

Velsen HOV-tracé

Nota zienswijzen

datum:

25-03-2014

Inhoud

1. Inleiding	blz. 3
2. Zienswijzen	5
3. Overzicht van wijzigingen	64

Het ontwerpbestemmingsplan HOV-tracé heeft vanaf 6 december 2013 tot en met 16 januari 2014 conform het gestelde in de Wet ruimtelijke ordening ter visie gelegen. Gedurende deze periode zijn 48 zienswijzen ingediend. Enkele zienswijzen zijn door meerdere personen ondertekend. Op 1 zienswijze na zijn alle zienswijzen tijdig, dat wil zeggen binnen de periode dat het ontwerpbestemmingsplan ter visie lag, ingediend. Daarmee zijn 47 zienswijzen ontvankelijk. De te laat ingediende zienswijze betreft een machtiging voor het laten indienen van een zienswijze door een derde. Hoewel de zienswijze formeel niet ontvankelijk is, is deze inhoudelijk gelijk aan andere ingediende zienswijzen. Om die reden zal de zienswijze inhoudelijk wel worden behandeld. In hoofdstuk 2 zijn alle zienswijzen samengevat en van commentaar door het gemeentebestuur voorzien. Tevens is per zienswijze aangegeven of deze gegrond, gedeeltelijk gegrond of ongegrond is en of er aanpassingen in het bestemmingsplan worden doorgevoerd.

1. J.H. Vogel / S. Vogel - Van Oostrom, Hofdijklaan 86, 1985 GD Driehuis

Samenvatting

Reclamanten zijn van mening dat het HOV tracé met name ter hoogte van het spoor Driehuis niet dient te worden ontwikkeld omdat is aangetoond dat de aanleg niet rendabel is. Dit vanwege de geringe tijdswinst, de aantasting van landschap, natuur, cultuur en landschapsidentiteit en een beperkte behoefte aan openbaar vervoer ter hoogte van het spoor. Alleen tijdens spitsuren wordt optimaal gebruik gemaakt van de bus en dan vooral door de inwoners van Velsen. De kosten van de aanleg wegen daardoor niet op tegen het gemak. Tot slot ontstaan er meerdere knelpunten in het verkeer door de aanleg van het HOV tracé, bijvoorbeeld ter hoogte van de Heerenduinweg/Waterloolaan. Het autoverkeer zal hier meerdere keren per uur stil moeten staan om de bus te laten passeren wat leidt tot filevorming.

Beantwoording

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. Voor de (toekomstige) HOV-lijnen, zoals de verbinding Haarlem-IJmuiden, wordt waar mogelijk ingezet op vrijliggende infrastructuur voor de bus. Door de aanleg van vrije busbanen ondervindt het HOV minder overlast van het drukke autoverkeer. Bij HOV Velsen wordt onder meer geïnvesteerd in een vrije busbaan op de oude spoorlijn Santpoort-IJmuiden

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.

Conclusie

De zienswijze is ongegrond en leidt niet tot wijziging van het ontwerpbestemmingsplan.

2. C.P.J. Maas, Min. van Houtenlaan 100, 1981 EK Velsen-Zuid

Samenvatting

- a. Reclamant zou graag zien dat het gekozen HOV-tracé nog eens kritisch bekeken wordt. Bij de besluitvorming rondom de tracékeuze zijn direct belanghebbenden stelselmatig vergeten. Gesteld wordt dat het besluitvormingsproces anders was verlopen als deze mensen wel specifiek waren betrokken.
- b. In de toelichting van het bestemmingsplan wordt vermeld dat er geen coherent openbaarvervoersysteem in de regio Haarlem-IJmond is. Vervolgens wordt een koppeling gelegd met de bereikbaarheid en leefbaarheid van de kern IJmuiden en omgeving die, vanwege toenemend verkeer, onder druk zou staan. Daarmee wordt de aanleg van de busbaan gerechtvaardigd. Dat de bereikbaarheid soms een probleem is heeft in belangrijke mate te maken met de ligging van IJmuiden maar ook met toenemend (auto)verkeer, overigens vooral binnen de gemeentedelen. Dat de leefbaarheid daarmee in het geding zou zijn is op zijn minst overdreven en absoluut geen rechtvaardiging voor de draconische maatregelen die nu worden voorbereid.
- c. Velsen heeft vooral behoefte aan een goede oost-west verbinding. De Fast Flying Ferry voorzag daarin maar is per 1 januari 2014 gestopt. Een gemiste kans van de provincie Noord-Holland, die tegelijkertijd de gemeente met een pot geld in een wurggreep houdt, om tegen beter weten in, vast te houden aan een schijnoplossing voor een overigens reëel probleem.
- d. Het spoortracé is uniek en kent een rijke historie. Dit wordt tenietgedaan door er een dure, milieuonvriendelijke busbaan van te maken. In IJmuiden blijft het voorgenomen tracé zo goed als ongewijzigd. Idealiter zou het huidige spoortracé in ere hersteld moeten worden als lightrail naar NS station Santpoort-Noord. Maak de ontsluiting van Velsen tot speerpunt van de Visie 2025 en kies vooralsnog voor aanpassing van bestaande busverbindingen in combinatie met het ontmoedigen van het autoverkeer in de kernen.

Beantwoording

- a. Er zijn voldoende mogelijkheden geweest om te reageren op de plannen. Al sinds de start van het project in 2007 konden bewoners reageren op mogelijke tracés. In de periode daarna zijn er herhaaldelijk openbare bijeenkomsten gehouden, zoals een bijeenkomst met belangengroepen en vervolgens met een brede klankbordgroep. Ook zijn er vier openbare bijeenkomsten georganiseerd (Driehuis, Santpoort-Noord, IJmuiden en Velsbroek) en zijn er diverse publicaties geweest over dit onderwerp in zowel de gemeentelijke informatiepagina als in de IJmuider Courant. Ook na besluitvorming over het tracé in 2008 is per deeltraject de mogelijkheid geboden voor overleg en inspraak. Hier is in ruime mate gebruik van gemaakt en heeft vrijwel altijd geleid tot aanpassing van het oorspronkelijke ontwerp.
- b. Het steeds drukker wordende autoverkeer zet de leefbaarheid van steden en dorpen wel degelijk onder druk, zo ook in IJmuiden en omgeving. Ook het huidige openbaar vervoer loopt vast in het drukker wordende verkeer. Voor deze regio is dan ook geconstateerd dat er behoefte is aan een samenhangend netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer dat de gehele Randstad verbindt. Een goed functionerend hoogwaardig openbaar vervoer biedt daarmee een alternatief voor autogebruikers. De aanleg van het HOV-tracé maakt het verder mogelijk om andere infrastructurele projecten uit te voeren die anders niet, of pas veel later en soberder uitgevoerd hadden moeten worden. De buslijn loopt grotendeels over bestaande wegen en gedeeltelijk over het voormalige spoortracé dat tot 2001 deel uitmaakte van het ov-netwerk. Dat deze route nu opnieuw wordt ingezet voor openbaar vervoer is geen draconische maatregel.
- c. De Fast Flying Ferry (FFF) is per 1 januari 2014 gestopt. De oost-west verbinding wordt geborgd door andere vormen van openbaar vervoer in de vorm van bus, trein of een combinatie van beide. Middels de HOV en andere OV vormen is er sprake van een vergelijkbare reistijd richting Amsterdam..
- d. Dat de spoorlijn een rijke historie heeft wordt niet ontkend. Zo wordt bijvoorbeeld op de locatie van het voormalige station IJmuiden-Oost door hergebruik van materialen van dit station een plek ingericht die naar dit verleden verwijst. In het gedeelte ten noorden daarvan worden met behoud van de sporen wandelpaden aangelegd. Deze sluiten aan op soortgelijke paden in het

Willebrordplantsoen en het groen langs de IJmuiderstraatweg. De aanleg van de buslijn vormt een volgende stap in de geschiedenis van dit traject. Ten aanzien van het tracé is gekeken hoe de ontsluiting van Velsen door openbaar vervoer kan worden verbeterd. Dit heeft geresulteerd in de huidige keuze voor een HOV-verbinding in de vorm van een bus. Hoewel een lightrail ook een vorm van HOV is, is deze minder flexibel in te zetten dan een bus. Naast het aanleggen van de busbaan worden er in de nabije toekomst maatregelen genomen om het autoverkeer in de kernen te ontmoedigen. Het gaat om een keten van maatregelen waarbij de aanleg van rotonde bij de huidige kruising Minister van Houtenlaan, Zeeweg en Waterloolaan een eerste stap is.

Conclusie

De zienswijze is ongegrond en leidt niet tot wijziging van het ontwerpbestemmingsplan.

