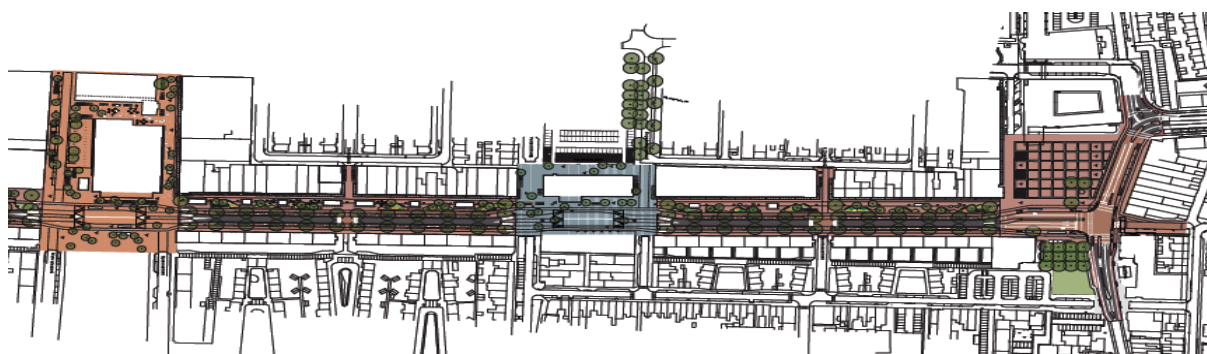
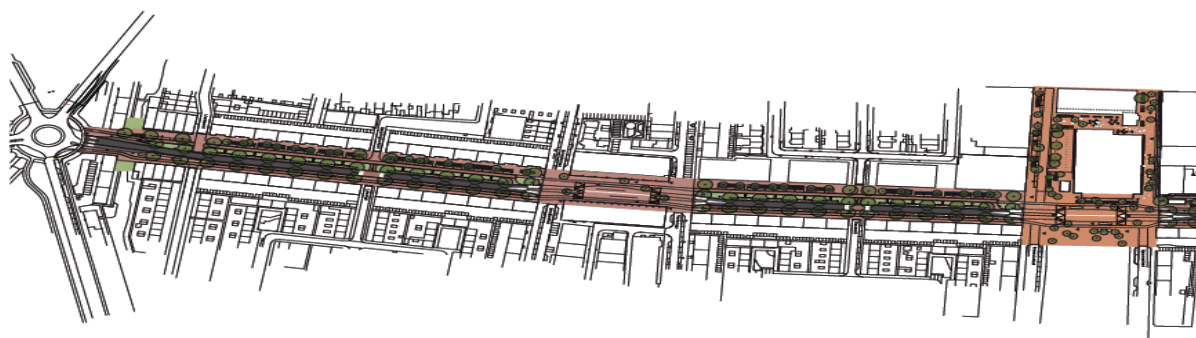


INSPRAAKDOCUMENT

Herinrichting Lange Nieuwstraat en Plein 1945

Een toelichting op de voorgenomen plannen



Gemeente Velsen
Mei 2014

Inspraakreactie tot en met 26 juni 2014 sturen naar:
Gemeente Velsen
College van B en W
Postbus 465
1970 AL IJmuiden

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING
 - 1.1 Procedure

2. VERKEERSKUNDIGE UITGANGSPUNTEN
 - 2.1 Verkeersfunctie Lange Nieuwstraat
 - 2.2 Fietspaden
 - 2.3 Busverkeer
 - 2.4 Wegprofiel
 - 2.5 Vormgeving ‘pleinen’
 - 2.5.1 Plein 1945
 - 2.5.2 Velserveduinplein
 - 2.5.3 Marktplein
 - 2.5.4 Noord-Zuidarcade
 - 2.6 Parkeren

3. STEDENBOUWKUNDIGE UITGANGSPUNTEN
 - 3.1 Algemeen
 - 3.2 Ruimtelijk ontwerp van oost naar west
 - 3.2.1 Plein 1945
 - 3.2.2 Winkelstraat tussen Plein 1945 en Marktplein
 - 3.2.3 Het Velserveduinplein
 - 3.2.4 Het Marktplein
 - 3.2.5 Fietsstraat ten westen van het Marktplein tot aan de rotonde
 - 3.2.6 Arcade

4. SAMENVATTING

BIJLAGE:

Voorlopig ontwerp Herinrichting Lange Nieuwstraat en Plein 1945

1. INLEIDING

De Lange Nieuwstraat is al geruime tijd toe aan groot onderhoud. Daarbij bestaat de wens om de verkeersveiligheid en leefbaarheid voor gebruikers van de weg, omwonenden en winkelend publiek te verbeteren. Ook moet rekening worden gehouden met optimale voorzieningen voor het openbaar vervoer, waaronder de R-netlijn die hier vanaf 2016 gaat rijden. Naast de openbare ruimte in het verkeersgebied is ook het winkelgebied toe aan een kwaliteitsimpuls. Op 7 februari 2013 heeft de gemeenteraad besloten op korte termijn de ruimtelijke kwaliteit van de Lange Nieuwstraat tussen Plein 1945 en Marktplaats een impuls te geven. Het ontwerp voor het winkelgebied is gemaakt met de wetenschap dat voor de totale Lange Nieuwstraat een nieuw wegprofiel wordt gemaakt. Naast de noodzaak voor vernieuwing van de Lange Nieuwstraat wordt ook gekeken naar verbeteringen in de verkeersveiligheid en de benodigde voorzieningen voor het busverkeer, waaronder de toekomstige R-Net bus (HOV). Het ontwerp van het toekomstige wegprofiel sluit dan ook aan op het ontwerp van het winkelgebied en vice versa. Het vrijgeven van het integrale ontwerp van de Lange Nieuwstraat biedt kansen om in het vervolg de werkzaamheden goed op elkaar af te stemmen en meerwaarde te creëren.

