

HBB Ontwikkeling

Verkeerseffecten KPN- locatie IJmuiden

Definitief | Utrecht, 1 juli 2016

Inhoudsopgave

1.	Gewijzigde bouwplannen vragen om update verkeersonderzoek	4
1.1	Bouwplannen	4
1.2	Update verkeersonderzoek	4
1.3	Leeswijzer	4
2.	Verkeersgeneratie en parkeervraag van het bouwplan	5
2.1	Het bouwplan	5
2.2	Uitgangspunten berekeningen	5
2.3	Verkeersgeneratie en parkeervraag supermarkt	6
2.4	Verkeersgeneratie en parkeervraag woningen	6
3.	Parkeerdruk en parkeerbalans	8
3.1	Capaciteit	8
3.2	Vraag en aanbod	8
4.	Invloed op de verkeersafwikkeling in het centrum van IJmuiden	10
4.1	Totale verkeersgeneratie en verkeersafwikkeling	10
4.2	Invloeden op de verkeersafwikkeling Lange Nieuwstraat	11
5.	Conclusies en aanbevelingen	13
5.1	Conclusies	13
5.2	Aanbevelingen	13



1. Gewijzigde bouwplannen vragen om update verkeersonderzoek

1.1 Bouwplannen

Op de locatie van het voormalig KPN-gebouw aan de Lange Nieuwstraat, Merwedestraat en Spaarnestraat in het centrum van IJmuiden worden in de nabije toekomst een winkel en woningen gerealiseerd. Deze locatie is een aanvulling op het huidige centrumgebied van IJmuiden waar winkelen en wonen al wordt gecombineerd. De bouwplannen beginnen steeds meer vorm te krijgen en ten opzichte van de bouwplannen uit 2015 is een aantal zaken gewijzigd:

- Het bruto-vloeroppervlakte van de supermarkt is teruggebracht van 2.000 m² naar 1.600 m².
- De 500 m² aan flankerende winkels maken geen deel meer uit van het bouwplan.
- Het aantal woningen is toegenomen van 54 naar 57 woningen.
- Het aantal parkeerplaatsen op het parkeerdek is teruggebracht van 76 naar 73.

1.2 Update verkeersonderzoek

XTNT heeft in 2013 en in 2015 een notitie gemaakt over de verkeerskundige consequenties van de bouwplannen voor het centrum van IJmuiden. Omdat de bouwplannen inmiddels weer zijn aangepast hebben we deze verkeerskundige consequenties opnieuw berekend in dit geactualiseerde verkeersonderzoek. Als basis voor deze actualisatie hanteren we onze notitie van 31 maart 2015 met het kenmerk 20153/734C/notitie 2015 update. Hierbij is gebruik gemaakt van CROW-publicatie 317 en de actuele gemeentelijke parkeernormen van de gemeente Velsen.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 beschrijven we de verkeersgeneratie en de parkeervraag van het bouwplan, ofwel de hoeveelheid verkeer die winkels en woningen aantrekken en produceren. In hoofdstuk 3 gaan we in op de consequenties voor parkeerdruk en parkeerbezetting. In hoofdstuk 4 geven we inzicht in de verkeersafwikkeling in relatie tot het centrum van IJmuiden. In hoofdstuk 5 sluiten we dit geactualiseerde verkeersonderzoek af met een conclusie en aanbevelingen.



2. Verkeersgeneratie en parkeervraag van het bouwplan

2.1 Het bouwplan

Volgens de meest recente versie van de bouwplannen wordt op de voormalige KPN-locatie het volgende gerealiseerd:

- Een supermarkt op de begane grond met een bruto vloeroppervlakte van 1.600 m².
- 48 huurappartementen in de sociale sector.
- 9 koopappartementen in de vrije sector.
- 75 parkeerplaatsen op maaiveld: 45 aan de Merwedestraat (gereguleerd), 20 achter het gebouw en 10 aan de Spaarnestraat.
- 73 parkeerplaatsen op het parkeerdek, waarvan 30 uitsluitend zijn bedoeld voor bewoners.

