

INSPRAAK-RAPPORTAGE

VOORONTWERP- BESTEMMINGSPLAN

"HOV-tracé"

Gemeente Velsen

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding	5
2. Resultaten Inspraak	7
3. Resultaten van het art. 3.1.1 Bro-overleg.....	46
4. Conclusie.....	48
5. Vervolgprocedure	50

BIJLAGEN:

bijlage 1; schriftelijke inspraakreacties

1. INLEIDING

Plangebied

Het plangebied HOV-tracé richt zich op het tracédeel tussen het Plein 1945 in IJmuiden en de Santpoortse Dreef in Santpoort Noord. Het plangebied volgt voor een groot deel het tracé van de oude spoorlijn Santpoort-IJmuiden.

Procedure

Voordat de formele bestemmingsplanprocedure zal starten, die in de Wet ruimtelijke ordening staat beschreven, heeft het college de ingezetenen, natuurlijke en rechtspersonen in de gelegenheid gesteld om hun mening omtrent het voorontwerpbestemmingsplan kenbaar te maken.

Het voorontwerpbestemmingsplan heeft voor een ieder met ingang 24 mei 2013 gedurende een periode van 6 weken ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn konden er schriftelijke reacties worden ingediend bij burgemeester en wethouders. Op 10 juni is er een inloopavond over het voorontwerpbestemmingsplan HOV-tracé georganiseerd.

Inspraak

In de periode dat het voorontwerpbestemmingsplan ter inzage heeft gelegen zijn er 46 schriftelijke reacties binnengekomen, waarvan de reactie van de Stichting Belangengroep Bewoners van Houtenlaan/Zeeweg door 41 personen is ondertekend. De inspraakreacties zijn in bijlage 1 opgenomen.

De inspraakrapportage wordt na vaststelling door B&W toegezonden aan een ieder die schriftelijk of mondeling heeft gereageerd. Daarnaast zal de inspraakrapportage, na vaststelling door B&W, ter kennisname aan de gemeenteraad worden aangeboden.

2. RESULTATEN INSPRAAK

Het voorontwerpbestemmingsplan HOV-tracé heeft met ingang van 24 mei 2013 gedurende zes weken ter inzage gelegen met de mogelijkheid om schriftelijke reacties in te dienen.

Op het voorontwerpbestemmingsplan zijn 46 schriftelijke reactie binnengekomen.

Algemeen commentaar

Er zijn veel reacties op het voorontwerpbestemmingsplan binnen gekomen. Diverse onderwerpen zijn terugkerende thema's. De beantwoording van deze thema's is hierna opgenomen in een algemeen commentaar. In voorkomende gevallen wordt verwezen naar dit algemene commentaar.

Geluid

Voor het aan te leggen tracé is een onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting conform de Wet geluidhinder. Hierbij is gebruik gemaakt van wettelijke rekenregels. Bij de berekeningen is uitgegaan van het huidige type bus en de verwachte frequentie, voor de wegconstructie van de busbaan is uitgegaan van beton. Voor de nieuwe situatie mag de geluidsbelasting van de busbaan op de gevel niet boven de wettelijke voorkeursgrenswaarde van 48 dB uitkomen.

Uit het onderzoek blijkt dat door het toekomstig gebruik van de nieuwe busbaan bij bijna alle woningen langs het tracé de geluidsbelasting de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder niet overschrijdt. Alleen bij de vier voormalige spoorhuisjes (aan de Groeneweg en Driehuizerkerkweg) en het voormalige stationsgebouw aan de Zeeweg is een overschrijding van 4 dB van de wettelijke grenswaarde berekend.

Om aan de wettelijke voorkeursgrenswaarde te voldoen zijn de volgende maatregelen mogelijk:

1. Maatregelen bij de bron, zoals geluidsarm asfalt;
2. Fysieke maatregelen, zoals plaatsen van een geluidsscherm;
3. Aanpassing van woningen in combinatie met aanvragen hogere waarde bij het bevoegd gezag;
4. Aankopen en slopen woningen of andere (niet geluidsgevoelige) functie.

Omdat de geluidsbelasting op deze woningen niet op doelmatige of inpasbare wijze met maatregelen omlaag te brengen is, zoals geluidsarm asfalt of een geluidsscherm, tot aan de voorkeurswaarde (48 dB op de gevel), blijven opties 3 en 4 over om te kunnen voldoen aan de Wet geluidhinder. De kosten voor het aankopen en slopen van de woningen is vele malen hoger dan kosten voor het aanpassen van de woningen. Hier is gekozen om aan deze vier woningen bouwkundige aanpassingen te doen zodat binnen de woningen aan de wettelijke kaders wordt voldaan (binnenwaarde maximaal 33 dB). Het voormalige stationsgebouw aan de Zeeweg zal wel worden gesloopt.

Ten aanzien van de 'akoestische signalen' die bij kruisingen worden geplaatst: deze zijn in volume af te stellen. Het volume zal per locatie zodanig worden afgesteld dat hier minimale hinder of overlast van wordt ondervonden.

Trillingen

In 2012 is er een quick-scan uitgevoerd naar mogelijke trillingseffecten als gevolg van de busbaan. Deze quick-scan wordt opgenomen in de bijlagen bij het bestemmingsplan. Daarbij is bekeken bij welke objecten de streefwaarde (maximaal acceptabel trillingsniveau) wordt overschreden. Overigens is er geen wettelijk kader op het gebied van trillingen. Voor de streefwaarden is gebruik gemaakt van de richtlijn voor maximaal toegelaten trillingsniveaus van de Stichting Bouwresearch. Deze richtlijn wordt algemeen toegepast bij onderzoek naar trillingen bij bouwwerken.

In vervolg op deze quick-scan heeft er een aanvullend trillingsonderzoek (2e fase) plaatsgevonden bij de meest kritische locaties, dat wil zeggen, waar het verwachte trillingsniveau de streefwaarden overschrijdt. Daar waar de streefwaarden niet worden overschreden is het uitvoeren van verder onderzoek niet doelmatig. Het trillingsonderzoek 2e fase wordt tevens opgenomen als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan.

Bij de vier voormalige spoorhuisjes (2 woningen aan de Driehuizerkerkweg 140-142 en 2 woningen aan de Groeneweg 82-84) worden de streefwaarden overschreden. In een nog uit te voeren onderzoek worden de betreffende locaties nader beschouwd. Op basis daarvan wordt bekeken of, en zo ja, welke maatregelen worden genomen om de trillingen te verminderen (fase 3).

Luchtkwaliteit

Voor het gebruik van de busbaan geldt het toetsingskader vastgelegd in de Wet milieubeheer. Bij de berekeningen is uitgegaan van het huidige type bus (aardgasbussen) en de toekomstige frequentie. Toetsing vindt plaats op basis van de jaargemiddelde grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀). Voor beide stoffen zijn de berekende concentraties lager dan de grenswaarden. Hiermee voldoet de busbaan aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer (Wm, art 5.16, lid 1 sub c).

Bij het ontwerp bestemmingsplan worden herziene rapporten ten aanzien van luchtkwaliteit en stikstofdepositie opgenomen. In deze herziene rapporten wordt uitgegaan van 206 buspassages per dag. Dit is gelijk aan het huidige aantal van de buslijnen 75 en 277. Ook in deze herziene rapportages wordt geconcludeerd dat de realisatie en het gebruik van de busbaan voldoet aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer. Tevens is er geen sprake van significante effecten op het Natura2000-gebied Kennemerland-Zuid.

Planschade

Meerdere insprekers maken zich zorgen over een mogelijke waardedaling van hun woning door de aanleg van de busbaan. Bij de wijziging van het bestemmingsplan kan een ieder die hierdoor schade verwacht op te lopen, volgens de wettelijke regels, een planschadeclaim indienen bij het college van Burgemeester en Wethouders van Velsen. Van belang is dat de eventuele planschade alleen voor vergoeding in aanmerking komt als er op basis van de planologische wijziging een nadelige situatie ontstaat. De feitelijke situatie kan dus wezenlijk verschillen, maar dit speelt bij planschade nagenoeg geen rol. Planschade wordt beoordeeld door de twee opeenvolgende planologische regimes (oud en nieuw) met elkaar te vergelijken. Op basis van dit planvergelijk wordt vervolgens objectief vastgesteld of er sprake is van een nadelige situatie en of deze voor vergoeding in aanmerking komt

Uit de planschaderisicoanalyse die is uitgevoerd, is gebleken dat de vergoedbare planschade naar verwachting bijna nihil is. Belangrijkste reden is de oude bestemming waarbij spoorwegdoeleinden reeds mogelijk is gemaakt.

Een verzoek om planschade kan pas worden ingediend nadat het bestemmingsplan waarop de schade betrekking heeft onherroepelijk is. Dat wil zeggen dat het planologische besluit niet meer kan worden gewijzigd door middel van een uitspraak door de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Voorts dient een verzoek om planschade binnen 5 jaar nadat het schadeveroorzakende besluit onherroepelijk is geworden te worden ingediend, anders is de schadeclaim verjaard. Het formulier voor het indienen van een planschade zal te vinden zijn op de website van de gemeente Velsen www.velsen.nl.

Bodem

Inmiddels is er uitgebreid onderzoek uitgevoerd naar de kwaliteit van de bodem en de te verwachten maatregelen die noodzakelijk zijn om over te kunnen gaan tot realisatie van de busbaan. In het onderzoek is ook het voorkomen van niet gesprongen explosieven betrokken. Het onderzoek is uitgevoerd door Cauberg-Huygen en gedateerd op 29 april 2013. Het rapport wordt opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan.

Uit het onderzoek blijkt dat er twee gevallen van ernstige bodemverontreiniging aanwezig zijn. Beide gevallen zijn echter niet spoedeisend (geen mobiele verontreiniging).

Het eerste geval betreft een reeds bekend geval ter hoogte van de Leeuweriklaan. Voor deze locatie is al eerder een beschikking afgegeven. De locatie is inmiddels deels gesaneerd door middel van een leeflaagconstructie. Voor het overige deel zal sanering op korte termijn plaatsvinden.

Het tweede geval betreft een bodemverontreiniging met asbest ter plaatse van de voormalige volkstuin 'Driehuizerkerkweg Noord'. Deze locatie dient voorafgaand aan de werkzaamheden gesaneerd te worden.

Overige gevallen van bodemverontreiniging binnen het plangebied betreffen niet ernstige gevallen.

Inspraakreactie 1. (J.D. Dondorp)

Reactie

Inspreker heeft het voornemen om een stenen berging te realiseren op het perceel (Kadastraal bekend als M6108) Zeeweg 290 en verzoekt om de bestemming ter plaatse te wijzigen in Wonen.

Commentaar college

Er zijn ruimtelijk geen bezwaren om een gedeelte van het betreffende perceel te bestemmen als Wonen (zonder bouwvlak maar wel tot mogelijkheden van erfbebouwing), zodat de beoogde berging kan worden gerealiseerd.

Inspraakreactie 2. (A. Bogaart)

Reactie 1

Het bestemmingsplan Driehuis en Velsen-Zuid is in 2008 vastgesteld en in 2009 goedgekeurd. Dit betreft een recent bestemmingsplan waar zonder goede ruimtelijke onderbouwing niet vanaf kan worden geweken. Er is onvoldoende onderbouwing om binnen een periode van 4 jaar af te wijken van het vigerende bestemmingsplan. Het agrarisch gebruik van het perceel van inspreker kan gecontinueerd worden op grond van het overgangsrecht. Er wordt verzocht om de bestemming Groen weer te wijzigen in Agrarisch.

Commentaar college

Voor nieuwe ontwikkelingen die niet passen in het vigerende bestemmingsplan kan een nieuw bestemmingsplan worden vastgesteld. In de toelichting op het bestemmingsplan dient de ontwikkeling te worden onderbouwd en onderzocht ten aanzien van diverse aspecten zoals milieu, water, ecologie, etc.. De toelichting vormt daarmee de goede ruimtelijke onderbouwing.

Het huidige gebruik als paardenhouderij met bijbehorende voorzieningen als stallen, rijbak met verlichting e.d is ook nu niet passend binnen de bestemming agrarisch en de bestemming Groen volgens het vigerende bestemmingsplan. Daarnaast is de bedoelde weide, gelegen aan de Duin- en Kruidbergerweg, feitelijk te klein van schaal voor de beweiding door het aantal paarden dat er nu staat. De gemeente streeft naar een goede landschappelijke inpassing van zowel de HOV-baan als van paardenhouderijen in het algemeen. De aanleg van het fietspad door het huidige weiland gaat gepaard met het inrichten van een open groengebied dat aansluit op soortgelijke gebieden langs de binnenduinrand. Er is daardoor geen plaats meer voor de paardenhouderij. De ondergrondse transportleiding voor het drangwater van de begraafplaats zal hier uitmonden in een open waterpartij met slingerende, flauwe oevers. De nu aanwezige bijzondere planten- en diersoorten zullen hier een geschikt milieu vinden. De bestemming Groen wordt dan ook gehandhaafd op het betreffende perceel.

Door de provincie is overeenstemming bereikt met NS Vastgoed en ProRail over de verwerving van de percelen langs het spoortracé

Reactie 2

In het bestemmingsplan Driehuis en Velsen-Zuid wordt nadrukkelijk verwezen naar vastgesteld beleid waarin de kwaliteit van de woonomgeving is vastgelegd. Aan dit beleid kunnen inwoners rechten ontleen. Met de aanleg van het HOV-tracé wordt voorbij gegaan aan de kwaliteit van de leefomgeving. De woning van inspreker ligt op een afstand van circa 5 m van de beoogde busbaan. De geluidbelasting veroorzaakt door bussen die iedere 5 minuten langskomen wordt daardoor veel te hoog. Dit blijkt ook uit onderzoek. Inspreker vraagt zich af hoe hiermee wordt omgegaan.

Commentaar college

Zie voor het aspect geluid het algemene commentaar. In het bestemmingsplan is onderzocht welke invloed de busbaan op de omgeving vormt. Niet is gebleken dat de kwaliteit van de leefomgeving zodanig wordt aangetast dat het plan niet uitvoerbaar is. De eventuele negatieve effecten worden in overleg met bewoners en woningeigenaren zoveel mogelijk

beperkt.

Reactie 3

In het vigerende bestemmingsplan is vastgelegd dat het gehele plangebied archeologisch gezien van waarde is, met enkele gebieden van hoge waarden. In het kader van het behoud van de cultuurhistorische waarden is bouwen niet toegestaan op onbebouwde gronden. Wanneer ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt dient vooraf onderzoek te worden gedaan. In het voorontwerpbestemmingsplan is hier onvoldoende aandacht aan besteed. Er wordt immers gebouwd in de vorm van de aanleg van een tracé, fietspad en voetpad.