Om tot dit integrale ontwerp te komen is de gemeente medio 2013 gestart met bijeenkomsten om inzicht te krijgen welke wensen en ideeën er zijn over dit gebied en wat past binnen de opdracht van een kwaliteitsimpuls en versterking van het winkelcentrum. De uitkomst van zowel de bijeenkomsten de individuele gesprekken als de bijeenkomsten zijn mede de basis voor het schetsontwerp zoals dit op 3 en 4 maart 2014 zijn gepresenteerd. Op basis van de ingekomen reacties zijn er een aantal wijzigingen in het schetsontwerp doorgevoerd en is het voorlopig ontwerp nu gereed om in de inspraak te brengen.

In dit inspraakdocument wordt het voorlopig ontwerp voor de herinrichting van de Lange Nieuwstraat en Plein 1945 nader toegelicht. In hoofdstuk 2 worden de verkeerskundige uitgangspunten en overwegingen besproken. In hoofdstuk 3 wordt nader ingegaan op de ruimtelijke uitgangspunten en overwegingen. In hoofdstuk 4 zijn de highlights van het voorlopig ontwerp weergegeven.

1.1 Procedure

Het voorlopig ontwerp met onderhavig inspraakdocument worden ter inzage gelegd in het stadhuis en de centrale bibliotheek te IJmuiden. Daarnaast zijn beide documenten ook op internet te raadplegen (www.velsen.nl). De inspraakperiode duurt van 16 mei tot en met 26 juni 2014. Op 27 mei 2014 zal ook een inloopbijeenkomst worden georganiseerd. Tijdens de inspraakperiode en op de inloopbijeenkomst kunnen betrokkenen reageren op de voorgenomen plannen. Vervolgens worden de inspraakreacties verwerkt in een inspraakrapportage, waarna het college van burgemeester en wethouders een besluit zal nemen over de definitieve herinrichting. Als deze procedure met goed gevolg is doorlopen, zullen de werkzaamheden in het voorjaar van 2015 starten.

2. VERKEERSKUNDIGE UITGANGSPUNTEN

2.1 Verkeersfunctie Lange Nieuwstraat

De Lange Nieuwstraat is sinds jaar en dag de centrale route door IJmuiden voor alle vormen van verkeer. De hoeveelheid autoverkeer varieert tussen ongeveer 12.000 en 16.000 auto's per dag, waarbij vooral het gedeelte tussen Plein 1945 en Marktpluin erg druk is. Daarnaast is de Lange Nieuwstraat ook de centrale busroute, heeft het een functie als hoofdfietsroute en is het een primaire aanrijdroute voor de hulpdiensten. Gezien de belangrijke verkeersfunctie van de Lange Nieuwstraat is het uitgangspunt dat het een 50 km/uur voorrangsweg blijft.

De hoge verkeersdruk staat op gespannen voet met het feit dat de Lange Nieuwstraat ook een woonstraat en een winkelstraat is. De uitdaging bij de herinrichting van de Lange Nieuwstraat is dan ook het uiterlijk en de beleving te veranderen van een drukke verkeersweg naar een levendige winkelstraat, waar het verkeer met een gematigde snelheid doorheen rijdt maar wel voldoende kan doorstromen. Een aantrekkelijke vormgeving van het winkelgedeelte en de 'pleinen', samen met snelheidsremmende maatregelen en verkeerslichten bij Plein 1945, moet de route minder aantrekkelijk maken voor doorgaand verkeer en tegelijkertijd het centrum bereikbaar houden voor de bewoners en het winkelend publiek.

De verwachting is dat de combinatie van maatregelen, zoals die in het ontwerp wordt voorgesteld, leidt tot een afname van de verkeersdruk. Hoe groot die afname zal zijn is niet te voorspellen. Na afloop van de herinrichting van de Lange Nieuwstraat en Plein 1945 zullen de effecten van de maatregelen onderzocht worden. Daarnaast zal de komende tijd gekeken worden naar mogelijke aanpassingen in de verkeersstructuur van IJmuiden. Een verkennende studie hiernaar is gedaan in 2012. Bij de herinrichting van de Lange Nieuwstraat wordt hier echter nog niet op vooruit gelopen. Uitgangspunt is de bestaande verkeersstructuur.

2.2 Fietspaden

De Lange Nieuwstraat is een druk gebruikte fietsroute. De huidige situatie met een tweerichtingsfietspad op het winkelgedeelte van de Lange Nieuwstraat levert problemen op met de verkeersveiligheid. Het autoverkeer van en naar de zijwegen (met name bij de Velderduinweg en het Marktpluin) ziet fietsers in oostelijke richting soms over het hoofd. Gezien het grote gebruik van het fietspad zijn er ook geregeld conflicten tussen fietsers onderling of met snorfietsers. Een situatie met een vrijliggend (éénrichtings)fietspad aan beide zijden van de weg kan hier verbetering in brengen. Dit past ook beter bij de aansluitende fietsinfrastructuur (De Noostraat, Zeeweg, Planetenweg, Gijzenvelt- en Moerbergplantsoen), waar in alle gevallen sprake is van een standaardsituatie met vrijliggende fietspaden of fietsstroken. Een nadeel is overigens wel dat bij de winks naar verwachting vrij veel tegen de richting in gefietst zal gaan worden. Ook zal in de nieuwe situatie het autoverkeer van en naar de woonstraten ten zuiden van de Lange Nieuwstraat rekening moeten gaan houden met kruisend fietsverkeer.

Door te kiezen voor een éénrichtingsfietspad aan beide zijden van de weg zal in de nieuwe situatie het fietsverkeer vaker moeten oversteken. De meeste overstekers zijn te verwachten

aan beide koppen van de ‘pleinen’: Velserveduinplein, Marktplein en Noord/Zuidarcade. Om daar voldoende veiligheid en comfort te bieden aan overstekende fietsers worden brede middensteunpunten aangebracht (3 meter breed). De fietsers hoeven dan niet in één keer de gehele verkeerssituatie te overzien, maar kunnen in fases oversteken. Een bijkomend voordeel van middensteunpunten is dat het een snelheidsremmende werking heeft op het autoverkeer.

