen) lopend hun boodschappen doen. Een toename van het verkeer is ook niet wenselijk vanwege het speelterrein ten noorden van de Homburgstraat, als deze na de herinrichting überhaupt blijft bestaan.
Het Van Poptaplantsoen zal door deze maatregel inderdaad drukker worden, maar de hoeveelheid verkeer blijft geschikt voor een 30 km/uur weg. Zie voor toelichting over gevolgen voor verkeersveiligheid en leefbaarheid de paragrafen 3.1.1 en 3.1.2. Tijdens de herinrichting zal er uiteraard een paar maanden sprake zijn van overlast, maar dat zou ook het geval zijn als alleen het riool wordt vervangen. Ook het gebied rond de supermarkt Vomar (het Kennemerplein) zal heringericht worden. De winkels blijven bereikbaar voor bewoners die lopend hun boodschappen doen. Het is de bedoeling dat hier een aantrekkelijke inrichting wordt gemaakt, waarbij rekening wordt gehouden met alle activiteiten die hier plaatsvinden. Ook het speelterrein in het Homburgplantsoen blijft bestaan en zal op een veilige wijze bereikbaar blijven.

Daarnaast is de IJmuiderstraatweg, een belangrijk deel van de beoogde centrumring, nu al eigenlijk niet geschikt als gebiedsontsluitingsweg (50km/h, bibeko) omdat er hier sprake is van langsparkeren.
De IJmuiderstraatweg is al toereikend ingericht om de functie van 50 km/uur weg te vervullen. Binnen de bebouwde kom is het zeer gebruikelijk dat er parkeerstroken aanwezig zijn langs 50 km/uur wegen.

Volgens het inspraakdocument zullen de voorgestelde maatregelen leiden tot een vermindering van het verkeersintensiteit op de Lange Nieuwstraat van 12.500 – 15.000 auto's/etmaal naar 10.000 – 12.000 auto's/etmaal. Hoewel in het document beweerd wordt dat deze afname 'zeker effect zal hebben op de leefbaarheid van de omgeving' (blz. 9), zal dit effect al snel teniet gedaan worden als na de opening van de nieuwe busbaan meer bussen in de straat zullen rijden en halteren. De ingrijpende maatregel voor het Van Poptaplantsoen is in dat geval een zwaktebod.
Het aantal bussen in de Lange Nieuwstraat is niet afhankelijk van de opening van de busbaan, maar van het aantal busreizigers in IJmuiden. Hoe meer reizigers er komen, hoe meer bussen er gaan rijden. Hoe dan ook is het aantal bussen in de Lange Nieuwstraat vele

malen kleiner dan het aantal auto's en zal een toename van het aantal bussen nauwelijks merkbaar zijn.

Inspreker stelt als alternatief voor de ring niet via de IJmuiderstraatweg te laten lopen, maar via de Kanaaldijk, een ruim opgezette weg zonder langsparkeren. Dit zal automatisch betekenen dat de verbinding tussen de IJmuiderstraatweg en het Moerbergplantsoen niet aangelegd zou hoeven te worden. Tevens pleit inspreker ervoor de zuidelijke route over de Heerenduinweg meer te faciliteren door de kruispunten met het Gijzenveltplantsoen, de Spaarnestraat, de Zeeweg en de Minister van Houtenlaan te beveiligen door middel van rotondes. Veel automobilisten mijden de Heerenduinweg omdat deze kruispunten onveilig ogen en het verkeer sterk doen opstropen. Bijkomstig voordeel van de rotondes is dat ze een hogere verkeersintensiteit aankunnen dan onbeveiligde kruispunten, waardoor ook de Heerenduinweg meer verkeer zou kunnen afwikkelen. De Heerenduinweg zou vervolgens met de Dokweg/De Geul/Kanaaldijk verbonden kunnen worden via bijvoorbeeld de Planetenweg en de Linnaeusstraat, bij voorkeur met een extra rotonde op het kruispunt Planetenweg/ Linnaeusstraat. Beide straten zijn in de huidige situatie al als een soort gebiedsontsluitingsweg ingericht. Groot voordeel van deze route is dat het over een korter traject langsparkeren heeft dan de beoogde ring over de IJmuiderstraatweg. Inspreker vraagt dit voorstel te overwegen en is benieuwd of de gesuggereerde maatregelen daadwerkelijk zullen leiden tot een kleinere etmaalintensiteit op de Lange Nieuwstraat dan de maatregelen zoals door de gemeente zijn voorgelegd.
Een grotere ring om IJmuiden, zoals inspreker bedoelt, is al aanwezig: aan de noordzijde de route Kanaaldijk-De Geul-Dokweg, aan de zuidzijde de Heerenduinweg, met een verbinding via de Planetenweg-Pleiadenplantsoen. Zowel de route via de Kanaaldijk als de route via de Heerenduinweg worden al veel gebruikt door bewoners in het westelijk deel van IJmuiden. Desalniettemin rijdt er nog te veel verkeer op de Lange Nieuwstraat. Daarom hebben wij de drie aanvullende wijzigingen in de verkeersstructuur voorgesteld. Zonder deze extra alternatieven verwachten wij geen afname van verkeer op de Lange Nieuwstraat. Wij delen de mening van inspreker dat het belangrijk is de kruispunten op de zuidelijke route over de Heerenduinweg veilig en vlot te kunnen gebruiken. Binnenkort wordt bij de Minister van Houtenlaan al een rotonde aangelegd. Indien het gebruik van de Heerenduinweg in de toekomst gaat toenemen, zal dit ook overwogen worden voor de andere kruispunten.

Over de voorstellen voor de knip Oosterduinplein en Spaarne/Merwedestraat heeft inspreker geen opmerkingen. Deze passen binnen het voorstel zoals hierboven geschetst.
Bedankt voor de instemming met de voorstellen voor de knip Oosterduinplein en de Spaarne- en Merwedestraat.

Reactie 12, bewoner IJmuiderstraatweg
Het gaat inspreker om de cumulatieve effecten die gaan optreden voor de bewoners van de IJmuiderstraatweg in samenhang met toekomstige veranderingen en met name het doortrekken van het Moerbergplantsoen via het Van Poptaplantsoen naar de IJmuiderstraatweg. Volgens hem wordt niet of onvoldoende gekeken naar de effecten op de leefomgeving van de bewoners van de IJmuiderstraatweg. De geluidsbelasting heeft al de kwalificatie slecht. Er zijn tal van veranderingen, naast het voorstel om een centrumring te maken, die invloed zullen hebben op de geluidsbelasting en luchtkwaliteit: nieuwe grote zeesluis waardoor meer en grotere schepen, de komst van het windpark Spuisluis waardoor een toename van 10% in de stofbelasting, DFDS wil met grotere schepen op Newcastle varen waardoor meer motorvoertuigen over de Kanaaldijk. Dit alles afwegende tegen minder

verkeer over de Lange Nieuwstraat verzoekt inspreker het doortrekken van het Moerbergplantsoen buiten de plannen te laten. Als er naar een balans gezocht moet worden zijn de bewoners van de IJmuiderstraatweg t.o.v. de bewoners van de Lange Nieuwstraat al ver in het nadeel qua milieubelasting.
Het maken van een doorsteek via het Van Poptaplantsoen zal leiden tot een toename van verkeer en geluid op de IJmuiderstraatweg. Met een toekomstige toename van verkeer en geluid is echter al rekening gehouden bij de keuze die in 2011 gemaakt is ten aanzien van de verkeersstructuur aan de noordzijde van IJmuiden: geen aansluitingen maken op de Kanaaldijk, maar de IJmuiderstraatweg opwaarderen tot een volwaardige 50 km/uur weg. Ondanks een toename is de geluidsbelasting beter dan in de oude situatie van een 50 km/uur weg met klinkers. Door het aanbrengen van een asfaltwegdek in plaats van het klinkerwegdek is de geluidsbelasting met 2 dB afgenomen. De geluidsbelasting op de IJmuiderstraatweg wordt inderdaad voor een deel ook veroorzaakt door andere geluidsbronnen in de omgeving. De IJmuiderstraatweg zelf is echter maatgevend voor de geluidsbelasting op de woningen. De wijziging van de verkeersstructuur veroorzaakt geen significante toename van geluid op de IJmuiderstraatweg (0 á 1 dB). Wat betreft de vergelijking met de Lange Nieuwstraat delen wij niet de mening dat bewoners van de IJmuiderstraatweg al ver in het nadeel zijn qua milieubelasting. Deze stellingname wordt niet ondersteund door de gegevens van de Omgevingsdienst IJmond. Zie voor verdere toelichting over geluid en nut/noodzaak de paragrafen 3.1.2 en 3.1.3.

Reactie 13, bewoner Oosterduinweg
Inspreker heeft een groot aantal concrete vragen die moeilijk zijn samen te vatten. Daarom wordt eerst per vraag een kort antwoord gegeven.

- Hoe garandeert de gemeente dat de verkeerstroom door de nu rustige en daardoor leefbare Oosterduinweg niet hoger wordt dan in het verkeersmodel is voorgespiegeld?
  Een model is een hulpmiddel en geeft geen garanties. Het is niet mogelijk om exact in te schatten hoeveel verkeer hier komt te rijden, maar het is aannemelijk dat het zal gaan om 2.000-3.000 auto's per dag. In elk geval zal het ruim onder de grens van 4.000 blijven die als maximum wenselijk is bij 30 km/uur straten.
- Hoe kan de gemeente een goed overwogen besluit nemen terwijl een verkeersmodel in deze situatie niet betrouwbaar kan zijn? Het woongenot van honderden mensen op deze route staat immers op het spel als blijkt dat er meer verkeer door hun straat gaat rijden, dan dat de gemeente heeft voorgespiegeld.
  Wij maken een afweging van de belangen in alle straten die hierbij een rol spelen. Een verkeersmodel is hierbij een hulpmiddel, dat voldoende houvast biedt om de orde van grootte te bepalen van de hoeveelheid verkeer die in de diverse straten te verwachten is.
- Plaatst de gemeente de knip weer terug als mocht blijken dat de verkeersintensiteit hoger wordt dan uit het model naar voren gekomen is?
  Wij gaan de veranderingen in hoeveelheid verkeer monitoren. Indien er onverwacht sprake zou zijn van een verkeerstoename die niet geschikt is voor een 30 km/uur straat, zullen nieuwe maatregelen overwogen worden.
- Waarom voert de gemeente een tegenstrijdig beleid ten opzichte van woonstraten? Vele straten in de gemeente zijn verkeersluw gemaakt, zoals de Van Dalenlaan in Santpoort-Zuid en de Langemaad in Velserbroek, terwijl de Oosterduinweg en Kalverstraat onnodig drukker gemaakt worden.
  Wij delen niet de mening dat de Oosterduinweg onnodig drukker wordt gemaakt. Bij de Van Dalenlaan en Langemaad ging het om een ander type besluit, namelijk het ontmoedigen van het gebruik van deze straten door de maximumsnelheid te wijzigen van

50 naar 30 km/uur en ook zodanig in te richten. De Oosterduinweg en Kalverstraat zijn al onderdeel van een 30 km/uur zone en blijven dit ook.

- Hoe gaat de gemeente om met de Kalverstraat? Deze zal fors drukker worden en is nu al een zeer gevaarlijke weg met veel bijna ongelukken.
  Wij verwachten niet dat deze fors drukker zal worden. Binnenkort wordt overigens een verhoogd plateau gemaakt bij de kruising met de Engelmundusstraat.
- Waarom gebruikt de gemeente fietsers als verkeersremmers (zoals op de Kalverstraat)? Dit levert voor fietsers zeer gevaarlijke situaties op.
  In 30 km/uur straten is het gebruikelijk dat fietsers en auto's de weg delen. Dit betekent dat auto's rekening moeten houden met de aanwezigheid en snelheid van fietsers.
- Hoe gaat de gemeente sluipverkeer remmen? De route via de Oosterduinweg zal sneller en korter zijn dan de route via de Lange Nieuwstraat, zeker bij stoplichten op de Lange Nieuwstraat.
  Of de route sneller is voor een bepaalde weggebruiker, is afhankelijk van zijn/haar herkomst en bestemming. De Lange Nieuwstraat en de IJmuiderstraatweg zijn de 50 km/uur gebiedsontsluitingswegen aan de noordzijde van IJmuiden. De 30 km/uur 'nevenroute' via de Oosterduinweg kan zodanig ingericht worden dat deze minder aantrekkelijk is voor doorgaand verkeer.
- De knip wordt conform het inspraakdocument alleen weggehaald voor het parkeren voor het winkelend publiek. Dit is slechts een beperkte stroom verkeer t.o.v. verkeer dat de Oosterduinweg als sluiproute gaat gebruiken. Waarom verdubbelt de gemeente de verkeersintensiteit voor de Oosterduinweg terwijl slechts een beperkt aantal auto's iets lastiger kan parkeren, en slechts 200 meter moet omrijden (op het Velserduinplein is altijd voldoende parkeerplek, op het Oosterduinplein niet)?
  De knip wordt niet alleen weggehaald voor het parkeren van winkelend publiek. Het doel van het opheffen van de knip op het Oosterduinplein is met name het herstellen van een logische verbinding tussen de buurten en parkeerterreinen ten noorden van de Lange Nieuwstraat. Tevens kan het een bijdrage leveren aan ontlasting van de Lange Nieuwstraat en het kruispunt bij het Marktplein.
- Waarom stimuleert de gemeente door het weghalen van de knip het autoverkeer (het parkeerverkeer dat nu de knip lastig vindt woont op fietsafstand, er zullen dan meer mensen de auto pakken)?
  Wij verwachten niet dat door deze maatregel meer mensen de auto zullen pakken.
- Heeft de gemeente wel onderzoek gedaan naar de parkeersintensiteit van het Oosterduinplein, Velserduinplein, Oosterduinweg en de omliggende straten?
  Er wordt periodiek onderzoek gedaan naar de parkeersituatie in alle woonstraten en pleinen in Velsen.
- Waarom wordt het Oosterduinplein als volwaardige parkeerplaats gezien, terwijl hier beperkte parkeerplaatsen aanwezig zijn, en deze eigenlijk altijd vol staat?
  Het Oosterduinplein is een belangrijke parkeervoorziening in het centrum van IJmuiden, die inderdaad goed gebruikt wordt.
- Moet door de gemeente niet enkel het Velserduinplein als de parkeerplaats voor het winkelcentrum gezien worden? Hier is immers altijd voldoende plek.
  Het Velserduinplein is het centrale parkeerterrein in het winkelgebied van IJmuiden, waar inderdaad altijd voldoende plek is. Maar ook de overige parkeerkeervoorzieningen in het centrum van IJmuiden hebben ieder een eigen functie.
- Waarom beperkt de gemeente honderden mensen in hun woongenot, voor slechts 200 meter omrijden?

Zie paragraaf 3.1.3 voor onderbouwing van nut en noodzaak van de voorgestelde aanpassingen in de verkeersstructuur.

- Waarom wordt een hoofdweg die hiervoor geschikt is rustiger gemaakt t.o.v. een woonstraat die parallel aan deze weg loopt?
  Zie paragraaf 3.1.3 voor onderbouwing van nut en noodzaak van het verminderen van verkeersdruk op de Lange Nieuwstraat.
- Hoe gaat de gemeente inspelen op de verhoogde parkeerdruk (die al hoog is) in de Oosterduinweg, Diezestraat en Dinkelstraat indien de knip weggehaald wordt?
  Dit zal aan de orde komen bij de voorbereiding van het ontwerp voor het Oosterduinplein en de Oosterduinweg. Daarbij zal behoud van zoveel mogelijk parkeergelegenheid een uitgangspunt zijn.
- Hoe gaat de gemeente verkeersremmende maatregelen nemen in de Oosterduinweg, terwijl hier vrachtverkeer moet rijden voor de bevoorrading van de winkels (deze kunnen bij een smal wegprofiel geen bocht maken)?
  Ook dit zal aan de orde komen bij de voorbereiding van het ontwerp voor het Oosterduinplein en de Oosterduinweg.
- Hoe gaat de gemeente de Oosterduinweg als 30 km zone inrichten, terwijl hier vrachtverkeer bochten moeten maken voor de bevoorrading van de winkels?
  De Oosterduinweg is al onderdeel van een 30 km zone en heeft al veel kenmerken van een 30 km/uur weg. In de ontwerpfase zal onderzocht worden hoe dit verder versterkt kan worden.
- Hoe voorkomt de gemeente dat de weg een racebaan wordt? Dat is nu immers het geval.
  De weg is nu geen racebaan. Bij een recente meting bleek driekwart van de weggebruikers zich aan de maximumsnelheid van 30 km/uur te houden. Het overgrote deel van de 'te hardrijders' zat in de categorie van 30-40 km/uur.
- De route Noostraat > Kennemerlaan is bij het weghalen van de knip korter via de Oosterduinweg dan via de Lange Nieuwstraat. Hoe kan de gemeente garanderen dat doorgaand vrachtverkeer of gewoon doorgaand autoverkeer dat op navigatie rijdt niet via de Oosterduinweg gaat rijden?
  Dat kan de gemeente niet garanderen, omdat dit afhankelijk is van hoe men de navigatie instelt. Overigens is het overgrote deel van het verkeer in het centrum van IJmuiden bekend met de omgeving, zoals bewoners, werknemers en bezoekers die hier vaak komen.

Daarnaast verzoekt inspreker de volgende maatregelen te onderzoeken als de gemeente zou besluiten de knip weg te halen.

- Inrijdverbod invoeren bij Oosterduinplein voor vrachtverkeer (doorgaand vrachtverkeer naar of van Kennemerlaan onmogelijk maken).
  Wij verwachten niet dat doorgaand vrachtverkeer gebruik gaat maken van de 'nevenroute' via de Oosterduinweg. Maar in de ontwerpfase kan deze maatregel onderzocht worden.
- Eenrichtingsverkeer invoeren op het Oosterduinplein (in de richting Kennemerlaan > Oosterduinweg), er wordt dan immers de gewenste parkeerring gecreëerd.
  De duidelijkheid van de verkeersstructuur is gebaat bij tweerichtingsverkeer. De Oosterduinweg kan dan in beide richtingen een schakel vormen tussen het Velserduinplein en het Oosterduinplein en de omliggende wijken.
- Een oplossing om de verkeersintensiteit te beperken en toch de parkeerroute te kunnen creeren is om in de route Oosterduinweg > Kalverstraat een nieuwe knip te maken ter hoogte van de kruising Velserduinweg > Wijk aan Zeeerweg, zoals ook opgenomen in variant 4 van de verkeerstudie van XTNT van 5 november 2012 . Het verkeer van de

Oosterduinweg naar de Kalverstraat moet dan rijden over de verlegde Zuidergang. Er kan dan meteen een pleintje gecreëerd worden bij de winkel en de snackbar op deze locatie.
De Zuidergang komt te vervallen bij de opknapbeurt die het Velserduinplein binnenkort zal ondergaan ten behoeve van de markt. Los daarvan zijn wij van mening dat de duidelijkheid van de verkeersstructuur niet gebaat is bij een nieuwe knip in de 'nevenroute'.

- Mocht in de praktijk blijken dat de verkeersintensiteit fors hoger is dan 2000 auto's per dag, sluit de gemeente dan weer het Oosterduinplein af?
  Wij gaan de veranderingen in hoeveelheid verkeer monitoren. Indien er onverwacht sprake zou zijn van een verkeerstoename die niet geschikt is voor een 30 km/uur straat, zullen nieuwe maatregelen overwogen worden.

Reactie 14, bewoner Oosterduinweg

Ten aanzien van het opheffen van de knip Oosterduinplein zijn volgens inspreker diverse aspecten niet meegewogen in het inspraak document. Het te behalen "voordeel" is een verbeterde bereikbaarheid van de parkeervoorzieningen in het centrum en ontlasting van de Lange Nieuwstraat, maar dit gaat ten koste van de verkeersveiligheid en leefbaarheid op de Oosterduinweg. Het uitgangspunt is dat de route via Kalverstraat, Velserduinplein, Oosterduinweg en Kennemerlaan voor het oost-west verkeer minder aantrekkelijk is en moet zijn dan de route via de IJmuiderstraatweg. De vraag is of dit haalbaar is gezien de grote hoeveelheid vrachtverkeer ten behoeve van de winkels. Vrachtverkeer vraagt ruimte en het is dan niet mogelijk om een juiste snelheidsremmende 30 km omgeving te realiseren. Tevens zal het openmaken van het Oosterduinplein leiden tot een wel heel aantrekkelijke verbinding van de Kennemerlaan naar de Oosterduinweg. De transitie van een snelheid van 50 km op de Kennemerlaan naar een gewenste 30 km op de Oosterduinweg binnen de lengte van het Oosterduinplein is voor vele automobilisten niet haalbaar. Eén en ander hangt totaal af van een juiste inrichting van de verbinding. Een juiste inrichting is niet haalbaar, dus lopen de bewoners het risico om een racebaan voor de deur te krijgen.
Onze verwachting is dat de 30 km/uur 'nevenroute' via de Oosterduinweg maar voor een beperkt deel van het doorgaand verkeer van en naar de Kennemerlaan een aantrekkelijk alternatief zal worden. De Lange Nieuwstraat en de IJmuiderstraatweg zijn en blijven de 50 km/uur gebiedsontsluitingswegen voor doorgaand verkeer aan de noordzijde van IJmuiden. Het opheffen van de knip is vooral bedoeld om voor het bestemmingsverkeer ten noorden van de Lange Nieuwstraat betere en logische alternatieven te bieden. Het voorstel van het college is om ook de maximumsnelheid op de Kennemerlaan te wijzigen van 50 naar 30 km/uur. Dit zal een extra bijdrage leveren aan het stimuleren van de routes 'buitenom' voor het doorgaande verkeer. De snelheid over de gehele route via de Kalverstraat, Oosterduinweg en Kennemerlaan is inderdaad afhankelijk van de inrichting. In het gedeelte van de Raadhuisstraat tot de Oosterduinweg zijn nu al veel asverspringingen en plateaus. Binnenkort komt er nog een plateau bij op de kruising met de Engelmundusstraat. In de ontwerpfase van het project Oosterduinweg/Oosterduinplein kan onderzocht worden welke mogelijkheden er zijn om daar de snelheid te remmen. Zo zou er bij het Oosterduinplein ook een asverspringing gemaakt kunnen worden.

Waarop zijn de verkeerscijfers gebaseerd? De inschatting van inspreker is dat bij opheffing van de knip Oosterduinplein er meer verkeer komt dan 2000 auto's, omdat voor de meeste wijken van oudsher de Lange Nieuwstraat en Kennemerlaan de meer logische routes zijn om de wijken tussen de Lange Nieuwstraat en Wijk aan Zeeërweg te bereiken.

De inschattingen zijn gemaakt op basis van een verkeersmodel. Een dergelijk verkeersmodel is ondermeer gebaseerd op tellingen met meetkabels, maar ook op 'herkomst en bestemming' informatie. Op basis van deze inschattingen is onze verwachting dat de 30 km/uur 'nevenroute' via de Oosterduinweg maar voor een beperkt deel van het doorgaand verkeer van en naar de Kennemerlaan en omgeving een aantrekkelijk alternatief zal worden.

In de notitie wordt nergens gesproken over het parkeren. Met het aanpassen van het Oosterduinplein ten behoeve van een weg zullen parkeerplaatsen vervallen. Tevens zijn de parkeerplaatsen op het Marktplein (bij Fellows Fashion) vervallen en komen er boven het Marktplein 4 nieuwe maisonnettes met hun voordeur in de Diezestraat. M.a.w. er verdwijnen in de buurt Oosterduinweg, Diezestraat, Dinkelstraat steeds meer parkeerplaatsen, terwijl er dus ook ontwikkelingen zijn waardoor er meer geparkeerd gaat worden. De parkeerdruk is door bewoners, winkeliers en winkelend publiek al erg hoog.
De kans is inderdaad aanwezig dat er bij de herinrichting van het Oosterduinplein minder parkeerplaatsen aangebracht kunnen worden dan in de huidige situatie. Dit komt aan de orde bij de voorbereiding van het ontwerp voor het Oosterduinplein en de Oosterduinweg. Daarbij zal behoud van zoveel mogelijk parkeergelegenheid een uitgangspunt zijn.