Commentaar college

Voor het bestemmingsplan is verkennend archeologisch onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is ook opgenomen in de bijlagen bij de toelichting van het voorontwerpbestemmingsplan. Pas bij werkzaamheden die dieper gaan dan 3 meter beneden maaiveld is nader onderzoek noodzakelijk. Met de aanleg van de busbaan (in juridische zin is het geen bouwen) is geen sprake van werkzaamheden die deze diepte bereiken, met uitzondering van de onderdoorgang onder het spoor Haarlem-IJmuiden. De onderdoorgang wordt aangelegd in een zogenaamd aardkundig monument (een reeds bekende archeologische vindplaats), waardoor een vergunning vereist is. De vergunningaanvraag is in behandeling bij de provincie Noord-Holland: er is een ontwerpbesluit genomen door de provincie en naar verwachting wordt de vergunning eind dit jaar verleend. Uit het recent beschikbaar gekomen archeologisch onderzoek blijkt dat er ter hoogte van de aan te leggen waterpartij een behoudenswaardige vindplaats is aangetroffen. Ook dit rapport wordt als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen. Tijdens de aanleg zal archeologische begeleiding plaatsvinden.

Reactie 4

Voor het perceel en de grond rond de woning van inspreker is onvoldoende aandacht besteed aan het ecologisch aspect. De aanleg van het tracé, fietspad en voetpad doet immers afbreuk aan de ecologische waarden. Het nieuwe bestemmingsplan dient in overeenstemming met het recent vastgestelde vigerende bestemmingsplan te worden aangepast. De spoordijk heeft inmiddels een belangrijke ecologische verbindingfunctie gekregen. De soortenbescherming, gebiedsbescherming en de uitgangspunten van de provinciale ecologische structuurvisie zijn onderbelicht gebleven.

Commentaar college

De ecologische aspecten in het plangebied zijn uitgebreid onderzocht. In 2009 is er een quick-scan natuur uitgevoerd. Deze quick-scan gaf aanleiding tot het uitvoeren van een flora- en faunaonderzoek omdat mogelijk diverse beschermde soorten in het plangebied voorkomen. Dit flora- en faunaonderzoek (Oranjewoud, 10 maart 2011) is opgenomen als bijlage 3 bij het voorontwerpbestemmingsplan. Het betreffende onderzoek geeft enkele aanbevelingen. Indien met deze aanbevelingen rekening wordt gehouden bij de aanleg van de busbaan dan staat het aspect ecologie de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg. Als laatste aanbeveling werd het uitvoeren van een onderzoek naar jaarrond voorkomen van beschermde vogels aanbevolen. Dit onderzoek is inmiddels afgerond en wordt als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan opgenomen. De toelichting wordt

aangevuld met de conclusies uit dit onderzoek. Uit het onderzoek blijkt dat er geen aanwijzingen zijn gevonden dat jaarrond beschermde vogelnesten op en nabij het tracé aanwezig zijn die als gevolg van de aanleg van de busbaan verloren gaan. Ook is het inpassingsontwerp in goed overleg met de amfibieënwerkgroep van het IVN uitgewerkt. De stelling dat onvoldoende aandacht is besteed aan het ecologisch aspect wordt dan ook bestreden.

Reactie 5

Inspreker verzoekt om door middel van een recent bodemonderzoek exact aan te geven wat de situatie van de bodem is voor het gehele plangebied. Inspreker heeft hier belang bij omdat er gewerkt gaat worden aan het tracé en gelet op de korte afstand tot de woning zou een eventuele bodemverontreiniging van invloed kunnen zijn op het woonperceel.

Commentaar college

Zie voor het aspect bodem het algemene commentaar onder het kopje bodem.

Reactie 6

In het voorontwerpbestemmingsplan staat aangegeven dat het aspect wegverkeerslawaai de ontwikkeling niet in de weg staat. Verder staat vermeld dat voor vier woningen een hogere waarde dient te worden vastgesteld. Uit het plan blijkt dat het de gemeente er alles aan gelegen is om de busbaan te realiseren. Het feit dat de geluidsbelasting voor vier woningen te hoog is lijkt van ondergeschikt belang. Inspreker kan zich dan ook niet vinden in het toekennen van een hogere geluidswaarde. In de tuin zitten is er niet meer bij als de busbaan eenmaal een feit is. Uit het plan blijkt niet hoe rekening is gehouden met het behoud van woongenot van omwonenden.

Commentaar college

Zie voor het aspect geluid het algemene commentaar onder het kopje geluid.

Reactie 7

In de conclusie over mer-regelgeving wordt gesteld dat de verkeersintensiteit op etmaalbasis naar verwachting laag zal liggen. Als de verkeersintensiteit niet bekend is dan is het echter ook niet duidelijk of er al dan niet een MER-plicht aanwezig is. Inspreker verzoekt om aan te geven wat de verkeersintensiteiten zijn en om aan de hand daarvan aan te geven of een mer-onderzoek noodzakelijk is.

Commentaar college

Volgens het vigerend wettelijk kader is een MER procedure voor dit project niet verplicht. Voor de etmaalintensiteiten op de deeltracés 4 t/m 6 wordt uitgegaan van 206 bussen per etmaal. Dit is gelijk aan het huidige aantal van de buslijnen 75 en 277. Deze intensiteiten volgen uit het akoestisch onderzoek tracédelen 1 en 4 t/m 6 zoals opgenomen in bijlage 5 bij het voorontwerp bestemmingsplan.

Reactie 8

In de toelichting staat beschreven dat de beoogde ontwikkeling zonder verdere uitwerking of ander planologische-juridische procedures kan worden uitgevoerd. Daarnaast vervult het plan, na realisatie, een beheer- en gebruiksfunctie. Hiermee zou de rechtszekerheid voor

bewoners en gebruikers zijn gewaarborgd.

De rechtszekerheid wordt met deze tekst echter teniet gedaan. Immers in de tekst staat dat er verder geen procedures meer nodig zijn om tot uitvoering over te gaan. Een bewoner heeft dan geen poot meer om op te staan. Het lijkt zelfs in strijd te zijn met Wet omgevingsrecht omdat zonder een omgevingsvergunning de busbaan niet kan worden aangelegd.

Commentaar college

Met de tekst wordt bedoeld dat na vaststelling van het bestemmingsplan geen verdere planologische procedures noodzakelijk zijn. De bestemming ligt dan vast totdat er een nieuw bestemmingsplan wordt vastgesteld. Uiteraard dient er voor de ontwikkeling nog wel een omgevingsvergunning te worden aangevraagd voor omgevingsvergunningplichtige bouwwerken en activiteiten.

Reactie 9

De woning van inspreker is niet opgenomen in het voorontwerpbestemmingsplan, terwijl er wel een hogere waarde voor de woning moet worden vastgesteld. De vraag is waarom de woning niet is opgenomen in het plan.

Commentaar college

De bestemming van de woning wijzigt niet. Om die reden is er ook geen noodzaak om de woning op te nemen in het bestemmingsplan. Het vaststellen van een hogere waarde op grond van de Wet geluidhinder, is gekoppeld aan de ontwikkeling. Dat de woning niet is opgenomen in het bestemmingsplan maakt wat dat betreft niets uit.

Reactie 10

Inspreker doet een beroep op planschade omdat de woning in de toekomst op 5 m van de busbaan komt te liggen. Dit geldt ook voor het agrarisch in gebruik zijnde perceel. Er is duidelijk sprake van een planologische nadeligere situatie.

Commentaar college

Zie voor het aspect planschade het algemene commentaar onder het kopje planschade.

Reactie 11

Inspreker vraagt zich af of er geen exploitatieplan noodzakelijk is. Er is namelijk onvoldoende duidelijkheid over de financiering. Uit de tekst blijkt niet dat het kostenverhaal anderszins, via anterieure overeenkomst of actief grondbeleid is verzekerd.

Commentaar college

De aanleg van het tracé kan niet worden gezien als een aangewezen bouwplan op grond van artikel 6.12 lid 1 Wro. Het vaststellen van een exploitatieplan is dan ook niet noodzakelijk. Met het ondertekenen van de samenwerkingsovereenkomst tussen provincie en gemeente is ook het kostenverhaal verzekerd.

Reactie 12

- De in het plan opgenomen wijzigingsbevoegdheid is veel te ruim, dit is in strijd met de rechtszekerheid. Inspreker verzoekt de wijzigingsbevoegdheid aan te passen.

- De bestemmingen Verkeer en Verkeer – Openbaar vervoer zijn veel te ruim, zodat niet inzichtelijk is waar parkeervoorzieningen, halteplaatsen en dergelijke gerealiseerd kunnen worden. Inspreker verzoekt om met gebruik making van aanduidingen de verschillende functies nader te concretiseren.
- De algemene bouwregels en algemene afwijkingsregels zijn niet, dan wel onvoldoende gelimiteerd waardoor strijd is met de rechtszekerheid en zorgvuldigheid. Ook hier het verzoek om de regelingen in te perken.

Commentaar college

- De wijzigingsbevoegdheid heeft betrekking op een klein strookje grond met de bestemming Centrum. Het gaat hier om enkele garageboxen aan de zijkant van de Heidestraat. Er is inmiddels een overeenkomst gesloten met de eigenaar van de garageboxen. Er is daardoor geen noodzaak meer om een wijzigingsbevoegdheid in het plan op te nemen, de garageboxen kunnen direct voor verkeersdoeleinden worden bestemd.
- De feitelijke inrichting van de ruimte is inzichtelijk gemaakt in de ontwerptekeningen van de verschillende deelprojecten. Met het bestemmingsplan wordt vastgelegd waar bijvoorbeeld haltes en parkeerplaatsen aangelegd worden. Zo biedt de bestemming voldoende rechtszekerheid.
- De in de algemene bouw- en afwijkingsregels opgenomen maten zijn standaardmaten die worden toegepast in bestemmingsplannen. Ook in het vigerende plan komen deze maten voor. Indien gebruik wordt gemaakt van deze afwijkingsregels staat daar ook weer rechtsbescherming tegen open.

Inspraakreactie 3. (Fam. Ulehake en fam. Korf)

Reactie

De inspraakreacties van de families Ulehake en Korf zijn gelijklopend.

- a. Het wijzigen van de bestemming Wonen van het woonhuis op Heidestraat 2 naar de bestemming Verkeer heeft grote gevolgen voor het woon- en leefklimaat van insprekers. Insprekers hebben bewust gekozen bij de koop van een woning voor een tussenwoning in verband met stookkosten. Nu hun woning de hoekwoning wordt zal overlast die nu plaatsvindt bij nummer 2 zich verplaatsen naar hun woning (schreeuwende kinderen en bekladden van zijgevel).
- b. De aanleg van de busbaan betekent een toename in de geluidsoverlast en een verslechtering van de luchtkwaliteit. Ook is er sprake van trillingen door het passeren van zware bussen.
- c. De veiligheid van de omgeving zal afnemen door het veranderen van de bestemming Wonen naar Verkeer.
- d. De waarde van de woning zal dalen.

Commentaar college

- a. Er wordt in overleg met bewoners en in samenwerking met een architect naar mogelijkheden gekeken om de woonkwaliteit te verhogen, door onder andere geluidsisolatie op de zijgevel toe te passen. Het is voor jongeren niet verboden om zich op straat te bevinden en om geluid te maken. De aanleg van de rijbaan is niet de

oorzaak van overlast. Het bestemmingsplan is niet het middel waarmee overlast kan worden beperkt of voorkomen.

- b. Zie voor het aspect geluid, luchtkwaliteit en trillingen het algemene commentaar onder de kopjes geluid, luchtkwaliteit en trillingen.
- c. De veiligheid van de omgeving verandert niet door het wijzigen van de bestemming. Daar waar de rijbaan langs de woningen aan de Heidestraat komt te liggen geldt een snelheidsregime van 30 km/uur en wordt een verkeersplateau aangelegd. Van een dergelijk plateau in combinatie met een optische vernauwing van het straatprofiel, gaat een remmende werking uit. Ook wordt ter hoogte van de ingang van de woningen (Zeeweg 1) een hek tussen trottoir en rijbaan geplaatst om te voorkomen dat mensen vanuit de ingang de rijbaan op lopen.
- d. Zie voor het aspect planschade het algemene commentaar onder het kopje planschade.

Inspraakreactie 4. (Hulsman)

Reactie

- a. Met de aanleg van de busbaan zal de luchtkwaliteit verder achteruitgaan. Het is vreemd dat ondanks dat de aan te leggen busbaan een groot gedeelte van de Hofdijklaan passeert, welke weg zich kenmerkt door een grote woningdichtheid, deze laan niet is meegenomen in het luchtkwaliteitsonderzoek. In het onderzoek naar stikstofdepositie komt de Hofdijklaan zelfs in het geheel niet voor. Tata Steel veroorzaakt al veel fijnstof, nu komt de busbaan daar nog eens bovenop.
- b. Insprekers vrezen voor schade aan de woning veroorzaakt door trillingen van langsrijdende bussen. Aan de aanleg gaat een sanering van de strook grond direct grenzend aan het perceel van insprekers vooraf. Er zal dan een nieuwe constructie worden aangelegd ter bescherming tegen geluid- en trillinghinder. Insprekers zijn bang dat daar schade uit voorkomt, de door hun aangelegde wal zal in dat kader worden verwijderd. Om die reden is het insprekers dan ook niet duidelijk dat er bij hun woning geen onderzoek heeft plaatsgevonden naar trillingshinder en zouden graag zien dat dat alsnog gedaan wordt.
- c. Insprekers vinden het ongeloofwaardig dat de busbaan bij hun woning geen toename in geluidshinder zou veroorzaken. Zeker nu er geen sprake is van geluidsarme bussen en/of ZOAB kan het niet anders dan dat het geluid zal toenemen.
- d. Insprekers hebben het vermoeden dat de ontwikkeling van de busbaan niet de eindontwikkeling is. Dit vanwege de bestemming Maatschappelijk, die langs nagenoeg het gehele tracé is opgenomen.

Commentaar college

- a. Zie algemene beantwoording ten aanzien van luchtkwaliteit en stikstof.
- b. Zie algemene beantwoording ten aanzien van trillingen.
- c. Er is sprake van een toename in geluid. Deze toename in geluid overschrijdt de voorkeursgrenswaarde, zoals genoemd in de Wet geluidhinder, ter hoogte van de woning van inspreker echter niet. Zie verder ook algemene beantwoording ten aanzien van geluid.
- d. De bestemming Maatschappelijk is opgenomen ten behoeve van de reeds aanwezige begraafplaats. Dit is ook weergegeven met de aanduiding 'begraafplaats' binnen de bestemming Maatschappelijk. In de regels is omschreven dat ter plaatse van de

aanduiding 'begraafplaats', uitsluitend een begraafplaats is toegestaan. Er is dan ook geen sprake van andere ontwikkelingen in de toekomst binnen deze strook grond met de bestemming Maatschappelijk.