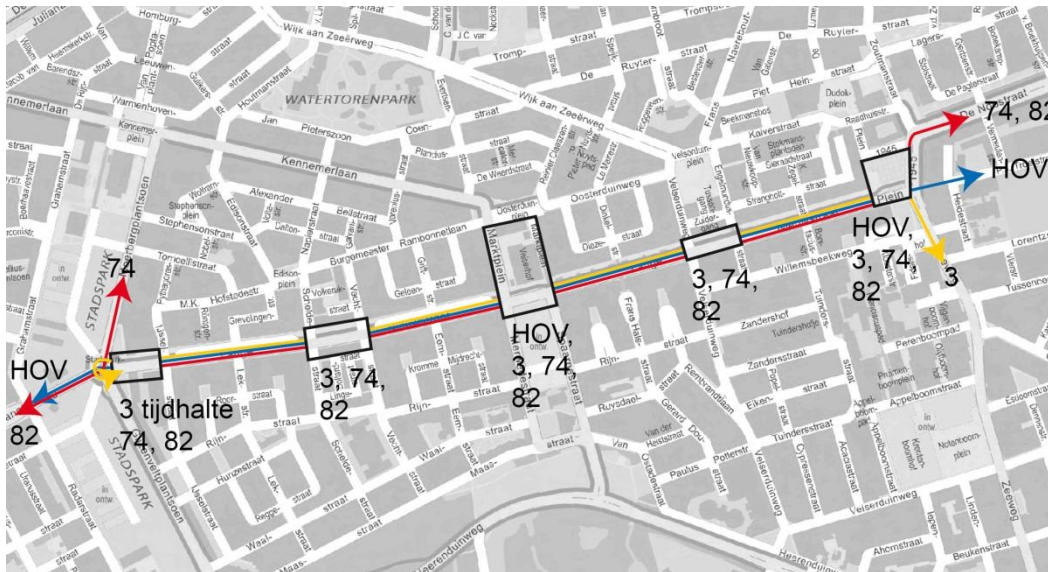
In verband met de veiligheid en het comfort van fietsers is het van belang dat de fietspaden voldoende breed zijn, net als op de Planetenweg. De fietspaden worden 2,40 meter breed en worden voorzien van rood asfalt. Hiermee wordt ook invulling gegeven aan de ambities die Velsen heeft op het gebied van fietsvriendelijkheid. Bij de ‘pleinen’ wordt over korte afstanden hiervan afgeweken, omdat dit vanwege de ruimtelijke inpasbaarheid noodzakelijk is. Op het deel van de Lange Nieuwstraat tussen Marktplein en rotonde Stadspark is voor fietsers in westelijke richting geen vrijliggend fietspad nodig. Hier kan het fietsverkeer gebruik blijven maken van de parallelweg, in de vorm van een fietsstraat.

2.3 Busverkeer

Naast de huidige lijnen 75 en 277, die samen opgaan in de nieuwe R-net/HOV lijn, wordt de Lange Nieuwstraat ook gebruikt door de buslijnen 3, 74 en 82. In totaal gaat het om een busfrequentie van ca. 10-15 bussen per uur per richting. De R-net bussen gaan alleen stoppen bij Plein 1945 en het Marktplein, de overige bussen ook bij de andere drie haltes (Velserveduinplein, Scheldestraat en Rotonde Stadspark). Voor alle buslijnen geldt dat de doorstroming zo goed mogelijk moet worden bevorderd. Concreet betekent dit dat ze zo weinig mogelijk oponthoud en hinder moeten ondervinden van in- en uitparkerende auto's, overstekend en afslaand verkeer en - in de nieuwe situatie - de verkeerslichten bij Plein 1945. Dit betekent ook dat de bussen, net als in de huidige situatie, moeten halteren in bushavens zodat ze elkaar niet hinderen in de doorstroming.

Sinds 2012 heeft buslijn 3 (voorheen lijn 4) zijn eindhalte bij de rotonde Stadspark. Ten behoeve daarvan is een tijdelijke halte aangelegd bij de aansluiting van de Lange Nieuwstraat op de rotonde, alleen aan de noordzijde van de weg. Deze wordt niet alleen gebruikt als eindhalte, maar ook als beginhalte. Met de provincie is afgesproken dat bij de herinrichting Lange Nieuwstraat een beginhalte zal worden aangelegd aan de zuidzijde van de weg. Het ligt voor de hand dat lijn 82, waarvoor de bushaltes nu direct ten westen van de rotonde (voor de Komeet) zijn gelegen, na de herinrichting ook gebruik gaat maken van de nieuw aan te leggen haltes voor lijn 3.

Met de provincie is ook afgesproken dat buslijn 74 na de herinrichting Lange Nieuwstraat niet meer via de Kennemerlaan naar het Kennemerplein zal rijden (en vice versa), maar via de Lange Nieuwstraat-west en het Moerbergplantsoen. Hiervoor zijn een aantal redenen: het vaak optredende tijdverlies bij het oprijden van de Lange Nieuwstraat (bij het Marktplein), het gebrek aan comfort (trillingen door het klinkerwegdek en de drempels) en het geringe gebruik van de halte Napierstraat. Lijn 74 zal in de nieuwe situatie dus over de gehele Lange Nieuwstraat rijden en bij alle haltes stoppen.