2.2 Uitgangspunten berekeningen

Voor het berekenen van de verkeersgeneratie is gebruik gemaakt van de CROW publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. De verkeersgeneratie laat zien hoeveel motorvoertuigbewegingen de voorziening per etmaal minimaal-maximaal genereert. De verkeersgeneratie is afgerond op tientallen.

Voor het berekenen van de parkeervraag is wederom gebruik gemaakt van de CROW publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. Deze parkeervraag laat zien hoeveel parkeerplaatsen minimaal-maximaal nodig zijn voor de betreffende voorziening. Daarnaast is gebruik gemaakt van de meest actuele parkeernormen van de gemeente Velsen (Parkeernormenbeleid 2015). De parkeervraag is afgerond op hele parkeerplaatsen.

Uitgangspunten

Bij de verkeersgeneratie en parkeervraag voor de supermarkt is uitgegaan van:

- een full-service supermarkt met een laag tot middelhoog prijsniveau;
- gelegen in het centrum;
- gelegen in sterk stedelijk gebied.

Bij de verkeersgeneratie en parkeervraag voor de sociale sector huurappartementen is uitgegaan van:

- huurhuis, sociale huur;
- gelegen in het centrum;
- gelegen in sterk stedelijk gebied.

Bij de verkeersgeneratie en parkeervraag voor de vrije sector koopappartementen is uitgegaan van:

- koop, etage, midden
- gelegen in het centrum;
- gelegen in sterk stedelijk gebied.



2.3 Verkeersgeneratie en parkeervraag supermarkt

Verkeersgeneratie

Bruto vloeroppervlakte	Verkeersgeneratie per 100 m2 bvo	Minimale verkeersgeneratie	Maximale verkeersgeneratie
1.600 m2	43,6 – 85,2	700	1.360
Totaal		700	1.360

Parkeervraag

Bvo	Parkeervraag per 100 m2 bvo	Minimale parkeervraag	Maximale parkeervraag	Parkeernorm gemeente Velsen	Parkeervraag volgens parkeernorm
1.600 m2	2,1 – 4,1	34	66	4,5	72
Totaal		34	66		72

2.4 Verkeersgeneratie en parkeervraag woningen

Verkeersgeneratie

Aantal woningen	Verkeersgeneratie per woning	Minimale verkeersgeneratie	Maximale verkeersgeneratie
48 sociale huurappartementen	2,8 – 3,6	130	170
9 koopappartementen	3,7 – 4,5	30	40
Totaal		160	210



Parkeervraag

Aantal woningen	Parkeervraag per woning	Minimale parkeervraag	Maximale parkeervraag	Parkeernorm gemeente Velsen	Parkeervraag volgens parkeernorm
48 huur-appartementen	0,8 – 1,6	38	77	1,3	62
9 koop-appartementen	0,9 – 1,7	8	15	1,3	12
Totaal		46	92		74



3. Parkeerdruk en parkeerbalans

3.1 Capaciteit

Op het parkeerdek komen 73 parkeerplaatsen. Daarvan zijn er 30 exclusief beschikbaar voor de woningen. De overige 43 parkeerplaatsen komen, samen met de 45 parkeerplaatsen aan de Merwedestraat ter beschikking zowel winkelend publiek als bewoners (dubbelgebruik). Hier vindt eventueel een vorm van parkeerregulering plaats zodat deze niet als langparkeerplaatsen kunnen worden benut.

Aan de Spaarnestraat komen 10 parkeerplaatsen in openbaar gebied. Daarnaast worden er nog 20 parkeerplaatsen aan de achterzijde van het gebouw gerealiseerd, die eveneens openbaar toegankelijk zijn. Deze parkeerplaatsen zijn eveneens toegankelijk vanuit de Spaarnestraat, er is geen verbinding naar de Merwedestraat.