Inspraakreactie 5. (B. Oosterop)

reactie

- a. Inspreker is van mening dat het bestemmingsplan de mogelijkheid om een spoorweg aan te leggen, open moet houden. Dit hoeft geen belemmering te zijn voor het voorontwerpbestemmingsplan. Het bestemmingsplan vormt echter wel een belemmering voor toekomstige infrastructurele ontwikkelingen en/of aanpassingen. Dit in verband met de toekomstige economische ontwikkeling rondom de zeehavens en projecten in het achterland. De mogelijkheid voor een spoorverbinding naar de zeehavens zou dan ook moeten blijven bestaan. Een treinverbinding naar de IJmuidense havens is voor de offshore branche onontbeerlijk. IJmuiden is als haven bijzonder geschikt voor de aanleg en onderhoud van offshore windturbineparken.
- b. De trein vormt de meest milieuvriendelijke vervoersmethode. Hoewel met het bestemmingsplan mogelijk geen overschrijdingen van de luchtkwaliteit in het plangebied plaatsvinden, terwijl rond IJmuiden de fijnstofnormen worden overschreden dan wel plaatselijk tot de hoogste van het land behoren, wordt er niets gedaan om deze waarden terug te dringen. De luchtkwaliteit zal zelfs verslechteren. Met een treinverbinding zijn deze nadelen er niet.
- c. Insprekers wijzen erop dat een HOV-verbinding prima gecombineerd kan worden met een treinverbinding over hetzelfde traject. Dit kan door het aanleggen van een straatspoor in de busbaan of een spoor naast de busbaan. Een en ander is beschreven in het door inspreker opgestelde rapport 'Samenwerken aan de IJmuider Spoorlijn' en 'Trailers-On-Train'.
- d. Verzocht wordt dan ook om de bestemming zo aan te passen dat de aanleg van een spoorweg niet onmogelijk wordt gemaakt.

Commentaar college

- a. Het behoud van het spoortracé tot de hoofdspoorwegen infrastructuur is een verantwoordelijkheid van de minister van Infrastructuur en Milieu. Bij het besluit van 17 oktober 2009 (Stb. 2009, 444) zijn de stamlijnen aangewezen die vanaf 1 januari 2010 onder de reikwijdte van de Spoorwegwet vallen. Onder de spoorlijnen die niet zijn aangewezen staat ook de voormalige spoorlijn Santpoort Noord – IJmuiden. Tegen het besluit van 17 oktober 2009 is door geen enkele partij bezwaar aangetekend. In dit kader heeft de minister van Infrastructuur en Milieu ingestemd met het opbreken van de spoorweginfrastructuur en de verkoop van de gronden.
- b. Zie algemene beantwoording onder het kopje luchtkwaliteit.
- c. Op dit moment ligt het plan voor ten behoeve van de realisatie van de busbaan. Het is niet reëel dat binnen de planperiode van 10 jaar andere functies op het traject gerealiseerd gaan worden. Daarnaast is de spoorlijn al jaren niet meer als zodanig in gebruik.
- d. Gezien bovenstaande zien wij geen noodzaak om de mogelijkheid van een spoorlijn open te houden in het bestemmingsplan.

Inspraakreactie 6. (J.M. Kloosterboer)

De reactie is grotendeels gelijk aan en van eenzelfde strekking als de reactie van de Stichting Bewoners van Houtenlaan/Zeeweg. Voor de beantwoording van deze onderdelen wordt dan ook verwezen naar de beantwoording van de reactie van voornoemde belangengroep en de algemene beantwoording. Op enkele onderdelen is de reactie echter aangevuld. Deze onderdelen en het commentaar daarop is hierna weergegeven.

Reactie 1

De busbaan zal voor geluidsoverlast zorgen vanwege een toename van het omgevingsgeluid. Alhoewel uit het geluidsonderzoek blijkt dat er geen sprake is van het wettelijk toegestane geluidniveau is er toch sprake van een toename. Dit wordt nog versterkt door het feit dat niet wordt gekozen voor ZOAB, terwijl dit veel beter presteert dan gewoon beton ten aanzien van geluid. Het is dan ook onbegrijpelijk dat de keuze voor een beter presterende verhardingssoort wordt overgelaten aan de toekomstige aannemer.

Verder zal er sprake zijn van geluidsoverlast als gevolg van de waarschuwingssignalen bij de kruisingen.

Commentaar college

Zie algemene beantwoording onder het kopje geluid. In het contract met de aannemer wordt een set met eisen (maximale geluidswaarde, stroefheid, levensduur, etc.) opgenomen waaraan de verharding van de busbaan moet voldoen. Een van de belangrijkste eisen is dat ervoor gezorgd dient te worden dat de verhardingsconstructie in combinatie met het gebruik van bussen geen geluid produceert waarmee de voorkeursgrenswaarde op grond van de Wet geluidhinder wordt overschreden. In de vraag aan de marktpartijen wordt specifiek aangegeven dat geluidsreducerende constructies aangemoedigd en beloofd worden. Door de keuze over te laten aan de markt kunnen er slimme en duurzame oplossingen naar voren komen.

Reactie 2

Inspreker maakt bezwaar tegen het onvolledige onderzoek naar trillingshinder. Er is slechts gekeken naar de 'meest kritische locaties'. Op deze locaties wordt niet aan de streefwaarden voldaan. Geconcludeerd wordt dat door middel van maatregelen trillingen worden verminderd zodat wel aan de richtlijnen wordt voldaan. Er is niet aangegeven welke maatregelen dit betreft.

Ook is niet duidelijk hoe tijdens de aanlegwerkzaamheden verzekerd wordt dat woningen aanliggend aan het tracé vrij worden gehouden van hinder.

Commentaar college

Zie algemene beantwoording onder het kopje trillingen.

Reactie 3

Inspreker maakt bezwaar tegen de gevolgen van werkzaamheden in relatie tot bestaande en daaruit mogelijk voortvloeiende verontreiniging van grond.

Uit het nader bodemonderzoek blijkt dat de grond pal naast het erf van inspreker is

verontreinigd. In het voorontwerpbestemmingsplan is niet aangegeven hoe wordt omgegaan met deze verontreiniging om verspreiding te voorkomen als gevolg van de aanleg van de busbaan.

Commentaar college

Zie algemene beantwoording onder het kopje bodem.

Reactie 4

Inspreker maakt bezwaar tegen het plan, vanwege de te verwachten verkeersoverlast op kruisingen tussen de busbaan en de Zeeweg en Zeeweg/Waterloolaan en de Minister van Houtenlaan. Vooral het laatstgenoemde kruispunt is een druk kruispunt. Omdat het verkeer regelmatig moet stoppen voor de passerende bussen zijn opstoppingen te verwachten.

In het bestemmingsplan is hier geen enkele rekening mee gehouden. Er wordt enkel overwogen dat het kruispunt aan herinrichting toe is en dat er op korte termijn een integraal ontwerp wordt voorbereid.

Commentaar college

De aanleg van de kruising van de busbaan met de Zeeweg wordt door de gemeente Velsen gecombineerd met: een herinrichting van het kruispunt Zeeweg-Waterloolaan-Minister van Houtenlaan en met groot onderhoud aan de Waterloolaan en aan het aanliggende wegvak van de Zeeweg. Binnenkort zal de voorbereiding van dit project starten. Vooruitlopend hierop is onderzoek (Herinrichting Waterloolaan - Minister van Houtenlaan – Zeeweg, Grontmij 12 maart 2013) gedaan naar de meest wenselijke vormgeving van het gehele kruispunt, inclusief de oversteek van de busbaan over de Zeeweg. Hierbij zijn vier varianten getoetst op onder meer de verkeersdoorstroming en milieueffecten. Er is gekozen voor de aanleg van een rotonde op het kruispunt, in combinatie met verkeerslichten bij de busbaan. Het onderzoek laat zien dat dit een beperkt effect heeft op de doorstroming van het verkeer. Deze variant zal worden uitgewerkt tot een voorlopig ontwerp. Conform de gebruikelijke werkwijze zal aan een ieder de mogelijkheid worden geboden tot inspraak op dit ontwerp.

Reactie 5

Bij realisatie van de HOV wordt gebruik gemaakt van een zogenaamde businesscase. Deze dateert uit 2006 en is gebaseerd op reizigersaantallen uit 2002. Er is geen recent verkeersonderzoek gedaan, iets wat bij een dergelijke investering wel vereist mag worden. Recent heeft vervoerder Connexxion een vervoersplan 2014 ingediend bij de provincie. In dit vervoersplan zijn wel recente cijfers opgenomen waaruit blijkt dat een aantal uitgangspunten genoemd in de businesscase niet kloppen. Zo is de verwachte tijdwinst van het HOV-tracé geen 5 min, maar 2 a 3 min. Ook een reizigersgroei van 30% valt niet te verwachten.

Met andere woorden, de verkeersvisie, die als basis dient voor het voorontwerp, is mede door de sterk gewijzigde economische omstandigheden achterhaald.

Commentaar college

De veronderstelling van inspreker dat bij het project HOV Velsen gebruik wordt gemaakt van een businesscase is niet juist. In 2006 is wel sprake geweest van een businesscase RegioNet. Dit betrof een onderzoek van de provincie Noord-Holland naar de buslijnen 73 en

75 in de IJmond. Daarin is onderzocht welke maatregelen nodig zijn om deze lijnen te upgraden naar de eisen van RegioNet en welke kosten en baten dit zou kunnen opleveren. Hieruit bleek dat buslijn 75 hiervoor in aanmerking komt. Op basis hiervan hebben provincie Noord-Holland en de gemeente Velsen in 2007 ervoor gekozen te starten met het project HOV Velsen. Dit begon met een onderzoek naar mogelijke tracés. Dit heeft geresulteerd in een Tracékeuzedocument (maart 2008), waarin uiteindelijk drie varianten zijn getoetst en vergeleken op een groot aantal specifieke en algemene aspecten. Na vaststelling van het tracé door de gemeenteraad van Velsen en Provinciale Staten is in 2010 de Samenwerkingsovereenkomst HOV Velsen opgesteld. Dit is het cruciale document voor het project HOV Velsen (projectomschrijving, uitgangspunten, financiële randvoorwaarden, risico's etc.).

Reactie 6

Een gedetailleerde financiële paragraaf ontbreekt met betrekking tot het aspect planschade.

Commentaar college

Zie algemene beantwoording onder het kopje planschade.

Reactie 7

Inspreker maakt bezwaar tegen de verslechtering van het openbaar vervoer als gevolg van de HOV-verbinding. De huidige buslijn 75 komt straks niet meer door Driehuis. Bewoners zullen hierdoor minuten langer moeten lopen of fietsen naar de bushalte.

Commentaar college

In de huidige situatie stopt lijn 75 bij één halte in Driehuis, waarbij de afstand tot de bushalte hemelsbreed maximaal 600 meter beslaat. Met de introductie van HOV Velsen krijgt Driehuis een halte aan de westzijde van het dorp op het tracé van de voormalige spoorlijn. Voor bewoners van de westzijde van Driehuis verandert er weinig aan de loopafstand of resulteert de nieuwe situatie juist in een kortere loopafstand tot de halte.

Voor reizigers aan de oostzijde van Driehuis komt de HOV-halte Westerveld op een loopafstand van hemelsbreed 400 tot 800 meter. De huidige haltes blijven in gebruik om met lijn 3 naar IJmuiden of Haarlem te reizen. Daarnaast heeft Driehuis ook nog een treinstation. Daarmee is Driehuis ook in de nieuwe situatie goed voorzien van openbaar vervoer.

Het invloedsgebied van gewone bushaltes en van HOV-haltes is verschillend. Met het invloedsgebied van een halte wordt bedoeld hoe ver mensen bereid zijn te lopen of te fietsen naar de halte. Het invloedsgebied is groter naarmate het openbaar vervoer sneller is, de frequentie hoger en de reis over een grotere afstand gaat. Uit onderzoek blijkt het volgende:

- Het invloedsgebied van een ontsluitende halte (bijvoorbeeld buslijn 3) bedraagt ongeveer 450 meter (voor lopende reizigers en fietsers).
- Het invloedsgebied van een HOV-halte is voor lopende reizigers ongeveer 800 meter, voor reizigers die met de fiets komen ongeveer 1150 meter.

Reactie 8

De kosten voor het HOV-project zijn disproportioneel hoog in verhouding tot de verwachte voordelen. De tijdwinst die wordt behaald zal voor een groot deel teniet worden gedaan door het verplaatsen van de bushalte. Daarnaast zijn er nog de maatschappelijke kosten zoals het waardeverlies van woningen, overlast en verstoring van natuur.

Commentaar college

Zie ten aanzien van de bushalte de beantwoording op het vorige punt. Met betrekking tot de kosten wordt de mening dat deze disproportioneel zijn niet gedeeld. HOV Velsen is één van de projecten waarmee de provincie Noord-Holland haar ambitie voor het openbaar vervoer in Noord-Holland wil realiseren. Deze ambitie is vastgelegd in de Openbaar Vervoer (OV) Visie 2020 en in het Provinciaal Verkeer en Vervoerplan (PVVP). Om een toekomstvast openbaarvervoernetwerk te creëren, kiest de provincie Noord-Holland voor het versterken van de hoofddraggers van het netwerk waar groeipotentieel is. Door te investeren in deze lijnen wordt het openbaar vervoer attractiever voor een breder publiek en vormt het een aantrekkelijk alternatief voor de auto. Bij HOV Velsen wordt onder meer geïnvesteerd in een vrije busbaan voor het openbaar vervoer. Bij de Zuidtangent is bewezen dat dit een enorme meerwaarde oplevert. Betrouwbaarheid en gebruiksvriendelijkheid zijn kenmerkende elementen van het HOV-netwerk. Bus, tram, metro en trein sluiten goed op elkaar aan, waardoor overstappen makkelijk en snel gaat.

Met de overige aspecten, zoals (geluids-)overlast, trillingen, verstoring van natuur en bodemverontreinigingen wordt rekening gehouden. Deze aspecten, en andere aspecten, zijn onderzocht en waar nodig worden maatregelen getroffen. Deze aspecten staan de uitvoering van het project niet in de weg.

Reactie 9

Inspreker maakt verder bezwaar ten aanzien van de volgende punten:

a. De aanleg van de busbaan leidt tot aantasting van het landschap en de natuur.

Daarnaast is het plan strijdig met de provinciale regels op de volgende onderdelen:

1. Structuurvisie artikel 14 lid 1 en 2 in die zin dat de noodzaak voor een nieuwe en/of uitbreiding van verstedelijking niet of niet voldoende is aangetoond;
2. Structuurvisie artikel 15 lid 1 onder c: de openheid van het landschap daarbij inbegrepen stilte en duisternis in die zin dat de hier genoemde waarden worden aangetast;
3. Structuurvisie artikel 19 lid 1, 2, 3 en 4 in die zin dat de verbinding tussen ecologische hoofdstructuurgebieden wordt bedreigd en/of aangetast zonder dat duidelijk is op welke manier die dreiging dan aantasting effectief wordt tegengegaan;

b. Van de publicatie van het voorontwerpbestemmingsplan is geen of geen tijdige mededeling gedaan in de Staatscourant.