Tijdens de participatie is ook gesproken over het gefaseerd omgaan met de gewenste veranderingen, omdat een verkeersmodel nooit voldoende onderbouwd is voor het verkeer. Ook in de notitie wordt dit genoemd, echter in de keuze voor de oplossing wordt hier niet op in gegaan. Waarom niet? Het voorstel was om eerst het van Poptaplantsoen af te ronden en dan te zien hoe het verkeer zich verdeelt en dit dan ook te meten. Pas daarna is de nut en noodzaak van het opheffen van het Oosterduinplein goed te bepalen. Er zou ook gedacht kunnen worden aan een tijdelijke voorziening op het Oosterduinplein om te zien wat het echte effect is van de gewenste aanpassing. Vooraf dienen dan wel acceptatiecriteria te worden vastgesteld wat wenselijk en haalbaar is.
Het college is van mening dat het totaalpakket van maatregelen noodzakelijk is om een duidelijke en toekomstvaste verkeersstructuur in en om het centrum van IJmuiden te creëren. Een tijdelijke voorziening is naar onze mening niet wenselijk, omdat dit onvoldoende inzicht kan bieden in de eindsituatie na uitvoering van de voorgestelde aanpassingen in de verkeers-structuur en de bijbehorende inrichtingsmaatregelen die gekozen zullen worden bij de herinrichting van de betreffende straten.

Verder voor de Oosterduinweg nog de volgende aandachtspunten, die in het inspraak-document wel zijn genoemd voor bijv. de Kennemerlaan en Poptaplantsoen:

- De bomen dienen bij elke ontwikkeling (gewenst of ongewenst) te blijven gehandhaafd. Deze zijn nu namelijk op een redelijke grootte en het zou zonde zijn als we weer jaren met een kale straat zouden zitten.
- Fietsverkeer is niet meegenomen in het inspraakdocument voor de Oosterduinweg/plein. Bij herinrichting zal goed moeten worden gekeken naar het huidige fietspad op het Oosterduinplein en wordt ook aandacht gevraagd voor een optimale bereikbaarheid van de fietsenstallingsmogelijkheden op het Marktplein. Bij voorkeur dusdanig dat het rijden van fietsers over de stoep wordt voorkomen.

Deze aspecten zullen ook aan de orde komen bij het voorbereiden van een ontwerp voor de herinrichting van de Oosterduinweg en Oosterduinplein. Het uitgangspunt is dat de bomen behouden blijven. Ook zal gekeken worden naar wat de beste situatie oplevert voor fietsers.

Inspreker wil zich graag aansluiten bij de mening van het wijkplatform dat nut en noodzaak niet wordt gezien van het totale plan en de centrumring. De behoefte om de Lange Nieuwstraat rustiger te maken wordt uitsluitend door de gemeente uitgesproken. IJmuidenaren en omwonenden hoor je daar niet over. De nut en noodzaak is nog niet voldoende aangetoond.
Zie paragraaf 3.1.3 voor een toelichting over nut en noodzaak van de voorgestelde maatregelen.

Het idee van het wijkplatform voor alleen een aanpassing van het Oosterduinplein en niet het Poptaplantsoen wordt zeker niet door de bewoners van de Oosterduinweg en Oosterduinplein ondersteund. De verkeersdruk en hinder zal dan namelijk beduidend hoger liggen dan nu en zeker hoger dan in het nu voorgestelde plan.
Wij delen de mening dat het beter is om te kiezen voor het totale pakket aan maatregelen, omdat er inderdaad sprake is van onderlinge samenhang. Om te voorkomen dat doorgaand verkeer van en naar de Kennemerlaan gebruik gaat maken van de route via de Oosterduinweg is een vlotte verbinding 'buitenom' via de IJmuiderstraatweg wenselijk.

Reactie 15, bewoner Oosterduinweg
Deze inspraakreactie is vrijwel hetzelfde als de voorgaande.
Voor antwoorden, zie reactie 14.

Reactie 16, bewoner Merwedestraat
Inspreker woont in de zuidelijkste flat in de Merwedestraat, en is derhalve fel tegen de plannen voor het maken van tweerichtingsverkeer op het zuidelijk deel van zowel de Spaarne- als de Merwedestraat. De beredenering is als volgt.

Verhoging geluidsoverlast
Deze flats dateren uit de jaren 50 en blinken al niet uit qua wooncomfort. De woon- en slaapkamers bevinden zich aan de voorkant, hemelsbreed op nog geen 5 meter van de weg. Tijdens een fase van de herinrichting van de Lange Nieuwstraat, waarbij het tweerichtingsverkeer in de Merwedestraat was, hebben de bewoners al een voorproefje gehad van de geluidsoverlast. Die periode was bijzonder onprettig en leverde veel stress op. Geen mogelijkheid meer om voor op het balkon te zitten, ramen en deuren gesloten moeten houden, als je op de bank zat, had je gewoon golfslag in je koffie, en dan nog het slecht slapen 's nachts, waardoor je overdag minder goed functioneerde. Inspreker moet er niet aan denken dat dat een permanente situatie wordt.
In de Merwedestraat zal er inderdaad verkeer bijkomen, met name auto's die vertrekken vanaf de nieuwe supermarkt en bovengelegen woningen richting Heerenduinweg, en door het instellen van tweerichtingsverkeer ook een deel van het aankomend verkeer. De inschatting is dat in de nieuwe situatie het gebruik van de Merwedestraat toeneemt van 2.500 naar 3.500 auto's per dag. Hoewel de Merwedestraat een relatief rustige 50 km/uur straat is, is er toch veel geluid door het verouderde klinkerwegdek. Gezien de te verwachten toename van verkeer zal er ook sprake zijn van een geluidstoename. Het is de bedoeling om hiervoor compenserende maatregelen te treffen. Het voorstel is om de maximumsnelheid te verlagen van 50 naar 30 km/uur, zoals dit ook gedaan is bij het Marktplein. Daarnaast kan een stiller wegdek worden aangebracht in plaats van het verouderde klinkerwegdek. Dit zou net als bij het Marktplein kunnen bestaan uit nieuwe klinkers. Dit zal aan de orde komen bij de voorbereiding van het ontwerp voor de Spaarne- en Merwedestraat.

Verkeersafwikkeling rond de KPN-locatie
Het doel is de verkeersdrukte op de Lange Nieuwstraat te verminderen. Maar met deze plannen wordt juist het tegenovergestelde bereikt. U biedt het verkeer dan namelijk de mogelijkheid, om niet slechts via één straat (Spaarnestraat) richting de Lange Nieuw te rijden, maar ook via de Merwedestraat, via twee straten dus. Mensen die via de Maastraat de Merwedestraat inrijden, en dan toch richting Lange Nieuw willen, laten zich echt niet tegen houden door het verbodsbord dat halverwege de Merwedestraat komt te staan. Er wordt nu namelijk al meerdere malen per dag tegen de richting in gereden. Als u het verkeer wilt ontmoedigen, biedt ze dan ook maar één mogelijkheid.
De Spaarnestraat blijft gewoon beschikbaar als schakel vanaf de Heerenduinweg en de Maasstraat richting Lange Nieuwestraat. Wij verwachten niet dat autoverkeer hiervoor de Merwedestraat gaat gebruiken, omdat het dan voor een deel tegen het verkeer in moet rijden. Dit zal ongetwijfeld, net als in de bestaande situatie, weleens gebeuren. Maar de meeste automobilisten maken toch het liefst gebruik van de legale mogelijkheden.

Onveilige verkeerssituatie
Door de verkeerssituatie in deze straten opnieuw te veranderen, wordt het er voor de weggebruikers echt niet duidelijker op. Inspreker zegt dit niet alleen als moeder, maar ook als beroepschauffeur. Waarom het niet zo simpel mogelijk houden? Laat de situatie gewoon zoals het nu is. Alleen via de Spaarnestraat richting Lange Nieuwstraat, en alleen via de Merwedestraat richting Heerenduinweg. U voorkomt daarmee sowieso een hoop extra overlast voor de bewoners van beide straten, en u laat de huidige verkeerssituatie in tact. Bewoners blij, weggebruikers blij.
De in- en uitgang van het parkeerterrein voor de nieuwe supermarkt en de bovengelegen woningen komt aan de kant van de Merwedestraat. Om deze ook goed bereikbaar te maken voor verkeer vanaf de Heerenduinweg, Maasstraat en de wijk ten oosten van de Spaarnestraat is het wenselijk om in de Merwedestraat tweerichtingsverkeer te maken tot aan de ingang van de supermarkt. Voor doorgaand verkeer vanaf de Heerenduinweg naar de Lange Nieuwstraat blijft de Spaarnestraat de aangewezen route. Voor toelichting over de gevolgen voor verkeersveiligheid, zie paragraaf 3.1.1. Bij de voorbereiding van het ontwerp voor de Spaarne- en Merwedestraat zal ook aan de orde komen welke maatregelen gewenst zijn om een goede verkeerveiligheid te verkrijgen.

Tot slot
Inspreker hoopt dat de reacties ook daadwerkelijk in de besluitvorming meegenomen zullen gaan worden. Het is haar namelijk opgevallen dat de verkeerssituatie rondom de KPN-locatie, c.q. bestrating en bebording, nu al is aangepast aan de eventuele nieuwe situatie. U loopt daarmee zeer op de zaken vooruit, en geeft derhalve de burger niet echt het gevoel, dat er naar ze geluisterd zal gaan worden. Dit is geen correcte gang van zaken.
Alle inspraakreacties worden meegenomen in de besluitvorming. De afweging van het college is weergegeven in hoofdstuk 3. De besluitvorming vindt uiteindelijk plaats in de gemeente-raad. Bij de herinrichting van de Lange Nieuwstraat is nog niet vooruit gelopen op een keuze voor de Merwede- en Spaarnestraat. Wel is alvast een uitzondering op het éénrichtings-verkeer ingesteld voor fietsers, omdat er geen reden is om het fietsgebruik van beide straten in twee richtingen tegen te willen gaan tot beide straten heringericht gaan worden.

2.2 Korte reacties

Reactie 17, bewoner Warmenhovenstraat

Dit plan was jaren geleden al aan de orde. Toen ging het over de Kanaaldijk via een doorgang over het Van Poptaplantsoen. Nu gaat het over de IJmuiderstraatweg en het Van Poptaplantsoen. Als je over de IJmuiderstraatweg gaat en dan de Julianakade-Kennemerlaan-Moerbergplantsoen is het probleem in één keer opgelost en het kost minder geld. Inspreker is dus tegen het plan. Waarom moet alles wijken voor de auto?

In 2011 is inspraak gehouden over de verkeersstructuur aan de noordzijde van IJmuiden. Hierbij is de keuze gemaakt om geen aansluiting te maken op de Kanaaldijk ter hoogte van het Witte Theater, maar de IJmuiderstraatweg-Julianakade op te waarderen tot een volwaardige 50 km/uur weg. Nu gaat het om een ander vraagstuk, namelijk het aanleggen van een verbinding tussen de IJmuiderstraatweg en het Moerbergplantsoen via het Van Poptaplantsoen, zodat er een ring om het centrum van IJmuiden ontstaat. De route Julianakade-Kennemerlaan is op dit moment al beschikbaar als verbinding tussen de IJmuiderstraatweg en het Moerbergplantsoen, maar is hiervoor onvoldoende aantrekkelijk vanwege de afstand (circa 750 meter). Via het Van Poptaplantsoen is een directe schakel van circa 250 meter mogelijk.

Reactie 18, bewoner Van Leeuwenstraat

Inspreker is tegen de doorsteek Homburgstraat-Van Poptaplantsoen. Hij is het eens met alle punten in de protestposter en voorziet ook problemen op het Moerbergplantsoen bij de inrit van de Vomar. Het punt dat de Kennemerlaan in tweeën wordt gedeeld gaat de winkelstand aanzienlijk verminderen. De bereikbaarheid van de winkels zal met sprongen achteruit gaan. De kermis, rommelmarkten, jaarmarkten, de ondernemers op het plein en andere activiteiten zullen niet meer kunnen plaats vinden. Met dit plan gaat IJmuiden een zeer onaantrekkelijke plaats worden. Stop met het idee om op het Van Poptaplantsoen een snelweg aan te leggen en ons kleine beetje groen dat IJmuiden heeft nog meer te verpesten. Zoek andere mogelijkheden om de verkeersoverlast te verminderen en denk aan de gezondheid van mensen die vuile lucht moeten inademen.

Het is niet de bedoeling om op het Van Poptaplantsoen een snelweg aan te leggen en het groen te verpesten. Het doel is om de rijbaan onderdeel te maken van een ring om het centrum van IJmuiden. Dit kan ook met de huidige maximumsnelheid van 30 km/uur, omdat het maar een korte schakel betreft. Ook is het streven om een aantrekkelijke inrichting te maken, met veel groen. Wij zien geen aanleiding om te veronderstellen dat de Kennemerlaan in tweeën wordt gedeeld en de winkelstand hierdoor zou verminderen. De winkels blijven prima bereikbaar, omdat het Kennemerplein en omgeving aan de centrumring komt te liggen en dus van alle kanten goed bereikbaar is. Ook voor het Kennemerplein is het de bedoeling dat hier een aantrekkelijke inrichting wordt gemaakt, waarbij rekening wordt gehouden met alle activiteiten die hier plaatsvinden.

Reactie 19, bewoner Van Poptaplantsoen

Het plan is gedoemd te mislukken als er geen rotonde komt bij de aansluiting van de IJmuiderstraatweg op de De Noostraat. Het is hier nu heel moeilijk oversteken.

Afhankelijk van de toename van verkeer op de IJmuiderstraatweg en de beoogde afname van verkeer op de route Lange Nieuwstraat-De Noostraat kan het in de toekomst noodzakelijk worden om het kruispunt bij het politiebureau op een andere wijze vorm te geven, bijvoorbeeld als rotonde. Als dit het geval is, dan zal een herinrichting van dit kruispunt op de agenda worden gezet.

Reactie 20, bewoner Heuvelwijk

Inspreker is tegen de doorsteek Van Poptaplantsoen. Als dit doorgaat krijgen we hier een racebaan. Veel bewoners vinden dit onacceptabel met veel kinderen en ouderen in deze buurt. Ook is er een speelplaats bij de Homburgstraat, waar deze weg dan langs loopt.

Het is niet de bedoeling om op het Van Poptaplantsoen een racebaan te maken. Het doel is om de rijbaan onderdeel te maken van een ring om het centrum van IJmuiden. Dit kan ook met de huidige maximumsnelheid van 30 km/uur, omdat het maar een kort wegvak betreft. Het is goed mogelijk om dit op een verkeersveilige wijze vorm te geven, bijvoorbeeld met een snelheidsremmende maatregel ter hoogte van de Homburgstraat. De vormgeving van de weg komt in een later stadium aan de orde bij de voorbereiding van het ontwerp.

Reactie 21, bewoner Gulikerstraat

Inspreker maakt zich ernstig zorgen voor de bewoners van het Van Poptaplantsoen als de geplande kleine ring wordt aangelegd. Voor hen zal de verkeerstoename heftig zijn en het plantsoen aan de Homburgstraat zal worden aangetast. Leidt het verkeer van het Moerbergplantsoen via de Kennemerlaan naar de Julianakade en vervolgens naar de IJmuiderstraatweg. Ook daar zal een toename van verkeer zijn, maar minder heftig dan de optie via het Van Poptaplantsoen.

Het Van Poptaplantsoen zal door deze maatregel inderdaad drukker worden, maar de hoeveelheid verkeer blijft geschikt voor een 30 km/uur weg. Zie voor verdere toelichting de paragrafen 3.1.1 en 3.1.2. De inpassing van een rijbaan in het Homburgplantsoen zal zodanig gebeuren dat het een aantrekkelijk plantsoen blijft. De route Kennemerlaan-Julianakade is op dit moment al beschikbaar als verbinding tussen het Moerbergplantsoen en de IJmuiderstraatweg, maar is hiervoor onvoldoende aantrekkelijk vanwege de afstand (circa 750 meter). Via het Van Poptaplantsoen is een directe schakel van circa 250 meter mogelijk.

Reactie 22, bewoner Van Poptaplantsoen

Inspreker is tegen de doorsteek Van Poptaplantsoen. Dit in verband met milieubelasting, geluidsoverlast, te veel verkeersbewegingen, sociale wijk met veel wmo bewoners en kinderen, historie (1e sociale huurwijk), gebrek aan groen in de wijk.

Het Van Poptaplantsoen zal door deze maatregel inderdaad drukker worden. Voor het effect op verkeersveiligheid, leefbaarheid en geluid zie de paragrafen 3.1.1 en 3.1.2. De gevolgen voor het groen in de wijk komt aan de orde bij de voorbereiding van het ontwerp voor het Van Popta- en Homburgplantsoen. Daarbij zal behoud van een aantrekkelijke groene omgeving een uitgangspunt zijn.

Reactie 23, bewoner Van Leeuwenstraat

Inspreker is, mede namens andere bewoners van de Van Leeuwenstraat, tegen de doorsteek Van Poptaplantsoen. Het heeft geen enkel voordeel voor de wijk of omliggende straten, inclusief de Kennemerlaan. De milieuoverlast rijst nu de pan al uit, dat wordt dan onverantwoord en gaat alle grenzen ruim overschrijden. Kostbaar groen wordt opgeofferd terwijl het een karakteristiek stukje IJmuiden is. Ook speelterrein en hondeloslooplaats gaat verloren. Een kindvriendelijke woonwijk wordt gesplitst zonder reden. Veiligheid komt nog meer in het geding. Geluidsoverlast zal, ondanks asfaltering, gigantisch toenemen, want het is een echoput.

De maatregel om het Van Poptaplantsoen onderdeel te maken van een ring om het centrum heeft niet als doel de betreffende wijk een voordeel te bieden, maar dient een algemeen doel voor het centrumgebied van IJmuiden. Zie paragraaf 3.1.3 voor toelichting over nut en noodzaak. De wijk staat niet bekend als een zwaar belaste wijk op milieugebied en zal dit ook

niet worden door deze maatregel. Zie paragraaf 3.1.2 voor toelichting over leefbaarheid en geluid. Ook zal de aanpassing niet leiden tot het splitsen van de woonwijk. Er zal meer verkeer gaan rijden, maar de hoeveelheid verkeer blijft geschikt voor een 30 km/uur weg. Zie paragraaf 3.1.1 voor toelichting over verkeer en veiligheid. De gevolgen voor het groen in de wijk komt aan de orde bij de voorbereiding van het ontwerp voor het Van Popta- en Homburgplantsoen. Daarbij zal behoud van een aantrekkelijke groene omgeving een uitgangspunt zijn.

Daarbij is het storend dat niet de hele wijk geïnformeerd is, dat er ondanks dringend verzoek niet gezocht is naar alternatieven, en dat dit waanzinnige plan verdedigd wordt om het zogenaamde centrum van IJmuiden aan te leggen. Onlasting van de Lange Nieuwstraat is een illusie.
Er is veel moeite gestopt in het informeren van bewoners in de buurt van het Van Poptaplantsoen en de Kennemerlaan. Er is ook veel belangstelling geweest tijdens met name de informatieavond en er zijn veel inspraakreacties ingediend. Wij hebben niet de indruk dat zaken onderbelicht zijn gebleven. Wat betreft eerder bekeken alternatieven, onderbouwing van het plan en effecten op de Lange Nieuwstraat, zie paragraaf 3.1.3.

Reactie 24, bewoner Van Leeuwenstraat
Heuvelwijk is een gewilde buurt in verband met de vriendelijkheid voor kinderen en ouderen. Door een gevaarlijke doorgaande weg te creëren wordt onze wijk gevaarlijk voor spelende kinderen. Daarbij komt nog de geluidsoverlast, waar de woningen niet tegen geïsoleerd zijn. Dit alleen om een overbodige en veel te dure buslijn niet in de weg te zitten is te zot voor woorden.
Het Van Poptaplantsoen zal door deze maatregel inderdaad drukker worden, maar er wordt geen gevaarlijke doorgaande weg gecreëerd. Voor het effect op verkeersveiligheid en geluid zie de paragrafen 3.1.1 en 3.1.2. Er is geen verband met het project HOV Velsen. Het is een reeds lang bestaande wens van de gemeenteraad om de Lange Nieuwstraat te ontlasten, die ook al bestond voordat sprake was van de introductie van hoogwaardig openbaar vervoer.

Reactie 25, bewoner Van Poptaplantsoen
Geen weg door het Van Poptaplantsoen. Nu al last van de Kennemerlaan, dus laat het plantsoen zoals het is.
Het spijt ons dat u zich niet kunt vinden in de maatregel om het Van Poptaplantsoen onderdeel te maken van een centrumring. Een voordeel hiervan is overigens dat de Kennemerlaan wat minder verkeer krijgt. Ook kan er bij de herinrichting gekeken worden naar de geluidsproductie van de Kennemerlaan, zodat u mogelijk minder last hiervan krijgt.

Reactie 26, bewoner Oosterduinweg
Inspreker is het niet eens met het opheffen van de blokkade voor het autoverkeer bij het Oosterduinplein. In het verleden was dit ook een doorgaande weg en dat zorgde voor overlast. Zo reden vele auto's met hoge snelheid door de staat, waar veel ouderen en kinderen lopen. Daarnaast wordt door deze opheffing ook veroorzaakt dat veel mensen deze weg als doorgang kunnen gebruiken en de auto daardoor makkelijker in de straat gaan parkeren.
De Oosterduinweg wordt geen doorgaande weg. In de oost-west richting blijven de Lange Nieuwstraat en de IJmuiderstraatweg de twee 50 km/uur gebiedsontsluitingswegen van IJmuiden-noord. De Oosterduinweg zal door deze maatregel wel drukker worden. Voor het effect op verkeersveiligheid en leefbaarheid zie de paragrafen 3.1.1 en 3.1.2. Wij zien geen

reden waarom door het opheffen van de blokkade Oosterduinplein meer auto's in de straat gaan parkeren.

Reactie 27, bewoner Oosterduinweg

Inspreker heeft bezwaar tegen het opheffen van de knip bij het Oosterduinplein. Veel autoverkeer door de Oosterduinweg verstoort het woongenot. Bovendien gaan er dan parkeerplaatsen vervallen bij het Oosterduinplein en vaak is het toch al erg moeilijk om een parkeerplaats te vinden in de buurt.
De Oosterduinweg zal door deze maatregel inderdaad drukker worden. Voor het effect op verkeersveiligheid en leefbaarheid zie de paragrafen 3.1.1 en 3.1.2. De gevolgen voor de parkeersituatie komen aan de orde bij de voorbereiding van het ontwerp voor het Oosterduinplein en de Oosterduinweg. Daarbij zal behoud van zoveel mogelijk parkeergelegenheid een uitgangspunt zijn.

Ook maakt inspreker bezwaar tegen het instellen van tweerichtingsverkeer op de Spaarne- en Merwedestraat, omdat hij dit geen veilige situatie voor fietsers vindt.
De huidige inrichting van de Spaarne- en Merwedestraat voldoet niet aan de richtlijnen van het duurzaam veilig beleid, ook niet met éénrichtingsverkeer. Bij een 50 km/uur weg zijn namelijk fietspaden of fietsstroken gewenst. Het voorstel van het college is echter om de maximumsnelheid te wijzigen van 50 naar 30 km/uur, zoals dit ook bij het Marktplein is gedaan. Tweerichtingsverkeer is bij deze snelheid goed mogelijk.