2.4 Wegprofiel

Als ontwerpuitgangspunt voor het weggedeelte van de Lange Nieuwstraat is gekozen voor continuïteit in het wegprofiel van Plein 1945 tot aan de rotonde Stadspark. Dit betekent dat over de gehele lengte een profiel wordt gemaakt met langsparkeren aan beide kanten van de weg, zoals dit in de huidige situatie al bestaat op het gedeelte tussen Plein 1945 en het Marktplein. Voor het deel tussen Marktplein en rotonde Stadspark wijkt dit af van het eerder gepresenteerde schetsontwerp. Hierin werd er nog vanuit gegaan de parkeerbehoefte net als in de bestaande situatie op te lossen op de parallelweg, maar dan in de vorm van schuin parkeren langs een fietsstraat. Uiteindelijk is hiervoor niet gekozen om twee redenen: (1) een continu wegprofiel biedt meer ruimtelijke kwaliteit, (2) een situatie met schuinparkeren langs een fietsstraat is minder veilig vanwege het soms slechte zicht op naderend fietsverkeer.

Wat betreft de wegverharding is ervoor gekozen om geen standaard 50 km/uur wegprofiel aan te leggen, met asfalt over de gehele breedte en belijning met een middenas. Het uitgangspunt is meer verblijfsuitstraling te creëren op de Lange Nieuwstraat om zodoende de weggebruiker de boodschap mee te geven dat het geen standaard verkeersweg is, maar ook een belangrijke winkelstraat en woonstraat. De uitwerking van het wegprofiel wordt verder toegelicht in hoofdstuk 3.

2.5 Vormgeving ‘pleinen’

De ‘pleinen’ moeten meer verblijfsuitstraling gaan krijgen dan in de huidige situatie. Dit wel tegen de achtergrond dat de Lange Nieuwstraat een voorrangsweg blijft met veel auto's, bussen en fietsers en dat juist bij de pleinen de meest belangrijke zijwegen liggen. Dit betekent dat op de pleinen de meeste uitwisseling van verkeer is en dat daar ook het meeste wordt overgestoken door fietsers en voetgangers. Ook de bushaltes moeten juist bij de pleinen een plek krijgen. Dit maakt de ontwerpuitdaging complex. De uitwerking hiervan is beschreven in hoofdstuk 3. De verkeerskundige uitgangspunten worden hieronder per plein benoemd.

2.5.1 Plein 1945

Het kruispunt Plein 1945-Zeeweg-Lange Nieuwstraat is in de huidige situatie onvoldoende verkeersveilig en de verkeersafwikkeling is een groot deel van de dag niet optimaal. Dit heeft ondermeer te maken met de incidenteel grote instroom van autoverkeer vanaf het Pontplein/De Noostraat. Dit kan opgelost worden door het verkeer te regelen met verkeerslichten. Daarnaast zijn de verkeerslichten nodig om een veilige aansluiting mogelijk te maken van de P.J. Troelstraweg. Ten behoeve van de nieuwe R-net/HOV-lijn zal deze weg worden doorgetrokken tot het kruispunt. Dit gebeurt in de vorm van een verhoogd wegvak, waar ook de fietsers en voetgangers gebruik van kunnen maken. Tenslotte maken de verkeerslichten het mogelijk de bussen prioriteit te geven boven het overige verkeer. Daarbij gaat het niet alleen om de R-net bussen maar ook om de overige buslijnen.

Uit onderzoek is gebleken dat het verkeer op het kruispunt Plein 1945-Zeeweg-Lange Nieuwstraat alleen te regelen is als alle richtingen worden voorzien van een eigen opstelstrook. Dit is ook gunstiger voor de wachttijden van fietsers en voetgangers. De uitdaging is dan ook om ondanks de benodigde verkeersruimte toch de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren.

De parkeersituatie ter hoogte van het kruispunt blijft onveranderd. Zowel voor de winkels aan de oostzijde van het plein als tegenover de appartementen aan het begin van de Zeeweg blijven parkeerplaatsen bestaan. De drie zebra-paden bij Plein 1945 zijn door de komst van de verkeerslichten niet meer nodig. In de nieuwe situatie kunnen de voetgangers kiezen voor een geregelde oversteek bij de verkeerslichten of voor een niet-geregelde oversteek met middensteunpunt op korte afstand van de verkeerslichten. Voor fietsers zijn de huidige oversteeken ten noorden van het plein (bij aansluiting De Noostraat-Zoutmanstraat) en ten zuiden bij de Willemsbeekweg niet optimaal. Deze worden bij de herinrichting verbeterd.

2.5.2 Velserveduinplein

In de huidige situatie is de kruising van de Lange Nieuwstraat met de Velserveduinweg een lastig punt met veel verschillende verkeersbewegingen. Aan de noordkant biedt de Velserveduinweg niet alleen toegang tot de hier gelegen woonstraten, maar ook tot het veel gebruikte parkeerterrein achter de Hema. Aan de zuidkant is de Velserveduinweg een belangrijke toegangsweg tot de woonwijk. Beide zijwegen worden dus veel gebruikt. Aan de andere zijde van het plein, bij de Engelmundusstraat, is juist sprake van een rustige kruising, omdat de noordzijde is afgesloten voor autoverkeer en de zuidzijde relatief weinig gebruikt wordt.

Om bij dit plein de lusten en lasten wat beter te verdelen is ervoor gekozen om aan de noordkant van het Velserveduinplein de toegangsweg naar o.a. het parkeerterrein te verplaatsen naar de andere zijde van de Hema, dus via de Engelmundusstraat te laten verlopen en niet meer via de Velserveduinweg. Dit heeft twee voordelen:

- De ruimte direct ten westen van de Hema (huidige aansluiting Velserveduinweg) kan hierdoor bij het winkelgebied tussen Velserveduinplein en Marktplaats worden betrokken.

Dit heeft dan twee duidelijke 'koppen', waarbij de voetgangerzone tussen resp. de Hema en het Velsershof niet wordt doorsneden door autoverkeer. Ook biedt deze ruimte een goede gelegenheid voor het stallen van fietsen.