Commentaar college

a. Ten aanzien van de vermeende strijdigheid met de provinciale structuurvisie het volgende:

1. Verstedelijking wordt in de provinciale verordening gedefinieerd als; 'alle functies die verband houden met wonen, bedrijvigheid, glastuinbouw, voorzieningen, bovengrondse en ondergrondse infrastructuur, stedelijk water en stedelijk groen, voor zover deze het oprichten van bebouwing mede mogelijk maken'. Van het oprichten van bebouwing is bij de aanleg van de busbaan geen sprake;
2. Er is geen sprake van verstedelijking zoals bedoeld in artikel 12, 13, 13a en 14 zoals beschreven in de provinciale verordening. Los daarvan wordt de aanleg van de busbaan landschappelijk ingepast;
3. In het ontwerp van de busbaan zijn bij het doorkruisen van de provinciale ecologische verbindingzone faunapassages en een ecoduiker opgenomen. In

een gesprek met Natuurmomenten heeft deze partij aangegeven dat het ontwerp voldoet bij een goed beheer van de faunapassages. Dit beheer zal door de gemeente Velsen worden verricht. Ten aanzien van de onderdoorgang onder het spoor Haarlem-Beverwijk is gekozen voor het behoud van de openheid en de zichtlijn op de duinrand. De busbaan is om die reden zo laag en onopvallend mogelijk in het landschap geplaatst, zonder begeleidende beplanting. Er wordt dan ook bestreden dat het niet duidelijk is hoe de negatieve effecten van de busbaan op de ecologische verbindingzone worden gecompenseerd.

- b. Artikel 3.7 lid 7 van de Wet ruimtelijke ordening heeft betrekking op een voorbereidingsbesluit. Het nemen van een voorbereidingsbesluit is niet verplicht (artikel 3.7 lid 1 van de Wro). Pas bij publicatie van het ontwerpbestemmingsplan dient ook in de Staatscourant te worden gepubliceerd.

Reactie 10

Tot slot is inspreker van mening dat er sprake is van strijd met behoorlijk bestuur. Dit ten aanzien van de gebruikte methoden waarmee gegevens zijn verzameld die de beleidsbeslissingen moeten onderbouwen. Te denken valt aan de onderzoek naar bodemverontreiniging en onderzoek naar vleermuizen (te globale data) en de quick-scan bij het trillingsonderzoek.

Commentaar college

De gebruikte onderzoeksmethoden zijn gebruikelijk binnen de ruimtelijke ordening. Onderzoek vindt plaats op basis van 'quick-scan' tot 'volledig' onderzoek. Met andere woorden; eerst wordt globaal gekeken of er ten aanzien van een aspect problemen zijn te verwachten, de quickscan. Indien dat niet het geval is, is verder onderzoek niet doelmatig. Indien er wel problemen zijn te verwachten ten aanzien van het te onderzoeken aspect, wordt een verkennend onderzoek uitgevoerd, eventueel aangevuld met een nader onderzoek. Op deze wijze wordt inzicht verkregen in de te verwachten problemen en de mogelijk oplossingen. Het onderzoek blijft op deze wijze doelmatig en er worden geen onnodige kosten gemaakt. Zoals eerder aangegeven zijn onderzoeken naar bodemverontreiniging en trilling aangevuld. De geactualiseerde onderzoeken worden opgenomen als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan. Van onbehoorlijk bestuur is dan ook geen sprake.

Inspraakreacties 7 t/m 45. Gelijkluidende individuele inspraakreacties

De onderstaande belanghebbenden hebben een individuele inspraakreactie ingediend. De reacties zijn gelijkluidend en van eenzelfde strekking als de reactie van de Stichting Belangengroep Bewoners van Houtenlaan/Zeeweg. Voor de beantwoording van de inspraakreactie wordt verwezen naar de beantwoording van de reactie van voornoemde belangengroep, deze is te vinden onder inspraakreactie 46).

1. Diepstraten
2. Kuiper
3. Mulder
4. Kruiningen
5. Snijders
6. Wevers
7. Reuzenaar
8. Kok
9. Hamersma
10. Broekman
11. Labordus
12. Dassen
13. Harst-Reus
14. Zijl
15. Bor
16. Krol
17. Duineveld
18. Snel
19. Mes
20. Venetien
21. Rolvink
22. Remme
23. Voorbergen
24. Vrijhof
25. Beentjes van Roon
26. Rebel
27. Beskers
28. Langedijk
29. Maas
30. Meegdes
31. Wolthuis
32. Voetman
33. Tromp
34. Peters
35. Klomp
36. Dalhuijsen
37. Hartog

Inspraakreactie 46. (Stichting Belangengroep Bewoners van Houtenlaan/Zeeweg)

Reactie 1

Ter discussie staat niet de wens om hoogwaardig openbaar vervoer te bieden als alternatief voor de auto, wel de vraag of de manier waarop deze hoogwaardige verbinding tot stand moet komen. Het opwaarderen van de huidige buslijn 75 gaat ten koste van zeer veel gemeenschapsgeld voor een maximale tijdwinst van drie minuten. De keuze voor een vrij liggende busbaan in plaats van voorrang op bestaande wegen leidt tot schade aan natuur en milieu en het woongenot van omwonenden.

Er zijn ernstige twijfels of de busbaan wel leidt tot een effectieve bijdrage in het voorkomen van het dichtslibben van de wegen rond Amsterdam. Gegevens over de huidige magere bezetting van buslijn 75 worden afgeschermd. Mensen willen wel graag een snelle verbinding tussen IJmuiden en Amsterdam CS, maar niet richting Haarlem-Noord met overstappen naar Haarlem CS. De tijdwinst van drie minuten wordt door het overstappen ook nog eens teniet gedaan. Daarnaast heeft Connexxion (busmaatschappij) al laten weten alleen in de zomermaanden naar het IJmuider strand te willen rijden. Blijkbaar zijn er in de winter onvoldoende reizigers voor een rendabele exploitatie. Zo is het opwaarderen van buslijn 82 wel interessant vanwege de dagelijkse stroom reizigers van en naar de cruise-terminal en deze stroom zal naar verwachting alleen maar groter worden omdat schepen de sluisen willen vermijden. Kortom, met buslijn 75 wordt de verkeerde buslijn opgewaardeerd tot hoogwaardig openbaar vervoer.

Voor de bewoners van het noordelijk deel van de Minister van Houtenlaan is er sprake van een cumulatie van belastende factoren: verkeer rond het Pontplein, verkeer op de Minister van Houtenlaan, vervoer gevaarlijke stoffen, geluidsoverlast van hulpdiensten en industrie (Velserkom), straling van de zendmast bij het politiebureau en concentratie van vliegverkeer boven het Noordzeekanaal. Het woongenot staat al onder druk en de aanleg van een busbaan zal het woongenot verder onder druk zetten.

De bewoners van de Minister van Houtenlaan zijn vrijwel niet geïnformeerd over de plannen en nauwelijks in staat geweest om er op te reageren. De details van de plannen en daarmee de mate waarin de bewoners worden geconfronteerd met de nadelige effecten van de werkzaamheden, zijn niet bekend.

Graag zouden insprekers zien dat voor de verfraaiing van de entree van IJmuiden een apart plan voor wordt opgesteld waarbij bewoners, landschapsarchitecten en stedenbouwkundigen worden betrokken. Er kan dan gelijk worden onderzocht of het oude spoorviaduct niet gesloopt kan worden.

Commentaar college

De vraag over de tracékeuze is al vaker beantwoord, onder andere bij de presentaties van de verschillende deeltrajecten. Juist het feit dat bij het gekozen tracé voor een groot gedeelte sprake is van een vrijliggende busbaan is van groot belang geweest bij de besluitvorming van provincie en gemeente. Vrijliggende infrastructuur vergroot de betrouwbaarheid, toekomstvastheid en imago van het busvervoer. Deze aspecten zijn minstens zo belangrijk als tijdwinst om hoogwaardig openbaar vervoer te bieden en daarmee een alternatief te vormen voor de auto. Bij de inpassing van de vrijliggende busbaan wordt nadrukkelijk

rekening gehouden met de gevolgen voor natuur, milieu en woongenot. Hiervoor geldt ook wet- en regelgeving. Zie hiervoor het algemeen commentaar in hoofdstuk 2.

De provincie wil lijn 75 opwaarderen tot hoogwaardig openbaar vervoer (het huidige R-net) omdat dit een sterke lijn is (d.w.z. veel reizigers) binnen de concessie Haarlem-IJmond. Dit past in de langetermijnvisie om sterke buslijnen nog verder te versterken door te investeren in infrastructuur. Het gaat hierbij om de gehele verbinding tussen Haarlem CS en IJmuiden aan Zee, van een overstap in Haarlem-Noord is geen sprake. De huidige bezetting is gewoon bekend: het reizigersaantal van lijn 75 + 277 (voorheen 575), de twee lijnen die opgaan in de nieuwe R-netlijn, is ruim 3.000 reizigers per dag op het drukste punt (Vervoerplan 2014 Haarlem-IJmond, Connexion 2013). Deze bezetting rechtvaardigt een ritfrequentie van minimaal een kwartierdienst overdag en een 10-minutendienst in de spitsuren, passend bij hoogwaardig openbaar vervoer.

Dat er onvoldoende mogelijkheden zouden zijn geweest om te reageren op de plannen wordt bestreden. Al sinds de start van het project in 2007 konden bewoners reageren op mogelijke traces. In de periode daarna zijn er herhaaldelijk openbare bijeenkomsten gehouden. Ook per deeltraject is er de mogelijkheid geboden voor inspraak. Hier is in ruime mate gebruik van gemaakt.

De verfraaiing van de entree van IJmuiden maakt geen onderdeel uit van het HOV-tracé. Op het moment dat dit gaat spelen zullen belanghebbenden hierover tijdig worden geïnformeerd.

Reactie 2

Paragraaf 1.1

De inleiding slaat de plank volledig mis, er is wel degelijk sprake van een coherent openbaarvervoersysteem in de regio Haarlem-IJmond. De bereikbaarheid wordt met de aanleg van een HOV-tracé niet verbeterd, mede omdat het tracé IJmuiden Centrum nog onbekend is en de verwachte tijdwinst wordt gereduceerd door extra haltes en 30 km/h zones.

De gang van zaken rondom de besluitvorming is onduidelijk. Waarom wordt in het raadsvoorstel van september 2008 voorgesteld om te kiezen voor variant 2 (bus over de oude spoorlijn en de auto's door Driehuis) terwijl in het raadsbesluit iets anders is gekozen?

In het bestemmingsplan Driehuis en Velsen-Zuid wordt gesproken over een nieuwe weg over het spoortracé om de kern Driehuis te ontlasten. Er lijkt sprake te zijn van zigzagbeleid.

In de inleiding wordt verder beschreven dat de oude spoorlijn nog verder gevolgd kan worden vanaf het punt Zeeweg, maar dat hier in een later stadium nog een definitief besluit kan worden genomen. Insprekers zijn benieuwd wanneer het besluit over dit deel van het tracé nu eigenlijk genomen is.

Verder is er een wens om het aantal bestemmingsplannen te verminderen, echter voor de nieuwe ontwikkeling is er sprake van 12 deeltracé 's. Dit staat haaks op elkaar.

Commentaar college

De mening dat de tekst de plank volledig mis slaat wordt niet gedeeld. De gezamenlijke Randstadoverheden hebben geconstateerd dat er behoefte is aan een samenhangend netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer dat de gehele Randstad van Nederland beslaat. Daarvoor werken ze gezamenlijk aan de totstandkoming van R-net. De verbinding Haarlem-IJmuiden wordt hier onderdeel van.

In het raadsbesluit van 11 september 2008 is gekozen voor variant 2 in overeenstemming met het raadsvoorstel. In het bestemmingsplan Driehuis en Velsen Zuid (op 30-10-2008 door de raad vastgesteld) wordt geciteerd uit de structuurvisie (vastgesteld door de raad op 19-12-2005) en is geen nieuw besluit genomen over het tracé. Er is dan ook geen sprake van zigzagbeleid.

In het Tracékeuzedocument is het tracé van variant 2 duidelijk beschreven. In het raadsbesluit van 11 september 2008 is gekozen voor deze variant. Het voorlopig ontwerp van deeltracé 5 noord is op 18 september 2012 vastgesteld. Daarmee is het tracé van de busbaan voor dit deel bekend.

De deeltracés staan los van het aantal bestemmingsplannen binnen de gemeente. Alleen voor de deeltracés 4, 5 en 6 wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Het werken met deeltracés maakt het project behapbaar omdat het ontwerp van wegen/busbanen vaak over grote afstanden gaat.

Paragraaf 1.2

Het is onduidelijk of het eindpunt van het bestemmingsplan bij de Zeeweg of het Plein 1945 ligt. Daarnaast moet het bestemmingsplan IJmuiden Centrum nog vastgesteld te worden waardoor er een kans is dat dit deel geen HOV bestemming krijgt.

Commentaar college

Zoals uit figuur 1.1. en de verbeelding blijkt ligt het 'eindpunt' van het bestemmingsplan bij het Plein 1945. Vanaf Plein 1945 rijdt de bus mee met het reguliere verkeer. Dit is reeds mogelijk op basis van het vigerende bestemmingsplan.

Paragraaf 1.3

Mogelijk dient het bestemmingsplan IJmuiden Centrum nog in de lijst te worden opgenomen.

Commentaar college

De grenzen van het bestemmingsplan HOV tracé sluiten aan op de grenzen van het (ontwerp)bestemmingsplan IJmuiden Centrum. Er is geen sprake meer van een overlap.

Paragraaf 2.1

Waarom is niet één van de twee voorliggende alternatieven van de bewoners gekozen;

- a. Via de Minister van Houtenlaan met vele voordelen en in stand houden van de ecologische zone;
- b. Voor het tweede alternatief waar aanzienlijke kosten voor zijn gemaakt door de bewoners. Dit plan heeft, ondanks de later ingetrokken raadsnotie, geen navolging gekregen. Een overzicht van de gang van zaken rondom dit traject zal in een later stadium worden gepresenteerd.

commentaar

ad a. Bij de tracékeuze is besloten tot een tracé met een vrijliggende busbaan op het voormalige spoortracé langs Driehuis en IJmuiden-Zuid. Een route via de Minister van Houtenlaan is bekeken in het voorafgaande onderzoek (Startdocument, september 2007) maar deze is afgefallen vanwege de langere reistijd en de drukte op het kruispunt Pontplein.

ad b. Het tweede alternatief, dat tijdens de inspraak over het concept voorlopig ontwerp van

deelproject 5-noord door bewoners van de Minister van Houtenlaan is ingediend, is uitgebreid met een delegatie van de bewoners besproken. De projectorganisatie heeft de aangedragen oplossingen vervolgens getoetst aan de projectkaders en binnen die kaders aanpassingen gedaan in lijn met de inbreng van bewoners. Dit heeft geleid tot het voorlopig ontwerp zoals dat op 18 september 2012 is vastgesteld.

Paragraaf 2.2

De gemeente kent voldoende ov verbindingen die naar tevredenheid presteren. Vanwege de weinige stranddagen en verdere vergrijzing in IJmuiden is er meer reden om een HOV verbinding met Velsbroek dan met IJmuiden te maken. Verder kan gesteld worden dat een verslechterde leefbaarheid mede veroorzaakt wordt door het college zelf vanwege het herbestemmen van groen naar wonen en bijvoorbeeld het vergroten van de zeesluizen. Ook wil het college niet investeren in duurdere oplossingen bij de 'entree' van IJmuiden.

Commentaar college

De provincie wil de busverbinding met IJmuiden opwaarderen tot hoogwaardig openbaar vervoer (het huidige R-net) omdat er dagelijks veel reizigers van IJmuiden naar Haarlem moeten en vice versa. De verbinding met Velsbroek heeft hiervoor minder potentie omdat het inwonertal van Velsbroek aanzienlijk kleiner is dan dat van IJmuiden.