Reactie 28, bewoner Oosterduinweg

Het opheffen van de blokkade voor autoverkeer bij het Oosterduinplein is veel te nadelig: te veel verkeer (ook nadelig voor het vrachtverkeer bij de Diezestraat met laden/lossen), onveilig voor fietsers (tip: aanleg fietspaden), nadelig voor parkeren van bewoners (probleem speelt nu al met parkeren winkeliers en winkelend publiek, parkeren achter de Hema wordt niet gebruikelijk gemaakt), waarde van woningen gaan omlaag, geen verwachting voor bushalteplaatsing. Bij doorgaan van de plannen: plaats drempels, fietspaden en voldoende parkeergelegenheid.
De Oosterduinweg zal door deze maatregel inderdaad drukker worden, maar de hoeveelheid verkeer blijft geschikt voor een 30 km/uur weg. Zie voor verdere toelichting de paragrafen 3.1.1 en 3.1.2. Een waardedaling van de woningen door deze maatregel achten wij niet aannemelijk. Plaatsing van bushaltes is uitgesloten, want er is juist nadrukkelijk gekozen voor de Lange Nieuwstraat als centrale busroute. De mogelijkheden voor het aanbrengen van drempels, fietsvoorzieningen en parkeergelegenheid komen aan de orde bij de voorbereiding van het ontwerp voor het Oosterduinplein en de Oosterduinweg.

Reactie 29, bewoner Oosterduinweg

Inspreker heeft bezwaar tegen het opheffen van de knip bij het Oosterduinplein: verdubbeling verkeersdrukte, nu al onmogelijk om te parkeren in de straat (straks nog minder parkeerplekken), hard rijden (nu betrekkelijk rustig, 50 à 60 km, dan nog harder), veel laad-en-los vrachtwagens in de straat (auto's kunnen er niet langs), heel kinderrijke straat, gevaarlijk vanwege meer verkeer.
De Oosterduinweg zal door deze maatregel inderdaad drukker worden, maar de hoeveelheid verkeer blijft geschikt voor een 30 km/uur weg. Zie voor verdere toelichting de paragrafen 3.1.1 en 3.1.2. Met een goede inrichting zijn de gevolgen voor de verkeersveiligheid gering. Snelheden van 50 à 60 km/uur komen nu niet voor en zullen ook in de nieuwe situatie niet mogelijk zijn. Het laden en lossen van vrachtverkeer voor winkels op de Lange Nieuwstraat of

het Marktplein hoort niet plaats te vinden op de Oosterduinweg. Dit staat los van de keuze om de 'knip' op te heffen. De gevolgen voor de parkeersituatie komen aan de orde bij de voorbereiding van het ontwerp voor het Oosterduinplein en de Oosterduinweg. Daarbij zal behoud van zoveel mogelijk parkeergelegenheid een uitgangspunt zijn.

En waarom moet de Lange Nieuwstraat 'ontzien' worden? Zij zijn autodrukte gewend. Of heeft de HOV ook hier een grote vinger in de pap.
Voor nut en noodzaak van verminderen verkeersdruk Lange Nieuwstraat, zie paragraaf 3.1.3. Er is geen verband met het project HOV Velsen. Het is een reeds lang bestaande wens van de gemeenteraad om de Lange Nieuwstraat te ontlasten, die ook al bestond voordat sprake was van de introductie van hoogwaardig openbaar vervoer.

Reactie 30, bewoner Oosterduinweg
Inspreker is tegen het opheffen van de blokkade voor autoverkeer bij het Oosterduinplein in verband met toenemende drukte en waardedaling woning.
De Oosterduinweg zal door deze maatregel inderdaad drukker worden, maar de hoeveelheid verkeer blijft geschikt voor een 30 km/uur weg. Zie voor verdere toelichting de paragrafen 3.1.1 en 3.1.2. Een waardedaling van de woningen door deze maatregel achten wij niet aannemelijk.

Reactie 31, bewoner Oosterduinweg
Inspreker is het niet eens met de voorgestelde verwijdering van de 'knip' op het Oosterduinplein.
Het spijt ons dat u zich niet kunt vinden in het opheffen van de 'knip' op het Oosterduinplein. In hoofdstuk 3 (Conclusie) wordt nogmaals onderbouwd waarom wij het belangrijk vinden dat de verkeersstructuur op drie punten wordt gewijzigd, waaronder deze maatregel.

Reactie 32, bewoner Oosterduinweg
Maak de Oosterduinweg éénrichtingsverkeer richting Kennemerlaan en geef de bewoners een eigen parkeerplek schuin met beugels.
De duidelijkheid van de verkeersstructuur is gebaat bij tweerichtingsverkeer. De Oosterduinweg kan dan in beide richtingen een schakel vormen tussen het Velserduinplein en het Oosterduinplein en de omliggende wijken. De suggestie voor schuine parkeervakken zal worden bekeken bij de voorbereiding van het ontwerp voor het Oosterduinplein en de Oosterduinweg. Eigen parkeerplekken met beugels zijn niet mogelijk omdat het een openbare weg betreft, wat betekent dat de weg en aanliggende parkeerstroken door iedereen gebruikt moeten kunnen worden.

Reactie 33, bewoner Oosterduinweg
Inspreker ziet zowel positieve als negatieve aspecten. Het afwaarderen van de Lange Nieuwstraat is onduidelijk. Veiligheid valt of staat bij goede inrichting. Daarnaast blijft/is het belangrijk om de knip bij de Evertsenstraat wel op te heffen. Het laden en lossen van vrachtverkeer moet bij opheffen van de knip Oosterduinplein gebeuren op een doorgaande weg. Er moet verschil zijn tussen de Kennemerlaan en de Oosterduinweg. Parkeergelegenheid is nu al een probleem, hoe gaat dit straks als het plein weg is?
Wij zijn het met inspreker eens dat het opheffen van de 'knip' op het Oosterduinplein zowel positieve als negatieve aspecten met zich meebrengt. De nadelen voor de Oosterduinweg en het Oosterduinplein op het gebied van verkeersveiligheid zijn inderdaad te ondervangen met een goede inrichting. Het eveneens opheffen van de 'knip' bij de Evertsenstraat zou naar onze

mening hierop geen aanvullend effect hebben. Het laden en lossen van vrachtverkeer voor winkels op de Lange Nieuwstraat of het Marktplein hoort niet plaats te vinden op de Oosterduinweg. Dit staat los van de keuze om de 'knip' op te heffen. De laatste twee punten betreffen de inrichting van de straat. Dit komt aan de orde bij de voorbereiding van het ontwerp voor het Oosterduinplein en de Oosterduinweg. Daarbij zal behoud van zoveel mogelijk parkeergelegenheid een uitgangspunt zijn.

Reactie 34, oudbewoner Oosterduinweg

Ziet het opheffen van de knip Oosterduinplein graag uitgevoerd. Dit is zoals het voorheen was.

Bedankt voor de instemming met de voorgestelde aanpassing bij het Oosterduinplein.

Reactie 35, bewoner Spaarnestraat

Het document ziet er goed en professioneel uit, maar is volgens inspreker onvolledig. Hij vindt het verbijsterend dat in de tabel voor de gevolgen voor verdeling van het verkeer de Spaarnestraat en de Merwedestraat niet genoemd worden terwijl daar het verkeer juist zal toenemen.

De Spaarne- en Merwedestraat zijn per abuis niet opgenomen in de tabel met de voor- en nasituatie, maar de berekeningen zijn wel uitgevoerd. In de Merwedestraat zal er inderdaad verkeer bijkomen, met name auto's die vertrekken vanaf de nieuwe supermarkt en bovengelegen woningen, en daarnaast ook een deel van het aankomend verkeer. De inschatting is dat het gaat om circa 1.000 auto's per dag. Zie voor verdere toelichting de paragrafen 3.1.1 en 3.1.2. In de Spaarnestraat zal er geen grote verandering zijn in de hoeveelheid verkeer, maar gaat het eerder om een andere verdeling. Ten zuiden van de Rijnstraat zal het iets drukker worden door het instellen van tweerichtingsverkeer, ten noorden daarvan juist iets rustiger.

Inspreker snapt dat er verkeersafwikkeling tussen de Heerenduinweg en de Lange Nieuwstraat nodig is, maar zou dan voor de volgende oplossing kiezen: trek de Merwedestraat door tot de Heerenduinweg. Daar er nu genoeg ruimte is ontstaan door de afbraak van het KPN-gebouw kan deze nu opnieuw gestructureerd worden met een fietspad. Misschien is het wenselijk een rotonde te plaatsen op de kruising Merwedestraat/Heerenduinweg en Merwedestraat/Lange Nieuwstraat. Vandaar zou de Lange Nieuwstraat verkeersluw gemaakt kunnen worden in oostelijke richting. De Spaarnestraat zou dood kunnen lopen tegen de Lange Nieuwstraat aan. Dit om niet twee grote verkeersknooppunten vlak achter elkaar te hebben op de Lange Nieuwstraat en om de verkeersveiligheid te vergroten.

De door inspreker voorgestelde oplossing om het verkeer tussen de Heerenduinweg en Lange Nieuwstraat te concentreren op de Merwedestraat is in principe een mogelijk alternatief. Het probleem van deze oplossing is echter de aansluiting van de Merwedestraat op de Lange Nieuwstraat. Uitgaande van de huidige vormgeving als voorrangskruispunt is het qua verkeersveiligheid en doorstroming niet gewenst om ook autoverkeer vanaf de Merwedestraat naar de Lange Nieuwstraat te laten rijden. Dit zou opgelost kunnen worden door hier een rotonde of een kruispunt met verkeerslichten aan te brengen, maar dit is op die locatie niet inpasbaar. Daarom is ervoor gekozen de huidige situatie met éénrichtingsaansluitingen van de Spaarne- en Merwedestraat op de Lange Nieuwstraat te behouden.

Tweerichtingsverkeer in de Spaarnestraat is, ook door de toename van het verkeer, niet wenselijk daar de overlast voor de bewoners ernstig zal toenemen. De Merwedestraat zou kunnen worden ingericht voor het extra verkeer zoals bijv. het Gijzenveltplantsoen.

Op de Spaarnestraat wordt geen grote toename van verkeer verwacht. De toename zal met name plaatsvinden op de Merwedestraat, omdat daar de in- en uitgang van de nieuwe supermarkt en woningen is gesitueerd. Wij delen de mening dat een betere inrichting en minder geluidhinder wenselijk zijn op de Spaarne- en Merwedestraat. Het voorstel van het college is om de maximumsnelheid te wijzigen van 50 naar 30 km/uur, zoals dit ook bij het Marktplein is gedaan.

Reactie 36, bewoner Lange Nieuwstraat

Inspreker heeft een aantal opmerkingen over het voorstel voor de Spaarne- en Merwedestraat. Zoals het voorgesteld wordt is volgens hem goed. De doorsteek Spaarnestraat naar en van de Heerenduinweg ligt er al en is goed om zo te laten bij de voorgestelde aanpassing. Dit is beter dan een aansluiting maken bij de Merwedestraat. Deze is al druk genoeg. Bij een directe aansluiting op de Heerenduinweg komt de veiligheid en leefbaarheid in het geding. Een doorsteek voor fietsers tussen beide kanten van de Rijnstraat zou de straten en wijken beter met elkaar verbinden.
Bedankt voor de instemming met de voorgestelde aanpassing in de Spaarne- en Merwedestraat en de fietsdoorsteek ter hoogte van de Rijnstraat. Wij delen de mening dat de nieuwe verkeerssituatie goed kan functioneren met de huidige aansluiting op de Heeren-duinweg in het verlengde van de Spaarnestraat. Voor verkeer vanaf de Heerenduinweg richting Lange Nieuwstraat blijft de Spaarnestraat dan de logische verbinding.

Graag vrijliggende fietspaden en stil asfalt op beide wegen in verband met de geluidsoverlast. Maar liever beide straten 30 km/uur met stil asfalt, ook voor de veiligheid en leefbaarheid in de straten. En hoe gaat het éénrichtingsverkeer voor motorvoertuigen van en naar de Lange Nieuwstraat gehandhaafd worden (hoe past u de wegen aan tegen spookrijders)?
Wij delen de mening dat een betere inrichting en minder geluidhinder wenselijk zijn op de Merwedestraat en Spaarnestraat. Zie hiervoor de toelichting in de paragrafen 3.1.1 en 3.1.2. Het voorstel van het college is om de maximumsnelheid te wijzigen van 50 naar 30 km/uur, zoals dit ook bij het Marktplein is gedaan. Keuzes voor de inrichting (zoals fietsvoorzieningen en tegengaan spookrijders) en het materiaalgebruik zijn op dit moment nog niet aan de orde. De suggesties worden meegenomen bij de voorbereiding van het ontwerp van de betreffende wegen.

Daarnaast heeft inspreker een reactie op het voorstel om de blokkade voor autoverkeer bij het Oosterduinplein op te heffen. Dit is wat hem betreft prima. Wel is belangrijk dat fietsers en gemotoriseerd verkeer niet met elkaar in conflict komen. En denk ook aan de voetgangers.
Bedankt voor de instemming met de voorgestelde aanpassing bij het Oosterduinplein. Wij delen de mening dat het belangrijk is om bij het ontwerp goed rekening te houden met de fietsers en voetgangers. De uitwerking hiervan komt aan de orde bij de voorbereiding van het ontwerp voor het Oosterduinplein en de Oosterduinweg.

Reactie 37, bewoner Kennemerlaan

Inspreker kan zich vinden in alle drie de voorstellen om te zorgen dat de Lange Nieuwstraat minder druk wordt. Wat haar betreft gaan alle drie de voorstellen door. Wel wil ze met klem vragen om te zorgen dat er zichtbare zebrapaden komen op de gewijzigde straten. Zeker op de Merwedestraat en Spaarnestraat wordt dit belangrijk als deze wegen tweerichtingsverkeer worden. Het zijn straten die verbonden zijn met een busopstapplek aan de Lange Nieuwstraat en dus veel overgestoken zullen worden. Een (groot) deel van de mensen die met het openbaar vervoer reizen zijn kwetsbare mensen (ouders met (kleine) kinderen, kinderen,

ouderen en mensen met een beperking). Zij zullen afhankelijk zijn van een zebrapad om zichtbaar te kunnen oversteken. Op de Lange Nieuwstraat is dit extra belangrijk geworden bij de nieuwe bestrating. Doordat er geen echte stoepranden zijn is het niet meer zichtbaar waar een stoep eindigt en een fietspad begint.
Bedankt voor de instemming met de voorgestelde aanpassingen in de verkeersstuctuur. Uiteraard is het belangrijk dat op alle straten veilig overgestoken kan worden, ook door kwetsbare mensen. Daarom zijn op de Lange Nieuwstraat bij alle pleinen weer zebrapaden gemaakt aan beide zijden van het plein. Deze lopen ook door over de fietspaden, zodat de voetganger bij de oversteek duidelijk voorrang heeft. Voor mensen met een visuele beperking worden geleidelijnen aangebracht bij de zebrapaden en bushaltes. De zijwegen van de Lange Nieuwstraat zijn een stuk rustiger en kunnen daarom ook zonder zebrapad veilig overgestoken worden. Dit is ook het geval bij de Merwede- en Spaarnestraat, die bij de aansluiting op de Lange Nieuwstraat éénrichtingsverkeer blijven. Alleen het gedeelte ten zuiden van de Rijnstraat wordt tweerichtingsverkeer, zodat de nieuwe supermarkt en woningen ook goed bereikbaar worden vanaf de zuidzijde.

Reactie 38, bewoner IJmuiden
Inspreker is het helemaal eens met de plannen voor de rondweg en voor het openen van het Oosterduinplein.
Bedankt voor de instemming met de voorgestelde aanpassingen in de verkeersstuctuur.

3. CONCLUSIE

Evenals in de voorafgaande discussie- en informatieronde zijn er tijdens de inspraak veel vragen en opmerkingen naar voren gebracht over de zorgen die bestaan ten aanzien van de kwaliteit van de leef- en woonomgeving. Het gaat daarbij om verschillende aspecten, zoals de hoeveelheid verkeer, de beleving van het verkeersbeeld, verkeersveiligheid en het ervaren van geluidhinder. Veel bewoners hebben moeite met de verplaatsing van verkeer en de daarmee gepaard gaande overlast. Dit geldt zowel voor bewoners in de 30 km/uur straten waar nu nog weinig verkeer is (Van Poptaplantsoen en de Oosterduinweg), als in de 50 km/uur straten die door de voorgestelde maatregelen drukker zullen worden (IJmuiderstraatweg en Merwedestraat). Daarbij wordt ook enkele keren aangegeven dat er onvoldoende inzicht is in nut en noodzaak van de maatregelen. Er is bij bewoners van deze straten weinig begrip voor de wens om de Lange Nieuwstraat te ontzien ten koste van de leefbaarheid in de wijken erachter.

Er zijn dus drie onderwerpen waarover veel vragen bestaan: verkeer en veiligheid, leefbaarheid en geluid, nut en noodzaak. Dit zijn de cruciale thema's bij de te maken keuzes over de voorgestelde aanpassingen in de verkeerstructuur van IJmuiden. Daarom wordt eerst stil gestaan bij deze kernthema's, voordat de keuzes van het college van burgemeester en wethouders kenbaar worden gemaakt.

3.1 Kernthema's

3.1.1 Verkeer en veiligheid

Een belangrijk doel van de voorgestelde maatregelen is het verminderen van de hoeveelheid verkeer op de Lange Nieuwstraat en in het bijzonder de kruising met het Marktplein en Merwedestraat. Op dit kruispunt, maar ook op diverse andere plaatsen op de Lange Nieuwstraat, leidt de verkeersdruk regelmatig tot onoverzichtelijke en verkeersonveilige situaties, bijvoorbeeld bij het oversteken of oprijden vanuit de zijstraten.

Veel insprekers hebben moeite met de verplaatsing van verkeer van de Lange Nieuwstraat naar nu nog rustige straten en de gevolgen die dit kan hebben voor de verkeersveiligheid, waarbij het vaak gaat over snelheid van het verkeer en de oversteekbaarheid. Dit is een begrijpelijke reactie, want niemand zit te wachten op onveilige situaties in de woonwijken. Het is niet de bedoeling dat de beoogde vermindering van verkeer op de Lange Nieuwstraat gaat leiden tot onveilige situaties op de omliggende straten.

Bij het inschatten van de effecten op verkeersveiligheid is het vooral belangrijk om te kijken naar de hoeveelheid verkeer in de diverse straten. Verkeersveiligheid is weliswaar ook afhankelijk van andere zaken, zoals de ligging van de betreffende straat in de wijk, de inrichting van de weg en de snelheid van het verkeer. Maar de kans op ongevallen, en ook het gevoel van onveiligheid, wordt voor een groot deel bepaald door de hoeveelheid verkeer in de straat.

In het algemeen kan gesteld worden dat het wenselijk is dat de hoeveelheid verkeer in 30 km/uur straten onder de 4.000 auto's per etmaal blijft en op 50 km/uur wegen onder de 10.000. Wegen met meer dan 10.000 auto's per dag worden vaak als druk ervaren, ook als

deze optimaal zijn ingericht met bijvoorbeeld vrijliggende fietspaden en middensteunpunten. Zeker in de spitsen zijn dergelijke wegen lastig over te steken voor fietsers en voetgangers en moeilijk op te rijden voor autoverkeer vanaf de zijstraten.

Veranderingen in hoeveelheid verkeer
In de fase voorafgaande aan de inspraak is inzicht geboden in zowel de bestaande verkeersdruk in verschillende straten als de mate waarin veranderingen gaan optreden door de voorgestelde aanpassingen van de verkeersstructuur. De uitkomsten zijn weergegeven in het inspraakdocument. Wat betreft de straten waar de inspraakreacties zich met name op richten, kan het alsvolgt samengevat worden:

- *Lange Nieuwstraat*. Het aantal auto's is hier ruim boven de 10.000 per dag. Met de voorgestelde maatregelen kan, in combinatie met de uitgevoerde herinrichting, bereikt worden dat de hoeveelheid verkeer zoveel mogelijk beperkt wordt tot de grens van 10.000 auto's per dag.
- *IJmuiderstraatweg*. Dit is nu een relatief rustige 50 km/uur weg met hooguit 4.000 auto's per dag. Na het creëren van een schakel met het Kennemerplein via het Van Poptaplantsoen zal dit naar verwachting toenemen tot 5.000. Daarmee blijft het een relatief rustige 50 km/uur weg, ruim onder de grens van 10.000 auto's per dag. Deze toename is ook in lijn met de keuze die in 2011 gemaakt is ten aanzien van de verkeersstructuur aan de noordzijde van IJmuiden: geen aansluitingen maken op de Kanaaldijk, maar de IJmuiderstraatweg opwaarderen tot een volwaardige 50 km/uur weg.
- *Van Poptaplantsoen en Oosterduinweg*. Dit zijn nu rustige woonstraten met hooguit 1.000 auto's per dag. Het is niet mogelijk om exact in te schatten hoeveel verkeer hier komt te rijden na uitvoering van de voorgestelde maatregelen, maar het is aannemelijk dat het zal gaan om 2.000-3.000 auto's per dag. In elk geval zal dit ruim onder de grens van 4.000 blijven die als maximum wenselijk is bij 30 km/uur straten. Uiteraard zal de aanwezigheid van verkeer meer merkbaar worden dan nu en zal er beter opgelet moeten worden bij het oversteken, maar met een goede inrichting zijn de gevolgen voor de verkeersveiligheid gering.
- *Merwedestraat*. Dit is nu een rustige 50 km/uur straat met éénrichtingsverkeer, hooguit 2.500 auto's per dag. Met de voorgestelde wijziging en de ontwikkeling van de KPN-locatie zal er verkeer bijkomen, met name auto's die vertrekken vanaf de nieuwe supermarkt en bovengelegen woningen, en daarnaast ook een deel van het aankomend verkeer. De verwachting is dat in de nieuwe situatie circa 3.500 auto's per dag gebruik maken van de Merwedestraat. Daarmee blijft het een relatief rustige 50 km/uur straat, maar gezien de toename van verkeer is een betere inrichting van de weg wel wenselijk om een goede verkeersveiligheid te waarborgen.

Conclusie verkeersveiligheid
Ten aanzien van de verkeersveiligheid kan voor deze straten hetvolgende geconcludeerd worden:

- *Lange Nieuwstraat*. Het is meer dan wenselijk om maatregelen te treffen die de hoeveelheid verkeer op de Lange Nieuwstraat doen verminderen naar een acceptabel niveau voor een veilige, centraal gelegen 50 km/uur weg.
- *IJmuiderstraatweg*. Deze weg biedt een goed alternatief aan de noordzijde van IJmuiden, omdat hier sprake is van een duurzaam veilig ingerichte 50 km/uur weg die relatief rustig is en dus zonder negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid een klein deel van het verkeer kan overnemen.

- *Van Poptaplantsoen*. Met een goede inrichting is de te verwachten hoeveelheid verkeer veilig af te wikkelen. Gezien de beschikbare ruimte in de straat kan dit zowel met een 30 als 50 km/uur vormgeving. Uitgaande van de gedachte om het Van Poptaplantsoen onderdeel te maken van de centrumring ligt een duurzaam veilige inrichting als 50 km/uur weg het meest voor de hand. Anderzijds gaat het om een kort wegvak en is de keuze voor 50 km/uur op dit deel niet heel relevant. Het is dus niet noodzakelijk om de maximum-snelheid op deze weg te wijzigen. Deze kan ook 30 km/uur blijven, met één of meer snelheidsremmende maatregelen, bijvoorbeeld ter hoogte van het Homburgplantsoen.
- *Oosterduinweg*. Ook op deze weg en het naastgelegen Oosterduinplein is de te verwachten hoeveelheid verkeer met een goede inrichting veilig af te wikkelen. Gezien de ligging in de wijk is het logisch dat deze weg onderdeel blijft van de 30 km/uur zone ten noorden van de Lange Nieuwstraat.
- *Merwedestraat*. Deze straat is tot op heden nog niet op een duurzaam veilige wijze ingericht als 50 km/uur weg. Dit hangt samen met het feit dat het lang heeft geduurd tot duidelijk werd hoe de KPN-locatie ontwikkeld gaat worden. Met de te verwachten hoeveelheid verkeer is een veilige inrichting als 50 km/uur weg goed mogelijk. Anderzijds zou ook gekozen kunnen worden voor een 30 km/uur inrichting, conform de keuze die is gemaakt bij het Marktplein.