Locatie	Parkeerplaatsen voor bewoners	Openbare parkeerplaatsen
Parkeerdek	30	43
Merwedestraat	-	45
Spaarnestraat	-	10
Achter het gebouw	-	20
Totaal	30	118
148 parkeerplaatsen		

3.2 Vraag en aanbod

Zoals in hoofdstuk 2 berekend is er, uitgaande van de geldende parkeernormen van de gemeente Velsen, een parkeervraag van:

- 74 parkeerplaatsen voor de woningen.
- 72 parkeerplaatsen voor de supermarkt.
- Totaal: 146 parkeerplaatsen

Voor de woningen zijn 30 parkeerplaatsen exclusief beschikbaar. Er zijn dan dus (theoretisch) maximaal 44 parkeerders die in de avonduren en nacht hun auto ergens anders kwijt moeten. Omdat de 30 parkeerplaatsen exclusief zijn gereserveerd voor de woningen, zal dit aantal waarschijnlijk iets hoger zijn: een gereserveerde plaats is niet door een andere bewoner te gebruiken. Omdat de top van de parkeervraag voor woningen buiten winkeltijden valt is op de parkeerplaatsen voor de winkels voldoende capaciteit. Er kunnen 30 parkeerders op de openbare parkeerplaatsen aan de Spaarnestraat en achter het gebouw parkeren, circa 14 parkeerders moeten gebruik maken van de 88 parkeerplaatsen voor winkelbezoek. Voorwaarde is wel dat een



eventuele parkeerregulering zo wordt opgezet dat de parkeerplaatsen op maaiveld en/of op het dek in de avonden te gebruiken zijn voor bewoners, bijvoorbeeld door de bewoners een ontheffing te geven voor het parkeren binnen dit gebied.

De winkelbezoekers kunnen gebruik maken van 88 parkeerplaatsen aan de Merwedestraat en op het parkeerdek. Dit levert in normale situaties geen problemen op. Op een piekmoment voor de winkel (bijvoorbeeld zaterdagmiddag rond 15:00 uur) zal de parkeervraag het hoogst zijn. Hier zijn dan maximaal 72 parkeerplaatsen voor de winkel nodig en nog eens 74 voor de woningen. In theorie is er in deze pieksituatie geen tekort (er komen immers 148 parkeerplaatsen).



4. Invloed op de verkeersafwikkeling in het centrum van IJmuiden

4.1 Totale verkeersgeneratie en verkeersafwikkeling

In hoofdstuk 2 is berekend dat de totale verkeersgeneratie van de woningen en de supermarkt samen uitkomt op tussen de 870 en 1.580 verplaatsingen per etmaal. Dat zijn dus ongeveer 435-790 aankomsten en 435-790 vertrekken.

Voorziening	Verkeersgeneratie	Aankomsten	Vertrekken
Woningen	160 - 210	80 - 105	80 - 105
Supermarkt	700 - 1.360	350 - 680	350 - 680
Totaal	860 - 1.570	430 - 785	430 - 785

Aangenomen is dat deze verplaatsingen zich net zo zullen verdelen als de verplaatsingen die er nu al zijn van en naar het centrum van IJmuiden:

- Ochtendspits: 25% van de vertrekken en 5% van de aankomsten van de woningen.
- Avondspits: 25% van de aankomsten en 5% van de vertrekken van de woningen.
- Avondspits: 15% van de aankomsten en 15% van de vertrekken van de supermarkt.
- Piekuur op de zaterdag: 20% van zowel de aankomsten als vertrekken in de supermarkt.