De havenactiviteiten vanuit Amsterdam, het vergroten van de zeesluizen en het vernieuwen van de entree van IJmuiden vormen geen onderdeel van het voorliggende bestemmingsplan.

Paragraaf 2.3/2.4

De randvoorwaarde haalbare balans met ruimtelijke kwaliteit is niet uit te leggen gezien de ontwikkeling van de spoorzone als groene long in de jaren dat deze niet is gebruikt. Het is dan ook passend om de verkeersbestemming te wijzigen in een groenbestemming.

Verkeerskundig is een oversteekplaats en een wandelpad bij de Minister van Houtenlaan onaanvaardbaar, vanwege de bussen die straks met hoge snelheid langsrijden.

Het kruispunt Waterloolaan/Minister van Houtenlaan/Zeeweg staat al jaren op het programma voor onderhoud, maar blijkbaar waren andere zaken belangrijker zoals het sluiten van de Driehuizerkerkweg.

De bushalte bij het scholencluster heeft weinig meerwaarde daar het merendeel van de scholieren met de fiets of brommer komen. Ook de wandelpaden worden slechts gebruikt door lokale bewoners die hun hond uitlaten en geen gebruik (gaan) maken van de HOV-lijn.

Commentaar college

Het wijzigen naar een groenbestemming is nu niet aan de orde. Reeds in 2008 is een besluit genomen over het tracé.

Overgangen en kruispunten worden ingericht op basis van de ervaringen die zijn opgedaan bij reeds bestaande HOV verbindingen. De kruisingen zijn geregeld met verkeerslichten en geluidssignalen. Het verkeer dat de busbaan kruist heeft altijd groen wanneer er geen bus aan komt. Als de bus nadert gaan de verkeerslichten op rood. Het verkeerslicht van de bus staat zo afgesteld dat de buschauffeur zijn snelheid moet beperken om het kruispunt zonder stoppen over te kunnen steken. Hiermee wordt hardrijden van de bussen op het kruispunt tegen gegaan.

De kruising Waterloolaan/Minister van Houtenlaan/Zeeweg wordt binnenkort aangepakt. Het onderzoek naar mogelijke herinrichting is in het voorjaar 2013 afgerond. De kruising maakt echter geen onderdeel uit van het voorliggende bestemmingsplan.

De halte bij het scholencluster biedt niet alleen voor de scholieren en docenten een meerwaarde, maar ook voor de direct omwonenden. De wandelpaden worden aangelegd als onderdeel van een doorgaande structuur van wandelpaden.

Paragraaf 2.5

Voor bewoners van Velsen Zuid wordt slapen ook een utopie, gezien de overlast als gevolg van de verschillende vervoersbronnen. Verder wordt de open onbebouwde ecologische buffer tussen de Santpoortse Dreef en de huidige spoorlijn Haarlem-Uitgeest doorbroken door het HOV-tracé. Het betreffende bollenveld zal dan ook ter ziele gaan.

Een voetpad liggend voor de woning uitkijkend op het Pontplein is ongewenst. De reden hiervan is dat jongeren hier reeds voor overlast zorgen en dit alleen maar meer wordt als er een voetpad wordt aangelegd. Daarnaast kan dit tot gevaarlijke situaties leiden met de HOV.

Commentaar college

Zie algemene beantwoording onder het kopje geluid.

De aanleg van de busbaan doorkruist inderdaad de ecologische buffer tussen de spoorlijn Haarlem-Uitgeest en de Santpoortse Dreef. Ter compensatie wordt onder meer een faunapassage en een ecoduiker aangelegd.

Het Pontplein maakt geen onderdeel uit van het voorliggende bestemmingsplan. Het is jongeren echter niet verboden om gebruik te maken van de openbare weg. De aanleg van de HOV-baan is niet de oorzaak van overlast, deze wordt namelijk nu al ervaren. Overlast kan gemeld worden bij gemeente of politie. Daarnaast is het bestemmingsplan niet het instrument waar overlast mee kan worden tegen gegaan of voorkomen.

Paragraaf 3.1

Het kan niet zo zijn dat een ecologisch groengebied wordt opgeofferd aan zogenaamd maatwerk van provincie en gemeente.

Commentaar college

De busbaan doorkruist een ecologische verbindingszone ter hoogte van de spoorlijn Haarlem-Beverwijk en de Santpoortse Dreef. Ter compensatie van de negatieve effecten worden onder meer droge en natte faunapassages aangelegd en wordt extra water in combinatie met vochtige graslanden en poelen gerealiseerd.

Paragraaf 3.2

Uit het lokaal Verkeers- en Vervoersplan blijkt niet dat er sprake is van congestie op en rond buslijn 75. Dat blijkt ook wel uit het hoge rapportcijfer van passagiers. De gekozen structuur van haltes is niet meer hoogwaardig te noemen.

Commentaar college

Lijn 75 is momenteel de meest gebruikte buslijn. Dit is één van de redenen waarom ervoor is gekozen om te investeren in het opwaarderen van deze lijn. De huidige route kent een aantal

punten waar de doorstroming van het verkeer in de spitsen te wensen overlaat, hetgeen in het LVVP ook wordt benoemd.

In de nieuwe situatie blijven de bushaltes op de Zeeweg en op de centrale route in Driehuis bestaan: buslijn 3 blijft hier namelijk rijden. Samen met het NS-station Driehuis en de nieuwe R-net haltes bij de Groeneweg en Westerveld, is het gebied IJmuiden-Zuid/Driehuis voorzien een goede haltestructuur voor openbaar vervoer.

Reactie 3

Insprekers maken bezwaar tegen de toename in geluid. De aanleg van de busbaan betekent een verslechtering van de leefomstandigheden. Alhoewel er geen sprake is van een overschrijding van de wettelijke geluidsnormen is het onbegrijpelijk dat er niet voor een geluiddempende verharding zoals ZOAB wordt gekozen. De uiteindelijke keuze wordt zelfs overgelaten aan de aannemer in plaats van bepaald door de opdrachtgever.

Commentaar college

Zie algemene beantwoording onder het kopje geluid. In het contract met de aannemer wordt een set met eisen (maximale geluidswaarde, stroefheid, levensduur, etc.) opgenomen waaraan de verharding van de busbaan moet voldoen. Een van de belangrijkste eisen is dat ervoor gezorgd dient te worden dat de verhardingsconstructie in combinatie met het gebruik van bussen geen geluid produceert waarmee de voorkeursgrenswaarde op grond van de Wet geluidhinder wordt overschreden. In de vraag aan de marktpartijen wordt specifiek aangegeven dat beperken van de geluidsbelasting in de gebruiksfase wordt aangemoedigd en beloofd. Door de keuze over te laten aan de markt kunnen er slimme en duurzame oplossingen naar voren komen.

Reactie 4

Er zijn alleen metingen ten aanzien van trillingen gedaan op de Driehuizerkerkweg 140-142 en Groeneweg 82-84. De metingen zijn gedeeltelijk niet goed uitgevoerd en verder blijkt dat niet aan de streefwaarden kan worden voldaan. Het is vreemd dat er niet op aanliggende percelen zijn gedaan terwijl wel degelijk trillingsoverlast te verwachten is. De gemeente is hier onzorgvuldig.

Commentaar college

Zie algemene beantwoording onder het kopje trillingen.

Reactie 5

In het plan wordt niet aangegeven hoe wordt verzekerd dat de woningen liggend aan het tracé vrij worden gehouden van hinder bij en na de realisering van de busbaan en het voetpad.

Ook bestaat er bezwaar ten aanzien van de visuele overlast van circa 12 tot 20 bussen per uur die langs de woningen rijden. Bij de bushaltes zal er sprake zijn van meer personen die geluid veroorzaken en afval laten rondslingeren.

Commentaar college

Aan de achterzijde van de woningen grenzend aan de busbaan worden nieuwe schuttingen

geplaatst. In overleg met de bewoner kan worden gekozen voor een gesloten of half open schutting. Vanuit de tuinen is er dan geen zicht op de busbaan en vice versa. Eventuele overlast kan te zijner tijd gemeld worden bij gemeente of politie.

Reactie 6

Insprekers maken bezwaar tegen de gevaarlijke kruising van de busbaan met de Groeneweg en Briniostraat in verband met het langzaam verkeer dat de busbaan kruist.

Commentaar college

Zie ons commentaar bij de opmerkingen op paragraaf 2.3/2.4.

Reactie 7

In het nader uitgevoerde bodemonderzoek wordt gesproken over een sterke verontreiniging met zink en een ernstig geval van bodemverontreiniging. In het voorontwerpplan is niet opgenomen hoe wordt omgegaan met deze verontreinigingen.

Insprekers maken bezwaar dat de provinciale brief (14 juni 2013) zijnde in opdracht van de Provincie Noord –Holland uitgevoerde second opinion niet aan de stukken is toegevoegd. Deze werkzaamheden zijn na de rapportages gedateerd 15 juni 2011 uitgevoerd door BK. Het geeft onrust waarom Cauberg Huygen later dan de rapportage van BK en ook na de sessie met de bewoners van deelplan 5 noord in januari 2012 die niet ter sprake heeft gebracht. Ook de afwijzing van de Gemeente Velsen per brief van 27 juni 2013 naar aanleiding van de brief van de Stichting belangengroep bewoners Houtenlaan/Zeeweg van 21 juni 2013 doet onrust toenemen. Verder is de communicatie vanuit de provincie Noord-Holland en de gemeente Velsen niet eenduidig.

Commentaar college

Zie algemene beantwoording onder het kopje bodem.

Reactie 8

Gegeven de frequentie van busverkeer valt veelvuldig obstructie en daarmee verbonden vertragingen en overlast te verwachten. De berekende waarden ten aanzien van fijnstof vallen weliswaar binnen de juridische normen, maar de reeds aanwezige waarden in de regio IJmond liggen al ver boven het maximum waar de WHO vanuit gaat. De metingen in regio IJmond staan bovendien ter discussie omdat er onvoldoende meetpunten zijn om een precies oordeel te kunnen geven over de luchtkwaliteit in de gemeente Velsen. Daarmee staan de achtergrondwaarden die als uitgangspunt dienen in de onderzoeken naar de verwachte effecten van de busbaan op de luchtkwaliteit ter discussie.

Commentaar college

Zie algemene beantwoording onder het kopje luchtkwaliteit.

Reactie 9

Bij realisatie van de HOV wordt gebruik gemaakt van een zogenaamde businesscase. Deze dateert uit 2006 en is gebaseerd op reizigersaantallen uit 2002. Er is geen recent verkeersonderzoek gedaan, iets wat bij een dergelijke investering wel vereist mag worden.

Recent heeft vervoerder Connexxion een vervoersplan 2014 ingediend bij de provincie. In dit vervoersplan zijn wel recente cijfers opgenomen waaruit blijkt dat een aantal uitgangspunten genoemd in de businesscase niet kloppen. Zo is de verwachte tijdwinst van het HOV-tracé geen 5 min, maar 2 a 3 min. Ook een reizigersgroei van 30% valt niet te verwachten.

Met andere woorden, de verkeersvisie, die als basis dient voor het voorontwerp, is mede door de sterk gewijzigde economische omstandigheden achterhaald.

Commentaar college

De veronderstelling van inspreker dat bij het project HOV Velsen gebruik wordt gemaakt van een businesscase is niet juist. In 2006 is wel sprake geweest van een businesscase RegioNet. Dit betrof een onderzoek van de provincie Noord-Holland naar de buslijnen 73 en 75 in de IJmond. Daarin is onderzocht welke maatregelen nodig zijn om deze lijnen te upgraden naar de eisen van RegioNet en welke kosten en baten dit zou kunnen opleveren. Hieruit bleek dat buslijn 75 hiervoor in aanmerking komt. Op basis hiervan hebben provincie Noord-Holland en de gemeente Velsen in 2007 ervoor gekozen te starten met het project HOV Velsen. Dit begon met een onderzoek naar mogelijke tracés. Dit heeft geresulteerd in een Tracékeuzedocument (maart 2008), waarin uiteindelijk drie varianten zijn getoetst en vergeleken op een groot aantal specifieke en algemene aspecten. Na vaststelling van het tracé door de gemeenteraad van Velsen en Provinciale Staten is in 2010 de Samenwerkingsovereenkomst HOV Velsen opgesteld. Dit is het cruciale document voor het project HOV Velsen (projectomschrijving, uitgangspunten, financiële randvoorwaarden, risico's etc.).

Reactie 10

In het plan is geen duidelijke financiële onderbouwing opgenomen met een beschrijving van het beleid ten aanzien van planschade.

Bij projecten hoort een bestuurlijke afweging te worden gemaakt tussen positieve en negatieve effecten van het project. Het negatieve effect op private woonsituaties moet worden afgewogen tegen het positieve publieke effect. Afgewogen tegen het privaat belang concluderen insprekers dat er van een bestuurlijk correcte afweging geen sprake is om de volgende redenen:

- a. In de toelichting wordt gesproken over sterk verontreinigde puinlagen die mogelijk een belemmering vormen voor voorgenomen vastgoedtransacties. Onduidelijk is hoe dit gegeven procedureel, financieel en beleidsmatig geborgd is. Hoewel het gebied buiten het voorontwerp valt is het relevant omdat het betrekking heeft op de financiële onderbouwing van het gehele project HOV. Bij het gemeenteraadsbesluit in 2008 werden de kosten begroot tussen de 32 en 48 miljoen euro. Inmiddels is de raming opgelopen tot 71 miljoen euro.
- b. De aanleg van de busbaan leidt tot aantasting van het landschap en de natuur. Daarnaast is het plan strijdig met de provinciale regels op de volgende onderdelen:
 1. Structuurvisie artikel 14 lid 1 en 2 in die zin dat de noodzaak voor een nieuwe en/of uitbreiding van verstedelijking niet of niet voldoende is aangetoond;
 2. Structuurvisie artikel 15 lid 1 onder c: de openheid van het landschap daarbij inbegrepen stilte en duisternis in die zin dat de hier genoemde waarden worden aangetast;

3. Structuurvisie artikel 19 lid 1, 2, 3 en 4 in die zin dat de verbinding tussen ecologische hoofdstructuurgebieden wordt bedreigd en/of aangetast zonder dat duidelijk is op welke manier die dreiging dan aantasting effectief wordt tegengegaan;
 4. Het onderzoek naar (broed)vogels is nog niet uitgevoerd. Het eventueel voorkomen van beschermde soorten kan uitvoering van het bestemmingsplan in de weg staan;
 5. Het beoogde tracé doorkruist foerageergebieden van vleermuizen. Te snel wordt geconcludeerd dat geen sprake is van negatieve gevolgen.
- c. Van de publicatie van het voorontwerpbestemmingsplan is geen of geen tijdige mededeling gedaan in de Staatscourant.
 - d. In het proces van voorbereiding op het voorontwerp zijn door de gemeentelijk en provinciale overheden toezeggingen gedaan die niet zijn nagekomen. Dit betreft het gebruik van specifieke materialen voor de busbaan en de aanleg van waterafvoer.
 - e. Insprekers maken bezwaar tegen de methoden waarmee gegevens zijn verzameld die de beleidsbeslissingen moeten onderbouwen. Te denken valt aan de quick-scan ecologie en het onderzoek naar bodemverontreinigingen. De onderzoeken leveren foutieve of te globale informatie.
 - f. SVBP2012 is niet correct toegepast. Het opnemen van de functie fietspad en voetpad onder de bestemming groen is niet in overeenstemming met de richtlijnen uit SVBP2012.
 - g. Ook is er bezwaar tegen de afrit richting Briniostraat omdat deze niet valt binnen de deelomschrijving van het gebied. In SVBP2012 zijn gescheiden categorieën opgenomen voor spoor- en wegverkeer. Afwijkingen van deze standaardregels zijn niet mogelijk. Deze afrit geeft extra overlast voor de woonomgeving.
 - h. Insprekers maken bezwaar tegen de gegeven antwoorden na de inspraakprocedure van zowel deelplan 4, 5 en 6 omdat de antwoorden onvolledig en soms zelfs onjuist zijn. Een resumé kan indien gewenst worden toegestuurd.
 - i. Er ontbreekt een onderzoek naar achtergebleven oorlogsmateriaal uit WOII.
 - j. De Stichting belangengroep bewoners van Houtenlaan en Zeeweg zijn nooit voor besluitvormingsoverleg uitgenodigd.
 - k. Er ontbreekt een rapport naar laagfrequente geluiden vanuit het Noordzeekanaal.
 - l. Niet alle woningen aan de Minister van Houtenlaan zijn in het akoestisch onderzoek meegenomen.
 - m. Insprekers willen graag worden geïnformeerd rondom de stand van zaken van de Wet Hof.