3.1.2 Leefbaarheid en geluid

In de fase voorafgaande aan de inspraak is al gebleken dat er zorgen bestaan over de gevolgen van de voorgestelde aanpassingen op de kwaliteit van de leef- en woonomgeving, met name op het gebied van geluidhinder. Gezien de vele opmerkingen over bestaand en gevreesd verkeerslawaai is de Omgevingsdienst IJmond toen gevraagd een overzicht te bieden van de bestaande geluidsniveau's en de te verwachten verandering op een aantal relevante wegvakken in en rond het centrum van IJmuiden.

Een wettelijk kader op het vlak van geluid wordt geboden door de Wet geluidhinder. Deze wet heeft ten doel de burger te beschermen tegen het geluid van ondermeer wegverkeer. Door wijziging van de wegenstructuur of de inrichting van een weg mag de geluidsbelasting op woningen in een toekomstig maatgevend jaar niet meer dan 2 dB (decibel) toenemen. Is dit wel het geval, dan moeten bij voorkeur compenserende maatregelen getroffen worden of een zogenaamde 'hogere waarde procedure' doorlopen worden. Bij de toekenning van een hogere waarde geldt voor woningen in stedelijk gebied dat deze maximaal 63 dB mag bedragen voor nieuwe woningen en 68 dB voor bestaande woningen (na aftrek van 5 dB, conform de wet). Bij 30 km/uur straten hoeft formeel geen onderzoek in het kader van de Wet geluidhinder plaats te vinden. De geluidsbelasting in dergelijke straten is over het algemeen immers relatief gering. In dit geval heeft de Omgevingsdienst IJmond echter ook de 30 km/uur straten meegenomen om een compleet beeld te krijgen van de geluidsbelasting in diverse straten.

Veranderingen in geluidsbelasting

Wat betreft de straten waar de inspraakreacties zich met name op richten, kunnen de bevindingen van de Omgevingsdienst IJmond alsvolgt samengevat worden:

- *Lange Nieuwstraat*. Gezien de grote hoeveelheid verkeer en het feit dat veel woningen relatief dicht op de rijbaan liggen, is op de Lange Nieuwstraat (en in het verlengde hiervan de De Noostraat) sprake van een hoge geluidsbelasting, boven de waarde van 63 dB die als grenswaarde voor nieuwe woningen geldt. De wijziging van de verkeersstructuur zal geen enorme verlaging van de geluidbelasting met zich meebrengen op de Lange Nieuwstraat en De Noostraat (1 á 2 dB), want er blijft nog steeds veel verkeer rijden.

Maar door de wijziging zal de geluidsbelasting wel onder de waarde van 63 dB komen te liggen. Belangrijk punt is dat zich veel gestapelde woningen langs de Lange Nieuwstraat bevinden, zodat het aantal bewoners dat minder overlast zal ervaren relatief groot is.
- *IJmuiderstraatweg*. De geluidsbelasting van de woningen op de IJmuiderstraatweg wordt voor een deel veroorzaakt door het verkeer op de Kanaaldijk, met name op het eerste gedeelte waar de Kanaaldijk dichtbij de woningen ligt (bij de Van der Zwaagstraat). De IJmuiderstraatweg zelf is echter maatgevend voor de geluidsbelasting op de woningen, die varieert tussen 57 en 60 dB. De wijziging van de verkeersstructuur veroorzaakt geen significante toename van geluid op de IJmuiderstraatweg (0 á 1 dB). Voor zover dit wel het geval is, is dit in lijn met de keuze die in 2011 gemaakt is ten aanzien van de verkeersstructuur aan de noordzijde van IJmuiden. Destijds is al rekening gehouden met een toename van verkeer en geluid in de toekomst. Ondanks deze toename is de geluidsbelasting beter dan in de oude situatie van een 50 km/uur weg met klinkers.
- *Van Poptaplantsoen en Oosterduinweg*. Dit zijn nu rustige 30 km/uur straten, waar dus ook weinig geluidsbelasting bestaat (50 á 51 dB). De toename van geluid is afhankelijk van de hoeveelheid verkeer die gebruik gaat maken van deze straten, maar zal naar verwachting meer dan 2 dB bedragen. Er blijft echter sprake van een relatief geringe geluidsbelasting (maximaal 55 dB).
- *Merwedestraat*. Hoewel dit een rustige 50 km/uur straat is, is er relatief veel geluid door het verouderde klinkerwegdek (58 dB). Gezien de te verwachten toename van verkeer zal hier sprake zijn van een geluidstoename van minimaal 2 dB. Dit betekent dat voor de Merwedestraat bij voorkeur compenserende maatregelen getroffen dienen te worden in het kader van de Wet geluidhinder.

Conclusie geluidhinder

Ten aanzien van de geluidhinder kan voor deze straten hetvolgende geconcludeerd worden:
- *Lange Nieuwstraat*. Een vermindering van geluid op de Lange Nieuwstraat is wenselijk omdat alleen hier (en op De Noostraat) sprake is van hoge geluidsbelastingen. Door de wijziging in de verkeersstructuur zal de geluidsbelasting onder de waarde van 63 dB komen te liggen.
- *IJmuiderstraatweg*. Het creëren van een schakel met het Kennemerplein via het Van Poptaplantsoen heeft geen significant effect op de geluidsbelasting van de IJmuiderstraatweg, waar bovendien al rekening mee is gehouden bij de eerder gemaakte keuze in 2011.
- *Van Poptaplantsoen*. Door de toename van verkeer zal uiteraard ook de geluidsbelasting toenemen, maar deze blijft duidelijk lager dan op de 50 km/uur wegen. De toename kan voor een groot deel gecompenseerd worden door aanpassingen aan de weg. Zo zou de rijbaan in het midden tussen de woningen gesitueerd kunnen worden en voorzien kunnen worden van een stiller wegdek (nieuwe klinkers of asfalt). Wat betreft geluidsbelasting is het wenselijk om de maximumsnelheid van deze weg op 30 km/uur te houden.
- *Oosterduinweg*. Ook op deze weg en het naastgelegen Oosterduinplein is een toename van geluid te verwachten, maar blijft deze duidelijk lager dan op de 50 km/uur wegen. Door het aanbrengen van een nieuw klinkerwegdek en snelheidsremmende maatregelen kan de geluidhinder zoveel mogelijk beperkt worden.
- *Merwedestraat*. Alleen bij deze straat zijn bij voorkeur compenserende maatregelen noodzakelijk in het kader van de Wet geluidhinder. Dit zou kunnen bestaan uit het aanbrengen van een asfaltwegdek, zoals dit gebruikelijk is op 50 km/uur wegen. Dit levert een aanzienlijke geluidsreductie op ten opzichte van het verouderde klinkerwegdek. Een

alternatief is het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 km/uur in combinatie met een nieuw klinkerwegdek, zoals dit ook gedaan is bij het Marktplein.

3.1.3 Nut en noodzaak

Diverse insprekers zijn van mening dat nut en noodzaak van de voorgestelde aanpassingen in de verkeersstructuur nog onvoldoende duidelijk zijn. Zo wordt betwijfeld of de aanpassingen zullen leiden tot een noemenswaardige vermindering van verkeer op de Lange Nieuwstraat. Ook wordt gesteld dat de Lange Nieuwstraat juist ontworpen is als hoofdverkeersader en dat de verbetering op de Lange Nieuwstraat in geen verhouding staat tot de verslechtering in de straten die meer verkeer te verwerken krijgen.

Argumenten voor nut en noodzaak

Er zijn diverse argumenten die pleiten voor de voorgestelde aanpassingen in de verkeersstructuur:

- Voor zover het gaat om verbetering van de verkeersveiligheid en geluidsbelasting op de Lange Nieuwstraat zijn nut en noodzaak benoemd in de twee voorgaande paragrafen. Het klopt dat de Lange Nieuwstraat een belangrijke functie heeft voor de verkeersafwikkeling in IJmuiden. Dat zal ook zo blijven. Daar is bij de herinrichting van de Lange Nieuwstraat ook nadrukkelijk rekening mee gehouden. Maar zoals hierboven beschreven, zijn er grenzen aan de hoeveelheid verkeer die wenselijk is op een dergelijke weg, zelfs als deze ontworpen is om veel verkeer te verwerken. Voor een centraal gelegen weg aan een woon- en winkelstraat zijn circa 15.000 auto's per dag erg veel. Er rijdt hier meer verkeer dan op de twee wegen aan de randen van het centrum (Heerenduinweg en IJmuiderstraatweg) bij elkaar opgeteld, terwijl ook deze wegen bedoeld en ontworpen zijn voor de afwikkeling van verkeer.
- De afwikkeling van het verkeer op het kruispunt Lange Nieuwstraat/Marktplein/ Merwedestraat is problematisch en kan nog meer overbelast raken door de ontwikkeling van de KPN-locatie. Ook moet nog altijd rekening worden gehouden met verdere groei van het autoverkeer in de toekomst, door nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en meer autobezit en -gebruik. Met name het voorstel voor opheffing van de 'knip' Oosterduin-plein en het gedeeltelijk opheffen van het éénrichtingsverkeer op de Merwede- en Spaarnestraat, zijn nodig voor ontlasting van dit kruispunt.
- De Lange Nieuwstraat heeft een belangrijke functie voor het openbaar vervoer. Vier buslijnen maken gebruik van de centrale as door IJmuiden, waaronder vanaf september 2017 twee R-netlijnen (hoogwaardig openbaar vervoer). Een goede doorstroming van het openbaar vervoer is noodzakelijk. Vermindering van het autoverkeer kan hier een bijdrage aan leveren.
- De Lange Nieuwstraat is niet alleen een woonstraat, maar het is ook een winkelstraat. Daarom zijn er veel voetgangers, die hier ook zo nu en dan ergens willen zitten. Ook zijn er veel fietsers vanwege de winkels en omdat het een centrale fietsroute is. Behalve de bewoners zijn ook alle voetgangers en fietsers gebaat bij een prettig verblijfsklimaat, met minder verkeer en geluid.
- Op basis van het verkeersmodel wordt een afname op de Lange Nieuwstraat verwacht van ongeveer 20% naar 10.000-12.000 auto's per dag. Op de twee wegen 'buitenom' (Heerenduinweg en IJmuiderstraatweg) worden bij elkaar opgeteld 15.000-17.000 auto's per dag verwacht. Een model is een hulpmiddel en geeft geen garanties, maar dit zou een veel betere verdeling van verkeer betekenen voor IJmuiden. In elk geval zal een dergelijke verandering niet optreden zonder het verkeer goede alternatieven te bieden.

- Tot op heden is er geen draagvlak bij de gemeenteraad gebleken voor structurele ingrepen op de Lange Nieuwstraat zelf. Voorbeelden hiervan zijn de discussie over een ‘knip’ op de Lange Nieuwstraat, zoals de afgelopen periode in de praktijk getest tijdens de herinrichting, of het doortrekken van de middenberm ter hoogte van het Marktplein en Merwedestraat, zoals voorgesteld in de ontwerpfase van de herinrichting Lange Nieuwstraat. In plaats van dergelijke structurele ingrepen is het beleid gericht op ‘push and pull’: de Lange Nieuwstraat minder aantrekkelijk maken voor doorgaand verkeer en tegelijkertijd het gebruik van de wegen ‘buitenom’ stimuleren. Met name het voorstel om een ‘centrumring’ te maken geeft hier invulling aan.
- De voorgestelde aanpassingen leiden uiteraard tot meer verkeer en geluidhinder in een aantal straten die nu nog weinig verkeer verwerken, met name het Van Poptaplantsoen, de Oosterduinweg en de Merwedestraat. Zoals beschreven in de twee voorgaande paragrafen, zijn de gevreesde nadelen op het gebied van verkeersveiligheid en geluidhinder met een goede inrichting grotendeels te ondervangen. Ook blijft er sprake van een substantieel lager niveau qua hoeveelheid verkeer en geluidsbelasting in vergelijking met de Lange Nieuwstraat.

Conclusie nut en noodzaak
Ten aanzien van nut en noodzaak van de maatregelen kan hetvolgende geconcludeerd worden:
- Er zijn diverse redenen waarom het meer dan wenselijk is om de verkeersdruk en de geluidhinder op de Lange Nieuwstraat te verminderen.
- Een dergelijke verandering zal niet of nauwelijks optreden zonder het verkeer optimale alternatieven te bieden.
- Het aanbieden van de voorgestelde alternatieven leidt tot een betere verdeling van het verkeer en de daarbij horende lusten en lasten.
- De nadelen voor met name het Van Poptaplantsoen, de Oosterduinweg en de Merwedestraat op het gebied van verkeersveiligheid en geluidhinder zijn grotendeels te ondervangen met een goede inrichting van de weg.

3.2 Standpunt college van burgemeester en wethouders

Alles afwegende is het college van mening dat de naar voren gebrachte inspraakreacties geen aanleiding vormen de beleidsvoornemens ten aanzien van de drie wijzigingen in de verkeersstructuur in en rond het centrum van IJmuiden aan te passen. Het college zal daarom deze beleidsvoornemens ter besluitvorming aanbieden aan de gemeenteraad.

Daarnaast wordt de gemeenteraad voorgesteld om ook een besluit te nemen over de wegcategorisering (maximumsnelheid 30 of 50 km/uur) op de wegen die de komende jaren een herinrichting zullen ondergaan. Voor het Van Poptaplantsoen en de Oosterduinweg is het voorstel de maximumsnelheid van 30 km/uur ongewijzigd te laten. Voor de Kennemerlaan en de Merwede- en Spaarnestraat is het voorstel de maximumsnelheid te wijzigen van 50 naar 30 km/uur. Daarmee wordt de route ‘binnendoor’ via de Kennemerlaan, Marktplein en Merwede- en Spaarnestraat qua verkeersfunctie ondergeschikt gemaakt aan de route ‘buitenom’ via de centrumring. Tevens kan hiermee tegemoet worden gekomen aan de zorgen die bestaan op het gebied van verkeersveiligheid en geluidhinder. Het vergroot de mogelijkheden tot een veilige, leefbare en aantrekkelijke inrichting van de genoemde straten.

Concluderend is het voorstel van het college om bij herinrichting van de betreffende wegen uit te gaan van de volgende wijzigingen in de verkeersstructuur van IJmuiden:
- Van Poptaplantsoen: onderdeel maken van centrumring, wegcategorie 30 km/uur handhaven;
- Kennemerlaan: wegcategorie wijzigen van 50 naar 30 km/uur;
- Oosterduinplein: blokkade voor autoverkeer opheffen, 30 km/uur verbinding maken met Oosterduinweg;
- Merwede- en Spaarnestraat: tweerichtingsverkeer invoeren ten zuiden van Rijnstraat, wegcategorie wijzigen van 50 naar 30 km/uur.

De inspraakreacties die betrekking hebben op de inrichting van de wegen zullen worden meegenomen bij de voorbereiding van het ontwerp van de betreffende wegen. In de ontwerpfase van de verschillende projecten moeten nog vele keuzes gemaakt worden, zoals de inpassing van fietsvoorzieningen, parkeerplaatsen en snelheidsremmers. In deze fase is er gelegenheid voor participatie en inspraak over de inrichting van de wegen. In een eerder stadium, tijdens de informatieavond in juni 2016 over de verkeersstructuur, hebben diverse bewoners en organisaties al aangegeven mee te willen denken in werkgroepen om de inrichting van de straten en pleinen uit te werken. Deze zullen hiervoor actief benaderd worden.

Beklagmogelijkheden
Beklagrecht bestaat over de wijze van uitvoering van de inspraakverordening en de inspraak-procedure. Dit betreft dus geen inhoudelijke aspecten, maar de wijze waarop de inspraak-procedure is verlopen en het handelen van de betreffende ambtenaren. Zo'n klacht dient uiterlijk vier weken nadat de inspraakrapportage ter kennis is gebracht van de insprekers, schriftelijk bij het college van burgemeester en wethouders te worden ingediend.

Bijlage. Kopie van de schriftelijke inspraakreacties

wijkplatforms velsen

Wijkplatform IJmuiden-Noord

Secretariaat:
dhr. J. Zwakman
Velserduinweg 10
1971 ZE IJmuiden

Aan: College van B&W Gemeente Velsen
TK: Leden Wijkplatform



IJmuiden, 16 november 2016

Betreft: Inspraakreactie Verkeersstructuur centrum IJmuiden

Het wijkplatform zal zich in haar reactie beperken tot voorstellen van B&W die betrekking hebben op IJmuiden-Noord. Een reactie op de voorstellen, die van toepassing zijn voor IJmuiden-Zuid, laten we liggen voor het wijkplatform IJmuiden-Zuid.

We willen als eerste opmerken dat we verheugd zijn dat de knip in de Evertsenstraat gehandhaafd blijft. Het wijkplatform wil verder opmerken dat we een voorstander zijn van het opheffen van de knip op het Oosterduinplein. We hebben dit al eens in onze "Notitie Verkeersstromen IJmuiden-Noord" van 18 maart 2009 aangegeven en daarna bij herhaling naar voren gebracht. We hebben ons daar wel altijd bij gerealiseerd dat het nadeel is dat het drukker zal worden in de Oosterduinweg: het aantal auto's zal namelijk toenemen van 1.000 naar 2.000 auto's, en dat het ten koste zal gaan van toch al schaars aanwezige parkeerplaatsen.

Het wijkplatform heeft kennis genomen van de wens van de gemeente, om door het creëren van de centrumring, de verkeersstromen in het centrum van IJmuiden beter te verdelen. Wij vinden echter dat de noodzaak nog onvoldoende is aangetoond. De Lange Nieuwstraat zal inderdaad rustiger worden (2.500 tot -3.000 auto's minder) en het geluidsniveau zal binnen het toegestane maximum van 63 dB komen. Het wijkplatform is daar blij om. We zien ook de voordelen van een rustiger kruispunt bij het Marktplein, maar we zijn van mening dat er met het opheffen van de knip op het Oosterduinplein ook al veel bereikt wordt.
Op één punt gaat de gemeente echter tegen haar eigen doelstelling ten aanzien van de Lange Nieuwstraat in, dat is de leefbaarheid. Bij de pleinen (Arcadeplein, Marktplein, Velserduinplein en Plein 1945 is (wordt) het asfalt voorzien van streetprint. Dit zorgt voor meer geluidsoverlast dan glad asfalt. Zeer waarschijnlijk neemt het geluidsniveau daar zodanig toe dat het weer boven de 63 dB uitkomt.

Een heel groot nadeel van de centrumring is dat het verkeer op de IJmuiderstraatweg van 4.000 naar 5.000 auto's toeneemt. Dat lijkt misschien niet veel, maar het geluidsniveau is volgens ons nu al hoger dan 65 dB. Het NSB (Nederlandse Stichting Geluidshinder) zegt, bij monde van Jan Kramer, hierover het volgende.
".... In alle gevallen waar de kwalificatie 'slecht' (> 65 dB(A)) is aangegeven is het wegverkeer de bepalend (= 65 dB(A)). Anders gezegd: als je de akoestische situatie zou willen verbeteren moet je iets doen aan het wegverkeer..."
Hier gebeurt het omgekeerde en neemt het wegverkeer toe. We vinden het dan ook onacceptabel dat de bewoners van de IJmuiderstraatweg, die nu al zwaar belast worden door de geluidhinder en luchtvervuiling van Tata Steel, de scheepvaart, het lichteren en de steeds verder toenemende verkeershinder van de Kanaaldijk, wederom met een verzwaring van het milieu te maken krijgen. Daarnaast zal de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers van de IJmuiderstraatweg verslechteren. Het zelfde geldt voor auto's die uit de zijstraten de IJmuiderstraatweg op willen rijden. Een en ander is nu al een probleem, vooral ook omdat er automobilisten zijn die veel harder rijden dan de toegestane snelheid van 50 km/uur. Volgens een recente meting van de politie rijdt ca. 10% te hard.
Ook in andere straten waar meer verkeer komt, zal het geluidsniveau toenemen en daarmee de overlast toenemen. Dit is voor deze bewoners geen prettig vooruitzicht. Het gaat dan om het Moerbergplantsoen (toename van 4.500 naar 6.000 auto's) en de Oosterduinweg (toename van 1.000

naar 2.000 auto's). Positief is weer dat er andere straten rustiger worden. De Lange Nieuwstraat gaat van 12.500 tot 15.000 naar 10.000 tot 12.000 auto's, Kennemerlaan west van 6.000 naar 5.500 auto's, de Kennemerlaan oost van 4.500 naar 3.500 auto's en Houtmanstraat van 2.000 naar 1.000 auto's.

De grootste verandering komt bij het Van Poptaplantsoen. Het is nu een rustige buurtstraat van 30 km/uur. Dit zal veranderen in een relatief drukke straat van 50 km/uur. Het verkeer zal toenemen van 500 naar 3.000 auto's. Voor deze bewoners zal de overlast beduidend meer toenemen. Daarbij, het betreft een kinderrijke buurt: voor spelende kinderen zal het gevaarlijker worden, omdat ze een 50 km/uur weg over moeten steken, bijvoorbeeld om bij de voetbalkooi te kunnen komen. Door de toename van het verkeer op het Van Poptaplantsoen zal het geluidsniveau (nu 50 dB) naar verwachting van de gemeente met meer dan met het wettelijk toegestane aantal van 2 dB toenemen, maar zal nog wel binnen de grens van 63 dB blijven. De gemeente stelt in haar inspraakdocument: "...dat de toename van geluid voor een groot deel gecompenseerd kan worden door aanpassingen aan de weg. Zo zou de rijbaan in het midden tussen de woningen gesitueerd kunnen worden en/of voorzien kunnen worden van stille klinkers of stil asfalt." We betwijfelen of dit voldoende is en zijn van mening dat als de plannen door gaan in ieder geval de "hogere waarde procedure" doorlopen moet worden.
Om deze doorsteek te kunnen realiseren zal schaars groen en speelmogelijkheden voor de vele kinderen in deze buurt moeten worden opgeofferd. Hier zijn we op tegen zijn. Het huidige speelveld incl. voetbalkooi zal pal naast een 50 km weg komen. Dit is voor ons niet wenselijk. Onduidelijk is of er ook een of meer van de monumentale bomen in het parkje moeten verdwijnen. Dat zou zeer te betreuren zijn.

Een ander punt is dat volgens het verkeersmodel van XTNT voorspeld wordt dat straks het aantal auto's over het Van Poptaplantsoen toeneemt met 2.500. Voor de IJmuiderstraatweg neemt het aantal auto's toe met 1.000. Dit zou betekenen dat de overige auto's, te weten 2.500 - 1.000 = 1.500, over de Julianakade gaan, want we zien ze ook niet terug op de Wijk aan Zeeërweg. Volgens ons klopt deze voorspelling niet. We kunnen ons namelijk niet voorstellen dat er straks zoveel auto's voor de route Julianakade richting de Julianabrug kiezen in plaats van de route door de Kennemerlaan west van het Kennemerplein. Dit impliceert dat als het aantal auto's van 2.500 door het van Poptaplantsoen klopt, het verkeer op de IJmuiderstraatweg veel meer toeneemt dan met 1.000 auto's. Dit betekent dan een nog verdere verslechtering van de leefbaarheid van de bewoners op de IJmuiderstraatweg.

Het zal duidelijk zijn dat het wijkplatform tegen de centrumring is. Mocht toch het besluit genomen worden dat de centrumring er komt, dan willen we dat er aandacht is voor het volgende.
Bij de herinrichting van het Moerbergplantsoen hebben we, samen met de daar aanwezige basisschool, een pleidooi gehouden voor het aanbrengen van een zebrapad in verband met veel overstekende schoolkinderen. Mede door de lage verkeersintensiteit (4.500 auto's) wilde de gemeente daar niet aan toegeven. We hebben van XTNT begrepen dat dit heroverwogen moet worden, omdat het aantal auto's toeneemt naar 6.000. Mocht de centrumring doorgaan, dan willen we dat er op de huidige oversteekplaats ter hoogte van Stephensonstraat een zebrapad komt.