- Er ontstaan dan min of meer twee T-aansluitingen in plaats van één druk viertaks-kruispunt. Dit is gunstig voor de overzichtelijkheid en oversteekbaarheid van de kruisingen. Deze keuze brengt met zich mee dat de Engelmundusstraat tussen de Lange Nieuwstraat en Kalverstraat drukker wordt. Deze wordt meegenomen bij de herinrichting, waarbij ook een verhoogd plateau wordt gemaakt bij de kruising met de Kalverstraat. De Engelmundusstraat tussen de Lange Nieuwstraat en Willemsbeekweg blijft als éénrichtingsweg toegankelijk (vanaf de Lange Nieuwstraat).

2.5.3 Marktplein

De kruispunten van de Lange Nieuwstraat met de zijwegen Marktplein, Merwede- en Spaarnestraat zijn zwaar belast, met veel verschillende verkeersstromen. Een mogelijke oplossing om hier verbetering in te brengen is het doortrekken van de middenberm over het plein, dus tussen de twee rijstroken van de Lange Nieuwstraat. Het gevolg daarvan zou zijn dat autoverkeer van en naar de zijwegen dan alleen nog rechtsaf kan slaan, een overzichtelijke en gemakkelijke manoeuvre. In het eerder gepresenteerde schetsontwerp is deze mogelijkheid naar voren gebracht. Uit diverse reacties bleek dat voor deze oplossing vooralsnog weinig draagvlak bestaat. Het voorstel werd ervaren als een tamelijk forse ingreep in de verkeerscirculatie, hetgeen niet strookt met het uitgangspunt om nog niet vooruit te lopen op mogelijke toekomstige aanpassingen in de verkeersstructuur. Ook was men van mening dat alle voorgestelde aanpassingen in het ontwerp voldoende effect zullen hebben op de verkeersveiligheid.

Op basis van de reacties is ervoor gekozen de huidige verkeerscirculatie in stand te houden. De verkeersveiligheid van de fietsers wordt hier verbeterd door de keuze voor twee éénrichtingsfietspaden in plaats van het bestaande tweerichtingsfietspad. Om bij de kruispunten voldoende veiligheid en comfort te bieden aan overstekende fietsers worden, net als bij de andere pleinen, middensteunpunten van 3 meter breed aangebracht. Zoals beschreven in paragraaf 2.1 zal na afloop van de herinrichting het effect van alle maatregelen onderzocht worden. Zo nodig kan dan alsnog gekozen worden voor de bovengenoemde oplossing of andere voorstellen die de verkeerssituatie kunnen vereenvoudigen.

2.5.4 Noord-Zuidarcade

De verkeerssituatie bij de Noord-Zuidarcade blijft grotendeels hetzelfde. De grootste verandering is hier dat het autoverkeer van en naar de woonstraten ten zuiden van de Lange Nieuwstraat (Vecht- en Scheldestraat) rekening moet gaan houden met kruisend fietsverkeer. De ruimtelijke inpassing van het fietspad aan de zuidzijde is hier het meest lastig vanwege de aanwezige bebouwing. Net als op het Velserduinplein ligt direct langs de pilaren van de bebouwing in de huidige situatie een bushaven. In de nieuwe situatie komt hier een fietspad te liggen. De bussen moeten hierdoor min of meer op de rijbaan halteren. In het ontwerp is er rekening mee gehouden dat het autoverkeer een halterende bus kan passeren.

2.6 Parkeren

Het uitgangspunt voor het ontwerp van de Lange Nieuwstraat en Plein 1945 is de huidige parkeersituatie zoveel mogelijk in stand te houden. Voor het winkelgedeelte, tussen Plein 1945 en Marktpluin, betekent dit het handhaven van het huidige wegprofiel met langsparkeren aan beide zijden van de weg. Het parkeren langs de zuidzijde voorziet hier in een minimale behoefte vanuit bewoners, terwijl het betaald parkeren aan de noordzijde ervoor zorgt dat de winkels ook met de auto goed bereikbaar zijn voor een 'snelle boodschap'. Uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen is op dit gedeelte vanuit het oogpunt van bewoners wenselijk, maar met het oog op de voorziene verblijfsruimte onmogelijk te realiseren. De winkelfunctie van de straat voert hierbij de boventoon.

Op het westelijke deel van de Lange Nieuwstraat, richting de rotonde Stadspark, voert de woonfunctie de boventoon. Het realiseren van voldoende parkeercapaciteit voor bewoners vormt hier dan ook een belangrijk uitgangspunt. Daarnaast vervult het eerste deel, dichtbij het Marktpluin, een rol in het opvangen van de parkeerbehoefte van winkelend publiek, in aanvulling op de parkeerterreinen op het Marktpluin en Oosterduinplein. Het uitgangspunt voor het westelijk deel van de Lange Nieuwstraat is daarom dat ook hier de huidige parkeercapaciteit zo veel mogelijk wordt gehandhaafd, dus een capaciteit gelijk aan drie keer langsparkeren. Op dit moment bestaat dit uit één keer langsparkeren langs de hoofdrijbaan (aan de zuidzijde) en twee keer langsparkeren langs de parallelweg. In de nieuwe situatie is gekozen voor een wegprofiel met langsparkeren aan beide zijden van de hoofdrijbaan en één keer langsparkeren langs de fietsstraat (aan de noordzijde). Zie voor toelichting paragraaf 2.4.