3. Mevrouw A.A. Bogaart, Driehuizerkerkweg 142, 1985 HD Driehuis

Samenvatting

1. Bestemmingsplan Driehuis en Velsen-Zuid

De woning en het agrarisch percelen vallen nu beide binnen het bestemmingsplan Driehuis en Velsen-Zuid. In het nieuwe bestemmingsplan is de woning van reclamant niet meegenomen in tegenstelling tot het agrarisch perceel van reclamant dat wel is meegenomen.

2. Planologische uitgangspunten voor de woning van reclamant/beleid/woongenot

Het woongenot is volgens het vigerende bestemmingsplan van groot belang. Toch wordt het woongenot door de aanleg van het HOV-tracé ernstig aangetast in verband met trillingen. Een goede ruimtelijke onderbouwing laat een duidelijke belangenafweging zien tussen de belangen van omwonenden en de aanleg van het HOV-tracé. Dit komt niet of onvoldoende tot uitdrukking in het bestemmingsplan.

3. Planologische uitgangspunten agrarisch perceel van reclamant

Reclamant vraagt zich af waarom er geen plaats meer zou zijn voor de bestaande paardenhouderij. Eerder was aangegeven dat de paardenhouderij landschappelijk ingepast zou kunnen worden. Dit standpunt is blijkbaar verlaten. Voor de aanleg van de busbaan is het agrarische perceel niet noodzakelijk. Dat de provincie overeenstemming heeft bereikt over de aankoop met NS vastgoed en ProRail doet in feite niet ter zake. Verzocht wordt om de bestemming Agrarisch te handhaven.

4. Toelichting: woonbeleid/verkeersbeleid

De woning van reclamant komt op een afstand van 5 m van een drukke verkeersader te liggen, waar elke 5 minuten een bus voorbij raast en waar ook nog rekening moet worden gehouden met optrekkende en remmende bussen omdat in de nabijheid een bushalte ligt. In de beantwoording op de inspraakreactie wordt het volgende vermeld: 'de eventuele negatieve effecten worden in overleg met bewoners en woningeneigenaren zoveel mogelijk beperkt'. Nu blijkt dat er aan de bron geen maatregelen mogelijk zijn en de gemeente de woning uit kostenoverwegingen niet wil aankopen, blijft alleen de mogelijkheid open voor aanpassingen aan de woningen zelf en het aanvragen van een hogere geluidswaarde. De vraag is hoe reëel deze oplossing is bij een busbaan op 5 meter afstand. Er zal nog steeds sprake zijn van een ernstige aantasting van het woon- en leefklimaat. Ook heeft er nog geen overleg plaatsgevonden.

Reclamant wil graag met het college en de gemeenteraad in overleg om te komen tot een acceptabele oplossing.

5. Archeologie

In het vigerende bestemmingsplan is vastgelegd dat het gehele plangebied van archeologische waarde is en dat bij ontwikkelingen onderzoek moet worden uitgevoerd naar het voorkomen van archeologische waarden. Reclamant stelt dat er onvoldoende aandacht is besteed aan deze verplichting. Reclamant

vraagt zich verder af hoe het mogelijk is dat er een verkennend archeologisch onderzoek is gedaan op haar perceel, zonder dat zij daarvoor toestemming heeft verleend.

6. Ecologie

Voor het perceel en de grond rond de woning van reclamant is onvoldoende aandacht besteed aan de uitgangspunten van het vigerende bestemmingsplan. Met de aanleg van de busbaan en het fietspad wordt afbreuk gedaan aan de bestaande ecologische waarden. Daarnaast vraagt reclamant zich af of rekening wordt gehouden met de aanbevelingen die zijn gedaan in het ecologisch onderzoek.

7. Bodemgesteldheid

Reclamant wenst duidelijkheid over de niet-ernstige gevallen van bodemverontreiniging en wat deze bodemverontreiniging inhoudt voor de bewoners.

8. Geluidshinder

Reclamant maakt bezwaar tegen het toekennen van een hogere geluidsbelasting. Het is niet reëel om een woning te handhaven die op 5 m afstand van het HOV-tracé staat. Omdat maatregelen bij de bron niet mogelijk zijn en het college de woning niet wil aankopen, resteert het vaststellen van een hogere waarde in combinatie met aanpassingen aan de woning. Reclamant is van mening dat eerst onderzocht dient te worden of het doelmatig is om de woning aan te passen, of dat de woning beter gesloopt kan worden.

9. Hinder door trilling

Voor reclamant is het duidelijk dat er sprake is van ernstige hinder door trillingen (veroorzaakt door het HOV-tracé). Reclamant vraagt zich af waarom het aanbevolen doelmatigheidsonderzoek tot op heden niet is uitgevoerd.

10. Mer-regelgeving

In de conclusie over de Mer-regelgeving wordt gesteld dat de verkeersintensiteit op etmaalbasis naar verwachting laag zal liggen. Reclamant vraagt zich af waarom vooraf niet duidelijk is wat de verkeersintensiteit op etmaalbasis zal zijn. Er wordt nu uitgegaan van 206 bussen per etmaal. Dat betekent concreet elke 5 minuten of vaker een bus die langs de woning van reclamant raast. Er wordt gesteld dat 206 bussen per etmaal gelijk is aan het huidige aantal van de buslijnen 75 en 277. De vraag is waar deze vergelijking op slaat. De buslijnen 75 en 277 rijden niet langs de woning van reclamant.

11. Juridische planvorm

Reclamant wil graag de beheer- en gebruiksfunctie voor het HOV-tracé toegelicht hebben.

12. Woning ondergetekende opnemen binnen plangebied

De woning van reclamant is niet opgenomen in het plangebied. Dit is merkwaardig, omdat de woning op 5 m afstand van de aan te leggen buslijn is gelegen en omdat de buslijn directe overlast geeft voor reclamant. In het kader van de inspraak heeft reclamant al verzocht om de woning in het plangebied op te nemen. Dit is niet gedaan omdat de bestemming van de woning niet wijzigt. Reclamant kan zich daar niet in vinden.

13. Planschade

Reclamant doet bij voorbaat een beroep op planschade omdat de woning in de toekomst op een afstand van 5 m van de busbaan komt te liggen. Er is duidelijk sprake van een planologische verslechtering. Dit geldt tevens voor het in agrarisch gebruik zijnde perceel.

14. Economische uitvoerbaarheid

Reclamant betwist met klem de stelling in het voorontwerpbestemmingsplan dat geen exploitatieplan noodzakelijk is. Reclamant verzoekt dan ook in het kader van de Openbaarheid van Bestuur (WOB-verzoek) om een afschrift van de samenwerkingsovereenkomst (tussen de provincie en het college) per omgaande aan reclamant toe te zenden.

15. Feitelijke inrichting

Volgens de inspraakreactie volgt de inrichting uit ontwerptekeningen. Dit is te vaag. De ontwerptekeningen zijn een ontwerp en geven geen rechtszekerheid. Reclamant verzoekt de plankaart (verbeelding) zo aan te passen dat inzichtelijk wordt waar de parkeerplaatsen, haltevoorzieningen etc. worden gerealiseerd.

Beantwoording

1. Bestemmingsplan Driehuis en Velsen-Zuid

Omdat de bestemming van de woning niet wordt gewijzigd is het niet noodzakelijk deze in het bestemmingsplan HOV-tracé op te nemen. De agrarische bestemming wordt echter niet gehandhaafd en maakt daarom wel onderdeel uit van het voorliggende bestemmingsplan. Zie ook de beantwoording onder punt 3.

2. Planologische uitgangspunten voor de woning van reclamant/beleid/woongenot

Uit de onderzoeken naar mogelijke trillingshinder is inderdaad gebleken dat de streefwaarden bij de woning van reclamant worden overschreden als gevolg van de busbaan. Deze hinder kan door het nemen van maatregelen worden verminderd zodat wel aan de streefwaarden wordt voldaan.

Niet wordt ontkend dat de woonsituatie van reclamant zal veranderen. Uit de uitgevoerde onderzoeken naar trillingshinder (bijlage 2, 3 en 4 bij de toelichting) blijkt echter dat de overlast dusdanig beperkt kan worden met de juiste maatregelen, dat er nog steeds sprake is van een acceptabel woon- en leefklimaat (zie ook de beantwoording onder punt 9). In die zin is er een belangenafweging gemaakt en is er sprake van een goede ruimtelijke ordening.