Er zijn nog veel mensen die onvoldoende inzicht hebben in nut en noodzaak van de centrumring. De behoefte om de Lange Nieuwstraat rustiger te maken wordt volgens deze mensen uitsluitend door de gemeente uitgesproken. IJmuidenaren en omwonenden hoor je daar niet over. Het wijkplatform wil dat er eerst een grondig onderzoek naar nut en noodzaak gehouden wordt, want dit is volgens veel bewoners beslist nog niet aangetoond.
Ook zal er eerst op een gedegen wijze met bewoners van het gebied tussen de Kennemerlaan en IJmuiderstraatweg/ Julianakade een inhoudelijk overleg moeten komen, net als dat is gedaan in de vele overleggen over de herstructurering van de IJmuiderstraatweg/Julianakade.

Namens het Wijkplatform

Johan Zwakman
Voorzitter

(2)

Bewonerscommissie Heuvelwijk

P/a van Leeuwenstraat 72
1972 PK IJmuiden
Telefoon: 0255-513860
Email: bcheuvelwijk@ziggo.nl

IJmuiden, 14 november 2016

Onderwerp: Bezwaar en zienswijze Bewonerscommissie Heuvelwijk betreffende plannen Kleine ring.

Geacht College, geachte Raad,

Als vertegenwoordigers van de bewoners in Heuvelwijk willen wij u graag informeren over onze zienswijze betreffende de plannen van de Gemeente Velsen om een kleine ring te creëren. In deze plannen is het de bedoeling om via een doorsteek vanaf de Julianakade, door het Homburgplantsoen en het van Poptaplantsoen, een aansluiting te vinden op het Moerbergplantsoen.

Hoewel genoemd plan deel uitmaakt van meerdere plannen om de verkeersstructuur binnen IJmuiden aan te passen, zoals het opheffen van de knip Oosterduinplein en het creëren van twee richtingsverkeer over het zuidelijke deel van de Merwedestraat/Spaarnestraat, zullen wij onze zienswijze beperken tot de doorsteek Homburg-/van Poptaplantsoen.

Een overgrote meerderheid van de bewoners in onze wijk is *tegen* een doorsteek vanaf de Julianakade door het Homburg- en van Poptaplantsoen. Dit wordt ondersteund door 112 handtekeningen *tegen* de doorsteek.

De bewoners van Heuvelwijk hebben de volgende bezwaren tegen de doorsteek en kleine ring:

1. **Heuvelwijk**
   Heuvelwijk is een karakteristieke kind- en diervriendelijke woonwijk binnen de 30 km zone, gelegen tussen de Kennemerlaan en de Julianakade / IJmuiderstraatweg.
   Aan de Homburgstraat ligt het Homburgplantsoen, een prachtig plantsoen met majestueuze bomen, hondenuitlaatplaats, bankjes, een voetbalkooi en speelgelegenheid voor kinderen uit de omgeving. Dit plantsoen is een van de weinige plekken openbaar groen die direct in het oog springt.

   De woningen aan de Homburgstraat,het van Poptaplantsoen en Warmhovenstraat zijn monumentaal te noemen. Het betreft hier stapelbouw met boven en beneden portiekwoningen die uniek zijn in IJmuiden. Heuvelwijk is één van de eerste wijken die vlak na de Tweede Wereldoorlog in IJmuiden zijn gebouwd door de Algemene Coöperatieve Woningbouw Vereniging, nu beter bekend als Velison Wonen. De wijk is een blikvanger en een punt van herkenning in IJmuiden.
   Een geasfalteerde doorsteek zal het karakter van deze bijzondere wijk nadelig beïnvloeden en in tweeën delen.

Het is een sociale wijk met in de benedenwoningen voornamelijk senioren en door WMO bemiddelde personen zoals gehandicapten etc.. De bovenwoningen worden bewoond door meer middelbare bewoners die er al jaren wonen, starters, statushouders, etc..
Vooral de seniore bewoners, maar ook veel van de overige bewoners vallen niet in de categorie van mensen die bekend zijn met computers, of voelen een weerstand om op persoonlijke titel bezwaar te maken tegen de genoemde plannen. Namens al deze mensen spreken wij als bewonerscommissie Heuvelwijk ook hun zorgen en bezwaren uit.

2. **Verkeer en veiligheid**
Volgens de prognose zoals genoemd in het inspraakdocument zal het aantal verkeersbewegingen van 500 naar om en nabij de 3000 verkeersbewegingen toenemen. Daarbij zal naar verwachting een aanzienlijk deel van die verkeersbewegingen zwaar verkeer worden.
Deze verzesvoudiging van verkeersbewegingen is niet proportioneel en niet te rechtvaardigen in een rustige kinderrijke woonwijk. Het voorstel om de snelheid op de doorsteek te verhogen naar 50 km p/u zal zorgen voor meer onveilige situaties, met name op de kruising van Poptaplantsoen / van Leeuwenstraat.

Ook de kinderen zullen minder veilig kunnen oversteken naar de voetbalkooi en speelgelegenheid in de Homburgstraat en de kans dat een bal passerend verkeer zal raken of hinderen zal toenemen. Dit zal weer andere onveilige (verkeers-)situaties tot gevolg hebben.

3. **Geluid en milieu**
Hoewel ter plaatse (zover ons bekend) nog nooit metingen zijn uitgevoerd, wordt Heuvelwijk al behoorlijk milieu- en geluidstechnisch belast. Volgens de rapportage van de Omgevingsdienst IJmond uit 2011 valt de geluidshinder in de straten met hoogbouw tussen 55 en 60 db. In de straten daarachter (eengezinswoningen / laagbouw) komt dit uit op 45 tot 50 db.
Misschien lijkt dit niet veel, maar door de constructie van de wijk zijn de Homburgstraat, van Poptaplantsoen en Warmhovenstraat (allen hoogbouw) een echoput waarin het geluid uit de omgeving allemaal bij elkaar komt.
De Julianakade ten hoogte van Heuvelwijk wordt belast met 60 tot 65 db, de Geul parallel daaraan met 65 tot 70 db. Aan de andere kant van de wijk wordt het Kennemerplein (direct grenzend aan de hoogbouw in de Warmhovenstraat) aangeduid met 65 tot 70 db, en de Kennemerlaan zelf ter hoogte van de kruising met het Moerbergplantsoen met 70 tot 75 db.
Het gevolg is dat het geluid van beide kanten uit de omgeving vooral in het van Poptaplantsoen samenkomt, waardoor vraagtekens gezet kunnen worden bij de juistheid van de cijfers zoals die in het rapport vermeld staan.

Aangenomen mag worden dat sinds 2011 het geluid alleen maar is toegenomen, zoals ook de hoeveelheid verkeer is toegenomen.
Hierbij moet echter meegenomen worden dat ook het geluid van Tata Steel, scheepvaart en luchtvaart meetelt.
Ook het lichteren en de werkzaamheden aan de sluis en de plaatsing van windmolens zullen hier nog eens aan toe gaan voegen.

Dat bovenstaande ook geldt voor de uitstoot van industrie en alle vormen van verkeer mag duidelijk zijn. Hierover geeft de vereniging IJmuiderstraatweg alle duidelijkheid en argumenten, die voor Heuvelwijk uiteindelijk even zwaar wegen en net zo van toepassing zijn. Voor de volledigheid verwijzen wij u ter aanvulling van onze bezwaren en zienswijze derhalve graag ook even door naar de zienswijze van de vereniging IJmuiderstraatweg m.b.t. de milieu- en geluidsaspecten.

4. **Nut en noodzaak**
De Gemeente Velsen spreekt de wens uit de Langenieuwstraat autoluw te maken. Volgens de gemeente Velsen hebben eerdere ingrepen niet geleid tot vermindering van het aantal verkeersbewegingen op de Langenieuwstraat: in 2010/2011 betrof het ongeveer 12000 verkeersbewegingen, en in 2015 was het nog steeds ongeveer hetzelfde. Gemeente Velsen concludeert daaruit dat eerdere maatregelen geen effect hebben gehad om een verlaging van het aantal verkeersbewegingen te bewerkstelligen.
Wij zien dat anders. De verkeerstoename zou zonder de eerdere maatregelen naar alle

waarschijnlijkheid hebben geleid tot een vermeerdering van verkeersbewegingen, waarbij gedacht kan worden aan 14000 tot 15000 verkeersbewegingen nu ten opzichte van de 12000 die het nu zijn. Dit argument is dus niet steekhoudend om een verzesvoudiging aan verkeersbewegingen te rechtvaardigen in een rustige woonwijk. Ook wordt door ons sterk betwijfeld of een toename van verkeer in Heuvelwijk middels een doorsteek daadwerkelijk zal leiden tot een noemenswaardige vermindering van verkeer op de Langenieuwstraat.

Verder wordt als argument aangevoerd dat de leefbaarheid op de Langenieuwstraat in het geding is. In antwoord daarop voeren wij graag aan dat de Langenieuwstraat ontworpen is als hoofdverkeersslagader van IJmuiden, die met de aansluiting op de Planetenweg een regelrechte verbinding vormt van oost naar west.
Mensen die aan de Langenieuwstraat (of aan de Planetenweg) zijn gaan wonen hebben gekozen voor de levendigheid hiervan en hebben eventuele overlast hiermee voor lief genomen. Het zou niet te rechtvaardigen zijn om de leefbaarheid in Heuvelwijk met een verzesvoudiging onder druk te zetten en te laten verslechteren, terwijl een verbetering van de leefbaarheid op de Langenieuwstraat hiermee niet gegarandeerd kan worden en op geen enkele wijze in verhouding kan staan met de verslechtering hiervan in Heuvelwijk.

Als tweede verkeersslagader kan de Kennemerlaan aangeduid worden. Als zijvertakking van de Langenieuwstraat naar oud IJmuiden vervult de Kennemerlaan een belangrijke rol. Ook de Kennemerlaan is ontworpen met die functie!
Als de doorsteek ten behoeve van een kleine ring gerealiseerd wordt, wordt die functie nadelig beïnvloed omdat de Kennemerlaan ter hoogte van de Vomar onderbroken zal worden.
Hierbij zal als gevolg daarvan ook noodzakelijke parkeerruimte verloren gaan, wat weer z'n weerslag op de parkeergelegenheid in Heuvelwijk zal vinden.

5. **Houtmansstraat**
In het inspraakdocument wordt uitgegaan van een vermindering van 1000 verkeersbewegingen na realisatie van de doorsteek via het van Poptaplantsoen. Het is de wens het "sluipverkeer" aldaar te verminderen.
Allereerst zien wij het verkeer door de Houtmansstraat niet als sluipverkeer, maar als bestemmingsverkeer. De verkeers- en parkeerdruk op deze straat wordt voornamelijk veroorzaakt door personeel en bezoekers van het Vissershuis!
Overig verkeer komt voornamelijk uit de omliggende wijken dat als bestemmingsverkeer aangeduid kan worden. Er is nauwelijks sprake van noemenswaardig sluipverkeer.

Doordat aan de Houtmansstraat tegenover het Vissershuis geen voor- of achterdeuren geplaatst zijn, maar alleen kleine tuintjes van oorspronkelijk ongeveer tot 2 meter uit de gevel van de woningen aldaar, en er dan nog een plantsoenstrook tussen de huizen en de weg ligt, zien wij ook geen noemenswaardige aanleiding om de Houtmansstraat actief te ontlasten van verkeer.
Wel zijn wij van mening dat het Vissershuis hier verantwoordelijkheid dient te nemen en een ontmoedigingsbeleid zou moeten invoeren om te zorgen dat minder personeel en bezoek met de auto komt. Het Vissershuis heeft geen eigen parkeerplaatsen om dit op te vangen.
Bij de ontwikkeling en bouw van de Verzetsheld werd nadrukkelijk als voorwaarde gesteld dat hiervoor ook parkeergelegenheid gerealiseerd moest worden. Het Vissershuis heeft hier o.i. dan ook een eigen verantwoordelijkheid in te nemen.

6. **Informatie- en inspraakprocedure**
Vanuit de gemeente is een aantal keren een artikel in de krant verschenen waarin de plannen om de verkeersstructuur in IJmuiden te verbeteren. Veel mensen hebben door de koppen boven de artikelen niet de indruk gehad dat dit ook "hun" straat of wijk kon betreffen, en de nadruk werd vooral gelegd op de plannen voor de Langenieuwstraat.
Om omwonenden op te roepen vooral te komen meepraten op de informatieavond op 14 juni j.l., en de inloopbijeenkomst bij te wonen op 27 oktober j.l. zijn er mailingen en flyers verspreid in de betrokken gebieden.

Ons bereikten een aantal klachten, dat deze niet ontvangen waren. Volgens de gemeente moet iedere bewoner deze echter hebben ontvangen. Na enig onderzoek in de wijk is gebleken dat bewoners die een sticker op de brievenbus hebben waarin aangegeven wordt

dat zij geen ongeadresseerd drukwerk wensen te ontvangen, de mailingen niet ontvangen hebben. Ook in de zijstraten van de wijk lijkt willekeurig van verspreiding sprake te zijn geweest. Hierdoor zijn veel bewoners pas in een laat stadium op de hoogte geraakt van de plannen betreffende hun wijk.

Op de informatieavond in juni zijn verzoeken gedaan om ook alternatieve plannen te onderzoeken en er zijn zelfs ideeën geopperd en adviezen gedaan. In het inspraakdocument is hier echter niets van terug te vinden. Sterker nog, er wordt geen enkel alternatief voorgesteld of zelfs maar genoemd.

Veel mensen uiten dan ook hun bezorgdheid over het nut van het indienen van een zienswijze of bezwaar. Cijfers zijn immers te beïnvloeden en veelal open voor interpretatie.
Wij verzoeken dan ook dringend om een onafhankelijk onderzoek naar nut en noodzaak van de plannen, en naar alternatieven hiervoor. Nut en noodzaak dienen onweerlegbaar aangetoond te kunnen worden. Hiervan is in dit geval geen sprake.

7. **Tot slot**
   Het gemeentebestuur wordt gekozen door de burgers van Velsen. In die hoedanigheid zou dit een representatie van de bevolking moeten vormen, die luistert naar de stem van haar burgers. Wij, bewoners van Heuvelwijk, verzoeken u dan ook dringend onze stem te horen en eventuele acties hierop af te stemmen.

In afwachting van uw reactie,

Met vriendelijke groet,

Namens bewoners en bewonerscommissie Heuvelwijk,

E. H. Otter
Voorzitter BC Heuvelwijk

VELISON WONEN

Sluisplein 25
1975 AG IJmuiden

Postbus 352
1970 AJ IJmuiden

T. 0255 535 786
E. info@velisonwonen.nl
I. www.velisonwonen.nl

3

Gemeente Velsen
t.a.v. het college van burgemeester en wethouders
Postbus 465
1970 AL VELSEN

Datum	Ons kenmerk	Onderwerp
15 november 2016	PvL	Inspraakmogelijkheid

Geacht College,

Wij hebben kennis genomen van de Verkeersstructuur IJmuiden Centrum. De grootste gevolgen van de voorgestelde aanpassingen komen te liggen bij het Poptaplantsoen. Wij maken ons door het toenemende verkeer in deze wijk (onze huurders bewonen ruim 275 woningen in Heuvelwijk) grote zorgen over de leefbaarheid van deze buurt en willen dan ook graag gebruik maken van de inspraakmogelijkheid.

Onze zorgen betreffen met name:

Geluidsoverlast
In het voorstel wordt gesproken over een verzesvoudiging van de verkeersdruk in het gebied Poptaplantsoen en Homburgstraat. Deze aanzienlijke toename zal zonder twijfel resulteren in meer geluidsoverlast voor onze bewoners.
Graag zouden wij vernemen welke maatregelen de gemeente neemt om deze overlast te beperken. Daarbij kan gedacht worden aan het beperken van geluidsoverlast door aanleg van natuurlijke barrières zoals bomenrijen op het Poptaplantsoen tussen de woningen en de rijbaan. Maar ook het voorzien in het geluidsdichter maken van de woningen zou een optie kunnen zijn.

Verkeersveiligheid
De verkeersveiligheid is een belangrijk aandachtspunt bij het voorgenomen besluit met name rond de speelvoorziening in de Homburgstraat. Velison Wonen zou graag meer inzicht willen krijgen in de maatregelen die de gemeente Velsen gaat treffen om de veiligheid van de kinderen in de wijk die gebruik willen maken van deze voorziening te borgen.
Zo zouden we graag vernemen of er bijvoorbeeld een mogelijkheid bestaat een 30 km zone in de Homburgstraat te realiseren of verkeersdrempels te plaatsen rondom de speelvoorziening Bomenrijk deel Homburgplantsoen.
Graag zouden we bij de herinrichting het bomenrijke deel van het Homburgplantsoen onaangetast zien net als de speelvoorziening. Het betreft hier een mooie groene buffer en ook de speelplaats is een gewaardeerd element in de woonomgeving.

In afwachting van uw reactie.

Vriendelijke groet,
P.H.M. van Ling
directeur



(4)

GEMEENTE VELSEN
BO
Ez wob
11 NOV 2016
INGEK NR
Doc nr

Vereniging IJmuiderstraatweg. ***Opgericht: 19 november 2001.***

Groen, schoon, veilig!! ***KVK-nummer: 34165055.***

Bestuur: Voorzitter: dhr. L. A. Kiers, secretaris: Mw. A. Hensen,

Adres secretariaat: IJmuiderstraatweg 20, 1971 LE, e-mail: IJmuiderstraatweg@gmail.com.

Telefoonnummer voorzitter: 06-46003049.

IJmuiden, 10 november '16

Onderwerp: zienswijze vereniging IJmuiderstraatweg betreffende de plannen van de gemeente Velsen over de Kleine Ring.

Geacht college van B&W,

Via deze brief maken wij, als Vereniging IJmuiderstraatweg aan u onze zienswijze bekend betreffende de plannen van de gemeente Velsen om de IJmuiderstraatweg onderdeel te laten uitmaken van een te realiseren kleine ring in de verkeersstructuur van IJmuiden Centrum.

Wij, in meerderheid de bewoners van de IJmuiderstraatweg, zijn tegen de plannen van de gemeente Velsen zoals die in het inspraakdocument als volgt verwoord zijn:

Gemeentelijk voorstel uit het inspraakdocument.

Het college van burgemeester en wethouders wil de verkeersstructuur in IJmuiden op de volgende punten aanpassen:

1. Het aanleggen van een verbinding tussen de IJmuiderstraatweg en het Moerbergplantsoen, via het Van Poptaplantsoen en het Kennemerplein, zodat er een ring om het centrum van IJmuiden ontstaat.
2. Het opheffen van de blokkade voor autoverkeer ('knip') bij het Oosterduinplein, zodat het verkeer de meest logische routes kan kiezen tussen de buurten en de parkeerterreinen ten noorden van de Lange Nieuwstraat.
3. Het maken van tweerichtingsverkeer op het zuidelijk deel van de Spaarne- en Merwedestraat, zodat de verkeersafwikkeling rond de KPN-locatie zoveel mogelijk via de Heerenduinweg gaat verlopen.

In deze inspraakronde gaat het uitsluitend om de hierboven genoemde punten.

Zienswijze van de Vereniging IJmuiderstraatweg:

EEN DING: HIER GEEN KLEINE RING!

De ***Vereniging IJmuiderstraatweg*** reageert in deze zienswijze alleen op de eerste 2 punten omdat die de belangen van de bewoners van onze straat aangaan.

De ***Vereniging IJmuiderstraatweg*** begrijpt de wens van de gemeente om door het creëren van de centrumring de verkeersstromen in het centrum van IJmuiden beter te verdelen. Echter, de noodzaak hiertoe is volgens ons nog onvoldoende aangetoond. De Lange Nieuwstraat zal inderdaad rustiger worden (2.500 tot -3.000 auto's minder) en het geluidsniveau op de gevels daar zal naar verwachting binnen het toegestane maximum van 63 dB komen.

Maar minder auto's op de Lange Nieuwstraat betekent OOK dat het verkeer op de IJmuiderstraatweg van 4.000 naar wellicht 5.500 auto's toeneemt. Dat lijkt misschien niet veel, maar het geluidsniveau is volgens ons nu al hoger dan 65 dB waarbij 63 decibel als norm op de gevels geldt. (volgens de Nederlandse Stichting Geluidshinder)

Dit terwijl volgens Frits van den Berg van de GGD in Amsterdam een dagelijks gemiddeld geluidsniveau van 55 decibel of meer een verhoogde kans op gezondheidsschade oplevert. (55 decibel is bijvoorbeeld het geluid dat een gemiddelde wasmachine produceert.)

We vinden het als ***Vereniging IJmuiderstraatweg*** onacceptabel dat de bewoners van de IJmuiderstraatweg, die nu al zwaar belast worden door de geluidhinder en luchtvervuiling van Tata Steel, de scheepvaart, het luchtverkeer, het lichteren en de steeds verder toenemende verkeersdruk van de Kanaaldijk, wederom met een verzwaring van het milieu en geluid te maken krijgen.

Volgens dezelfde GGD-arts uit Amsterdam ervaart ruim 40% van de mensen hinder van geluid. (autoverkeer, vliegtuigen, industrie, buren.) Maar geluidshinder wordt vaak onderschat, zo weet hij. "Terwijl deze vorm van overlast na roken en luchtverontreiniging de grootste bedreiging vormt voor de volksgezondheid in Nederland."(TROUW, 9 nov. 2016.)

Naast de al genoemde punten zal de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers van de IJmuiderstraatweg verslechteren. Dit is voor de ***Vereniging IJmuiderstraatweg*** een belangrijk punt omdat bij de herinrichting van de IJmuiderstraatweg in 2014 het wandelpad en het tweezijdig fietspad aan de overkant van de rijweg zijn aangelegd. Dit ondanks een toentertijd dringende oproep van de ***Vereniging IJmuiderstraatweg*** om dit NIET te doen.

Omdat in 2014 de rijweg met het oog op de te verwachten geringe drukte betrekkelijk smal is uitgevoerd en de langsparkeervakken pal aan de rijweg liggen is het in- en uitstappen van de auto's en het wegrijden en inparkeren nu al een riskante onderneming. We achten de kans op materiële en vooral persoonlijke schade groot, zeker als er meer autoverkeer passeert.

Ook auto's die uit de zijstraten de IJmuiderstraatweg op willen rijden krijgen problemen met het toenemende verkeer op de IJmuiderstraatweg. Dat is nu al een probleem omdat er veel automobilisten (10 – 40 %) zijn die aantoonbaar veel harder dan de gedoogde snelheid van 55 km-uur rijden. We hebben bij de gemeente Velsen regelmatig gevraagd om veilige oversteekplekken (zebrapaden?), om snelheidscontroles uit te voeren en om spiegels op de hoeken van de zijstraten aan

te brengen zodat overstekend of invoegend verkeer goed kan zien welk verkeer zich op de hoofdweg bevindt. Op deze verzoeken kregen wij een negatief antwoord.

We moeten helaas constateren dat de veiligheid van de bewoners aan de IJmuiderstraatweg met het centrumringplan nog minder gegarandeerd wordt als op dit moment het geval is.

Verder hebben wij nog als algemene opmerking:

In onze straat wonen veel mensen die onvoldoende inzicht hebben in nut en noodzaak van de centrumring. De behoefte om de Lange Nieuwstraat rustiger te maken wordt volgens deze mensen uitsluitend door de gemeente uitgesproken. IJmuidenaren en omwonenden hoor je daar niet over. Als ***Vereniging IJmuiderstraatweg*** willen we dat er eerst een grondig onderzoek naar **nut en noodzaak van de kleine ring** gehouden wordt, want dit is bij veel bewoners beslist nog niet aangetoond. We stellen het zeer op prijs wanneer u ons zou uitnodigen voor een gesprek zodat u nut en noodzaak nader kunt toelichten.

Verder denken we dat er **voldoende alternatieven** zijn om het verkeer van de Lange Nieuwstraat anders over IJmuiden te verdelen. Voorbeelden hiervan kunnen zijn:

Het opheffen van de knip in het Oosterduinplein en het heraansluiten van de Havenkade op de Geul / Kanaaldijk waar nu het fietspad ligt.