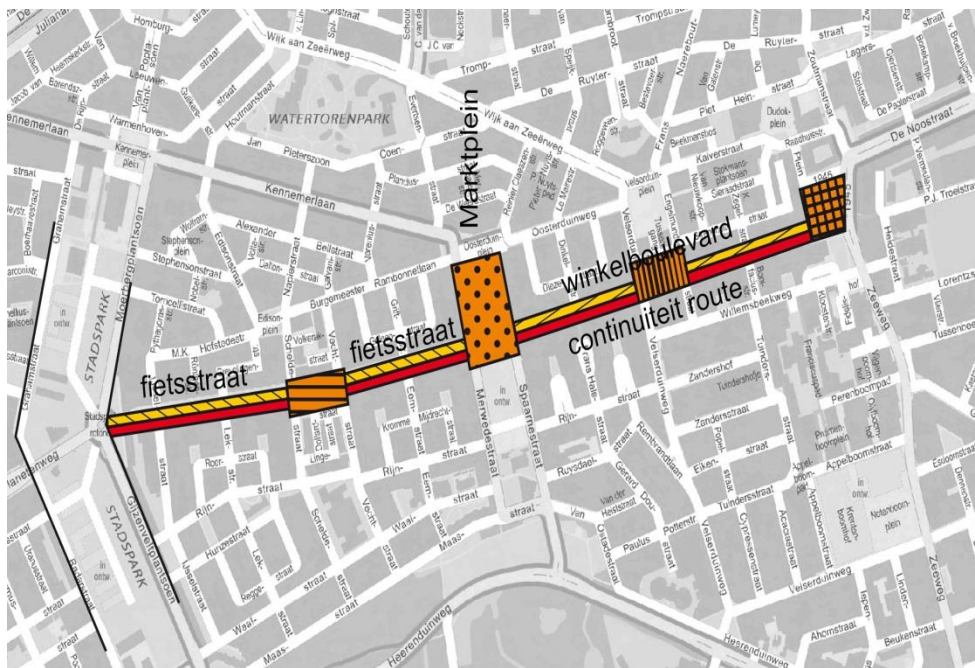
In totaal worden er op de Lange Nieuwstraat circa 250 parkeervakken gerealiseerd, dit komt overeen met de bestaande situatie.

Voor wat betreft het fietsparkeren is het uitgangspunt om kwalitatief hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen te realiseren. Uit recente tellingen is gebleken dat de huidige capaciteit voldoende is.

3. STEDENBOUWKUNDIGE UITGANGSPUNTEN

3.1 Algemeen

- De gehele Lange Nieuwstraat wordt van gevel tot gevel heringericht met een hoogwaardige, (gebruiks-) vriendelijke, warme en groene uitstraling.
- Over de hele lengte wordt continuïteit en samenhang beoogd. Deze wordt bereikt door eenheid te brengen in wegprofiel, laanbeplanting, bestratingmateriaal, straatmeubilair en verlichting.
- Naast deze continuïteit en samenhang worden de pleinen verbijzonderd.
- Er wordt ook onderscheid gemaakt in de inrichting van het winkelcentrum, de winkelboulevard (noordelijke trottoir ten oosten van het Marktpllein) en de fietsstraat (ten westen van het Marktpllein) Deze delen kennen verschillende profielen en maaiveldinrichtingen omdat de functies van elkaar afwijken (winkel functie – woonfunctie).
- De pleinen (van oost naar west: Plein 1945, Velsersduinplein, Marktpllein, Arcade) vormen onderbrekingen in de lange as. De onderbrekingen zijn accenten in de stedenbouwkundige structuur doordat de ruimte vernauwt (Arcade) dan wel zich verwijdt, waardoor pleinen ontstaan. In de huidige maaiveldinrichting kent deze bijzondere plek weinig zicht- en beleefbaarheid. In het ontwerp krijgen de onderbrekingen een eigen identiteit. De pleinen worden voorzien van een bijzondere, afwijkende inrichting (beplanting, straatmeubilair, verlichting, verhardingsmateriaal) om de beleving en verblijfskwaliteit te maximaliseren (zie onderstaande principe tekening).



Structuur principe Lange Nieuwstraat

- De pleinen worden als een verhoogd plateau aangelegd. Alle verkeersdeelnemers worden op hetzelfde niveau afgewikkeld (m.u.v. Plein 1945). Hierdoor wordt de ruimte als totaal beleefd en niet versnipperd. Ook wordt op de pleinen zo veel mogelijk één bestratingmateriaal toegepast. Hierdoor ontstaat ruimtelijke eenheid.

- Er wordt over de hele lengte (vanaf Plein 1945 tot stadsparkrotonde) een nieuwe laan structuur aangebracht. De bomen van eerste grootte zullen om de drie parkeervakken tegenover elkaar gezet worden. De huidige bomen (iepen) zullen grotendeels gekapt moeten worden om deze nieuwe bomen te kunnen planten. Het behouden en inpassen van de bestaande bomen in het nieuwe wegprofiel is technisch niet uitvoerbaar. Waar mogelijk worden wel bomen buiten de laan structuur (bomen in het trottoir) behouden en in het ontwerp ingepast.
- In de huidige situatie staan fietsklemmen over de hele winkelboulevard verdeeld. In het ontwerp wordt voorgesteld om fietsparkeervoorzieningen bij alle zijstraten te clusteren. Het clusteren van fietsvoorzieningen heeft als voordeel dat er meer ruimte over blijft voor andere doeleinden. Het levert meer ruimte op die ingericht kan worden als verblijfsruimte, ruimte voor terrassen, ruimte voor groen en ruimte voor speelaanleidingen.