Commentaar college

- a. Realisatie van het HOV-tracé dient binnen het taakstellende budget te worden uitgevoerd. Hierover hebben de Provincie en de gemeente afspraken gemaakt, op 5 juli 2010 heeft Provinciale Staten met het projectbudget (€ 67.500.000,=) voor realisatie van het project ingestemd. Dit is inclusief de gemeentelijke bijdrage van € 3.000.000,=, waarmee de gemeenteraad op 11 februari 2010 is ingestemd, en een subsidie uit het programma BONRoute van € 7.500.000,=. Door een lagere vaststelling van subsidie uit programma BONRoute is eind 2011 het taakstellend projectbudget naar beneden bijgesteld van € 67.500.000 naar € 60.955.000,=. De geconstateerde bodemverontreiniging bevindt zich op de voormalige spoorpercelen die buiten het plangebied van dit bestemmingsplan vallen. Voor spoor gerelateerde spoedeisende bodemverontreiniging hebben NS en ProRail een saneringsverplichting. De kosten voor eventuele sanering voor deze locatie (witte vlek 3) drukken dan ook niet op het projectbudget. De provincie heeft met NS Vastgoed en ProRail

overeenstemming bereikt over verwerving van de benodigde percelen, feitelijke overdracht wordt voorzien per 1-1-2014. Wij zullen de toelichting aanpassen op het aangepaste taakstellende projectbudget.

- b. Ten aanzien van de vermeende strijdigheid met de provinciale structuurvisie het volgende:
1. Verstedelijking wordt in de provinciale verordening gedefinieerd als; 'alle functies die verband houden met wonen, bedrijvigheid, glastuinbouw, voorzieningen, bovengrondse en ondergrondse infrastructuur, stedelijk water en stedelijk groen, voor zover deze het oprichten van bebouwing mede mogelijk maken'. Van het oprichten van bebouwing is bij de aanleg van de busbaan geen sprake;
 2. Er is geen sprake van verstedelijking zoals bedoeld in artikel 12, 13, 13a en 14 zoals beschreven in de provinciale verordening. Los daarvan wordt de aanleg van de busbaan landschappelijk ingepast;
 3. In het ontwerp van de busbaan zijn bij het doorkruisen van de provinciale ecologische verbindingzone faunapassages en een ecoduiker opgenomen. In een gesprek met Natuurmomenten heeft deze partij aangegeven dat het ontwerp voldoet bij een goed beheer van de faunapassages. Dit beheer zal door de gemeente Velsen worden verricht. Ten aanzien van de onderdoorgang onder het spoor Haarlem-Beverwijk is gekozen voor het behoud van de openheid en de zichtlijn op de duinrand. De busbaan is om die reden zo laag en onopvallend mogelijk in het landschap geplaatst, zonder begeleidende beplanting. Er wordt dan ook bestreden dat het niet duidelijk is hoe de negatieve effecten van de busbaan op de ecologische verbindingzone worden gecompenseerd.
 4. Het onderzoek naar broedvogels is inmiddels afgerond en wordt als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan opgenomen. De toelichting wordt aangevuld met de conclusies uit dit onderzoek. Uit het onderzoek blijkt dat er geen aanwijzingen zijn gevonden dat jaarrond beschermde vogelnesten op en nabij het tracé aanwezig zijn die als gevolg van de aanleg verloren gaan.
 5. De busbaan wordt alleen bij kruisingen en haltes verlicht. Vanwege lichthinder en vliegroutes van vleermuizen heeft ledverlichting de voorkeur. De verlichting wordt dan ook uitgevoerd met ledlampen. De effecten op de vliegroutes van vleermuizen zijn daardoor minimaal.
- c. Artikel 3.7 lid 7 van de Wet ruimtelijke ordening heeft betrekking op een voorbereidingsbesluit. Het nemen van een voorbereidingsbesluit is niet verplicht (artikel 3.7 lid 1 van de Wro). Pas bij publicatie van het ontwerpbestemmingsplan dient ook in de Staatscourant te worden gepubliceerd.
- d. De watergang is naar aanleiding van overleg met het Hoogheemraadschap in het gedeelte Zeeweg tot voorbij het kruispunt met de Duin- en Kruidbergerweg vervangen door een ondergrondse transportleiding (lange duiker). Er bleek niet voldoende ruimte aanwezig om hier een watergang te realiseren die kan voldoen aan de eisen van het Hoogheemraadschap.
- e. De methode van onderzoeken is gebruikelijk binnen de ruimtelijke ordening. Onderzoek wordt uitgevoerd van 'licht' (quick-scan) naar 'zwaar' (vervolgonderzoek of nader onderzoek). Met andere woorden, ten aanzien van de te onderzoeken aspecten wordt eerst bekeken wat de te verwachten belemmeringen zijn die de uitvoering van project in de weg staan. Als uit de quick-scan een mogelijk belemmering naar voren komt wordt een vervolgonderzoek uitgezet die dieper ingaat op het betreffende aspect en de mogelijke oplossing(en). Op deze wijze blijft het kostenaspect ten aanzien van onderzoeken beheersbaar.

- f. SVBP2012 schrijft niet voor welke functies wel of niet binnen een bestemming zijn toegestaan. SVBP2012 schrijft de wijze van noteren van verschillende bestemmingen en aanduidingen voor. Overigens is het voorontwerpbestemmingsplan nog opgesteld volgens de SVBP2008 standaard omdat de SVBP2012 standaard ten tijde van het opstellen nog niet beschikbaar was. Het ontwerpbestemmingsplan zal worden aangepast conform de SVBP2012 standaard.
- g. De bestemming wijzigt bij de kruising met de Briniostraat/P.J. Troelstraweg van Verkeer – Openbaar vervoer naar Verkeer. Dit heeft er mee te maken de bus daar kruist met regulier verkeer. Een bestemming Verkeer is dan meer op zijn plaats.
- h. Het resumé ontvangen wij graag zodat eventuele onduidelijkheid of onvolledig beantwoorde vragen alsnog beantwoord kunnen worden.
- i. In het recent afgeronde bodemonderzoek is ook onderzoek uitgevoerd naar het voorkomen van niet gesprongen explosieven. Het betreffende rapport wordt als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan opgenomen.
- j. In het kader van de bestemmingsplanprocedure is er voor een ieder de mogelijkheid om te reageren. Tussen 25 september 2007 (datum collegebesluit over startdocument HOV Velsen) en 11 september 2008 (datum besluit tracékeuze door de gemeenteraad) konden inwoners op verschillende en meerdere manieren kennis nemen van dat het thema speelde. Hiervoor zijn actief acties ondernomen (persberichten naar lokale media, artikelen in de gemeentelijke informatiepagina, presentaties aan de gemeenteraad, overleg met klankbordgroepen en vier openbare bijeenkomsten in Driehuis, Santpoort-Noord, IJmuiden en Velsbroek).
- k. De toename van scheepverkeer staat los van de aanleg van de busbaan.
- l. Alle relevante woningen aan de Minister van Houtenlaan zijn betrokken in het akoestisch onderzoek.
- m. De Wet Hof is op 23 april 2013 aangenomen in de Tweede Kamer en wordt momenteel behandeld in de Eerste Kamer. De voortgang van de behandeling kunt u onder andere volgen via de website van de Eerste Kamer:
http://www.eerstekamer.nl/wetsvoorstel/33416_wet_houdbare

De inspraakreactie is voorzien van 5 bijlagen, A t/m F. Hoewel de meeste vragen en opmerkingen uit de bijlagen geen betrekking hebben op dit bestemmingsplan zijn deze bijlagen hierna toch samengevat en beantwoord.

Bijlage A Voorbereiding en uitvoering van de bouw

- a. Bezwaar wordt gemaakt tegen het niet bekend zijn welke kosten, tot het moment van publicatie van het voorontwerpbestemmingsplan, voor het project gemaakt zijn.
- b. Insprekers hebben bezwaar dat de nieuwsbrief van de Provincie Noord-Holland onvolledig is en geen melding maakt van een reeds ingezet aanbestedingstraject van de deeltrajecten 1 en 5 op 16 maart 2013.
- c. Insprekers maken bezwaar tegen het feit dat zij nog geen kennis hebben gekregen met betrekking tot wat er tijdens de bouw te wachten staat, zoals:
 - Aan welk rolpatroon binnen de voorbereiding en uitvoering van de werkzaamheden heeft de gemeente Velsen invulling gegeven;
 - De wijze van aanbesteden laat veel aan de uitvoerende partijen over. Op welke wijze worden de afspraken die met bewoners zijn gemaakt, nagekomen;
 - Hoe worden de kwaliteitsafstemmingen gereguleerd mede gelet op de eigen inbreng van partijen;
 - Is, c.q. wordt in de aanbestedingsstukken voorzien dat een genomen raadsbesluit over inzet van jongeren en werklozen ook daadwerkelijk gedaan gaat worden;
 - Is de conclusie juist dat deelplan 1, 5 noord en zuid, een andere aannemer kan zijn als deelplan 4 en 6;
 - Is het college zicht bewust dat de procedure voor het bestemmingsplan amper is ingezet en de selectie van aannemers mogelijk reeds gepleegd is. Vind het college dit correct naar de bewoners welke dit treft;
 - Kunnen bewoners of een delegatie hiervan inzicht krijgen in de aanbestedingsdocumenten;
 - Wat worden de bouwtijden van deelplan 1 en 5. Staan op deze vast te stellen bouwtijdengkortingen (boetes) om de voorkomende overlast richting naastliggende bewoners te compenseren;
 - Waarom is niet gekozen voor een openbare aanbestedingsprocedure;
 - Welke compenserende maatregelen worden tijdens de bouw getroffen tegen CO2 uitstoot, fijnstof en andere milieutechnische zaken;
 - Welke maatregelen worden of zijn in de stukken opgenomen over werktijden, zaterdag en of zondag en wie wordt het aanspreekpunt;
 - Welke maatregelen zijn voorzien tegen trillingen van woningen op staal;
 - Worden vooraf van iedere woning exploiten gemaakt;
 - Wordt deelplan 6 door gemeente Velsen aanbesteed. Wat zijn hiervan de bouwtijden;
 - Worden alle HOV aanbestedingen gehouden onder het regime van CO2 ladder 5 en hebben gekozen partijen dit certificaat in huis;
 - Wordt met de gunning van de werkzaamheden gewacht tot er duidelijkheid over het bestemmingsplan vanuit de Raad van State is geweest;
 - Zijn de uitnodigingen tot inschrijving reeds uitgegaan en is iets te zeggen over geselecteerde gegadigden;
 - Zou het kunnen dat Prorail de verantwoordelijkheid heeft voor de aanbesteding van deelplan 4;
 - Welke maatregelen zijn opgenomen tegen geluidsoverlast, CO2 vervuilende voertuigen en machines van uitvoerende partijen. Wie wordt het aanspreekpunt;
 - Is bekend wat de tijdslijn is van zowel de voorbereidende fase als de uitvoeringsfase van deelplan 4

- Het bestemmingsplan zal geenszins parallel lopen met de aanbestedingen. Waarom wordt er geen één aannemer voor het totale project ingezet gelet op afwijkingen bij het uit te voeren werk;
- Bij welke instantie kunnen klachten en onrechtmatigheden gemeld worden en wie is verantwoordelijk voor de handhaving hiervan;
- Is het college bekend met de identieke situatie en de besluitvorming rondom de Zuidtangent welke wezenlijk anders is geweest als het nu voorliggende traject.

Commentaar college

- a. De tot nu toe gemaakte kosten vallen binnen het beschikbare budget. Ieder halfjaar wordt aan provinciale staten gerapporteerd over de voortgang van het project, hierin zijn ook de gemaakte kosten opgenomen.
- b. De nieuwsbrief van het projectbureau is geen zaak van het bestemmingsplan. Niet duidelijk is waarom er sprake van onzorgvuldigheid zou zijn vanwege het niet melden van een ingezet aanbestedingstraject in deze brief.
- c. De vragen met betrekking tot de aanbesteding en de bouwwerkzaamheden hebben geen betrekking op het voorliggende bestemmingsplan. Deze vragen zullen op een later tijdstip worden beantwoord.

Bijlage B – Communicatie

- De bewoners zijn op geen enkele wijze geïnformeerd over het definitieve groenplan.
- In de stukken wordt aangegeven dat er uitgebreid overleg heeft plaatsgevonden. Wij ervaren dat anders. Een goede zaak dat het informatiecentrum voor iedereen open staat.
- Waarom worden bij inspraak- inloopavonden geen notulen gemaakt?
- Waarom komen notulen maanden te laat.
- De bewoners zijn compleet onwetend over wat er in de eindsituatie en uitvoeringsfase staat te gebeuren.
- Op welke wijze is communicatie tijdens de voorbereiding en uitvoering voorzien.
- Waarom was de Stichting Visie en Analyse voorafgaande wel deelnemer en de Stichting bewoners van Houtenlaan – Zeeweg niet?
- Deelt u nog de mening dat de HOV een toekomstvaste verbinding is.

Commentaar College

Vanaf september 2007 is de discussie gestart over mogelijke routes voor een HOV-tracé door Santpoort-Noord, Velsbroek, Driehuis en IJmuiden. Omdat dit een groot gebied van Velsen betrof (met daarin ook mogelijke routes door Velsbroek) is er voor gekozen om op vier locaties openbare informatieavonden te organiseren en mensen via het geëigende kanaal van de gemeente (de gemeentelijke infopagina en de website) hiervan op de hoogte te brengen. Daarnaast zijn actief diverse organisaties uitgenodigd om mee te denken middels een klankbordgroep waaronder ook de stichting Visie en Analyse. Van al deze bijeenkomsten zijn verslagen gemaakt.