Ook zou de gemeente kunnen inzetten op het terugdringen van het autoverkeer en het stimuleren en optimaliseren van openbaar vervoer en fietsverkeer.

Ten aanzien van knip Oosterduinplein:

Wij hebben als ***Vereniging IJmuiderstraatweg*** geen bezwaar tegen het opheffen van de "knip" bij het Oosterduinplein. Dat zal de doorstroming van het verkeer zeer ten goede komen. Ook wordt dan de oost-west doorstroming van het verkeer eerlijker over IJmuiden verdeeld.

Wij hebben als ***Vereniging IJmuiderstraatweg*** reeds de mening van de bewoners gepeild. Op grond van onze bevindingen zijn wij er als bestuur van overtuigd dat wij de overgrote meerderheid van de bewoners vertegenwoordigen met deze zienswijze.

Kortom: de zienswijze van de vereniging IJmuiderstraatweg op de plannen van de gemeente Velsen om over onze straat een kleine ring te projecteren is:

EEN DING: HIER GEEN KLEINE RING!

We vatten als ***vereniging IJmuiderstraatweg*** onze bezwaren tegen de te ontwikkelen **kleine ring rond IJmuiden** als volgt samen:

1. Het aantal motorvoertuigen op de IJmuiderstraatweg zal toenemen. Dat is nadelig voor de bewoners van de IJmuiderstraatweg wat betreft **de milieuaspecten.** De geluidsbelasting en de uitstoot van uitlaatgassen zal immers toenemen.

2. Het milieu in onze lefomgeving zal de komende jaren verder worden aangetast door het toenemend scheepvaartverkeer, de extra uitstoot van bedrijven en de geplande windmolens die voor een andere verspreiding van fijnstof en afvalgassen zullen gaan zorgen.

3. We moeten met dit plan constateren dat de (verkeers-)veiligheid van de bewoners aan de IJmuiderstraatweg nog minder gegarandeerd wordt als deze op dit moment al is.

4. De **Kanaaldijk** ligt op kleine afstand parallel aan de IJmuiderstraatweg. Hierover gaan op dit moment zo'n 15.000 voertuigen per dag. Het aantal voertuigen op de Kanaaldijk zal in de toekomst alleen maar toenemen. Dit zorgt voor extra **geluids- en milieubelasting**.

5. Recente onderzoeken en metingen hebben aangetoond dat de leefomgeving in IJmuiden milieutechnisch al zwaar belast is, op sommige plekken als langs het Noordzeekanaal qua waarden al boven de geldende normen. Er is een stand-still-situatie van kracht. Dat betekent dat het **leefmilieu** van de inwoners van IJmuiden niet nog verder mag worden belast.

6. De **opeenstapeling** van geluids- en milieu-effecten van de in de nabije toekomst geplande veranderingen zoals de nieuwe zeesluis, het plan voor windmolenpark Spuisluis, uitbreiding van het lichteren eens, enz. zullen zeer waarschijnlijk de gezondheid van de IJmuidenaren niet ten goede komen.

7. Het kan volgens ons niet zo zijn dat door de wens (niet eens de noodzaak) om de Lange Nieuwstraat autoluw te maken, de bewoners van de IJmuiderstraatweg veel van de **nadelige gevolgen** op hun bordje gepresenteerd krijgen.

In afwachting van uw reactie,

Met vriendelijke groet,

Namens de ***vereniging IJmuiderstraatweg***,

Luuk Kiers, voorzitter

Angelien Hensen, secretaris.

GEMEENTE VELSEN

25 OKT. 2016

INGEK NR
DocInfo

Gemeente Velsen

ow

24 OKT. 2016

2017-2016

5

24 oktober 2016, IJmuiden

Zienswijze: Knip Oosterduinplein

Geacht college van Burgemeester en Wethouders,

Volgens inspraakperiode tussen 6 oktober en 18 november wil ik, alsmede namens de bewoners genoemd op de bijgevoegde bijlages, op deze manier aangeven het niet eens te zijn met de visie verkeersstructuur IJmuiden Centrum, en ons als bewoners van de Oosterduinweg, Oosterduinplein, Diezestraat en Dinkelstraat, toespitsen op de op te heffen knip Oosterduinplein.

In het inspraakdocument wordt verwoord dat opmerkingen en suggesties gemaakt tijdens de informatieavond op 14 juni 2016 zijn verwerkt in dit inspraakdocument. Meerdere bewoners van de Oosterduinweg, Oosterduinplein, Diezestraat en Dinkelstraat hebben zich hier negatief over uitgelaten. Zelf heb ik ook het woord genomen omdat mijn inzien de aangegeven redenen niet correct zijn. In het inspraakdocument kan ik echter de opmerkingen van de diverse bewoners niet terug vinden, wat in het document verkeersstructuur IJmuiden centrum zelf wel gesuggereerd wordt. Wel zijn opnieuw de opmerkingen van het bureau XTNT verwoord, namelijk: de bereikbaarheid van parkeervoorzieningen bevorderen, meest logische routes creëren en natuurlijk de Lange Nieuwstraat ontzien. Oplossingen als het Oosterduinplein zodanig inrichten dat de route niet als uitnodigend en vanzelfsprekend genomen mag worden, komt ook uit hun eigen koker, maar staat lijnrecht tegenover de opmerking om de meest logische route te creëren.

Tijdens de informatieavond hebben de bewoners aangekaart dat de omgeving Oosterduinweg, volgens cijfers uit het rapport, een verdubbeling van verkeersbelasting als onacceptabel beschouwen. Voorbeeld voor ons is de Kennemerlaan waar verkeer gerust met 80 KM per uur overheen rijd, en ongehinderd door de aangebrachte nepdrempels. Het opheffen van de knip zal uitnodigend zijn om hoge snelheid door te zetten richting Oosterduinplein en Oosterduinweg. Het voorstel om een knik aan te brengen zodat de snelheid eruit gehaald wordt, lijkt mij niet afdoende. Als voorbeeld kan hiervoor het Dudokplein / Kalverstraat gebruikt worden, De knik in de weg wordt veelal gebruikt als kartbaan. De wijk tussen het Velserduinplein en Marktplein/Oosterduinplein is een kinderrijke buurt, achter een drukke winkelstraat, waar bevoorrading door vrachtwagens aan de orde van de dag is. Te grote vrachtwagens kunnen en mogen de Diezestraat niet in, waardoor het laden en lossen veelal vanaf de Oosterduinweg geschied. Een verdubbeling van verkeer zal alleen maar extra gevaar opleveren, gedurende deze toch al gevaarlijke situatie. Het creëren van een 30 KM zone (zoals voorgesteld) werkt alleen als verkeer gedwongen wordt om langzaam te rijden, Marktplein is voorzien van zo'n maatregel (verkeersbord) maar dat is dan ook het enige, verkeer rijd hier over het algemeen harder, en veilig oversteken is lastig. Een verbod opleggen middels een verkeersbord, wil nog niet zeggen dat men zich hier aan houdt. Ook zal een weginrichting aan eisen moeten voldoen om vervolgens een verbodsbord van 30 KM of harder aan te brengen.

In het rapport wordt gesproken over bevordering van verkeersstroom tussen de diverse parkeerpleinen. Als bewoner kan ik u vertellen dat men niet verder loopt dan nodig is, wat inhoud dat als men niet kan parkeren op het Oosterduinplein, ze hun auto zullen parkeren in de Dinkelstraat, Diezestraat of Oosterduinweg. Indien nodig wordt hier zelfs dubbel geparkeerd, doorrijden naar het volgende parkeerplein is wel het laatste wat ze willen doen. Ik kan u vertellen dat de Oosterduinweg nu ook al volop gebruikt wordt om te parkeren, door het winkelend publiek en door winkeliers en personeel. Met regelmaat moeten wij onze auto enkele straten verder parkeren, laat staan na een door de gemeente gestimuleerde doorgang. Ook zal na wijziging van het Oosterduinplein wederom een aantal parkeerplaatsen komen te vervallen, hetgeen ook al gebeurt is met het betaalt parkeren, na het aanpassen van het Marktplein. Winkelend publiek pakt zelden voor de gezelligheid de hele Lange Nieuwstraat maar gaan gericht naar een winkel, dit omdat het variabele winkelaanbod minimaal is en er vooral functioneel gewinkeld wordt.

Tijdens eerdere verkeersplannen werd gesproken om verkeer over de Lange Nieuwstraat deels één richting op te verwijzen (dit om de verkeersdrukte op de Lange Nieuwstraat terug te brengen), hier hebben bewoners tijdens eerdere inspraak avonden massaal negatief op gereageerd, hierna is besloten om de situatie terug te draaien naar verkeer in beide richtingen. Tijdens deze inspraakavond werd aangegeven, na aanleiding van een directe vraag, aan de bewoners Oosterduinweg, Oosterduinplein, Diezestraat en Dinkelstraat dat dit van geen invloed was op het Oosterduinplein en dat er niks zou veranderen. Het lijkt erop dat de omliggende bewoners nu de dupe worden van dit eerder genomen besluit omdat op een andere manier de verkeersdruk nu moet worden weggenomen van de Lange Nieuwstraat.

In het rapport vallen de cijfers van de te verwachte toenemende verkeersdrukte op de Oosterduinweg misschien niet zo op, maar met een verdubbeling van toenemend verkeer (van 100% naar 200%) kunnen we bovenaan de lijst geplaatst worden qua negatieve belasting. Van een kindvriendelijk acceptabele wijk gaan we naar een voor verkeer gestimuleerde hoofdweg, waar bevoorrading, net als in de huidige situatie, aan de orde van de dag zal zijn. Ook is er bij de berekening vanuit gegaan dat de knip Evertsenstraat wordt opgeheven, als dit door omstandigheden geen doorgang vindt zal dit inhouden dat ook dat verkeer een andere route zal moeten nemen en hoogstwaarschijnlijk zorgen voor toename van verkeer op de Oosterduinweg.

Winkels worden bevoorraad, auto's parkeren op de pleinen en in de wijken, dus blijkbaar functioneren de huidige voorzieningen en verkeerssituaties, en is er behalve negatieve belasting geen eer te behalen aan het opheffen van de knip op de Oosterduinplein.

Wij zijn **tegen** de knip Oosterduinplein

Met Vriendelijke groet,

J.A. van der Leden
Oosterduinweg 11
1972 NC IJmuiden

Van: VL-ontwerpt Jordi [mailto:[redacted]]
Verzonden: dinsdag 8 november 2016 13:57
Aan: Postvak info@velsen.nl
Onderwerp: Inspraakreactie verkeer centrum IJmuiden, Knip Oosterduinplein

5 aanvulling

Geacht college van Burgemeester en Wethouders,

Na aanleiding van de informatie (inloopavond) op 27 oktober 2016 wilde ik graag per mail nog een aanvulling doen op de eerder afgegeven brief, met als bijlage de handtekeningen van 76 bewoners, tegen de knip Oosterduinplein.
De medewerker van de gemeente Velsen kon op verscheidene vragen geen antwoordt bieden of gaf aan dit alsnog kenbaar te maken middels een schrijven of mail.

Door de medewerker werd aangegeven dat de raad de wens heeft uitgesproken om de Lange Nieuwstraat rustiger te maken.
Op de vraag waarom? Kon geen antwoordt worden gegeven.
In een situatie (Lange Nieuwstraat) waarin iedereen bekend is met de drukte (inclusief bewoners Lange Nieuwstraat) vindt ik het onbegrijpelijk dat er bewust een situatie gecreëerd wordt waarin de Lange Nieuwstraat ontzien wordt en de wijken erachter zwaarder belast.
Veilige wijken waar kinderen spelen worden nu volgens plan zwaarder belast, hierover zijn bewoners ontstemt.
Lange Nieuwstraat was een duidelijke situatie waarin mijn kinderen zonder begeleiding niet mochten oversteken, dit gaat nu voor mijn eigen deur gebeuren.
De verkeersbelasting op de Lange Nieuwstraat wordt minimaal teruggeschroefd maar hierdoor wordt de belasting in de wijken maximaal.
Een voor de Raad acceptabele belasting, ik ga er dan maar vanuit dat de raad geen eigen kinderen in de wijk heeft rondlopen....
Natuurlijk is een hogere kans op gevaar voor onze kinderen in een wijk geen acceptabele belasting, en ook niet iets wat we op de proef moeten stellen met onze kinderen als proefkonijn.
De belasting op de Lange Nieuwstraat als verkeersader is in IJmuiden als geaccepteerd, mede omdat de wijken erachter daardoor veilig en rustig zijn.

Het creëren van een ringweg zal wellicht de verkeersdrukte op de Lange Nieuwstraat wegnemen, we praten dan over het woon/werkverkeer.
Knip Oosterduinplein heeft echter niets met het woon/werkverkeer te maken maar met winkelend publiek dit zal dan ook ten alle tijden naar het centrum trekken en niet via de ring?!.
Door het opheffen van de knip gaan vele parkeerplaatsen verloren, wat een verschuiving zal veroorzaken richting Oosterduinweg qua parkeren.
Ook bewoners Marktplein parkeren nu op het Oosterduinplein en zullen met hun auto richting Oosterduinweg moeten verhuizen.
De knip Oosterduinplein zal dus niet de doorstroom via de ringweg bevorderen.

In de berekeningen is geen rekening gehouden met het eventueel niet veranderen van situaties, de knip Evertsenstraat is zo goed als komen te vervallen, echter zijn er geen nieuwe berekeningen opgenomen in het rapport over hoe de belasting dan zou kunnen worden.
Op welke basis zijn de berekeningen überhaupt gemaakt, ik heb niemand zien turven of meetkabels zien aanleggen.
Op welke dag is dit gedaan? Op zondag? hier wordt geen duidelijkheid in geschept.

Ook wordt er niet gesproken over de overige buslijnen welke door IJmuiden geleid moeten worden.
Lange Nieuwstraat is natuurlijk de meest logische keuzen, maar gezien de belemmering van de HOV lijn zal hier ook snel een andere oplossing voor verzonnen worden, mede omdat de conexxion op stipte tijden zal moeten rijden.
De angst is dan ook groot bij bewoners dat dit ook door de Oosterduinweg geleid gaat worden. (net als vroeger)
Verhalen van de oudere bewoners over trillende kopjes en service, omdat dit vroeger ook het geval was, helpen daar niet bij.
Beloften tijdens eerdere Info avond Lange Nieuwstraat, helpen daar ook niet bij.

Op de vraag van Mevrouw Visser (bewoner Marktplein 5a) of dit gevolgen ging hebben voor de Oosterduinplein en weg, werd glashard geantwoord dat dit absoluut geen wijzigingen ging veroorzaken mbt het Oosterduinplein/weg.
U snapt dat bewoners nogal sceptisch staan tegenover beloften van de gemeente namens deze.

Waarom wordt er niet eerst gekeken wat de belasting is op de Lange Nieuwstraat nu de situatie sowieso is aangepakt?

Waarom wordt er niet eerlijk uitgesproken dat er met het bekostigen van de HOV lijn mede door de provincie, eisen gesteld zijn mbt de belasting op de Lange Nieuwstraat en garanties over de doorstroming HOV? hoofdwaarschijnlijk ook de reden waarom de verkeersbelasting op de Lange Nieuwstraat nu teruggeschroefd moet worden en waarom het kosten wat het kost op deze manier doorgang moet vinden.

--
Met vriendelijke groet,
J.A. van der Leden
Oosterduinweg 11
1972 NC IJmuiden

SCHELTUS GROEP

6

GEMEENTE VELSEN

16 NOV. 2016

INGEK NR
DocInfo

AANTEKENEN:
Gemeente Velsen
t.a.v. het college van B&W
Dudokplein 1
1971 EN IJmuiden

Beleggingsmaatschappij Beloma Delden b.v.

Postbus 760
2270 AT Voorburg
T: 070 – 3601699

KvK: 27153327
BTW: NL006906801B01

IBAN: NL25 INGB 0000 0305 13
BIC: INGBNL2A

Betreft: Inspraakdocument Verkeersstructuur IJmuiden Centrum

Den Haag, 14 november 2016

Geacht college,

Als eigenaar van de onroerende zaken Marktplein 44 – 62 en Oosterduinplein 24 -26 hebben wij met veel genoegen het inspraakdocument Verkeersstructuur IJmuiden Centrum bestudeerd.

Op zich is de gedachte achter het plan en het nagestreefde doel begrijpelijk en – wellicht zelfs - wenselijk.

Een toename van de verkeersintensiteit van De Oosterduinweg is – vanuit detailhandelsoogpunt – niet slecht voor onze locatie. Echter, de detailhandelsfunctie is thans met name gericht op het Marktplein. Dat betekent dat de locatie zal moeten worden herontwikkeld, hetgeen op zich ook niet onwenselijk is. Sterker, dit wordt al jaren nagestreefd, maar is – helaas – nog steeds niet van de grond kunnen komen.

Echter, een toename van de verkeersintensiteit aan de kant van het Oosterduinplein leidt ook tot een toename van de parkeerbehoefte aan die zijde van het pand. Dat betekent meer parkeerplaatsen.

Hoewel het plan daaromtrent geen duidelijkheid verschaft, vermoeden wij dat het opheffen van de 'knip' Oosterduinplein gepaard gaat met een verlies aan parkeerplaatsen. Dat is absoluut onwenselijk, voor ons onacceptabel en leidt tot schade cq waardeverlies. Het bemoeilijkt ook de kans op succes voor het plan.

Voor een succesvolle invoering van de plannen is het essentieel dat het aantal parkeerplaatsen aan de zijde van het Oosterduinplein wordt uitgebreid. Wij verzoeken u dan ook daarvoor zorg te dragen.

Graag zijn wij tot een mondelinge toelichting bereid. Echter, in verband met verblijf in het buitenland is dit slechts mogelijk na 16 december 2016.

Met vriendelijke groet,
Beleggingsmaatschappij Beloma Delden b.v.,

P. van Kuijen
Behandelaar dossier Marktplein IJmuiden.

Aan: het College van Burgemeester en Wethouders, postbus 465, 1970 AL IJmuiden.

Inspraakreactie verkeer centrum IJmuiden.

7

Geachte college,

Hierbij de reactie van de Fietsersbond, afd.Velsen op de Verkeersstructuur centrum IJmuiden.

De afwikkeling van het verkeer op het kruispunt Marktplein/Lange Nieuwstraat/ Merwedestraat is problematisch. Verwacht wordt dat dit kruispunt door de ontwikkeling op de KPN-locatie nog meer verkeer moet verwerken, met overbelasting en verkeersonveiligheid als gevolg.

Over de suggestie om beide delen van de Rijnstraat weer met elkaar te verbinden is men verdeeld: de bereikbaarheid neemt toe, maar de leefbaarheid op de Rijnstraat neemt mogelijk af. Gesuggereerd wordt in ieder geval wel een fietsverbinding mogelijk te maken en de verbinding voor auto's ondergeschikt (via de parkeerplaats) mogelijk te maken.

Hier zijn wij ook een voorstander van mits er een veilige oversteek c.q. doorkruising van fietsverkeer met autoverkeer mogelijk is.

Op de plannen om de zuidkant van de Spaarnestraat en Merwedestraat 2 richtingen te maken voor beide straten om zodoende het kruispunt Marktplein/Lange Nieuwstraat/ Merwedestraat/Spaarnestraat te ontlasten kunnen wij positief zijn als er dan wel gescheiden verkeer komt v.w.b. de fietsers, m.a.w. een stuk vrijliggend fietspad op beide wegen. Verder vragen wij om duidelijke afbakening c.q. belijning op en rond het Marktplein v.w.b. de fietspaden inclusief bebording. De huidige situatie vinden wij onwenselijk en gevaarlijk. Tevens vragen wij u in overweging te nemen om de doorgetrokken middenberm op de Lange-nieuwstraat/Marktplein zoals die aanvankelijk in de planning stond en verdwenen is in de uitvoering alsnog aan te leggen om zodoende kruisend verkeer op deze locatie te beperken c.q. te voorkomen, m.u.v. het fietsverkeer. Hierdoor zal deze locatie naar onze mening veiliger en overzichtelijker worden voor alle weggebruikers.

De Kennemerlaan:

heeft een profiel met parkeerstroken en verhoogde aanliggende fietspaden. Het parkeren levert door de verhoogde fietspaden problemen op en fietsers voelen zich daardoor niet veilig. De route dient gemakkelijk voor het autoverkeer te zijn, maar er moet ook rekening worden gehouden met de fietsroute over de Kennemerlaan, de busroute van lijn 74, de functie als evenementenplein en de nu nog bestaande parkeerfaciliteit ten behoeve van de supermarkt. Het is belangrijk dat de stedenbouwkundige eenheid van Kennemerplein en Kennemerlaan wel blijft bestaan. Het ligt voor de hand om bij herinrichting van de weg de verhoogde fietspaden te verwijderen en te vervangen door fietsstroken. Een ander type inrichting is mogelijk als de bomen worden vervangen.

Als de Kennemerlaan een doorgaande route wordt vragen wij met klem om vrijliggende fietspaden i.v.m. de fietsveiligheid. Alleen fietsstroken vinden wij niet voldoende. Tevens vinden wij het noodzakelijk om voldoende snelheidsremmers aan te leggen om de snelheid laag en acceptabel te

houden. Ook pleiten wij voor gefaseerde oversteekbaarheid met voldoende ruimte voor een(1) fietslengte.

Van Poptaplantsoen:

Omdat het riool wordt vervangen moet de straat opnieuw worden aangelegd. Een andere indeling is dan zonder veel meerkosten te realiseren. Het oorspronkelijke profiel kan natuurlijk terugkomen (twee rijbanen voor éénrichtingsverkeer met een groen plantsoen ertussen). Maar er kan ook worden gekozen voor één rijbaan met tweerichtingsverkeer in het midden en juist meer groen tussen de weg en de woningen. Het aanbrengen van fietsstroken of fietspaden is wenselijk, omdat er dan ook voor fietsers een doorlopende schakel ontstaat tussen de Heerenduinweg en IJmuiderstraatweg. Verder is een aandachtspunt hoe de verbinding door of langs het Homburgplantsoen wordt vormgegeven. Het plantsoen heeft een bomenrijk westelijk deel en een open oostelijk deel met speelvoorzieningen, die veilig bereikbaar moeten blijven.

Hierin kunnen wij meegaan mits er wordt gesproken over vrijliggende fietspaden of een fietsstraat.Bijv. bij aanleg van een ventweg, parkeerhavens, of groenstrook voor de woningen.

In het algemeen vragen wij om fietsvriendelijke en fietsveilige aanleg van de diverse locaties met voldoende snelheidsremmers en indien mogelijk gefaseerde oversteekpunten.

M.Griekspoor, namens

velsen@fietsersbond.nl

IJmuider Apotheek Ledeboer

Kennemerlaan 80-84

1972 ER IJmuiden

0255 514229

8

IJmuiden , 26 oktober 2016

Aangaande: aanpassingen verkeerssituatie Kennemerlaan/moerbergplantsoen/v. poptaplantsoen

LS,

Tot mijn spijt kan ik niet aanwezig zijn bij de inspraakavond inzake de herinrichting van het bovenstaande gebied.

In het verleden zijn de door de gemeente gerealiseerde aanpassingen aan de Kennemerlaan weinig succesvol geweest. De in die tijd door de bewoners afgedwongen verhoogd fietspad heeft niet geleid tot een veiliger situatie voor fietsers. Eerder tot een minder veilige situatie. De situatie voor de herinrichting was beter dan na de herinrichting. In het kader van de huidige plannen willen wij voorkomen dat wij na 10 jaar weer tot diezelfde conclusie moeten komen dat het eerder een verslechtering is geworden dan een verbetering.

Het opsplitsen van de kennemerlaan in twee gedeelten zorgt ervoor dat de eenheid en karakter van de laan verdwijnt. De doorgaande weg, de bomen zorgen voor een bijzonder beeld van deze laan. Het onderbreken en door snijden van de kennemerlaan met een ontsluitingsweg lijkt mij dat aan dit beeld geweld wordt aangedaan.