3. Planologische uitgangspunten agrarisch perceel van reclamant

Zoals bij de beantwoording op de inspraak is aangegeven is het perceel nu al eigenlijk te klein van schaal voor beweiding van het aantal aanwezige paarden. Daarnaast streeft de gemeente naar een goede landschappelijke inpassing van de HOV-baan. Door de aanleg van een fietspad over het perceel, dat samen gaat met de herinrichting, is geen plaats meer voor het houden van paarden. Door de herinrichting als open waterpartij wordt het gebied beter geschikt gemaakt voor bijzondere plant- en diersoorten die nu in de directe omgeving voorkomen. Dat er overeenstemming is bereikt over de aankoop van de grond betekent dat de herinrichting ook feitelijk kan worden uitgevoerd en dat is wel degelijk van belang voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Daarnaast is door de eigenaar van de gronden (NS) de huur van de gronden die reclamant in gebruik heeft per september 2014 opgezegd.

4. Toelichting: woonbeleid/verkeersbeleid

Met reclamant heeft een gesprek plaatsgevonden met de verantwoordelijk wethouder van de gemeente Velsen. In dit gesprek heeft de bestuurder uitleg verstrekt. 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. Ondanks dat de geluidsbelasting op de gevel de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder van 48dB overschrijdt, wordt de maximale grenswaarde uit de wet geluidhinder niet overschreden. Met het vaststellen van hogere grenswaarden (tot de maximale grenswaarde uit de Wet geluidhinder) wordt voldaan aan de Wet geluidhinder. De procedure hogere waarde besluit door GS ligt ter inzage tot 7 maart 2014, daarna zal rond 4 april het besluit hogere waarden naar verwachting worden vastgesteld.

5. Archeologie

Er is met betrekking tot het HOV-traject een bureauonderzoek verricht naar geo-archeologische waarden. Op basis van deze resultaten is in het veld een proefsleuvenonderzoek verricht. Er is dan ook wel degelijk rekening gehouden met de verplichting om voorafgaand aan de werkzaamheden archeologisch onderzoek te doen. Het archeologisch onderzoek met de boringen en proefsleuven heeft betrekking op de agrarische gronden ter hoogte van de geplande spooronderdoorgang en niet op de

gronden die reclamant in gebruik heeft. Wel zal alsnog een dubbelbestemming Waarde – Archeologie in het bestemmingsplan worden opgenomen (in lijn met het huidige bestemmingsplan), zodat ook in de toekomst de archeologische waarden planologisch zijn beschermd.

6. Ecologie

Voorafgaand aan het bestemmingsplan heeft onderzoek plaatsgevonden naar de ecologische waarden in het plangebied en de effecten van de busbaan daar op. Met de aanbevelingen uit het ecologisch onderzoek wordt rekening gehouden bij de aanleg van de busbaan. Werkzaamheden worden opgestart buiten het broedseizoen. Er wordt gebruik gemaakt van vleermuisvriendelijke verlichting, en indien de vijver aan de Santpoortse dreef (deels) gedempt moet worden dan zullen alle vissen worden afgevangen en worden uitgezet. Indien deze maatregelen worden genomen is geen ontheffing van de Flora- en faunawet noodzakelijk. Uit het ecologisch onderzoek blijkt dat met het nemen van maatregelen voldaan kan worden aan het gestelde in de Flora- en faunawet. De uitvoering van het bestemmingsplan is dan ook niet in het geding. Om dit ook te borgen in het bestemmingsplan wordt de juridische regeling van het bestemmingsplan aangevuld met de voorwaardelijke verplichting om de ruimtelijke relevante aanbevelingen (vleermuisvriendelijke verlichting ter plaatse van de vliegroute Driehuizerkerkweg – oude spoorlijn) uit het ecologisch onderzoek uit te voeren. Het is niet de bedoeling om maatregelen die al via een ander wettelijk kader afgedwongen kunnen worden nogmaals te regelen in het bestemmingsplan.

7. Bodemgesteldheid

Voor de kwaliteit van de bodem zijn normen vastgelegd in de Circulaire bodemsanering. Bij iedere ruimtelijke ontwikkeling moet worden onderzocht of de bodem geschikt is voor de beoogde functie, in dit geval de busbaan. Indien de normen worden overschreden dan is er sprake van een bodemverontreiniging. Globaal zijn er drie soorten bodemverontreinigingen, niet ernstige gevallen, ernstige maar niet mobiele gevallen en ernstige mobiele bodemverontreinigingen. Ernstige mobiele verontreinigingen dienen zo snel mogelijk gesaneerd te worden. In het plangebied zijn dergelijke verontreinigingen niet aangetroffen. Wel zijn er twee ernstige, niet mobiele verontreinigingen. Een daarvan is inmiddels gesaneerd, de tweede locatie wordt binnenkort gesaneerd. De niet ernstige verontreinigingen dienen te worden gemeld aan het bevoegd gezag (de gemeente) en eventueel te worden afgedekt, bijvoorbeeld door een zandlaag. Na sanering, dan wel afdekken is de bodem geschikt voor de beoogde functie. Er is dan ook geen risico meer voor de omgeving. Zowel in toelichting als in de bodemrapportage bij het ontwerpbestemmingsplan (bijlage 1 bij de toelichting) staat uitgebreid beschreven waar bodemverontreinigingen zijn geconstateerd.

8. Geluidshinder

Er heeft een gesprek plaatsgevonden tussen reclamant en de verantwoordelijk wethouder van de gemeente Velsen. In dit gesprek heeft de bestuurder de reclamant uitleg verstrekt. Zie ook de beantwoording onder punt 4.

9. Hinder door trilling

Er is inderdaad geconcludeerd dat er sprake zal zijn van trillingshinder bij de woning van reclamant. Maatregelen worden getroffen conform het trillingsonderzoek fase 3 versie 2.0 (bijlage 4 bestemmingsplan). De provincie zal betrokkene informeren over de specifieke maatregelen zodra deze bekend zijn. In het bestemmingsplan wordt alsnog vastgelegd dat voorafgaand aan het in gebruik nemen van de busbaan trillingsmaatregelen worden genomen bij de vier woningen waar sprake is van een overschrijding van de streefwaarden. Hiertoe wordt een specifieke gebruiksregel opgenomen binnen de bestemming 'Verkeer – openbaar vervoer', met de strekking dat: het gebruik van de gronden ten behoeve van een hoogwaardig openbaar vervoersverbinding uitsluitend is toegestaan indien ter plaatse van de woningen Driehuizerkerkweg 140-142 en Groeneweg 82-84 trillingsreducerende maatregelen zijn getroffen zodat wordt voldaan aan de streefwaarden uit de SRB- B richtlijn.

10. Mer-regelgeving

De verwachting van de verkeersintensiteit op etmaalbasis is gebaseerd op het huidige aantal van de buslijnen 75 en 277. Deze lijnen bedienen gezamenlijk 206 bussen per etmaal. Verkeerstechisch is er

bij 206 voertuigen per etmaal op één weg sprake van een lage verkeersintensiteit. De vergelijking met een autoweg is uitsluitend gemaakt om na te gaan of het Besluit m.e.r. van toepassing is. Er is geen sprake van een m.e.r.-plicht/m.e.r.-beoordelingsplicht omdat de aanleg van de vrije busbaan niet is aan te merken als de aanleg van een autoweg, zoals reeds onderbouwd in het bestemmingsplan. Daarnaast blijkt uit het Besluit m.e.r. dat de wijziging of uitbreiding van een autosnelweg, autoweg of weg bestaande uit vier of meer rijstroken m.e.r.-beoordelingsplichtig is in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracé lengte van 5 kilometer of meer. Zoals reeds aangegeven is de busbaan niet aan te merken als een autoweg. Daarnaast zal de weg niet bestaan uit vier of meer rijstroken. Tevens is de weg slechts 3,25 km lang waardoor de drempelwaarden uit het Besluit m.e.r. niet worden behaald.

11. Juridische planvorm

Na vaststelling van het bestemmingsplan en realisatie van de busbaan vormt het bestemmingsplan het juridisch kader voor het gebruik van de gronden. Andere activiteiten dan die mogelijk worden gemaakt in het bestemmingsplan, zijn dan niet toegestaan. Indien er sprake zou zijn van illegaal gebruik of van illegale bouwwerken dan zal de gemeente daar (onder andere) op basis van het bestemmingsplan op handhaven. In die zin is er sprake van een beheer- en gebruiksfunctie van het bestemmingsplan.

12. Woning ondergetekende opnemen binnen plangebied

Zoals eerder aangegeven wijzigt de bestemming van de woning niet. Dat de woning niet in het plangebied is opgenomen betekent niet dat er geen rekening mee is gehouden. Dat blijkt zowel uit het akoestisch onderzoek als het onderzoek naar trillingen waarin de woning is betrokken. Het opnemen van de woning in het plangebied is dan ook niet noodzakelijk. Zie verder de beantwoording onder punten 4, 8 en 9.