3.2 Ruimtelijk ontwerp van oost naar west

3.2.1 Plein 1945

- het bestaande plein dat enkele jaren geleden is heringericht is uitgangspunt voor de herinrichting van het kruispunt en aanliggende wegen. Het plein wordt als het ware ‘uitgerold’ over de rijbanen naar de trottoirs aan de overkant. Er is gezocht naar een ontwerp waarbij de rijbaan zoveel mogelijk onderdeel wordt van het plein. Ook in kleur zal de rijbaan zich minder van het plein onderscheiden dan nu. Om de eenheid te vergroten wordt op de rijbaan rode verharding aangebracht.
- Er wordt aansluiting gezocht bij de bestaande maaiveldinrichting van het plein door hetzelfde bestratingsmateriaal, dezelfde verlichtingsarmaturen en hetzelfde straatmeubilair te gebruiken.
- Ook wordt er aandacht aan besteed om het plein visueel meer beslotenheid te geven. Zo wordt er een poort (zie referentiebeeld poort) geplaatst tussen de Lange Nieuwstraat en de Troelstraweg in de rooilijn van de bebouwing. Door de poort wordt het plein visueel beëindigd. Het grasveld op de hoek van de Zeeweg en de Lange Nieuwstraat wordt tijdelijk beplant met bomen om het plein aan de zuidkant een (groene) wand te geven.



Referentiebeeld van de poort (gezien vanaf de Lange Nieuwstraat)

3.2.2 Winkelstraat tussen Plein 1945 en Marktplein

- Het trottoir tussen Plein 1945 en het Velserveduinplein heeft op dit moment veel ongebruikte ruimte. Er staan wel enkele kersenbomen maar de uitstraling is over het algemeen vrij saai en grauw.
- In het ontwerp worden alle wandelgedeeltes in gebakken klinkers uitgevoerd. De fietspaden zullen in donkerrood asfalt uitgevoerd worden. Dit levert een warme uitstraling op. Om het gebied groener en aantrekkelijker te maken zijn langgerekte verhoogde bloembakken ontworpen. De bakken zullen beplant worden met een mengsel van vaste planten en grassen. Op de rand van de bakken zijn houten zitelementen opgenomen. Verder is aan de onderzijde van de bakken ledverlichting aangebracht. De bakken vormen een groene afscheiding tussen wandelgebied en fietspad en geven een besloten gevoel tijdens het winkelen. Omdat de bakken een duidelijke afscheiding vormen tussen fietspad en trottoir is ervoor gekozen om geen hoogteverschil aan te brengen tussen fietspad en wandelgebied.
- In het eerste winkelgedeelte (Plein 45 – Velserveduinplein) is er ruimte om speelaanleidingen te plaatsen. Hierdoor wordt de verblijfskwaliteit verder verbeterd. In het tweede deel (Velserveduinplein – Marktplein) ligt het accent meer op de realisatie van terrassen.
- De bakken zijn s 'avonds verlicht waardoor de winkelstraat ook op donkere avonden aantrekkelijk zal zijn. Naast de speciale verlichting zal er ook gewone openbare verlichting geplaatst worden.
- Op het tweede gedeelte van de winkelstraat worden de bloembakken tussen de bestaande kiosken geplaatst. De wens is om de kwaliteit van de kiosken te verbeteren. Daarbij bestaat de mogelijkheid om de kiosken te vergroten. (zie plan bureau SLA). Mocht er geen wens bestaan om de kiosken uit te breiden kunnen de bloembakken ook achter de kiosken langs gerealiseerd worden. Dit zal de uitstraling van de achterkant van de kiosk verbeteren.
- Naast de beplanting in de bakken zullen ook bomen van 2^{de} grootte aan geplant worden. De bomen staan merendeels in de bakken maar staan ook in het wandelgebied.

3.2.3 Het Velserduinplein

- Bij het projectgebied horen ook de zijstraten van de Hema en de ruimte achter de Hema. De bestrating onder de overkappingen van de Hema en het Woningbedrijf Velsen maken ook deel uit van het projectgebied. De gehele ruimte wordt als een eenheid ontworpen. Als materiaal wordt een toepassing van natuursteen voorgestaan. Bijzondere verlichting en het gebruik van verschillende soorten kersenbomen geven het plein een bijzonder cachet
- Het Velserduinplein is met de Lange Nieuwstraat ruimtelijk door twee zijstraten verbonden. Ruimtelijk wordt het plein vanaf de Lange Nieuwstraat haast niet meer als plein ervaren door de ligging van de Hema. Het is de bedoeling om een sterkere verbinding te maken met het erachter liggende plein. De tijdelijk ingerichte parkeerverharding achter de Hema wordt heringericht, waarbij ook de markt richting dit deel kan verschuiven.
- Rijbaan, bushaltes, fietspaden en het trottoir worden als een geheel vorm gegeven waarbij de weggebruiker wel duidelijk gemaakt wordt welk deel hij moet gebruiken.

3.2.4 Het Marktpllein

- Bij het projectgebied hoort het gebied rondom de Velserhof. Het Marktpllein is het meest drukbezochte deel van het winkelcentrum. De Velserhof staat nu centraal op het plein en de aanliggende ruimtes hebben weinig samenhang met elkaar. Om de verblijfskwaliteit en identiteit van het plein te verhogen, is het wenselijk om het plein als een geheel te benadrukken. Dit gebeurt met een eenduidige bestrating(klinkers), detaillering en een bijzondere verlichting en keuze van straatmeubilair. De oostkant van de Velserhof is het enige gedeelte van het winkelcentrum waar sprake is van tweezijdig winkelen zonder autoverkeer. Er wordt daarom voorgesteld om de parkeerplaatsen aan de noordkant op te heffen, om hier ruimte te maken voor voetgangersgebied en fietsparkeren. Het gebied wordt aangekleed met bomen en banken zodat een hogere verblijfskwaliteit verkregen wordt. Ook wordt voorgesteld om het fietsparkeren niet aan de oostkant te faciliteren maar in clusters aan de zuidkant langs het busperron en de westkant van de Velserhof. Om een sterkere verbinding te maken met de winkels aan de westzijde wordt voorgesteld om het parkeerterrein aan de westkant in te korten. Hierdoor ontstaat een wandelverbinding waar ook fietsen geparkeerd kunnen worden. In het ontwerp worden er op meerdere plekken clusters van bomen toegevoegd. Door een opvallende soort te gebruiken krijgt het plein meer samenhang. Evenals het Velserduinpplein wordt het Marktpllein van speciale verlichting voorzien om het plein extra te benadrukken. Ook zullen er in de bestrating verlichtingselementen worden opgenomen.