Omdat in de avondspits de grootste piek wordt verwacht qua verkeersbewegingen (zowel supermarktbezoekers als bewoners komen dan aan / gaan weer weg) nemen we deze periode als uitgangspunt voor de berekening van de verkeersafwikkeling. Tijdens de avondspits genereren de woningen en de supermarkt de volgende verkeersstromen:

Aankomsten:

- Woningen: 20 - 26
- Supermarkt: 53 - 102
- Totaal: 73 - 128

Vertrekken:

- Woningen: 4 - 5
- Supermarkt: 53 - 102
- Totaal: 57 - 107

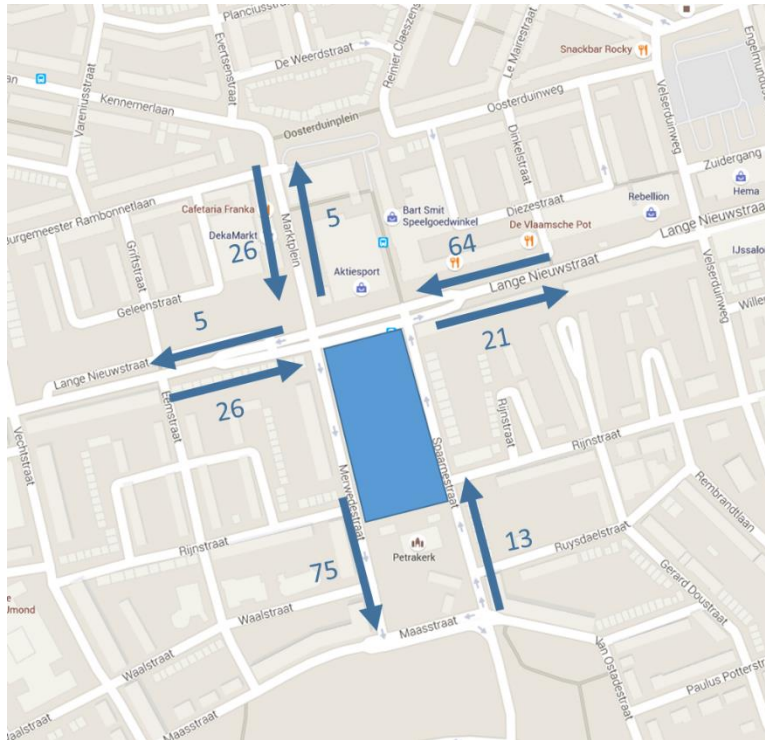
Het merendeel van het verkeer is gerelateerd aan de winkel. Dit verkeer zal gericht zijn op de ingang van de parkeerplaatsen en het parkeerdek, die halverwege de Merwedestraat komt te liggen. Omdat de Merwedestraat een eenrichtingsweg is komt dit verkeer vanaf de Lange Nieuwstraat. We houden de volgende verdeling aan voor de verkeersafwikkeling:

- 50 procent van en 20% naar de Lange Nieuwstraat-oost.
- 20 procent van en 5% naar de Lange Nieuwstraat-west.



- 10 procent van en 70% naar de Heerenduinweg.
- 20 procent van en 5% naar het Marktpllein.

Wanneer we de maximale verkeersgeneratie tijdens de avondspits (drukste periode) over de verschillende herkomst- en bestemmingsrichtingen verdelen ontstaat het volgende beeld:



Figuur 1: Verwachte verkeersstromen van en naar het complex in de avondspits

4.2 Invloeden op de verkeersafwikkeling Lange Nieuwstraat

Dit jaar wordt de Lange Nieuwstraat heringericht, maar er zal voorlopig nog geen wijziging van de verkeersstromen en verkeersintensiteiten plaatsvinden. Pas na 2017-2018 zullen -afhankelijk van de evaluatie van de herinrichting- aanvullende maatregelen worden genomen om minder verkeer via de Lange Nieuwstraat te geleiden. De verwachting is dat de verkeersintensiteit van de Lange Nieuwstraat zal afnemen als gevolg van de maatregelen die de gemeente gaat nemen.

Als 'worst case' gebruiken we de verwachte verkeersstromen in 2020 bij de huidige circulatie als referentiesituatie voor de verkeersafwikkeling van het nieuwe complex met woningen en winkels. De belasting in de avondspits is weergegeven in onderstaande figuur 2.