13. Planschade

In de inspraaknotitie is reeds ingegaan op het aspect planschade. In de Wet ruimtelijke ordening is aangegeven dat een verzoek om planschade pas kan worden ingediend nadat het betrokken besluit dat de (mogelijke) planschade veroorzaakt onherroepelijk is geworden. Dat is dus pas nadat de volledige beroepsprocedure is afgerond. Voor die tijd is het wettelijk niet mogelijk om een verzoek tot planschade in behandeling te nemen.

14. Economische uitvoerbaarheid

Tussen provincie en gemeente is een samenwerkingsovereenkomst gesloten. De financiële middelen zijn bij beide bestuursorganen begroot en dus verzekerd. Het vaststellen van een exploitatieplan is dan ook niet noodzakelijk. De gevraagde samenwerkingsovereenkomst is openbaar en is verstuurd naar reclamant.

15. Feitelijke inrichting

De busbaan zal worden aangelegd conform de gepubliceerde ontwerptekeningen. De bestemmingen in het bestemmingsplan zijn zo opgenomen dat het ontwerp van de busbaan past binnen het bestemmingsplan. Voor de halteplaatsen is de bestemming V - ov (Verkeer- Openbaar vervoer) opgenomen. De halteplaatsen zijn op de plankaart duidelijk te onderscheiden, namelijk ter hoogte van Briniostraat, Groeneweg, en Duin- en Kruidbergerweg is de bestemming V – ov breder om halteplaatsen mogelijk te maken. Binnen de bestemming Verkeer en Maatschappelijk (de begraafplaats) zijn parkeerplaatsen toegestaan. Het bestemmingsplan en de verbeelding bieden op deze wijze naar het oordeel van de gemeente voldoende rechtszekerheid voor de omwonenden.

Conclusie

De zienswijze is gedeeltelijk gegrond. In de regels wordt opgenomen dat voorafgaand aan het in gebruik nemen van de busbaan trillingsmaatregelen zijn genomen bij vier woningen (Driehuizerkerkweg 140-142 en Groeneweg 82-84) waar de streefwaarde volgens de SRB-B richtlijn voor trillingen wordt overschreden. Tevens wordt de dubbelbestemming Waarde – Archeologie opgenomen zoals hiervoor aangegeven en wordt het toepassen van vleermuisvriendelijke verlichting ter plaatse van de vliegroute

Driehuizerkerkweg – oude spoorlijn eveneens als voorwaardelijke verplichting in de planregels opgenomen.

4a. B.W. Diepstraten, Leeuweriklaan 2, 1971, JV IJmuiden

Reclamant dient pro forma zienswijzen in en zal deze zo spoedig mogelijk van gronden voorzien.

4b. B.W. Diepstraten, Leeuweriklaan 2, 1971 JV, IJmuiden

De zienswijze ingediend op 11 januari 2014 wordt vervangen door een aangepaste zienswijze.

4c. B.W. Diepstraten, Leeuweriklaan 2, 1971 JV, IJmuiden

Reclamant geeft een aangepaste zienswijze. De bijlagen bij de eerder ingediende zienswijze (4b) dienen bij deze aangepaste zienswijze te worden gevoegd.

Reclamant geeft een aanvulling op de zienswijze die is ingediend door mr. R.M. Rensing, advocaat, zie zienswijze nr. 44. Voor de leesbaarheid is de beantwoording direct na ieder onderwerp gegeven.

Samenvatting

1. Inleiding

Reclamant veroordeelt de handelswijze en de wijze van communicatie en procesvoering van het college met klem! Het voorontwerp bestemmingsplan heeft vanaf 24 mei 2013 zes weken ter inzage gelegen, het ontwerp bestemmingsplan vanaf december 2013, gedurende de feestdagen. Het college neemt een half jaar de tijd voor het beantwoorden van de inspraakrapportage en heeft zich daar gemakkelijk vanaf gemaakt. Ook al zou aanvullend onderzoek nodig geweest zijn dan nog had het college een paar weken kunnen wachten met de ter inzage legging. Reclamant is dan ook van mening dat de inspraakrapportage wederom getuigt van een staaltje van onbehoorlijk bestuur en minachting van de burgers.

Beantwoording

1. Inleiding

Nadat de resultaten van de (aanvullende) onderzoeken beschikbaar waren zijn deze zo snel mogelijk verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan. De aanvullende onderzoeken, onder andere als gevolg van gewijzigde normen en richtlijnen zijn van belang om de voorgenomen ontwikkeling voor de busbaan te onderbouwen. De beantwoording van de inspraakrapportage is afgestemd op de resultaten van deze onderzoeken. Dat het ontwerpbestemmingsplan vervolgens in december ter inzage is gelegd heeft niets te maken met opzet. Zowel de Wro (Wet ruimtelijke ordening) als de Awb (Algemene wet bestuursrecht) verzetten zich niet tegen het ter inzage leggen van een ontwerpbestemmingsplan in een vakantieperiode. Waarom de inspraakrapportage zou getuigen van onbehoorlijk bestuur en minachting van de burgerij wordt niet duidelijk gemaakt. In de rapportage zijn alle vragen samengevat en beantwoord. Dat de beantwoording niet aansluit op de wensen van reclamant, een verschil van mening kan er tenslotte altijd zijn, maakt nog niet dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur of minachting.

Samenvatting

2. Algemeen commentaar

In totaal hebben 86 huishoudens - en niet 46 zoals het college suggereert - een inspraakreactie dan wel bezwaarschrift ingediend op het voorontwerpbestemmingsplan.

Bepaalde zwaarwegende thema's in het bestemmingsplan worden door de gemeenteraad in algemene zin maar zeer summier beantwoord en beslaan slechts 2,5 pagina. Dit is uiterst summier omdat dit

cruciale thema's zijn op basis waarvan de wettelijke mogelijkheden en beperkingen voor een bestemmingsplan worden beoordeeld.

Beantwoording

2. Algemeen commentaar

Er zijn 46 individuele inspraakreacties ingediend. Een deel van deze reacties is door meerdere personen/huishoudens ondertekend, zo staat dit ook vermeld in de inspraakrapportage. De mening dat de algemene beantwoording te summier zou zijn wordt niet gedeeld. Bij de beantwoording van de inspraak is het niet de bedoeling om de inhoud van de toelichting op het bestemmingsplan te herhalen. Vandaar de algemene beantwoording van enkele thema's. Deze cruciale thema's zijn verder behandeld in de toelichting op het (ontwerp-) bestemmingsplan en de bijbehorende onderzoeken.

Samenvatting

3. Aanvullende zienswijzen

3.1. Nut en noodzaak

Reclamant betwist dat een coherent openbaarvervoersysteem ontbreekt in de regio Haarlem-IJmond. De conclusie die het college trekt dat de lijn Haarlem-IJmond een ontbrekende verbinding is, is onterecht. Er bestaat een goede verbinding: buslijn 75. Sterker nog in de overzichten van het OV bureau Randstaat, staat buslijn 75 al als HOV-lijn ingetekend.

Reclamant is het eens met de conclusie dat er sprake is van een toenemende verkeersdruk. Wel betwist reclamant dat het bus-tracé deze verkeersdruk zal verlichten en dus de bereikbaarheid en leefbaarheid van IJmuiden en omgeving ten goede zal komen. Dit is niet onderbouwd met cijfers of andere objectieve gegevens. De komst van de HOV baan en de bijbehorende wijziging van verkeersstromen leidt tot meer overlast van het reguliere verkeer in IJmuiden en Velsen. Daarnaast heeft de gemeenteraad met motie 7 uit 2013 besloten om de vermindering van de verkeersdruk in Driehuis niet langer als dwingend maar als richtinggevend op te leggen. Daardoor zal de kruising Waterloolaan - Minister van Houtenlaan – Zeeweg niet met verkeerslichten, maar als rotonde worden ingericht, dit terwijl de verkeersdruk beter met verkeerslichten kan worden geregeld.

Het college zal moeten aantonen dat door de komst van de busbaan de verkeersdruk zal afnemen en in welke mate dat zal gebeuren. Het simpelweg verwijzen naar een politiek gemeenteraadsbesluit volstaat niet omdat tot nu toe dit besluit niet wettelijk is getoetst.

Dit gemeenteraadsbesluit is genomen op basis van het tracékeuzedocument. Daarbij was er keuze uit 3 varianten en is variant 2 gekozen omdat dit de beste kansen zou bieden voor een succesvol HOV. Op de punten stiptheid, toekomstvastheid en robuustheid zou deze variant maximaal scoren. Niet is aangegeven op basis van welke meetmethodes en/of beoordelingen de score is bepaald. Van een echte keuzemogelijkheid is daardoor nooit sprake geweest. Toch voldoet deze variant volgens college en provinciebestuur het beste aan de ambitie op het gebied van HOV in de regio.