De “stichting bewoners van Houtenlaan” was bij de gemeente op dat moment niet bekend. Er is echter nooit een blokkade geweest voor aanmelding voor de klankbordgroep. Ook is in de lokale media in de periode tussen 25 september 2007 en maart 2008 regelmatig aan het onderwerp aandacht besteed zodat men van de discussie op de hoogte kon zijn.

Vanuit deze bijeenkomsten zijn veel punten meegegeven die zo veel mogelijk als kader en uitgangspunt hebben gediend. Echter, ook is duidelijk dat daarbij nooit iedereen bereikt wordt en ook nooit alle belangen gewaarborgd kunnen worden.

Na deze informatieronde is het aantal mogelijke tracés teruggebracht naar 3 tracés voor nader onderzoek. Deze zijn opgenomen in een tracekeuzedocument (maart 2008) waarmee de stuurgroep, de klankbordgroep en uiteindelijk ook de gemeenteraad gefaciliteerd is om een keuze te maken. Dit is gebeurd op 11 september 2008.

Op 5 oktober 2010 is de samenwerkingsovereenkomst ondertekend.

Op zowel 2 als 16 februari 2011, bijna 2,5 jaar na het vaststellen van het tracé door de gemeenteraad, is voor het eerst een delegatie met onder andere de Minister van Houtenlaan en de Stichting Santpoort op gesprek geweest bij de gemeente Velsen om te praten over alternatieven voor het door de gemeenteraad vastgesteld tracé. Dit alternatief kwam voor een belangrijk deel neer op een andere optie (O+ variant uit het tracekeuzedocument) dan dat waarvoor de gemeenteraad gekozen had.

Het college beseft dat het uitvoeren van het raadsbesluit gedurende het proces steeds meer

concreet wordt. Daarom is de energie gericht op het zorgvuldig inpassen van het tracé in de bestaande omgeving. Het college stond en staat daarom open voor gesprekken, het luisteren naar argumenten, het geven van informatie en het aanpassen van deelplannen voor zover dat mogelijk is. Dit contact gebeurt in zowel formele situaties (inspraakavonden, informatiebijeenkomsten, publieke momenten als het aanbieden van petitie's) als informeel op verzoek van bewoners of vertegenwoordigers van belangengroepen. Ook staan veel documenten op de website van het project.

Er is een speciaal projectbureau waar vragen gesteld kunnen worden en informatie beschikbaar is. Ook medewerkers van het projectbureau voeren veelvuldig overleg met personen of vertegenwoordigers van belangengroepen, individueel of via klankbordgroepen. Hierbij worden niet alle gesprekken genoteerd maar worden afspraken zoveel mogelijk vastgelegd. Voor het bestemmingsplan is op 10 juni 2013 een inloopavond gehouden.

Bijlage C Groen en milieu

- a. Bezwaar wordt gemaakt tegen het groenbeleid in het voorliggende bestemmingsplan;
- b. Een stevige groenparagraaf ontbreekt;
- c. Gezien het aantal reeds gestelde vragen is de mening van het college niet zodanig bijgesteld dat het HOV tracé aan de natuur moet worden gegeven;
- d. Is inzake groen rekening gehouden met de landelijke, provinciale en Europese wetgeving;
- e. Is het voorliggende bestemmingsplan niet strijdig met het Belvederebeleid;
- f. Wat is de compensatie van het groenbeleid in deelplan 5 noord en zuid en deelplan 4;
- g. Waarom is er niet nagedacht om van het tracé een groene long te maken;
- h. Bezwaar wordt gemaakt tegen het creatief toepassen van de fijnstofregels. Hoe worden de regels toegepast;
- i. De luistervink mag niet worden opgeheven;
- j. Vanwege geluidsoverlast aan de voorzijde van de Minister van Houtenlaan zijn bewoners aan de achterzijde gaan slapen. Vanwege de aanleg van de busbaan wordt deze mogelijkheid wordt weggenomen en ontstaat een onleefbare situatie;
- k. Deelt het college de mening dat het meetnet luchtkwaliteit ook na 2014 moet worden voortgezet;
- l. Zijn er cijfers bekend van de laatste vijf jaar van zowel de luchtkwaliteit als het meetnet geluid;
- m. Waarom wordt in dit gebied in de huidige tijd bij een nieuwe grote investering de wettelijke voorkeursgrenswaarde van 48 dB gehanteerd terwijl dit feitelijk in dit gebied omlaag zou moeten;
- n. Bezwaar wordt gemaakt dat er geen toetsing heeft plaatsgevonden in het kader van het nu voorliggende concept 'Monumentale bomen' november 2012.

Commentaar college

- a. Met het bestemmingsplan wordt geen nieuw groenbeleid opgesteld.
- b. Zoals gezegd wordt in het bestemmingsplan geen invulling gegeven aan het groenbeleid of de feitelijke inrichting. Wel is onderzocht wat de effecten van de (aanleg) van de busbaan of de natuur zijn en welke maatregelen worden genomen om eventuele negatieve effecten te compenseren.
- c. In de in 2005 vastgestelde gemeentelijk structuurvisie wordt gesproken over de aanleg van een busbaan. Ook het tracé is in 2008 vastgesteld. Onderzoek naar de verschillende (milieu-)aspecten geeft geen aanleiding tot het maken van een andere keuze.
- d. In het ecologisch onderzoek (en de overige onderzoeken) is rekening gehouden met alle relevante wetgeving.
- e. Het Belvedere-beleid is opgenomen in de Nota Ruimte. De Nota Ruimte is vervangen door de in 2012 vastgestelde Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Het bestemmingsplan is niet strijdig met deze Structuurvisie.
- f. De compensatie is beschreven in de paragraaf ecologie en het achterliggende ecologisch onderzoek.
- g. Er is gekozen voor de aanleg van een busbaan over een deel van het tracé. Dit tracé blijkt het meest geschikt om de doelstellingen van hoogwaardig openbaar vervoer te verwezenlijken.
- h. Het plan is getoetst aan de wettelijke luchtkwaliteitsnormen en fijnstof. Er is geen sprake van creatief toepassen van de regels.

- i. De luistervinken geven de gemeente Velsen inzicht in het aanwezige luchtvaartlawaaï binnen de gemeente. De discussie met betrekking tot het aanhouden van de Luistervinken staat los van bestemmingsplan HOV tracé.
- j. De busbaan voldoet aan de wettelijke geluidnormen of er worden maatregelen getroffen om daar aan te voldoen. Zie ook de algemene beantwoording onder het kopje geluid.
- k. Er ligt op dit moment een voorstel om het meetnet tot en met december 2014 voort te zetten. Zoals onder i reeds aangegeven ten aanzien van de luistervinken, staat ook de discussie met betrekking tot het aanhouden van het meetnet luchtkwaliteit los van het bestemmingsplan
- l. Op de website van de milieudienst IJmond (www.milieudienst-ijmond.nl) kunnen de monitoringsrapportages van de Luistervinken vanaf 2005 worden bekeken. Historische gegevens meetnet luchtkwaliteit en monitoringstool zijn te vinden op de websites www.nsl-monitoring.nl en www.luchtmetingen.noord-holland.nl
- m. Bij alle (nieuw)bouwprojecten wordt getoetst aan de wettelijk geldende geluidseisen. In Nederland is voorkeursgrenswaarde voor geluid bepaald op 48 dB. Dit is een acceptabel geluidsniveau binnen een stedelijke omgeving. We leven nu eenmaal in een dichtbevolkt gebied waardoor een lager geluidsniveau niet altijd haalbaar is.
- n. Ook naar de Nota monumentale bomen is gekeken. Deze nota zal ook bij de uitvoering van de werkzaamheden als toetsingskader fungeren. Verwacht wordt, dat van de genoemde bomen uit de nota er 1 iep die als waardevol genoemd staat in de nota op het Tiberiusplein, gekapt zal moeten worden.

Bijlage D Verdwijnen lijn 75

- a. Blijft het strand nog steeds de eindbestemming gelet op de recente publicaties over lijn 75;
- b. Kan er op dit moment concreet iets over de beweerde tijdswinst t.o.v. lijn 75 worden aangegeven waarop later getoetst kan worden als de HOV-baan functioneert;
- c. Kan er volledige duidelijkheid gegeven worden over de toekomstige frequentie van bussen;
- d. Kunnen formele cijfers, getoetst door een accountant, verstrekt worden van alle buslijnen welke in de gemeente Velsen over de laatste 5 jaar waarbij de aantallen passagiers en tijdstippen staan aangegeven;
- e. Rechtvaardigt en voldoet het invloedsgebied van een HOV halte voor lopende reizigers 800 meter en die met fiets 1500 meter aan het criterium Hoogwaardig openbaar Vervoer. De haltes Groeneweg-Politiebureau – Plein 1945 liggen op aanzienlijk kortere afstanden. Daarbij wordt opgemerkt dat zonder enige inspraak met de bewoners van deelplan 5 noord de halte politiebureau is toegevoegd.
- f. Welke beperkende snelheid moet een buschauffeur in acht nemen bij het kruisen van wegen;
- g. Zijn de technische gegevens van de bus beschikbaar om te controleren op uitstoot van NO2 en PH10.
- h. Is het programma van eisen voor Rnet vervoer beschikbaar;
- i. Is het college bekend met de situatie dat de busbaan net zo breed wordt als de Minister van Houtenlaan.

Commentaar college

- a. Het strand blijft de eindbestemming van de HOV-lijn.
- b. De verwachte tijdswinst bedraagt circa 2 min. Criteria als frequentie en betrouwbaarheid zijn echter relevanter voor het functioneren van de HOV-lijn.
- c. Uitgangspunt per 24 uur zijn 206 busbewegingen. Dit is gelijk aan het huidige aantal van de buslijnen 75 en 277.
- d. Deze vraag is niet relevant voor het bestemmingsplan.
- e. Het invloedsgebied van gewone bushaltes en van HOV-haltes is verschillend. Met het invloedsgebied van een halte wordt bedoeld hoe ver mensen bereid zijn te lopen of te fietsen naar de halte. Het invloedsgebied is groter naarmate het openbaar vervoer sneller is, de frequentie hoger en de reis over een grotere afstand gaat. Uit onderzoek blijkt het volgende:
 - Het invloedsgebied van een ontsluitende halte (bijvoorbeeld buslijn 3) bedraagt ongeveer 450 meter (voor lopende reizigers en fietsers).
 - Het invloedsgebied van een HOV-halte is voor lopende reizigers ongeveer 800 meter, voor reizigers die met de fiets komen ongeveer 1150 meter.
- f. Het verkeerslicht van de bus staat zo afgesteld dat de buschauffeur zijn snelheid moet beperken om het kruispunt zonder stoppen over te kunnen steken. Hiermee wordt hardrijden van de bussen op het kruispunt tegen gegaan.
- g. Deze zijn op te vragen bij de fabrikant van de bussen.
- h. Het PvE voor R-net is beschikbaar bij het projectbureau.
- i. Het college is bekend met het ontwerp voor de busbaan.

Bijlage E Financiën

Bezwaar wordt gemaakt tegen het niet inzichtelijk zijn van de totale investering, zoals:

- a. Kosten Kromhoutstraat 1,5 miljoen gemeentegeld volgens raadsbesluit 10 juni 2010, 500.000 uit bestemmingsreserve en 1 miljoen uit Reinuniegelden en zijn deze kosten op deze wijze besteed;
- b. Onderhoudskosten busbaan;
- c. Aanplant- en onderhoudskosten groen;
- d. Onderhoudskosten fiets- en voetpaden;
- e. Ambtelijke kosten c.q. kosten projectbureau zowel personele als huisvestingskosten;
- f. Wat zijn de tot nu toe gemaakte kosten.

In de eigen stukken gepubliceerd bedrag van aankoop van grond a € 2.242.500.

- g. Is in dit bedrag ook de aankoop spoorlijn of HOV tracé t/m Julianakade begrepen;
- h. Is in dit bedrag ook delen van gebieden welke in erfpacht zijn bij de gemeente Velsen begrepen. Geldt dit ook voor de strook grond ten westen van de huidige spoorrail;
- i. Welk deel van het nu voorliggende tracé wordt toekomstig provinciaal eigendom en wat is de wetgeving hierover;
- j. In een van de antwoorden op de gestelde vragen is aangegeven dat de Provincie geld heeft gereserveerd dat is bestemd voor de verbetering van het openbaar vervoer in Noord-Holland. Als het niet in Velsen wordt besteed dan zal het ergens anders in de provincie worden besteed. Waarom betaald de provincie dan niet volledig de Ferryverbinding van IJmuiden naar Amsterdam. Waarom wordt het geld dat de gemeente hieraan meebetaald niet besteed aan het opknappen van het eigen wegennet in Velsen. Heeft de provincie geen betere ideeën;
- k. Waarom is er geen algemene kosten-baten analyse en of economische effectrapportage gemaakt;
- l. Heeft de grondtransactie Rail Infra Trust en de provincie Noord-Holland inmiddels plaatsgevonden. Dit geldt ook voor het aansluitende tracé langs het Noordzeekanaal;
- m. Welk deel van het voorliggende bestemmingsplan wordt provinciaal eigendom.

Commentaar college

- a. De kosten voor de Kromhoutstraat maken geen onderdeel uit van het bestemmingsplan;
- b. t/m f. Realisatie van het HOV-tracé dient binnen het taakstellende budget te worden uitgevoerd. Voor het bestemmingsplan is de onderverdeling van het taakstellende budget niet van belang.
- g. Nee, in dit bedrag is aankoop spoortracé (NS Vastgoed en ProRail) tot het spoorviaduct opgenomen. Aankoop van het spoortracé van spoorviaduct tot Julianakade valt buiten het HOV project.
- h. In dit bedrag is ook de aankoop van gemeentelijke gronden opgenomen.
- i. De vrij liggende busbanen, inclusief voorzieningen, blijven uiteindelijk in provinciaal eigendom. Hierover is geen wetgeving.
- j. De vragen met betrekking tot de ferry verbinding naar Amsterdam hebben geen betrekking op het voorliggende bestemmingsplan.
Naast inkomsten uit het Provinciefonds (voor de provincie) en het Gemeentefonds (voor de gemeente) ontvangt de provincie/gemeente doeluitkeringen van het Rijk. Dit zijn bijdragen voor een vast omschreven doel, bijvoorbeeld verbetering openbaar vervoer. Hoeveel een provincie krijgt is afhankelijk van het aantal inwoners, het oppervlak aan land en water en van regionale omstandigheden. Geld dat beschikbaar wordt gesteld voor openbaar vervoer is niet bedoeld voor bijvoorbeeld gezondheidszorg. De provincie is dus verplicht om het geld te besteden aan openbaar vervoer. Het aanleggen van de busbaan past binnen dit

- doel.
- k. Zoals eerder gemeld is in de businesscase RegioNet onderzoek gedaan naar de buslijnen 73 en 75. Daarin is onderzocht welke maatregelen nodig zijn om deze lijnen te upgraden naar de eisen van RegioNet en welke kosten en baten dit zou opleveren. Hieruit bleek dat buslijn 75 hiervoor in aanmerking komt. In die zin is er wel degelijk een kosten-baten analyse opgesteld.
Een economische effectrapportage (EER) is geen wettelijk instrument maar een product van de Kamer van Koophandel. Daarnaast is een EER bedoeld voor bedrijventerreinen en niet voor openbaar vervoer.
- l. De provincie heeft met NS Vastgoed en ProRail overeenstemming bereikt over de aankoop van de spoorpercelen. Het aansluitende tracé valt buiten het HOV project.
- m. zie antwoord op vraag i.