Ook maak ik mij zorgen over het aantal parkeerplaatsen in de buurt van de kennemerlaan. In eerdere onderzoek is gebleken dat het aantal parkeerplaatsen nu al te weinig is.

Doodzonde is dat de aanwezige bomen in de kennemerlaan verwijderd worden en vervangen door nieuwe bomen. Het heeft meer dan 10 jaar geduurd om weer wat aantrekkelijke bomen te krijgen van een zekere omvang die voor het beeld van de laan belangrijk zijn. Mijn verzoek is dan ook om vergelijkbaar grote bomen terug te plaatsen.

Bereikbaarheid voor leveranciers en klanten is essentieel voor het bestaansrecht van de winkeliers in de kennemerlaan. Zeker in tijden dat de Retail het bijzonder moeilijk heeft. Het is van groot belang dat deze bereikbaarheid niet wordt verminderd door de voorgestelde plannen. En zoals ik de plannen lees is dit wel het geval.

In de huidige plannen moeten fietsers een ontsluitingsweg oversteken. Dit lijkt mij weinig ideaal.

De plannen zoals nu gepresenteerd , zijn voor mij als ondernemer in de kennemerlaan verre van ideaal. Ik wil u daarom dringend verzoeken om met de bewoners en winkeliers nader in gesprek te gaan om tot aanpassing van deze plannen te komen.

Vriendelijke groeten, Kees van der Made

Van: Zomerfestival IJmuiden [mailto:info@dekennemerlaanleeft.nl]
Verzonden: donderdag 17 november 2016 20:49
Aan: Postvak info@velsen.nl
Onderwerp: Inspraak Ringweg IJmuiden

9

Geacht College Burgemeester en Wethouders,
Vanuit Stichting Zomerfestival IJmuiden zijn wij niet direct voorstander van de ringweg over het Kennemerplein.
U vraagt ons of wie hiermee willen instemmen zonder het uitvoerprogramma te hebben gezien. Dat is eigenlijk ja zeggen om te trouwen maar de bruid nog niet kennen.
Hieronder onze punten van verweer en aanbeveling.

1. Afgelopen jaren heeft het Zakencentrum Kennemerlaan diverse rapporten laten opstellen voor de Retail in de Kennemerlaan. Door deze ringweg word de Laan in 2e gesplitst. Wij denken dat dat niet ter bevordering is van de Laan en Retail daar. En vragen ons af of afdeling EZ deze plannen daarom ondersteund en terug kijkt op de aanbevelingen uit deze rapporten.
2. De denkbeeldige aansluiting vanuit de Kennemerlaan naar Moerbergplantsoen zien wij als lastig en gevaarlijk.
3. Parkeer mogelijkheden op het Kennemerplein.
4. Geen voorstander van asfalt in de Kennemerlaan.
5. Parkeervakken uit de laan veiliger parkeren, weg gelijk met fietspad.
6. De oude laan was zo gek nog niet, het is er niet beter op geworden, eerder slechter
7. Voldoende budget beschikbaar stellen voor herinrichting. Geen sluitpost.
8. Plein wordt kleiner, dit is niet wenselijk i.v.m. Zomerfestival en andere evenementen.
9. Bij herinrichting o.a. rekening houden met punten voor: afvoermogelijkheden en aansluiting op het riool.
10. Vaste leidingen onder de grond voor kabelgoot.
11. Verder willen wij graag bij het begin van het ontwerp betrokken worden bij de inrichting van de laan en het plein.
12. Rekening houden met overlast ondernemers en bewoners bij de werkzaamheden. (In overleg)
13. Openstellen van het Oosterduinplein zien wij als positief.

Met vriendelijke groet,

Harald Heijmerikx
Jan Eelsing
Organisatie Stichting Zomerfestival IJmuiden
p.a. Kennemerlaan 100 1972ER IJmuiden
M. 0651-481482 www.dekennemerlaanleeft.nl

Van: [redacted] [mailto:[redacted]
Verzonden: dinsdag 25 oktober 2016 12:15
Aan: Postvak info@velsen.nl
Onderwerp: ovv inspraakreactie verkeer centrum ijmuiden;;

(10)

Geacht college,bestuur , raadsleden.

Bij deze wil ik reageren op uw plannen aangaande de doorsteek, julianakade- v Poptaplantsoen.
Het is mij volkomen onduidelijk waarom deze aanslag op ons woongebied, nodig zou zijn.
De Julianakade en ijmuiderstraatweg hebben in totaal 14 afslagen, dit betekent dat alles wat over de ijmuiderstaatweg komt,
alle kans heeft om een andere weg te kiezen.
Zelf rijden wij bijna dagelijks over deze weg, dus zien het vele verkeer wat hier al doorkomt.

Dan de volgende vraag, u heeft het over woongenot rond de langenieuwstraat.
Willen die mensen zelf niet aan een drukke weg wonen? Ik denk het wel.
Maar wij willen in deze prettige wijk die drukte niet, dat is de rede waarom we hier wonen!
Het is overigens wel slordig dat de bewoners van de zijstraten en achterliggende straten niet persoonlijk geïnformeerd zijn met een brief of flyer

Dan wat ik vreselijk vind is de doorgang over het Homburgplantsoen, waar is dat goed voor, die weg heeft 2 toegangen dat lijkt me wel genoeg.
Daar komt bij dat we al niet zoveel plantsoen cq groen hebben in ijmuiden, hetgeen velen met mij uitermate stoort. En moeten die mooie bomen
ook weg net als aan de oost kant gebeurd is? Ik moet er echt niet aan denken.
Ook weet ik dat de woningen op het v Poptaplantsoen scheuren vertonen, dus lijkt mij druk verkeer niet bepaald gunstig.
Dan komen we op het kennemerplein waar gelukkig zo nu en dan wat georganiseerd wordt, hoe stelt u zich voor hoe t daar moet worden?
En dan het kruispunt Moerbergplantsoen-kennemerlaan, het is nu al vreselijk druk en gevaarlijk.

Al met al zie ik geen rede voor de insteek.
Ook al dat er steeds een andere reden naar voren wordt gebracht. Dit geeft al aan dat het niet echt sterk staat.
Een rondje om het winkelcentrum. Hadden we maar een centrum waarvan dan ook.
Er zouden tenminste kroegen en terrasjes moeten zijn, oke op de langenieuw is er 1 zaak die een terras heeft,
maar daar houdt het dan ook mee op.
Winkelcentrum? die lange laan die half leegstaat? En het zal nog erger worden. Overal klagen gemeenten dat er winkels verdwijnen
en al waren ze er dan nog is dit wel het meest ongezellige om te winkelen.
Oja, die buslijn natuurlijk, de bus moet 'snel' door kunnen rijden.Ook dat vind ik een grote misser, kapitalen uitgeven, een stuk ijmuiden vernielen
en dat voor 4 minuten eerder in Haarlem?
Sorry, ik vind dit belachelijk. Dit lijkt meer op een prestige kwestie.

Voorgaande resulteert erin dat ik TEGEN de voorgestelde doorsteek ben, en TEGEN vernietiging van het kostbare groen van het Homburgplantsoen.
Dit hele plan, en de manier waarop hier naartoe gewerkt wordt, stemt mij en vele anderen zeer verdrietig.

Vriendelijke groet [redacted]

Van: [redacted] [mailto:[redacted]]
Verzonden: maandag 31 oktober 2016 19:42
Aan: Postvak info@velsen.nl
Onderwerp: inspraakreactie verkeer centrum IJmuiden

11

Geachte heer/mevrouw,

Bij deze stuur ik u een inspraakreactie op het "verkeersstructuur centrum IJmuiden".
In de toegezonden folder en uit het document "Verkeersstructuur IJmuiden Centrum" worden samengevat door de gemeente de volgende voorstellen gedaan:

1) Het aanleggen van een verbinding tussen de IJmuiderstraatweg en het Moerbergplantsoen.
2) Het opheffen van de blokkare voor het autoverkeer bij de Oosterduinplein.
3) Het maken van tweerichtingsverkeer op het zuidelijk deel van de Spaarne- en Merwedestraat.

Bezwaar.
Persoonlijk heb ik bezwaar tegen de maatregel zoals samengevat onder punt 1 (het aanleggen van een verbinding...). Als bewoner van de wijk rond deze locatie verwacht ik toch aanzienlijke overlast van de maatregel. Ten eerste denk ik dat de werkzaamheden maanden tot enkele jaren zullen duren, waarin de bewoners – waaronder ook ik – gedurende geruime tijd in een soort bouwput moeten wonen. Ten tweede zal het toegenomen verkeer de leefbaarheid in de wijk duidelijk verminderen. Ook verwacht ik dat door de werkzaamheden en het toegenomen verkeer het voor mij duidelijk moeilijker zal worden om na mijn werk in de wijk een parkeerplek te vinden.

Graag zou ik de gemeente erop willen wijzen dat het gebied rond de supermarkt Vomar nu in het praktijk in sterke mate fungeert als een verblijfsgebied, waarbij menig bewoner (ook ouderen) lopend hun boodschappen doen. Een toename van het verkeer is ook niet wenselijk vanwege het speelterrein ten noorden van de Homburgstraat – mits deze na de herinrichting überhaupt blijft bestaan.
Daarnaast is naar mijn mening de IJmuiderstraatweg – een belangrijk deel van de beoogde centrumring – nu al eigenlijk niet geschikt als gebiedsontsluitingsweg (50km/h, bibeko) omdat er hier sprake is van langsparkeren.

Volgens het inspraakdocument zullen de voorgestelde maatregelen leiden tot een vermindering van het verkeersintensiteit op de Lange Nieuwstraat van 12.500 – 15.000 auto's/etmaal naar 10.000 – 12.000 auto's/etmaal. Hoewel in het document beweert wordt dat deze afname 'zeker effect zal hebben op de leefbaarheid van de omgeving' (blz. 9), ben ik bang dat dit effect al snel teniet gedaan zal worden als na de opening van de nieuwe busbaan meer bussen in de straat zullen rijden en halteren. Het ingrijpende maatregel zoals geschetst onder punt 1 lijkt me in dat geval dan ook een zwaktebod.

Voorstel.
Als alternatief zou ik daarom willen voorstellen de ring niet via de IJmuiderstraatweg te laten lopen, maar via het Kanaaldijk – een ruim opgezette weg zonder langsparkeren. Dit zal automatisch betekenen dat de verbinding tussen de IJmuiderstraatweg en het Moerbergplantsoen niet aangelegd zou hoeven te worden. Tevens zou ik ervoor willen pleiten de zuidelijke route over de Heerenduinweg meer te faciliteren door de kruispunten met de Moerbergplantsoen, de Spaarnestraat (zie ook punt 3), de Zeeweg en de Minister van Houtenlaan te beveiligen door middel van rotondes. Ik denk dat in de huidige situatie veel automobilisten de Heerenduinweg mijden omdat deze kruispunten onveilig ogen en het verkeer sterk doen opstropen. Bijkomstig voordeel van de rotondes is dat ze een hogere verkeersintensiteit aankunnen dan onbeveiligde kruispunten, waardoor ook de Heerenduinweg meer verkeer zou kunnen afwikkelen.

De Heerenduinweg zou vervolgens met de Dokweg/De Geul/Kanaaldijk verbonden kunnen worden via bijvoorbeeld de Planetenweg en de Linaeusstraat; bij voorkeur met een extra rotonde op de kruispunt Planetenweg/ Linaeusstraat. Beide straten zijn in de huidige situatie al als een soort gebiedsontsluitingsweg ingericht. Groot voordeel van deze route lijkt me dat het over een korter traject langsparkeren heeft dan de beoogde ring over de IJmuiderstraatweg.

Ik kan helaas niet met gegevens aantonen dat de door mij gesuggereerde maatregelen daadwerkelijk zullen leiden tot een kleinere etmaalsintensiteit op de Lange Nieuwsstraat dan de maatregelen zoals door de gemeente zijn voorgelegd, maar ik verzoek u toch vriendelijk mijn voorstel te beschouwen en te overwegen.

Overig.
Over de voorstellen zoals geschetst in punt 2 en 3 heb ik geen opmerkingen. Deze passen dan ook binnen het voorstel zoals ik die hierboven heb geschetst.

Indien door u gewenst ben ik zeker bereid mijn inspraakreactie verder toe te lichten. Ik ben op de volgende e-mail adres te bereiken:
[redacted]
Of telefonisch op: [redacted]

Ik ben uiteraard erg benieuwd naar uw reactie op deze mail.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Van: [redacted] [mailto:[redacted]]
Verzonden: dinsdag 4 oktober 2016 20:32
Aan: info@velsen.nl; griffier@velsen.nl
CC: [redacted]
Onderwerp: Inspraakreactie verkeer centrum IJmuiden

(12)

Geachte mevrouw, mijnheer,

Graag wil ik gebruik maken van de mogelijkheid om mijn mening te ventileren m.b.t. de op handen zijnde wijzigingen in de verkeersstructuur te IJmuiden.

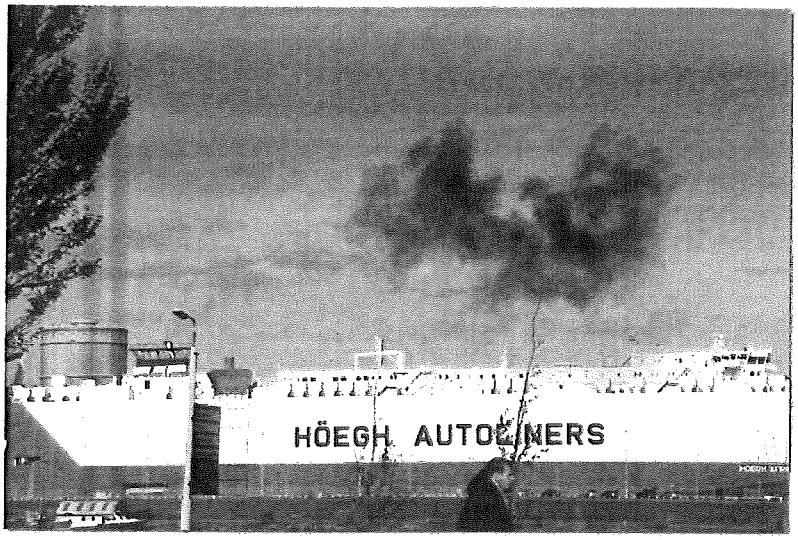
Het gaat mij om de cumulatieve effecten die op gaan treden voor de bewoners van de IJmuiderstraatweg in samenhang met toekomstige veranderingen en met name het doortrekken van het Moerbergplantsoen via het Van Poptaplantsoen naar de IJmuiderstraatweg.
Hier wordt m.i. niet of onvoldoende gekeken naar de effecten op de leefomgeving van de bewoners van de IJmuiderstraatweg.

Welke feiten zijn er bekend.

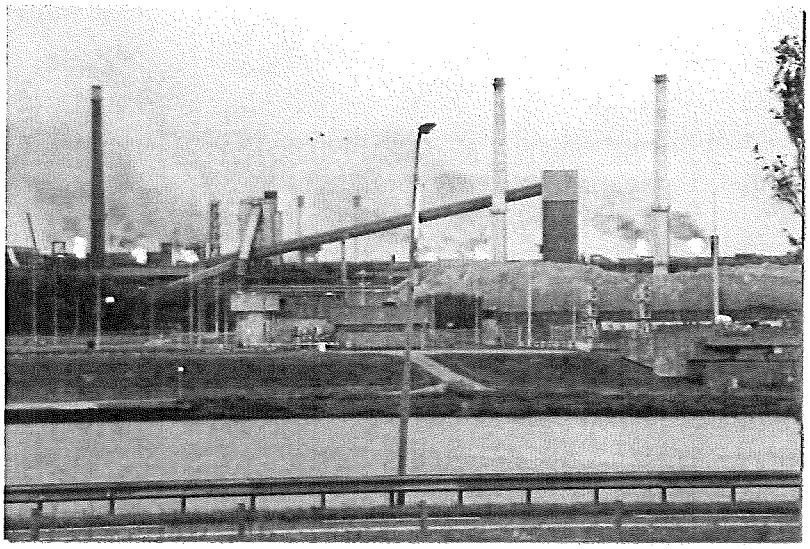
1. Het aantal motorvoertuigbewegingen op de Kanaaldijk is 15.000 p/etm.
2. Het aantal motorvoertuigbewegingen op de IJmuiderstraatweg is nu 3.500/4000 p/etm.
3. De geluidsbelasting op de gevel is momenteel Lcum 66 en heeft de kwalificatie SLECHT. (zie Cumulatie IJmond)

Welke veranderingen zullen er voor 2020 plaats vinden.

1. De nieuwe grote zeesluis zal in bedrijf zijn. Meer en grotere schepen zullen geschut worden.
2. Deze zullen meer geluid produceren aangezien ze dichter bij de huizen komen.
3. De ongecontroleerde roetuitstoot zal toenemen en kan eerder onverdund op leefniveau komen. Hiervoor is GEEN regelgeving. (Zie het antwoord van Min. Schulz van Hagen).

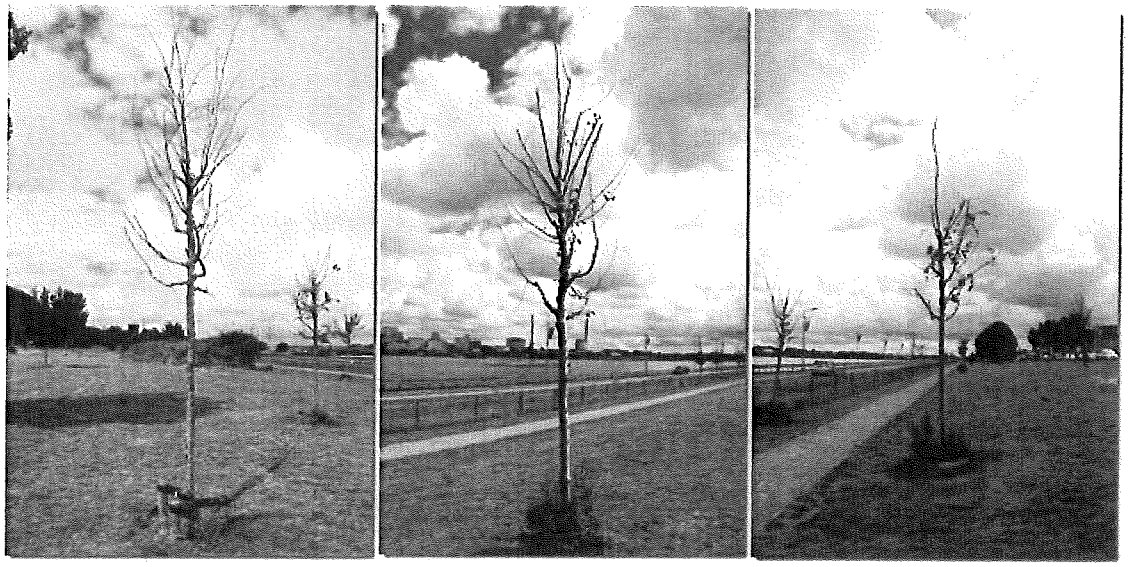


4. Zoals nu bekend is zal het windpark Spuisluis naar alle waarschijnlijkheid gebouwd gaan worden. Deze zullen voor de cokesfabrieken van Tata Steel geplaats gaan worden.



5. Hierdoor zal er, ondanks de geldende Stand Still situatie, een toename van 10% in de stofbelasting zijn binnen een straal van 1.5 km. van de turbines. (Zie def. fijnstof rapp. Spuisluis)
6. De Gemeente Velsen wil een kleine ring rond IJmuiden aanleggen ter ontlasting van het wegverkeer over de Lange Nieuwstraat. Hierdoor is er een toename van 1.000 tot 1.500 motorvoertuigen te verwachten op de IJmuiderstraatweg. (Zie Collegebericht 115)
7. DFDS wil met grotere schepen op New Castle gaan varen om zodoende meer auto's te kunnen vervoeren. Deze zullen allen over de Kanaaldijk rijden. Hierdoor zal het aantal motorvoertuigbewegingen over de Kanaaldijk nog meer toenemen.
8. De geluidsbelasting op de gevels zal, zo is mijn verwachting, door al deze wijzigingen door de max. grens gaan. Om nog maar te zwijgen over de verslechterende luchtkwaliteit waar in eerder genoemd rapport van Erbrinc Stacs Consult over wordt gesproken.

Dit alles afwegende tegen minder verkeer over de Lange Nieuwstraat verzoek ik u dringend het doortrekken van het Moerbergplantsoen buiten uw plannen te laten. Als er naar een balans gezocht moet worden zijn de bewoners van de IJmuiderstraatweg t.o.v. de bewoners van de Lange Nieuwstraat al ver in het nadeel qua milieu belasting. Dit kan en mag niet nog meer verslechteren.



Dode bomen langs de IJmuiderstraatweg zeggen wellicht meer dan 1000 woorden.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Van: [redacted] [mailto:[redacted]]
Verzonden: zondag 16 oktober 2016 23:15
Aan: Postvak info@velsen.nl
Onderwerp: Inspraakreactie verkeer centrum IJmuiden

(13)

Bij deze wil ik inspreken op de knip van de Oosterduinweg.

Tijdens de informatie avond zijn veel meer punten aangedragen door de bewoners m.b.t. de knip in de Oosterduinweg, dan is opgenomen in het inspraakdocument, ik vindt het jammer dat deze punten dan ook niet in dit document opgenomen zijn (er was geen notulist aanwezig).

De volgende punten die in het inspraakdocument missen maar wel uitvoerig zijn besproken door de bewoners tijdens deze avond zijn de volgende:

- Parkeerprobleem Oosterduinweg;
- Voor en nadelen verkeersimulatie;
- Vrachtverkeer voor bevoorrading winkels i.c.m. verkeersremmers en inrichting voor 30 km/uur zone.
- Geen doorgaand vrachtverkeer gewenst door de Oosterduinweg;
- Weghalen knip resulteert in een binnenring waardoor effect van een complete centrumring verminderd.

Verkeersmodel

De betreffende verkeersambtenaar vertelde tijdens de informatieavond dat een verkeersmodel niet betrouwbaar is voor wegen die geen hoofdweg zijn, door de vele externe factoren waarmee het model geen rekening kan houden. Nu is het vreemd dat er in het inspraakdocument het getal 2000 autos per dag genoemd wordt bij de Oosterduinweg, een getal dat door de betreffende verkeersambtenaar in twijfel werd genomen tijdens het gesprek met bewoners. Daarnaast vraag ik mij sterk af of in het verkeersmodel de nieuwe stoplichten op de lange nieuwstraat zijn meegenomen. De verkeersremmende maatregelen die momenteel worden doorgevoerd op de lange nieuwstraat, in combinatie met de nieuwe stoplichten op de kruising bij plein 45 zullen na mijn inziens tot veel meer verkeer leiden op de oosterduinweg dan de voorgespiegelde verkeersintensiteit uit het simulatiemodel. Aangezien via deze nieuwe route dan de nieuwe stoplichten ontlopen kunnen worden, zal een groot deel de door de gemeente gewenste nieuwe route gebruiken.

Dit wordt bevestigd in een vraag van het wijkplatform aan verkeersadviseur XTNT (te lezen in de notulen van het wijkplatform 20-11-2012):

Opheffen van de knip Oosterduinplein tegelijk met verkeersremmende maatregelen op de LNS heeft tot gevolg dat dan het verkeer alleen maar verdwijnt naar de route Oosterduinweg/ Kalverstraat. Dit is ongewenst.