In het tracékeuzedocument wordt bovendien verwezen naar de business case R-Net Haarlem-IJmuiden uit 2006. In de inspraakrapportage van het voorontwerpbestemmingsplan stelt het college dat de veronderstelling dat gebruik wordt gemaakt van een business case niet juist is. Maar het college stelt wel dat er een business case Regionet is opgesteld. Beide uitspraken zijn met elkaar in tegenspraak. De business case R-Net was namelijk de basis voor het tracékeuzedocument en deze documenten vormen de basis voor de uitvoering van HOV Velsen. Volgens het college is de samenwerkingsovereenkomst met de provincie het cruciale document. Voor de bestemmingsplanprocedure doet deze samenwerkingsovereenkomst nauwelijks ter zake.

Wettelijk gezien moeten voor een bestemmingsplanwijziging nut en noodzaak van die wijziging zijn aangetoond. Nu het college aangeeft dat een business case niet relevant is, betitelt reclamant dit als onbehoorlijk bestuur, omdat een business case of maatschappelijke kostenbatenanalyse nut en noodzaak zouden moeten aantonen of niet.

In dit geval bestaat er een concrete business case op basis waarvan een ontwikkelproces is ingezet. Deze business case dateert echter uit 2006 en in deze business case zijn vervoerscijfers uit 2002 gebruikt.

Destijds ging de provincie Noord-Holland uit van een reizigersgroei van 30%. Inmiddels is het 12 jaar later. Ontwikkelingen van mobiliteitsgegevens van de afgelopen jaren laten een gestage daling van het aantal buskilometers en van het relatieve busgebruik in Nederland en Noord-Holland zien. Reclamant acht het noodzakelijk uit het oogpunt van behoorlijk, efficiënt en zorgvuldig bestuur dat bij een dergelijk omvangrijke en ingrijpende ontwikkeling een business case in ieder geval opnieuw wordt getoetst en herzien. In 12 jaar tijd is de economische, financiële en maatschappelijke situatie aanzienlijk veranderd. Ook mobiliteitsbehoeften zijn aan verandering onderhevig.

Voor een nadere onderbouwing van het betwijfelde nut en de betwijfelde noodzaak van de busbaan, verwijst reclamant naar bijlage 1: "Van Vislijn tot HOV buslijn? een kritische kijk op de HOV plannen van de provincie Noord-Holland en de gemeente Velsen, d.d. 22 september 2013" (de samenvatting van deze bijlage is verderop in de behandeling van de zienswijze opgenomen).

Een business case is wat reclamant betreft wel degelijk een cruciaal document. In dit geval bestond/bestaat hij zelfs, maar is nooit aangepast aan de gewijzigde omstandigheden. En dat is laakbaar, omdat nut en noodzaak van een vrijliggende busbaan op de beoogde plek objectief moet zijn vastgesteld.

Omdat reclamant vindt dat nut en de noodzaak van deze busbaan nooit objectief is aangetoond verzoekt reclamant het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen.

Randstedelijke Rekenkamer (bijlage 2 bij de zienswijze)

Op 17 oktober 2013 hebben diverse belangenorganisaties en politieke partijen in Velsen en in het Gooi een brief aan de Randstedelijke Rekenkamer gestuurd met het verzoek onderzoek te doen naar nut en noodzaak van de HOV-projecten in Noord-Holland. De betreffende brief is als bijlage 2 bij deze zienswijze gevoegd. De brief is ook ondertekend door politieke partijen uit de gemeenteraad van Velsen. Uit een groot aantal voorstellen voor onderzoeken die door de Randstedelijke Rekenkamer zouden kunnen worden uitgevoerd is een voorselectie door de Kamer gedaan, waarin het onderzoeksvoorstel voor de HOV-projecten is opgenomen. De kans is dus aanzienlijk dat de Randstedelijke Rekenkamer daadwerkelijk onderzoek gaat doen naar de doeltreffendheid en doelmatigheid van de HOV-projecten. Nu instemmen met een bestemmingsplanwijziging die het HOV tracé daadwerkelijk mogelijk zou maken, zou daarom voorbarig zijn.

Beantwoording

3. Aanvullende zienswijzen

3.1 Nut en noodzaak

De bereikbaarheid en de leefbaarheid van Velsen, als onderdeel van de regio Haarlem-IJmond, staat onder druk. Om een aantrekkelijke vestigingsplaats voor bedrijven en inwoners te blijven is een goede bereikbaarheid noodzakelijk. Onderdeel hiervan is een goede bereikbaarheid met openbaar vervoer. Daarom is onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van Hoogwaardig Openbaar Vervoer in de regio. Hiervoor is in 2006 de business case Regionet Haarlem-IJmond opgesteld.

De business case Regionet (R-net) Haarlem-IJmond (vervoerkundige studie) is een onderzoek van de provincie Noord-Holland naar de buslijnen 73 (Haarlem- Beverwijk-Uitgeest) en 75 (Haarlem-IJmuiden). Op basis van de conclusies uit de business case heeft de provincie een vervolgstudie uitgevoerd naar mogelijke tracés voor HOV tussen Haarlem en IJmuiden, welke heeft geresulteerd in een tracékeuzedocument (maart 2008). In het tracékeuzedocument zijn drie varianten vergeleken op diverse aspecten waaronder toekomstvastheid, robuustheid, stiptheid en doorstroming autoverkeer. Bij de onderlinge vergelijking bleek variant 2 (busbaan over de spoorlijn) de beste kansen te bieden voor een succesvolle HOV-verbinding, omdat deze route het beste voldoet aan de uitgangspunten van het HOV (het huidige R-net). De raad had ook voor Variant 0+ of Variant 1 kunnen kiezen, maar heeft dat gezien de uitkomsten van de onderlinge vergelijking niet gedaan.

De keuze voor het bustracé over de oude spoorbaan is gelegen in de ambitie om op het gebied van HOV in de regio waar mogelijk vrijliggende busbanen te realiseren. Door de aanleg van vrije busbanen

ondervindt het HOV minder overlast van het drukke autoverkeer. De komst van de busbaan draagt mede bij aan het verlichten van de verkeersdruk door het bieden van een betrouwbare busverbinding tussen IJmuiden en Haarlem en daarmee een aantrekkelijker alternatief voor de automobilist.

Tot slot biedt een vrijliggende busbaan ook de beste kansen ten aanzien van betrouwbaarheid, een betere doorstroming en toekomstvastheid.

Ten aanzien van motie 7 uit 2013; de gemeenteraad heeft destijds aan het college gevraagd om de vermindering van de verkeersdruk in Driehuis niet langer als dwingend maar als richtinggevend te beschouwen. De motie is ingediend nadat belangengroepen hadden aangegeven dat een rotonde bij de Waterloolaan de beste keuze is. De motie is aangenomen en het college heeft hiermee rekening gehouden bij het onderzoek Herinrichting Waterloolaan - Minister van Houtenlaan – Zeeweg, Grontmij 12 maart 2013. Het onderzoek was gericht op 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. Deze variant zal worden uitgewerkt tot een voorlopig ontwerp. Alhoewel een kruispunt met verkeerslichten een betere mogelijkheid biedt tot sturing van de verkeersstromen is toch besloten om een rotonde aan te leggen. De rotonde in combinatie verkeerslichten bij de busbaan heeft een beperkt effect op het verminderen van het autoverkeer. Samen met andere maatregelen die de komende jaren worden genomen op de secundaire route door Driehuis – Santpoort-Noord (keten van maatregelen) en doorstromingsmaatregelen op de primaire route (N208 - Amsterdamseweg - Parkweg) zou er voldoende effect moeten zijn om een afname van het autoverkeer in de dorpskernen te bereiken.

Randstedelijke rekenkamer (bijlage 2 bij de zienswijze)

Een mogelijk onderzoek van de Randstedelijke rekenkamer staat de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg.

Samenvatting

3.2. De inspraakrapportage van het college

Algemeen commentaar

Het algemeen commentaar van het college neemt reclamant ter kennisgeving aan. Op specifieke commentaren komt reclamant in deze zienswijze nog terug.

De genoemde 'minimale hinder of overlast' op pagina 7 is niet gespecificeerd. Ook in de plantekst zijn hiervoor geen normen opgenomen, waardoor niet is vast te stellen welke hinder of overlast ondervonden zal gaan worden. Vanwege het ontbreken van een specificatie wordt in overweging gegeven het bestemmingsplan niet vast te stellen.