Figuur 2: Intensiteiten avondspits (16-18 uur) kruispunt Markt – Lange Nieuwstraat – Merwedestraat 2020

De grootste stroom (zie figuur 1) is die vanuit de Lange Nieuwstraat-oost. De toestroom naar het complex zorgt tijdens de avondspits op de Lange Nieuwstraat ten oosten van de Spaarnestraat voor een toename van 65 voertuigen, dit is ongeveer 6% procent. Op de andere richtingen van en naar het kruispunt (Lange Nieuwstraat-west, Markt en Merwedestraat) is de voorspelde toevoeging minder. Op de Merwedestraat is de toevoeging groter: 13%, maar deze stroom belast het kruispunt met de Lange Nieuwstraat niet.

De toevoeging van verkeer door het nieuw te ontwikkelen complex levert naar verwachting geen problemen op: er is nog restcapaciteit op de kruising. Ook is in de prognoses al uitgegaan van een invulling van de locatie, een deel van de verkeersgeneratie is dus al verwerkt in de cijfers uit figuur 2. Het is onbekend welk deel dit is.



5. Conclusies en aanbevelingen

5.1 Conclusies

Naar aanleiding van het verkeersonderzoek concluderen we het volgende:

- Het plan zelf biedt voldoende parkeerruimte, zowel voor de bewoners als voor de winkelbezoekers. Niet alle bewoners kunnen gebruik maken van speciaal voor hen gereserveerde parkeerplaatsen of de openbare parkeerplaatsen rond het gebouw. Zij kunnen echter terecht op het parkeerterrein van de supermarkt (dubbelgebruik).
- Op zaterdagmiddag en andere seizoenspiekmomenten zal een beperkt aantal winkelbezoekers mogelijk op zoek moeten naar vrije parkeerplaatsen, buiten de specifiek voor winkelbezoek gereserveerde plaatsen. Deze zullen namelijk op de zaterdagmiddagpiek vol zijn. De extra benodigde plaatsen kunnen worden gevonden door medegebruik van de openbare plaatsen in omliggende straten.
- De toename van verkeer als gevolg van het complex is gering ten opzichte van de hoeveelheid verkeer dat er nu al rijdt. Mits de in- en uitritten van de parkeerplaats voor de winkel aan de Merwedestraat wordt gesitueerd verwachten we daarom geen extra problemen voor de verkeersafwikkeling.

5.2 Aanbevelingen

Naast bovenstaande conclusies kan de situatie geoptimaliseerd worden door opvolging te geven aan onderstaande aanbevelingen:

- Medegebruik van de parkeerplaatsen bij de supermarkt door bewoners van de nieuw te bouwen woningen is nodig. Indien op de parkeerplaatsen bij de supermarkt een vorm van parkeerregulering wordt toegepast moet hierbij wel rekening gehouden worden met de bewoners (bijvoorbeeld door ontheffing te geven).
- De toegang tot het parkeerdek kan worden gecombineerd met de toegang tot de 45 parkeerplaatsen bij de winkel. Een manier om zoekverkeer te voorkomen en de doorstroming op de parkeerplaats te verbeteren is om een ontsluiting aan de noordzijde van de parkeerplaats te maken. Men rijdt dan aan de zuidkant de parkeerplaats op en verlaat de parkeerplaats aan de noordkant.



Colofon

© XTNT EXPERTS IN TRAFFIC AND TRANSPORT | Utrecht 2016

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

Titel	Verkeerseffecten KPN-locatie IJmuiden HBB Ontwikkeling
Samengesteld door	Robbin Lankhuijzen
Projectnaam	Update verkeersonderzoek KPN-locatie IJmuiden
Projectnummer	752A
Datum	1 juli 2016
Bestandsnaam	Verkeersonderzoek KPN Locatie IJmuiden_update juni 2016.docx
Contactadres voor deze publicatie	XTNT Experts in Traffic and Transport St. Jacobsstraat 16 Postbus 51 3500 AB UTRECHT

Gaan waar anderen niet gaan

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

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

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