3.2.5 Fietsstraat ten westen van het Marktpllein tot aan de rotonde

Na het Marktpllein begint een ander wegprofiel. Het zuidelijke trottoir heeft de dezelfde breedte als in het oostelijk deel. Ook de rijbaan en aanliggende langs parkeerplaatsen zijn wat betreft maatvoering en materialisering hetzelfde als in het deel tussen Plein 1945 en Marktpllein. Het onderscheid zit in een brede groene berm aan de noordkant met erachter een fietsstraat. De fietsstraat is geen doorgaande weg, maar moet de uitstraling krijgen van een rustige woonstraat waar fietser en voetganger voorrang hebben. Daarom ligt de weg op hetzelfde niveau als het trottoir. De fietsstraat wordt voorzien van rood asfalt, in de parkeerplaatsen en het wandelgebied worden gebakken materialen toegepast. Overgangen

worden subtiel met molgoten vorm gegeven. Het trottoir is dusdanig breed dat er ruimte is voor groen en eventueel speelaanleidingen.

3.2.6 Arcade

In tegenstelling tot de andere onderbrekingen in de Lange Nieuwstraat betekent deze plek een vernauwing van het profiel. Het geheel is verkeersruimte. Door de beperkte maatvoering is er weinig ruimte voor wandelgebied. De gehele ruimte wordt als plateau uitgevoerd. De verharding is zoveel mogelijk op elkaar afgestemd om eenheid te verkrijgen. Bijzondere verlichting en bomen geven ook deze ruimte een andere beleving.

3.2.7 De stadsparkrotonde

Ook al liggen vlak voor de rotonde een aantal winkels: deze ruimte is in de originele opzet niet als plein of doorbraak bedoeld. Er is daarom voor gekozen om het profiel van de Lange Nieuwstraat door te trekken. De bushaltes vormen de overgang naar de aansluiting op de rotonde. Bestaande bomen aan de noordkant van de straat worden gehandhaafd.

4. SAMENVATTING

Uitgangspunten herinrichting Lange Nieuwstraat

- De hele Lange Nieuwstraat (vanaf Plein 1945 tot stadsparkrotonde) wordt van gevel tot gevel heringericht met een hoogwaardige, (gebruiks-) vriendelijke, warme en groene uitstraling
- Naast continuïteit en samenhang in het wegprofiel (indeling, beplanting, bestratingmateriaal, straatmeubilair en verlichting) worden de pleinen verbijzonderd met een afwijkende inrichting.
- Bij 'pleinen' steeds onderbreking van profiel door middel van bestrating van gevel tot gevel, alles op één niveau, zodat er meer verblijfsuitstraling is.
- Gezien de belangrijke functie voor auto, bus en fiets blijft de Lange Nieuwstraat wel een 50 km/uur voorrangsweg.
- Uitgangspunt is de bestaande verkeersstructuur in en rond centrum IJmuiden.

Een helder profiel

- Van profiel met tweerichtingsfietspad noordzijde naar standaardprofiel met (éénrichtings)fietspad aan beide zijden.
- Langs de hele straat tweezijdig langsparkeren met een heldere laanstructuur met bomen om de 3 parkeervakken.
- Langs de hele straat dezelfde, hoogwaardige materialen (gebakken materialen).
- De R-netbus gaat stoppen bij Plein 1945 en Marktpluin. De overige buslijnen bij alle haltes.
- Geen standaard indeling van rijweg (zwart asfalt met middenas), maar zijkanten in klinkers en geen middenas.

Verkeersveiligheid

- Brede fietspaden (2,40 meter).
- Bij 'pleinen' brede middensteunpunten ten behoeve van veilige overstek fietsers en voetgangers.
- Bij Plein 1945 verkeerslichten voor een veilige verkeersafwikkeling. De nieuwe aansluiting is nodig vanwege tracé R-net/HOV-lijn.
- Bij 'fietsstraat' ten westen van het Marktpluin extra langsparkeervakken langs woningen noordzijde, zodat totaal aantal parkeerplaatsen ongeveer gelijk blijft.

Grootste wijzigingen na presentatie schetsontwerp d.d. 3 en 4 maart

- Op het Marktpluin wordt de middenberm niet doorgetrokken. Vooral nog geen draagvlak voor deze ingreep in de verkeersstructuur.
- Bij Velsersduinplein geringe aanpassing verkeersstructuur: aan noordzijde wordt de aansluiting verplaatst naar de andere zijde van de Hema (Velsersduinweg afgesloten, Engelmundusstraat nieuwe zijweg)
- De Engelmundusstraat (noordzijde) krijgt nieuw profiel en plateau bij Kalverstraat.
- De K. Zegelstraat en de Engelmundusstraat (zuidzijde) worden niet afgesloten. Beide krijgen éénrichtingsverkeer vanaf de Lange Nieuwstraat. Heeft teveel nadelen voor bereikbaarheid/bevoorrading winkels.
- Het profiel op het westelijk deel (Marktpluin-rotonde Stadpark) is gewijzigd: geen schuinparkeren meer langs 'fietsstraat', maar tweezijdig langsparkeren langs hoofdrijbaan + éénzijdig langsparkeren langs 'fietsstraat'. Beter voor continuïteit profiel en veiligheid fietsers.

- De bushaltes bij rotonde Stadspark worden verplaatst van zijde Planetenweg naar zijde Lange Nieuwstraat, zodat deze gebruikt kunnen worden door de buslijnen 82, 3 én 74 (de laatste krijgt een nieuwe route: Lange Nieuwstraat-Moerbergplantsoen). De inpassing van de bushaltes en parkeerplaatsen voor de winkels bij rotonde Stadspark is verbeterd.