Trillingen

Onterecht stelt het college dat alleen bij de spoorwoningen trillingshinder ondervonden zal worden en dat dit wettelijke grenzen zal overschrijven. Het college geeft niet aan met welke concrete maatregelen de trillingen onder het wettelijke niveau zullen komen. Voor andere woningen is geen trillingsonderzoek gedaan. Het college heeft onvoldoende onderbouwd waarom dit niet nodig is.

Ook tijdens de aanleg kan onaanvaardbare trillingsoverlast en -schade aan woningen ontstaan. Daarom moet al in de plantekst zijn geborgd dat er bijvoorbeeld een nulwaardemeting bij alle woningen langs het beoogde tracé moet zijn uitgevoerd voor aanvang van de werkzaamheden. Omdat het college ook dit heeft nagelaten wordt gevraagd het bestemmingsplan niet vast te stellen.

Luchtkwaliteit

In het bezwaarschrift van reclamant ten aanzien van het voorontwerpbestemmingsplan staat het volgende geschreven: *"Gegeven de frequentie van busverkeer valt veelvuldige obstructie en daarmee verbonden vertragingen en overlast te verwachten. Dit feit maakt tevens dat het voorontwerp strijdig is met de relevante provinciale en gemeentelijke structuurvisies én het LVVP."*

Daarbij merk ik op dat de berekende waardes weliswaar binnen de juridische normen in Nederland vallen, maar dat de nu reeds aanwezige vervuiling (met name fijn stof) in de IJmond al ver boven de maximum waarden die de WHO heeft gesteld uitgaan. De vraag is of de juridische toetsing stand houdt bij de Raad van State. Het onderzoek van de luchtkwaliteit is een papieren exercitie geweest en is niet gestaafd door werkelijke metingen. In principe is de CROW-meting voldoende, ware het niet dat de IJmond regio reeds een zwaar belaste omgeving is. De metingen in de IJmond regio staan ter discussie o.a. 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. Die achtergrondwaarde ligt naar mijn mening veel hoger dan de in de rapporten gebruikte achtergrondwaarden." Het college heeft in zijn inspraakrapportage deze argumenten onvoldoende tegengesproken en herhaalt dat het zich baseert op papieren onderzoeken die aan zouden tonen dat geen grenswaarden worden overschreden. Het college onderbouwt niet dat de achtergrondwaarden in Velsen correct zijn vastgesteld.

Voor fijn stof (PM10) gelden de volgende luchtkwaliteitseisen/-doelstellingen:

- een grenswaarde van 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor het jaargemiddelde;
- een grenswaarde waarbij de daggemiddelde concentratie niet meer dan 35 dagen boven 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ mag komen.

Voor de fijnere fractie van fijn stof (PM2,5) gelden de volgende luchtkwaliteitsdoelstellingen:

- een grenswaarde van 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor het jaargemiddelde (per 1 januari 2015 aan te voldoen);
- een grenswaarde voor het jaargemiddelde op basis van metingen op stedelijke achtergrondlocaties, de zogeheten blootstellingsconcentratie van 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (per 1 januari 2015 aan te voldoen);
- een streefwaarde voor de vermindering van het jaargemiddelde op basis van metingen op stedelijke achtergrondlocaties over de jaren 2009 tot en met 2011 respectievelijk over de jaren 2018 tot en met 15 of 20% (per 1 januari 2020 aan te voldoen). De precieze vermindering zal afhankelijk van de concentratie zijn en moet nog worden vastgesteld;
- een indicatieve grenswaarde voor het jaargemiddelde van 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (op 1 januari 2020 aan te voldoen).

De World Health Organization hanteert voor fijn stof de volgende normen: een grenswaarde van 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor het jaargemiddelde van PM10 en 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor het jaargemiddelde van PM2,5, Zie: http://whqlibdoc.who.int/hq/2006/WHO_SDE_PHE_OEH_06.02_eng.pdf.

Voor het plangebied van het ontwerpbestemmingplan HOV-tracé is het meetpunt IJmuiden van de provincie Noord-Holland voor het meten van fijn stof concentraties het dichtstbij, waardoor de meetresultaten van dit meetpunt representatief kunnen zijn voor het plangebied.

Voor het betreffende meetpunt zijn pas vanaf 2012 meetgegevens beschikbaar. De jaargemiddelde concentraties fijn stof zijn:

Jaar	PM 10	PM 2,5
2012	24,74	-
2013	25,57	15,51

Het college stelt ten onrechte dat het busverkeer niet in betekende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit. Dit terwijl het heeft aangetoond dat dit juist wel het geval is omdat het luchtkwaliteitsonderzoek is vervangen. Het luchtkwaliteitsonderzoek uit het voorontwerp is geactualiseerd en in het ontwerpbestemmingsplan verwerkt. Het verschil tussen beide onderzoeken is dat er van een nieuwere berekeningsmethodiek is uitgegaan. Bij deze onderzoeken is niet uitgegaan van het worst case scenario, namelijk waarbij de uitstoot van de nu gebruikte bussen wordt gehanteerd. Er wordt uitgegaan van een schoner type bus. Voor de burger is niet te begrijpen dat er ineens sprake zou zijn van lagere concentraties.

Daarnaast is het HOV tracé een zogenaamd IBM (in betekende mate) bijdragend project in het kader van het NSL.

Geluid

In de inspraakrapportage heeft het college gereageerd op de zorgen over geluidsoverlast door te stellen dat in het contract met de aannemer specifieke afspraken worden gemaakt over geluidsmaatregelen. Het college heeft echter in de definitieve plantekst en de reactie verzuimd aan te geven welke concrete afspraken dat zullen zijn en welke effecten daarvan te verwachten zijn. Enkel het aangeven dat de geluidsbelasting binnen de normen van de Wet geluidhinder valt, is naar de mening van reclamant onvoldoende, omdat op basis van de beschikbare informatie dit vooralsnog niet gegarandeerd is. Sterker nog: de aannemers worden beoordeeld op geluidsmaatregelen, maar omdat de aanbiedingen van verschillende aannemers kunnen variëren, kan er ook een variatie in de geluidseffecten optreden. Daarnaast wordt op het ogenblik gewerkt aan een grootschalige aanpassing van de Wet geluidhinder. Dit gebeurt onder de noemer van Swung (Samen Werken in de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid). De invoering van de van geluidproductieplafonds voor de rijksinfrastructuur (Swung-1) is per 1 juli 2012 geregeld via een nieuw Hoofdstuk 11 Geluid in de Wet milieubeheer. Op het ogenblik wordt gewerkt aan een eerste wetsvoorstel voor de provinciale en gemeentelijke wegen en gezoneerde industrieterreinen (Swung-2). We zijn momenteel onwetend of het college voldoende heeft voorgesorteerd op deze vernieuwde regelgeving.

Als laatste hoort het college rekening te houden met het verschil tussen de huidige situatie en de toekomstige, waardoor de geluidsbelasting aanzienlijk gaat toenemen. Het Rijk heeft lang geleden al via een besluit van de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat besloten de spoorlijn niet meer te gebruiken. Ook al is de huidige bestemming spoor, treinen kunnen en mogen er niet rijden. Daarmee is een zogenaamd gewoonterrecht ontstaan, dat met toename van het geluidsniveau ernstig geschaad wordt. Ook al vallen de geluidsnormen binnen de wettelijke richtlijnen, dan nog staat de schending van het gewoonterrecht de vaststelling van het bestemmingsplan in de weg.

Toch twijfelt reclamant er sterk aan dat de geluidseffecten binnen de wettelijke normen vallen. Op de website http://geluid.rivm.nl/geluid/geluidbel_maps.php kan iedereen checken welk geluidsniveau bij zijn woning bestaat. Rondom het tracé worden voor het grootste deel waarden boven de 52 dBa gevonden. Het gaat dan wel om indicatieve waarden, maar als deze zo sterk afwijken van de berekende waarden in het onderzoek, dan kan dit onderzoek niet kloppen.

Bodem

Reclamant wijst erop dat op 20 juni 2013 in een raadsvergadering kenbaar is gemaakt dat rapportages van Cauberg Huygen over bodemverontreiniging op het beoogde bus-tracé voorhanden waren op 28 april 2013, maar niet opgenomen zijn in het (voor)ontwerpbestemmingsplan. Hierover heeft het college onjuist geïnformeerd.

Deze bodemverontreinigingen staan overigens de vaststelling van het ontwerpbestemmingsplan in de weg, omdat niet is aangetoond dat hiervoor een omgevings- of andere vergunning kan en zal worden verleend.