Ik heb dan ook zeer mijn twijfels bij het uitgevoerde verkeersmodel. Hierover heb ik de volgende vragen:

- Hoe garandeert de gemeente dat de verkeerstroom door de nu rustige en daardoor leefbare Oosterduinweg niet hoger wordt dan in het verkeersmodel is voorgespiegeld?
- Hoe kan de gemeente een goed overwogen besluit nemen terwijl een verkeersmodel in deze situatie niet betrouwbaar kan zijn? Het woongenot van honderden mensen op deze route staat immers op het spel als blijkt dat er meer verkeer door hun straat gaat rijden, dan dat de gemeente heeft voorgespiegeld.
- Plaatst de gemeente de knip weer terug als mocht blijken dat de verkeersintensiteit hoger wordt dan uit het model naar voren gekomen is?
- Waarom voert de gemeente een tegenstrijdig beleid ten opzichte van woonstraten, vele straten in de gemeente zijn verkeersluw gemaakt, zoals de van dalenlaan in Santpoort-zuid en de lange maad in velserbroek, terwijl de Oosterduinweg en Kalverstraat onnodig drukker gemaakt worden?
- Hoe gaat de gemeente om met de Kalverstraat, deze zal fors drukker worden en is nu al een zeer gevaarlijke weg met veel bijna ongelukken?
- Waarom gebruikt de gemeente fietsers als verkeersremmers (zoals op de kalverstraat) dit levert voor fietsers zeer gevaarlijke situaties op.
- Hoe gaat de gemeente sluipverkeer remmen? De route via de oosterduinweg zal sneller en korter zijn dan de route via de lange nieuwstraat, zeker bij stoplichten op de Lange Nieuwstraat.
- De knip wordt conform het inspraakdocument alleen weggehaald voor het parkeren voor het winkelend publiek, dit is slechts een beperkte stroom verkeer t.o.v. verkeer dat de oosterduinweg als sluiproute gaat gebruiken. Waarom verdubbelt de gemeente de verkeersintensiteit voor de Oosterduinweg terwijl slechts een beperkt aantal autos iets lastiger kan parkeren, en slechts 200 meter moet omrijden (het velserduinplein is altijd voldoende parkeerplek, op het Oosterduinplein niet)?
- Waarom stimuleerd de gemeente door het weghalen van de knip het autoverkeer (het parkeerverkeer dat nu de knip lastig vindt woont op fietsafstand, er zullen dan meer mensen de auto pakken)?
- Heeft de gemeente wel onderzoek gedaan naar de parkeersintensiteit van het Oosterduinplein, Velserduinplein, Oosterduinweg en de omliggende straten?
- Waarom wordt het Oosterduinplein als volwaardige parkeerplaats gezien, terwijl hier beperkte parkeerplaatsen aanwezig zijn, en deze eigenlijk altijd vol staat?
- Moet door de gemeente niet enkel het Velserduinplein als de parkeerplaats voor het winkelcentrum gezien worden? Hier is immers altijd voldoende plek.

Parkeerprobleem

Verkeer dat geen parkeerplek kan vinden op het oosterduinplein moet ongeveer 540 meter rijden om op het velserduinplein te komen. Bij het opheffen van de knip is dit slechts 200 meter korter (via afstandmeten.nl).

Daarnaast zal het winkelend publiek afkomend van het oosterduinplein dan in de oosterduinweg gaan parkeren (de winkels zijn vooral geconcentreerd tussen de Hema en Marktplein) en niet op het Velserduinplein. Hierdoor zal de al hoge parkeerdruk in de oosterduinweg alleen maar vergroten (er zijn nu al te weinig parkeerplaatsen in de oosterduinweg en omliggende straten).

- Waarom beperkt de gemeente honderden mensen in hun woongenot, voor slechts 200 meter omrijden?

- Waarom word een hoofdweg die hiervoor geschikt is rustiger gemaakt t.o.v. een woonstraat die parallel aan deze weg loopt?
- Hoe gaat de gemeente inspelen op de verhoogde parkeerdruk (die al hoog is) in de Oosterduinweg, Diezestraat en Dinkelstraat indien de knip weggehaald wordt?

Vrachtverkeer / verkeerremmers

De winkels van de LN worden aan de achterzijde via de diezestraat bevoorraad. Hiervoor moet het vrachtverkeer een scherpe draai maken op de Oosterduinweg de diezestraat in. Daarnaast zijn door het vrachtverkeer verkeersdrempels in de oosterduinweg beperkt mogelijk, daarnaast is het moeilijk om de oosterduinweg door deze draaicirkel een smal wegprofiel te geven zoals hoort bij een 30 km weg. Door het vrachtverkeer is het moeilijk om voldoende verkeersremmende maatregelen te nemen in de oosterduinweg / oosterduinplein / kalverstraat.

- Hoe gaat de gemeente verkeersremmende maatregelen nemen in de Oosterduinweg, terwijl hier vrachtverkeer moet rijden voor de bevoorrading van de winkels (deze kunnen bij een smal wegprofiel geen bocht maken)?
- Hoe gaat de gemeente de Oosterduinweg als 30 km zone inrichten, terwijl hier vrachtverkeer bochten moeten maken voor de bevoorrading van de winkels?
- Hoe voorkomt de gemeente dat de weg een racebaan wordt? Dat is nu immers het geval.
- De route Noostraat > Kennemerlaan is bij het weghalen van de knip korter via de oosterduinweg dan via de LN. Hoe kan de gemeente garanderen dat doorgaand vrachtverkeer of gewoon doorgaand autoverkeer dat op navigatie rijdt niet via de oosterduinweg gaat rijden?

Mogelijke aanvullende maatregelen:

Mocht de gemeente uiteindelijk toch besluiten de knip weg te halen, zouden dan de volgende maatregelen onderzocht kunnen worden?

- Inrijdverbod invoeren bij Oosterduinplein voor vrachtverkeer (Doorgaand vrachtverkeer naar of van kennemerlaan onmogelijk maken);
- Eenrichtingsverkeer invoeren op het Oosterduinplein (In de richting Kennemerlaan > Oosterduinweg), er wordt dan immers de gewenste parkeerring gecreëerd.
- Een oplossing om de verkeersintensiteit te beperken en toch de parkaarroute te kunnen creeren is om in de route Oosterduinweg > Kalverstraat een nieuwe knip te maken ter hoogte van de kruising Velserduinweg > Wijk aan zeerweg, zoals ook opgenomen in variant 4 van de verkeerstudie van XTNT van 5 november 2012 . Het verkeer van de Oosterduinweg naar de Kalverstraat moet dan rijden over de verlegde Zuidergang. Er kan dan meteen een pleintje gecreëerd worden bij de winkel en de snackbar op deze locatie.
- Mocht in de praktijk blijken dat de verkeersintensiteit fors hoger is dan 2000 autos per dag, sluit de gemeente dan weer het Oosterduinplein af?

Ik hoop graag antwoord te krijgen op bovenstaande vragen.

Met vriendelijke groet,

Onderwerp: Inspraakreactie verkeer centrum IJmuiden.
d.d. 15-11-2016

14

Mijne heren,

Hierbij wil ik u mijn zienswijze delen over verkeerstructuur centrum IJmuiden.

Ten aanzien van het opheffen van "knip" Oosterduinplein zijn diverse aspecten niet meegewogen in het inspraak document.

Het te behalen "voordeel" is een verbeterde bereikbaarheid van de parkeer voorzieningen in het centrum en ontlasting van de Lange Nieuwstraat, maar naar mijn mening gaat dit ten koste van de verkeersveiligheid en leefbaarheid op de oosterduinweg.
Het uitgangspunt is dat het de route via Kalverstraat, Velserduinplein, Oosterduinweg en Kennemerlaan (vv), voor het oost-west(vv) verkeer minder aantrekkelijk is en moet zijn dan de route via IJmuiderstraatweg. Ik betwijfel of dit haalbaar is gezien de grote hoeveelheid vrachtverkeer ten behoeve van de winkels. (Deze neemt nog extra toe, omdat de bevoorrading altijd via de achterzijde van de winkels moet gaan plaatsvinden). Vrachtverkeer vraagt ruimte en het is dan niet mogelijk om een juiste snelheidsremmende 30 km omgeving te realiseren.

Tevens zal het openmaken van het Oosterduinplein leiden tot een wel heel aantrekkelijke verbinding van de Kennemerlaan naar de Oosterduinweg. Ik vrees dat de transitie van een snelheid van 50 km op de Kennemerlaan naar een gewenste 30 km op de Oosterduinweg binnen de lengte van het Oosterduinplein voor vele automobilisten niet haalbaar is. Één en ander hangt totaal af van een juiste inrichting van de verbinding. Naar mijn mening is en juiste inrichting niet haalbaar en lopen we als bewoners het risico om een race baan voor de deur te krijgen.

Helaas is in deze inspraak niet de ontwikkelingen van het Velserduinplein meegenomen. Hier loopt een issue dat met de verplaatsing van de Noordergang naar mijn mening een bypass creëert tussen de route Kalverstraat, Velserduinplein, Oosterduinweg, Kennemerlaan en de Lange Nieuwstraat. (Beide oost-west routes). Hierdoor zal naar mijn mening de hoeveelheid verkeer op de oosterduinweg toenemen. Men kan dan namelijk de Kalverstraat vermijden. Is er in de berekende verkeerscijfers wel of geen rekening gehouden met de ontwikkelingen van het Velserduinplein?

Waarop zijn de verkeerscijfers gebaseerd / berekend? Mijn inschatting is dat bij opheffing van de "knip" Oosterduinplein er meer verkeer komt dan 2000 auto's, omdat voor de meeste wijken van oudsher de Lange nieuwstraat en Kennermerlaan de meer logische routes zijn om de wijken tussen de Lange nieuwstraat en Wijk aan Zeeërweg te bereiken.

In de notitie wordt nergens gesproken over het parkeren. Met het aanpassen van het oosterduinplein ten behoeve van een weg zullen parkeerplaatsen vervallen. Tevens zijn de parkeerplaatsen op het marktplein (bij Fellows Fashion) vervallen en komen er boven het Marktplein 4 nieuwe maisonnettes met hun voordeur in de Diezestraat. M.a.w. er verdwijnen in de buurt Oosterduinweg, Diezestraat, Dinkelstraat steeds meer parkeerplaatsen, terwijl er dus ook ontwikkelingen zijn waardoor er meer geparkeerd gaat worden. De parkeerdruk is door bewoners, winkeliers en winkelend publiek al erg hoog.

Tevens maak ik me zorgen over de verkeersveiligheid in de straat als er meer verkeer komt met een hogere snelheid i.c.m. met het vrachtverkeer, fietsers, parkeren, etc. In het inspraak document worden deze aspecten voor de Oosterduinweg nergens benoemd en behandeld. Waarom niet?

Op basis van het bovenstaande zie ik voldoende argumenten om af te zien van het openmaken van de "knip" Oosterduinplein. Graag verneem ik hierop van u een eerlijke en onderbouwde reactie?

Tijdens de participatie is ook gesproken over het gefaseerd omgaan met de gewenste veranderingen, omdat een verkeersmodel nooit voldoende duidelijk, statisch onderbouwd is voor het verkeer. Ook in de notitie wordt dit genoemd, echter in de keuze voor de oplossing wordt hier niet op in gegaan. Waarom niet? Het voorstel was om eerst het van Poptaplantsoen af te ronden en

dan te zien hoe het verkeer zich verdeeld en dit dan ook te meten. Pas daarna is de nut en noodzaak van het opheffen van het Oosterduinplein goed te bepalen.

Er zou dan ook kunnen worden gedacht aan een tijdelijke voorziening op het Oosterduinplein om te zien wat het echte effect is van de gewenste aanpassing. Vooraf dienen dan wel acceptatie criteria te worden vastgesteld wat wenselijk en haalbaar is.

Gaarne ook een onderbouwde reactie voor deze twee bovenstaande punten mbt fasering. Waarom heeft u dit niet in overweging hebt genomen en waarom heeft u dit niet behandeld in de inspraak notitie?

Verder wil ik u voor de Oosterduinweg nog de volgende aandachtspunten meegeven, die in het inspraak document wel zijn genoemd voor bijv. De Kennemerlaan en Poptaplantsoen e.d.

- Bomen, bij elke ontwikkeling (gewenst of ongewenste) dienen deze te blijven gehandhaafd. Deze zijn nu namelijk op een redelijke grootte en het zou zonde zijn als we weer jaren met een kale straat zouden zitten.
- Fiets verkeer is niet meegenomen in het inspraakdocument voor de Oosterduinweg/Oosterduinplein. Bij herinrichting zal goed moeten worden gekeken naar het huidige fietspad op het Oosterduinplein en wordt ook aandacht gevraagd voor een optimale bereikbaarheid van de fietsenstallingsmogelijkheden op het markt plein. Bij voorkeur dusdanig dat het rijden van fietsers over de stoep wordt voorkomen.

Graag zou ik uw mening willen vernemen over bovenstaande aandachtspunten willen vernemen en dat u dit in het inspraakdocument verwerkt?

Ik wil me graag aansluiten bij de mening van het wijkplatform dat de nut en noodzaak niet wordt gezien van het totale plan en de centrumring. De behoefte om de Lange Nieuwstraat rustiger te maken wordt uitsluitend door de gemeente uitgesproken. IJmuidenaren en omwonenden hoor je daar niet over. De nut en noodzaak is nog niet voldoende aangetoond.

Het idee van het wijkplatform voor alleen een aanpassing van het Oosterduinplein en niet het Poptaplantsoen wordt zeker niet door de bewoners van de Oosterduinweg en Oosterduinplein ondersteund. De verkeersdruk en hinder zal dan namelijk beduidend hoger liggen dan nu en zeker hoger dan in het nu voorgestelde plan.

Met vriendelijke groeten,

[redacted]
Oosterduinweg[redacted]
1972 NE IJmuiden.
[redacted]

From: "Postvak info@velsen.nl" <info@velsen.nl>
To: [redacted]
Date: 11/17/2016 6:54:06 PM
Subject: FW: inspraak reactie

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij bevestigen wij de ontvangst van uw e-mail.
Uw e-mail is doorgestuurd naar de desbetreffende afdeling of ambtenaar.

(15)

Met vriendelijke groet,

Klant Contact Centrum

Publieke Dienstverlening
Gemeente Velsen
Dudokplein 1, 1971 EN IJmuiden
Postbus 465, 1970 AL IJmuiden

info@velsen.nl
0255 567200 of 14 0255

Van: [redacted] [mailto:[redacted]
Verzonden: donderdag 17 november 2016 17:31
Aan: Postvak info@velsen.nl
Onderwerp: Fwd: inspraak reactie

---------- Oorspronkelijk bericht ----------
Van: [redacted]
Aan: info <info@velsen.nl>
Datum: 17 november 2016 om 17:28
Onderwerp: Fwd: inspraak reactie

Onderwerp: Inspraakreactie verkeer centrum IJmuiden.

d.d. 15-11-2016

Mijne heren,

Hierbij wil ik u mijn zienswijze delen over verkeerstructuur centrum IJmuiden.

Ten aanzien van het opheffen van "knip" Oosterduinplein zijn diverse aspecten niet meegewogen in het inspraak document.

Het te behalen "voordeel" is een verbeterde bereikbaarheid van de parkeer voorzieningen in het centrum en ontlasting van de Lange Nieuwstraat, maar naar mijn mening gaat dit ten koste van de verkeersveiligheid en leefbaarheid op de oosterduinweg.

Het uitgangspunt is dat het de route via Kalverstraat, Velserduinplein, Oosterduinweg en Kennemerlaan (vv), voor het oost-west(vv) verkeer minder aantrekkelijk is en moet zijn dan de route via IJmuiderstraatweg. Ik betwijfel of dit haalbaar is gezien de grote hoeveelheid vrachtverkeer ten behoeve van de winkels. (Deze neemt nog extra toe, omdat de bevoorrading altijd via de achterzijde van de winkels moet gaan plaatsvinden). Vrachtverkeer vraagt ruimte en het is dan niet mogelijk om een juiste snelheidsremmende 30 km omgeving te realiseren.

Tevens zal het openmaken van het Oosterduinplein leiden tot een wel heel aantrekkelijke verbinding van de Kennemerlaan naar de Oosterduinweg. Ik vrees dat de transitie van een snelheid van 50 km op de Kennemerlaan naar een gewenste 30 km op de Oosterduinweg binnen de lengte van het Oosterduinplein voor vele automobilisten niet haalbaar is. Één en ander hangt totaal af van een juiste inrichting van de verbinding. Naar mijn mening is en juiste inrichting niet haalbaar en lopen we als bewoners het risico om een race baan voor de deur te krijgen.

Waarop zijn de verkeerscijfers gebaseerd / berekend? Mijn inschatting is dat bij opheffing van de "knip" Oosterduinplein er meer verkeer komt dan 2000 auto's, omdat voor de meeste wijken van oudsher de Lange nieuwstraat en Kennermerlaan de meer logische routes zijn om de wijken tussen de Lange nieuwstraat en Wijk aan Zeeërweg te bereiken.

In de notitie wordt nergens gesproken over het parkeren. Met het aanpassen van het oosterduinplein ten behoeve van een weg zullen parkeerplaatsen vervallen. Tevens zijn de parkeerplaatsen op het marktplein (bij Fellows Fashion) vervallen en komen er boven het Marktplein 4 nieuwe maisonnettes met hun voordeur in de Diezestraat. M.a.w. er verdwijnen in de buurt Oosterduinweg, Diezestraat, Dinkelstraat steeds meer parkeerplaatsen, terwijl er dus ook ontwikkelingen zijn waardoor er meer geparkeerd gaat worden. De parkeerdruk is door bewoners, winkeliers en winkelend publiek al erg hoog.

Tevens maak ik me zorgen over de verkeersveiligheid in de straat als er meer verkeer komt met een hogere snelheid i.c.m. met het vrachtverkeer, fietsers, parkeren, etc. In het inspraak document worden deze aspecten voor de Oosterduinweg nergens benoemd en behandeld. Waarom niet?

Op basis van het bovenstaande zie ik voldoende argumenten om af te zien van het openmaken van de "knip" Oosterduinplein. Graag verneem ik hierop van u een eerlijke en onderbouwde reactie?

Tijdens de participatie is ook gesproken over het gefaseerd omgaan met de gewenste veranderingen, omdat een verkeersmodel nooit voldoende duidelijk, statisch onderbouwd is voor het verkeer. Ook in de notitie wordt dit genoemd, echter in de keuze voor de oplossing wordt hier niet op in gegaan. Waarom niet? Het voorstel was om eerst het van Poptaplantsoen af te ronden en dan te zien hoe het verkeer zich verdeeld en dit dan ook te meten. Pas daarna is de nut en noodzaak van het opheffen van het Oosterduinplein goed te bepalen.

Gaarne ook een onderbouwde reactie mbt deze fasering. Waarom heeft u dit niet in overweging genomen en waarom heeft u dit niet behandeld in de inspraak notitie?

Verder wil ik u voor de Oosterduinweg nog de volgende aandachtspunten meegeven, die in het inspraak document wel zijn genoemd voor bijv. De Kennemerlaan en Poptaplantsoen e.d.

- Bomen, bij elke ontwikkeling (gewenst of ongewenste) dienen deze te blijven gehandhaafd. Deze zijn nu namelijk op een redelijke grootte en het zou zonde zijn als we weer jaren met een kale straat zouden zitten.
- Fiets verkeer is niet meegenomen in het inspraakdocument voor de Oosterduinweg/Oosterduinplein. Bij herinrichting zal goed moeten worden gekeken naar het huidige fietspad op het Oosterduinplein en wordt ook aandacht gevraagd voor een optimale bereikbaarheid van de fietsenstallingsmogelijkheden op het markt plein. Bij voorkeur dusdanig dat het rijden van fietsers over de stoep wordt voorkomen.

Graag zou ik uw mening willen vernemen over bovenstaande aandachtspunten willen vernemen en dat u dit in het inspraakdocument verwerkt?

Ik wil me graag aansluiten bij de mening van het wijkplatform dat de nut en noodzaak niet wordt gezien van het totale plan en de centrumring. De behoefte om de Lange Nieuwstraat rustiger te maken wordt uitsluitend door de gemeente uitgesproken. IJmuidenaren en omwonenden hoor je daar niet over. De nut en noodzaak is nog niet voldoende aangetoond.

Het idee van het wijkplatform voor alleen een aanpassing van het Oosterduinplein en niet van het Poptaplantsoen wordt zeker niet door de bewoners van de Oosterduinweg en Oosterduinplein ondersteund. De verkeersdruk en hinder zal dan namelijk beduidend hoger liggen dan nu en zeker hoger dan in het nu voorgestelde plan.

Met vriendelijke groeten, bewoners oosterduinweg[redacted]

Van: [redacted] [mailto:[redacted]]
Verzonden: zaterdag 8 oktober 2016 10:47
Aan: Postvak info@velsen.nl
Onderwerp: Inspraakreactie verkeer centrum IJmuiden

16

L.S.,

Ik woon in de zuidelijkste flat in de Merwedestraat, en derhalve kunt u zich voorstellen dat ik FEL TEGEN uw plannen ben voor het maken van tweerichtingsverkeer op het zuidelijk deel van zowel de Spaarne- als de Merwedestraat. Mijn beredenering is als volgt:

1. VERHOGING GELUIDSOVERLAST
Deze flats dateren uit de jaren 50 en blinken al niet uit qua wooncomfort. Onze woon- en slaapkamers bevinden zich aan de voorkant, hemelsbreed op nog geen 5 meter van de weg. In de vorige fase van de herinrichting van de Lange Nieuwstraat, toen het ook tweerichtingsverkeer in de Merwedestraat was, hebben wij al een voorproefje gehad van de geluidsoverlast. Ik kan u vertellen, die periode was bijzonder onprettig en leverde veel stress op. Geen mogelijkheid meer om voor op het balkon te zitten, ramen en deuren gesloten moeten houden, als je op de bank zat, had je gewoon golfslag in je koffie, en dan nog het slecht slapen 's nachts, waardoor je overdag minder goed functioneerde. Ik heb destijds uiteraard een klacht ingediend, en gelukkig is toen de periode van tweerichtingsverkeer ingekort. Ik moet er echt niet aan denken dat dat een permanente situatie wordt!

2. VERKEERSAFWIKKELING ROND DE KPN-LOCATIE
U zegt dat u de verkeersdrukte op de Lange Nieuwstraat wilt verminderen. Mijns inziens, bereikt u juist het TEGENOVERGESTELDE met deze plannen. U biedt het verkeer dan namelijk de mogelijkheid, om niet slechts via EEN straat (Spaarnestraat) richting de Lange Nieuw te rijden, maar ook via de Merwedestraat, via TWEE straten dus. Ik ben namelijk van mening, dat mensen die via de Maastraat de Merwedestraat inrijden, en dan toch richting Lange Nieuw willen, zij zich echt niet tegen laten houden door het verbodsbord wat halverwege de Merwedestraat, ter hoogte van de Rijnstraat staat. Ik woon hier, en ik zie dat namelijk meerdere malen per dag gebeuren! Als u het verkeer wilt ontmoedigen, biedt ze dan ook maar één mogelijkheid.

3. ONVEILIGE VERKEERSSITUATIE
Door de verkeerssituatie in deze straten opnieuw te veranderen, wordt het er voor de weggebruikers echt niet duidelijker op. En ik spreek nu niet alleen als moeder, die haar kind ook veilig de deur uit wil zien blijven gaan, maar ook als beroepschauffeur. Waarom het niet zo simpel mogelijk houden? Laat de situatie gewoon zoals het nu is. Alleen via de Spaarnestraat richting Lange Nieuwstraat, en alleen via de Merwedestraat richting Heerenduinweg. U voorkomt daarmee sowieso een hoop extra overlast voor de bewoners van beide straten, en u laat de huidige verkeerssituatie in tact. Bewoners blij, weggebruikers blij.

Tot slot, spreek ik de hoop uit dat onze reacties ook daadwerkelijk in uw besluitvorming meegenomen zullen gaan worden. Het is mij namelijk opgevallen dat de verkeerssituatie rondom de KPN-locatie, cq bestrating en bebording, nu al is aangepast aan de eventuele nieuwe situatie. U loopt daarmee zeer op de zaken vooruit, en geeft derhalve de burger niet echt het gevoel, dat er naar ze geluisterd zal gaan worden. Dit vind ik uiteraard geen correcte gang van zaken.

Ik hoop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben, en ik zie uit naar uw reactie.