Bijlage F Werkwijze en algemeen

Er wordt bezwaar gemaakt tegen de werkwijze inzake het voorliggende bestemmingsplan:

- a. Waarom mag in bepaalde woonkernen als beleid het verkeer worden teruggedrongen en andere woonkernen extra belast. Het gelijk verdelen van lusten en lasten is een gemeentelijke taak;
- b. Deelt het college de mening dat, vanwege het knippen van de inspraak in een tiental deelprojecten waarbij bewoners afzonderlijk betrokken kunnen zijn, het vreemd is dat bij de procedure van het voorontwerpbestemmingsplan blijkt dat er per deelplan niet gelijkwaardig met de bewoners is omgegaan;
- c. In de stukken is te lezen dat er diverse gesprekken ‘aan huis’ hebben plaatsgevonden met daarbij de vraag waarom dit bij deelplan 5 noord niet is gedaan. Dit lijkt op meten met twee maten;
- d. Is het bekend dat bij deelplan 5 noord anders is gewerkt dan bij deelplan 5 zuid en deelplan 6 en wat is daar de reden van;
- e. Insprekers beschikken over een historisch overzicht van het inspraaktraject met daarbij de vraag waarom de plangrens van het voorontwerpbestemmingsplan anders is dan de contouren van de verschillende deelplannen en daarop gehouden inspraak. Wat is hier de reden voor;
- f. Waarom wordt in deelplan 5 zuid uitputtend op de centimeter over schuttingen gesproken terwijl in deelplan 5 noord nog niemand is geïnformeerd over hoe en waar deze geluidsschermen komen en hoe deze eruit komen te zien;
- g. Waarom wordt niet het gehele HOV-tracé een bestemmingsplan vastgesteld;
- h. Waarom wordt de status concept ontwerp gepubliceerd terwijl niet eenduidig wordt aangegeven wat deze status inhoud. In provinciale stukken wordt al over status ontwerp gesproken;
- i. Is het college bekend met het gegeven dat het traject IJmuiderstrand tot het viaduct Hoofdstraat /A208 voor lijn 75 een lengte heeft van 11,75 km en dat de lengte van het HOV-traject 11,62 km bedraagt waarvan slechts 3 km vrije busbaan;
- j. Deelt het college de mening dat de destijds gebouwde woningen niet voldoen gezien de huidige eisen dan aan bestemming plan rail kleven. En dat de Stichting Eigen Woningbezit gezien de nu ontstane situatie de woningen evenzijde van de Minister van Houtenlaan niet had mogen bouwen;
- k. Is 30 jaar gewoonterrecht inmiddels een recht;
- l. Verder wordt bezwaar gemaakt tegen het ontbreken van historische gegevens en de zienswijze van het college met betrekking tot:
 - Verkeerstellingen Minister van Houtenlaan;
 - Fijnstofstatistieken;
 - Geluidsstatistieken;

- Bezettingsgraad huidige buslijnen.

Commentaar college

- a. De overheid heeft als taak om te zorgen voor een goed woon- en leefklimaat. Hier is wet – en regelgeving voor beschikbaar. Zolang wordt voldaan aan deze wet- en regelgeving mag ervan worden uitgegaan dat er dus sprake is van een goed woon- en leefklimaat.
- b. Nee, Het ontwerp van de busbaan is opgeknipt in deelprojecten om het project beheersbaar en overzichtelijk te houden. Aanpassing van het bestemmingsplan is nodig voor deeltraject 4,5 en 6 waardoor opknippen in deeltrajecten, inefficiënt en kostenverhogend werkt. Dat zou namelijk betekenen dat er drie bestemmingsplannen moeten worden opgesteld (deeltraject 4,5 en 6) met drie procedures tot gevolg. Dit is niet in het belang van belanghebbenden. Daarnaast blijven de inspraakmogelijkheden in het kader van het bestemmingsplan overeind, of er nu één of drie plannen zouden worden opgesteld.
- c. Waar gesproken is doet niet ter zake(aan huis of op locatie). Belangrijk is dat de voorliggende ontwerpen voor vaststelling door het college met belanghebbenden zijn besproken.
- d. Ja dit is bekend. Ervaringen uit de inspraakprocedure voor deelproject 5-Noord hebben geleid tot aanpassing voor deelprojecten 5-Zuid en 6. Alle inspraakprocedures voldoen aan de Inspraakverordening van de gemeente Velsen.
- e. Bij de bepaling van de plangrens van een bestemmingsplan is gekeken naar de huidige vigerende bestemmingen. Voor een groot gedeelte is aanpassing van de bestemming noodzakelijk.
- f. De werkwijze voor de uitwerking van de schuttingen heeft geen betrekking op de bestemmingsplanprocedure. Het verschil in werkwijze is ingegeven doordat de schutting bij deelproject 5 Zuid direct grenst aan de tuinen van de aanwonenden. Bij deelproject 5 Noord komt de schutting in het openbare gebied te staan.
- g. Niet voor alle deeltrajecten is aanpassing van het bestemmingsplan noodzakelijk.
- h. Het bestemmingsplan heeft door de inspraak de status van voorontwerpbestemmingsplan. Soms wordt de term concept ontwerpbestemmingsplan gehanteerd. Na deze fase wordt het ontwerpbestemmingsplan ter visie gelegd.
- i. Daar is het college mee bekend.
- j. De woningen zijn destijds gebouwd volgens de eisen die toen golden. Dat de woningen nu niet meer voldoen aan de eisen van deze tijd maakt nog niet dat de woningen toen niet gebouwd hadden mogen worden. De mening wordt dan ook niet gedeeld.
- k. Of iets gewoonterecht is, is aan de rechter om de te bepalen. Gewoonterecht komt eigenlijk alleen voor in landen waar er weinig geschreven regels bestaan. In Nederland is daar geen sprake van.
- l. Bij de toetsing van een bestemmingsplan moet o.a. gekeken worden naar de situatie die de gemeente in het bestemmingsplan mogelijk maakt en de gevolgen hiervan voor het milieu. Historische gegevens met betrekking tot luchtkwaliteit zijn hierbij niet van doorslaggevend belang. Wel dient de huidige situatie in bepaalde gevallen (bijvoorbeeld bij akoestische situatie bij de wijziging van een weg) bij de besluitvorming betrokken te worden. Daar waar dit nodig is, is dit gedaan.

Deze inspraakreactie is ondertekend door de volgende bewoners:

1. Boudesteyn
2. Rietman
3. Van der Aar
4. Hijlarides
5. Nienhuis

6. Vermeulen
7. Schaap
8. Bakker
9. Overdijk
10. De Vries
11. Zwart
12. Van Rijn
13. Wultaert
14. Van Luijn
15. Kremer
16. Starken
17. Rijneveld
18. Van Beugen
19. Visser
20. Bom – Brans
21. Veltman
22. Heins
23. Deijkers
24. Iskes
25. Den Nieuwenboer
26. Groeneveld
27. Zwanenburg
28. Van Deudekom (deze inspreker heeft de inspraakreactie ook op persoonlijke titel ingediend met enkele aanvullende punten. Deze aanvullingen worden hierna behandeld).
29. Maasland
30. Wisseb
31. Kaasenbrood-Keur
32. Welting
33. Romeijn
34. Kieftenbeld
35. Kieftenbeld
36. Van Ginkel
37. Schoorl
38. Putters-Diederik
39. De Mit
40. Forpo
41. Van Urk

Individuele aanvulling Van Deudekom

Reactie 1

Inspreker stelt grote vraagtekens bij de meetgegevens die zijn gebruikt voor het geluidonderzoek en de conclusies die daaruit worden getrokken ten aanzien van de geluidbelasting ter hoogte van de woning van inspreker.

Commentaar college

Zie algemene beantwoording onder het kopje geluid. Inspreker maakt niet duidelijk waarom getwijfeld wordt aan de meetgegevens.

Reactie 2

Bij werkzaamheden aan het spoor en aan het parkeerterrein bij het Tata steel Stadion is gebleken dat er wel degelijk trillingsoverlast te verwachten is. Eind september 2003 is aan de woning van inspreker hierdoor schade ontstaan. De gemeente heeft de aansprakelijkheid hiervoor ook erkend.

Commentaar college

Zie algemene beantwoording onder het kopje trillingen. Vooral nog wordt er vanuit gegaan dat de aanleg van busbaan geen trillingsschade veroorzaakt, met uitzondering van de meest kritische locaties. Op deze locaties worden daarom maatregelen getroffen.

Reactie 2

Ter hoogte van de woning van inspreker is extra vervuiling te verwachten als gevolg van optrekkende en afremmende bussen en auto's. Inspreker stelt dat de conclusies die zijn getrokken ten aanzien van zijn woning niet juist zijn. Inspreker heeft hierover een klacht ingediend bij de Nationale Ombudsman waar de gemeente Velsen tot op heden nog niet bevredigend op heeft gereageerd.

Commentaar college

Zie algemene beantwoording onder het kopje luchtkwaliteit. Op basis van de uitgevoerde en geactualiseerde onderzoeken naar stikstofdepositie en luchtkwaliteit blijkt dat de aanleg van de busbaan niet leidt tot een overschrijding van de geldende normen. Er is dan ook geen noodzaak om verder aanvullend onderzoek uit te voeren.

3. RESULTATEN VAN HET ART. 3.1.1 BRO-OVERLEG

Er zijn 5 reacties binnengekomen van instanties. Bij 2 van deze reacties wordt inhoudelijk ingegaan op het plan. De andere 3 reacties hadden geen commentaar op het plan. Er wordt hierna nader ingegaan op de inhoudelijke reacties en het gemeentelijk commentaar daarop.

1. NS Vastgoed B.V.

reactie

Met het voorontwerpbestemmingsplan kan alleen worden ingestemd, en daarmee met het vervallen van de woonbestemming van het pand Zeeweg 292, indien met de provincie Noord-Holland overeenstemming wordt bereikt over de aankoop van het pand.

Commentaar college

De provincie heeft in haar brief van 6 juni 2013 de intentie uitgesproken om het betreffende pand te verwerven. Op basis van deze intentie is de wijziging van de bestemming opgenomen in het voorontwerpbestemmingsplan.

2. Hoogheemraadschap van Rijnland

reactie

Genoemd plan geeft het Hoogheemraadschap geen aanleiding tot het maken van opmerkingen en daarom kan een positief wateradvies worden gegeven.

Commentaar college

Het Hoogheemraadschap wordt bedankt voor haar reactie.

3. Veiligheidsregio Kennemerland

Reactie college

De Veiligheidsregio ziet geen aanleiding tot het geven van een advies inzake het voorontwerpbestemmingsplan.

Commentaar college

De Veiligheidsregio wordt bedankt voor haar reactie.

4. Waternet

reactie

Het plangebied wordt doorkruist door een transportleiding. Voor deze ruwwatertransportleiding geldt een zakelijke rechtsstrook van 20 meter (een beschermingszone van 10 meter aan weerszijde van het hart van de leiding). Verzocht wordt om in de toelichting een verklarende tekst op te nemen.

Verzocht wordt verder om in paragraaf 4.10 van de toelichting, toe te voegen dat de leiding een betonnen waterleiding met een maximale diameter van 1200 mm betreft.

Verder wordt verzocht om in de regels van het artikel Leiding – Water de diameter van 1200

mm op te nemen en in de bouwregels aan te geven dat bij afwijking van de bouwregels vooraf toestemming van de leidingbeheerder noodzakelijk is.
In de overlegreactie zijn hiervoor tekstvoorstellen opgenomen.

Commentaar college

Waternet wordt bedankt voor haar reactie. De tekstvoorstellen worden verwerkt in de toelichting en regels van het ontwerpbestemmingsplan.

5. Provincie Noord-Holand

reactie

Deze ruimtelijke ontwikkelingen in het voorontwerp bestemmingsplan zijn in overeenstemming met de bepalingen van de verordening en zijn in overeenstemming met de Structuurvisie Noord-Holland 2040. De provincie Noord-Holland ziet geen aanleiding tot het maken van opmerkingen op het voorontwerpbestemmingsplan.

Commentaar college

De provincie wordt bedankt voor haar reactie.

4. CONCLUSIE

Naar aanleiding van de inspraak- en overlegreacties en enkele ambtshalve wijzigingen wordt het voorontwerpbestemmingsplan op de volgende onderdelen aangepast:

- Het perceel (Kadastraal bekend als M6108) Zeeweg 290 wordt gedeeltelijk gewijzigd in Wonen (zonder bouwvlak maar wel tot mogelijkheden van erfbebouwing).
- De foto van de voorkant van het bestemmingsplan wordt aangepast.
- De wijzigingsbevoegdheid op de bestemming Centrum aan de P.J. Troelstraweg komt te vervallen en kan voor verkeersdoeleinden worden bestemd, omdat er inmiddels overeenstemming met de eigenaar van de gronden is bereikt. Een en ander zal zowel op de verbeelding als in regels en toelichting worden aangepast.
- De tekstvoorstellen van Waternet worden verwerkt in de toelichting.
- Geactualiseerde onderzoeken naar luchtkwaliteit en stikstofdepositie, het trillingsonderzoek (quickscan en fase 2) en de complete bodemrapportage worden opgenomen in de bijlagen bij de toelichting. De tekst in de toelichting wordt aangepast en aangevuld met de conclusies uit deze onderzoeken.
Het onderzoek naar broedvogels is inmiddels afgerond en wordt als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan opgenomen. De toelichting wordt aangepast en aangevuld met de conclusies uit dit onderzoek.
Tot slot wordt het archeologisch vooronderzoek en proefsleuvenonderzoek opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan.
- Het ontwerpbestemmingsplan zal worden aangepast conform de SVBP2012 standaard.

5. VERVOLGPCEDURE

1. Na verwerking van de inspraakresultaten en de resultaten van het art. 3.1.1 Bro overleg wordt het ontwerp-bestemmingsplan gedurende zes weken ter visie gelegd. In die periode kunnen zienswijzen tegen het plan bij de Gemeenteraad worden ingediend.
2. Op basis van de ingediende zienswijzen wordt een Nota van Zienswijzen gemaakt waarin de ingediende zienswijzen worden besproken.
3. Het plan wordt door de gemeenteraad (al dan niet gewijzigd) vastgesteld.
4. Na vaststelling door de gemeenteraad volgt een tweede ter visie legging van zes weken met de mogelijkheid om beroep in te stellen bij de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

BIJLAGE 1

SCHRIFTELIJKE INSPRAAKREACTIES