Het is bestuurlijk onbehoorlijk dat de bodemrapportage van een inmiddels failliet bedrijf ondanks vragen van de Stichting Bewoners van Houtenlaan/Zeeweg niet in het voorontwerp is gevoegd. Bovendien is deze rapportage relevant voor de vaststelling van het bestemmingsplan. Aangezien deze rapportage niet formeel deel uitmaakt van de plantekst vragen wij u ook om deze reden het bestemmingsplan niet vast te stellen.

Archeologie

In de inspraakreactie wordt aangegeven dat een VERKENNEND archeologisch onderzoek is uitgevoerd. Er wordt gesteld dat alleen bij werkzaamheden die dieper gaan dan 3 meter beneden maaiveld nader onderzoek noodzakelijk is. Dit blijkt niet uit de vigerende bestemmingsplannen langs het plangebied van het bestemmingsplan HOV-tracé. Er dient rekening gehouden te worden met het behoud van de cultuurhistorische waarden, inclusief de archeologie.

Verder wordt gesteld dat waarschijnlijk aan het eind van 2013 een vergunning wordt verleend door de provincie. De vraag is hoe belanghebbenden hierover zijn geïnformeerd en waar het precies om gaat. In het commentaar staat dat uit recent beschikbaar gekomen archeologisch onderzoek blijkt dat ter hoogte van de aan te leggen waterpartij een behoudenswaardige vindplaats is aangetroffen. De beoogde waterpartij moet op het agrarische perceel van een belanghebbende komen, die mij heeft aangegeven dat zij geen toestemming o.i.d. heeft gegeven om daar onderzoek te doen. De vraag is dan ook hoe het college kan spreken over recent gedaan archeologisch onderzoek.

Bodemgesteldheid

In het voorontwerpbestemmingsplan staat vermeld dat geconcludeerd kan worden dat het plan voldoet aan het beleid en de normstelling ten aanzien van de bodemkwaliteit. De vraag is waar deze stelling vandaan komt omdat eerder in de tekst wordt aangegeven dat, gezien het gebruik van de locatie als spoorterrein, verontreinigingen worden verwacht die samenhangen met de spoor gebonden processen, zoals zware metalen, PAK en minerale olie.

Gelet op deze constatering kan NIET worden gesteld dat geconcludeerd kan worden dat het plan voldoet aan het beleid en de normstelling ten aanzien van de bodemkwaliteit.

In de beantwoording van inspraakreactie wordt gesteld dat op 2 locaties sprake is van ernstige bodemverontreiniging. Verder wordt aangegeven dat in de overige gevallen van bodemverontreiniging binnen het plangebied sprake is van niet ernstige gevallen.

Deze conclusie is onvolledig. Duidelijk dient te zijn waar sprake is van niet ernstige gevallen en wat de bodemverontreiniging inhoudt voor de bewoners.

Planschade

In de inspraakrapportage stelt het college dat uit de planschaderisico-analyse is gebleken dat de vergoedbare planschade bijna nihil is. Het college blijft overigens in gebreke door de planschaderisicoanalyse niet bij de planstukken ter inzage te hebben gelegd.

De veronderstelling is ook niet in overeenstemming met de reservering van 3,15 miljoen Euro voor planschade in de begroting van de provincie Noord-Holland gerelateerd aan HOV Velsen. 3,15 miljoen Euro noemt reclamant niet nihil.

Volgens het college wordt planschade beoordeeld op basis van het verschil tussen het huidige bestemmingsplan en de toekomstige planologische situatie. De stelling dat de vergoedbare schade nihil zou zijn, is niet juist.

Volgens de letter van de wet is planschade de schade als door een wijziging van een bestemmingsplan een gebouw of stuk grond minder waard wordt. Diverse makelaars uit deze regio hebben bevestigd en onderbouwd dat woningen in waarde dalen door (het vooruitzicht van) een busbaan in nabijheid van de woning. Het waarde drukkend effect is zelfs al aanwezig sinds de besluiten officieel zijn genomen en plannen concreter zijn geworden.

Verder toont jurisprudentie aan dat wel degelijk rekening dient te worden gehouden met het gewoonterecht (er rijden al 30 jaar geen NS treinen meer). Bovendien zorgen bepaalde besluiten er voor dat er feitelijk ook niet met treinen over het spoor gereden mag en kan worden. Dat geeft het college nota bene zelf aan in de inspraakreactie op pagina 16 aan de heer B. van Oosterop. Daarin stelt het college namelijk dat de minister van Verkeer en Waterstaat per besluit van 17 oktober 2009 (Stb. 2009, 444) de stamlijnen heeft 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. Tot die tijd konden theoretisch treinen rijden, maar praktisch gezien kan dit al tientallen jaren niet meer. Vanaf de onttrekking van het spoor uit het Hoofdspoorwegennet was feitelijk al duidelijk dat er geen intensief treinverkeer over de spoorbaan zou rijden. Er was onvoldoende aanbod van reizigers en goederen voor een 'rendabele' exploitatie. Omdat er geen andere ontwikkelingen in het vooruitzicht waren, is er geen reden geweest het bestemmingsplan aan te passen. Nu is die reden er wel. Omdat de feitelijke situatie een situatie is zonder vele vormen van overlast door vervoersmiddelen, die ruim 30 jaar bestaat, zal een intensief gebruikte busbaan wel degelijk voor planschade zorgen.

Ook kan het college momenteel moeilijk inschatten hoe groot de planschade zal zijn. Feitelijk zal de werkelijke planschade pas blijken na concrete claims en taxaties.

De stelling van het college kan dan ook niet in stand blijven en daarom vraagt reclamant het bestemmingsplan niet vast te stellen.

Verder stelt reclamant de gemeente Velsen bij deze reeds aansprakelijk voor de planschade die reclamant als gevolg van de bestemmingsplanwijziging en de gevolgen van het project HOV Velsen zal lijden.

Beantwoording

3.2 Inspraakrapportage

Algemeen commentaar

Het antwoord 'minimale hinder of overlast in de inspraakrapportage' had betrekking op de rateltickers die bij de kruisingen van busbaan met overig verkeer worden geplaatst. Voor het akoestisch signaal van deze tickers geldt geen wet- en regelgeving. De praktijk wijst echter uit dat in overleg met omwonenden het geluid zodanig kan worden afgesteld dat er sprake is van een acceptabel geluidsniveau. In die zin is er sprake van minimale hinder of overlast.

Trillingen

Zoals in de inspraakrapportage is aangegeven heeft onderzoek plaatsgevonden naar mogelijke trillinghinder. In bijlage 2 bij de toelichting (quick scan trillinghinder) staat beschreven waar onderzoek naar trillinghinder is uitgevoerd en waarom dat voor andere locaties niet noodzakelijk is. In deze quick scan staat vermeld welke uitgangspunten zijn gehanteerd voor het onderzoek. Voor het beoordelen van de trillingen is gebruik gemaakt van de SBR-B richtlijn. Met een prognosemodel is vervolgens bekeken bij welke woningen verwacht wordt dat de streefwaarde wordt overschreden. Dit was voor 12 woningen het geval en deze zijn dan ook aangemerkt als meest kritische locaties. Bij alle andere woningen langs het tracé wordt de streefwaarde niet overschreden.

Het vervolgonderzoek fase 2 en 3 (bijlage 3 en 4 bij de toelichting) beschrijft vervolgens in welke mate de streefwaarden worden overschreden. Daaruit blijkt dat uiteindelijk bij de vier voormalige spoorhuisjes (2 woningen aan de Driehuizerkerkweg 140-142 en 2 woningen aan de Groeneweg 82-84) de streefwaarden worden overschreden. Ook worden in dit onderzoek de verschillende maatregelen beschreven die de trillinghinder reduceren zodat wel aan de streefwaarden wordt voldaan. Het nemen van maatregelen zal ook worden vastgelegd in de regels. Zie ook de beantwoording van zienswijze 3 onder punt 9.

Trillinghinder tijdens de aanleg is geen zaak van het bestemmingsplan. In overleg met de uitvoerende partij zullen afspraken worden gemaakt hoe overlast tijdens de werkzaamheden wordt voorkomen en wie verantwoordelijk is in het geval er schade optreedt.

Luchtkwaliteit

Voor de onderzoeken naar luchtkwaliteit dient te worden uitgegaan van de in Nederland vastgestelde grenswaarde uit de Wet milieubeheer en niet van de normen die de World Health Organization hanteert. In de Wet milieubeheer zijn luchtkwaliteitseisen opgenomen, gebaseerd op de Europese richtlijnen.

In artikel 5.16 lid 1 van de Wet milieubeheer staat opgesomd wanneer een (luchtvervuilend) project toelaatbaar is. Dan moet aannemelijk worden gemaakt, dat het project aan één of een combinatie van de volgende voorwaarden voldoet:

- er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde
- een project leidt per saldo niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit
- een project draagt slechts in 'niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging
- een project is opgenomen in, of past binnen, het NSL of een regionaal programma van maatregelen.

De Wet milieubeheer regelt het zogenaamde Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Daarbinnen werken het rijk, de provincies en gemeenten samen om de Europese eisen voor luchtkwaliteit te realiseren. Het NSL bevat nationale en lokale projecten die de luchtkwaliteit verslechteren. Tevens zijn maatregelen opgenomen die de luchtkwaliteit verbeteren. Door middel van

de maatregelen die in het NSL zijn vastgelegd wordt, rekening houdend met de projecten die de luchtkwaliteit verslechteren, gerealiseerd dat wordt voldaan aan de Europese eisen voor luchtkwaliteit. Het HOV tracé is opgenomen in het NSL (IBM nummer 756). Hierdoor zijn er dus reeds maatregelen bepaald om de verslechtering van de luchtkwaliteit die door het project ontstaat te compenseren, waardoor per saldo geen verslechtering van de luchtkwaliteit optreedt.

Daarnaast blijkt uit het uitgevoerde onderzoek door HaskoningDHV dat de emissie van de bussen op de nieuw te realiseren busbaan ter hoogte van het oude spoor in Velsen, in de beoogde vorm, niet in betekenende mate (NIBM) bijdraagt aan de jaargemiddelde concentratiewaarden stikstofdioxide en fijn stof. De busbaan voldoet hiermee dus aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer.

Voor de volledigheid wordt inzicht gegeven in de meest recente gegevens over de achtergrondconcentratie van luchtverontreinigende stoffen ter plaatse van het beoogde HOV-tracé. Dit is gedaan aan de hand van de monitoringstool (www.nsl-monitoring.nl) die bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit hoort. Hieruit blijkt dat in 2012 de jaargemiddelde achtergrondconcentratie stikstofdioxide 20,3 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ bedroeg en voor fijn stof 20,9 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Er wordt ter plaatse dan ook ruimschoots voldaan aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer van 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Voor beide luchtkwaliteitsonderzoeken is gebruik gemaakt van het luchtkwaliteitsmodel CAR II. Ieder jaar wordt de database van dit model geactualiseerd op basis van de officiële invoergegevens van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Dit zijn dezelfde waarden die ook in monitoringstool worden gepresenteerd. Het luchtkwaliteitsonderzoek dat bij het voorontwerpbestemmingsplan ter inzage is gelegd, gaat uit van CAR II 2010. Het geactualiseerde luchtkwaliteitsonderzoek van 8 oktober 2013 gaat uit van CAR II 2012. Het verschil tussen de twee onderzoeken heeft zijn oorzaak dan ook in de geactualiseerde officiële invoergegevens. Uit de resultaten valt af te leiden dat tussen 2010 en 2012 vooral de waarden voor fijn stof (PM10) flink zijn verbeterd.

Geluid

Zoals eerder gesteld blijkt uit de uitgevoerde onderzoeken dat de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder van 48 dB (met uitzondering van 2 woningen aan de Driehuizerkerkweg 140-142 en 2 woningen aan de Groeneweg 82-84) niet wordt overschreden. Dit staat los van welke aannemer uiteindelijk wordt gekozen. 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. Dergelijke concrete afspraken zijn onderdeel van de contractvorming, niet van het bestemmingsplan. Een van de belangrijkste eisen is dat ervoor gezorgd dient te worden dat door de verhardingsconstructie in combinatie met het gebruik van bussen de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder niet wordt overschreden. In de vraag aan de marktpartijen wordt specifiek aangegeven dat beperken van de geluidsbelasting in de gebruiksfase wordt aangemoedigd en beloond waardoor er slimme en duurzame oplossingen naar voren kunnen komen.

Op 1 juli 2012 is de Wet geluidhinder en het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder gewijzigd. Daarnaast is hoofdstuk 11 toegevoegd aan de Wet milieubeheer, waarin de Swung-1 wetgeving geregeld is. De Swung-1 wetgeving is geldig voor autosnelwegen en hoofdspoorwegen. Het akoestisch onderzoek is gebaseerd op de meest recente en thans vigerende wetgeving op het gebied van wegverkeerslawaai. Ten aanzien van Swung-2 (tweede ronde aanpassing Wet geluidhinder) kan worden gesteld dat deze wetgeving op dit moment in voorbereiding is. Omdat de wetgeving nog niet definitief is (het rekenmodel is nog niet beschikbaar), kan hier nog niet van worden uitgegaan.

Ten aanzien van het verschil tussen de huidige en toekomstige geluidsbelasting kan het volgende worden gezegd. De busbaan wordt gezien als aanleg van een nieuwe gezoneerde weg. Akoestisch onderzoek op grond van de Wet geluidhinder voor *nieuwe* situaties is daardoor noodzakelijk. In de systematiek van de Wet geluidhinder kan niet teruggerepen worden op het akoestisch klimaat zoals dat heerste bij de exploitatie van de spoorlijn. Nu de busbaan als nieuwe weg wordt getoetst, geldt een voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Wanneer deze voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, moeten maatregelen ter reductie van de geluidsbelasting worden genomen. Als deze maatregelen niet mogelijk of doelmatig zijn, moet een hogere waarde worden vastgesteld. De geluidsbelasting ten gevolge van de

busbaan varieert tussen de 36dB en 44dB. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt niet overschreden, waardoor procedures ingevolge de Wet geluidhinder niet aan de orde zijn. Voor vier woningen (2 woningen aan de Driehuizerkerkweg 140-142 en 2 woningen aan de Groeneweg 82-84) is wel sprake van een overschrijding van maximaal 4dB (maximale geluidsbelasting 52dB), hiervoor wordt een hogere waarde vastgesteld. Voorts wordt opgemerkt dat het gewoonrecht ongeschreven recht is. Dat is hier niet van toepassing. Voor de spoorlijn geldt nog steeds de bestemming spoor (geschreven recht). Planologisch gezien zou de spoorlijn weer in gebruik kunnen worden genomen. Dat er ook andere besluiten (ook geschreven recht) zijn die dat niet mogelijk maken doet daar niks aan af.

Waarom het geluidonderzoek niet zou kloppen wordt niet duidelijk gemaakt. Er wordt door de reclamant een vergelijking gemaakt met de website van het RIVM. Deze vergelijking kan om diverse redenen niet worden gemaakt. Ten eerste geeft de website van het RIVM slechts indicatieve waarden. Duidelijk wordt op de website aangegeven dat de resultaten niet geschikt zijn voor toetsing aan de Wet geluidhinder. Bovendien betreft het hier de gecumuleerde geluidsbelasting. Hierin zijn alle geluidsbronnen in de omgeving betrokken, terwijl in het kader van het bestemmingsplan alleen het geluid van de HOV-baan moet worden bepaald. Dat de gecumuleerde geluidsbelasting hoger ligt dan de individuele geluidsbelasting van de HOV-baan is verklaarbaar. Hierin is bijvoorbeeld ook het geluid van de Meeuwenlaan en de Cederstraat betrokken. De geluidsbelasting van de omliggende wegen die door regulier verkeer worden gebruikt, is hoger dan de geluidbelasting die de busbaan zal veroorzaken. In het uitgevoerde onderzoek wordt uitsluitend aangetoond dat als gevolg van de busbaan de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder niet wordt overschreden, behoudens enkele gevallen waarvoor maatregelen moet worden getroffen. Een dergelijke methodiek sluit aan bij het vereiste op grond van de Wet geluidhinder.

Bodem

De formele procedure van een bestemmingsplan start pas bij het ter inzage leggen van het ontwerpbestemmingsplan. Het ter inzage leggen van een voorontwerpbestemmingsplan is wettelijk niet verplicht. Indien onderzoeken tijdens het ter inzage leggen van een voorontwerpbestemmingsplan nog niet beschikbaar zijn, dan heeft dat geen rechtsgevolg. Het betreffende onderzoek is wel bij het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd.

De bodemverontreinigingen staan de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg omdat duidelijk is dat deze ofwel worden gesaneerd, of een melding is gedaan bij het bevoegd gezag in het geval van niet ernstige bodemverontreinigingen. In de toelichting van het bestemmingsplan en het bijbehorende onderzoek staat duidelijk beschreven om welke bodemverontreinigingen het gaat en hoe hier mee om wordt gegaan.

Archeologie

Na het verkennend archeologisch onderzoek is een vervolgonderzoek uitgevoerd. Dit is een onderzoek in de vorm van proefsleuven. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in bijlage 13 bij de toelichting. Voor het uitvoeren van het onderzoek (proefsleuvenonderzoek) is een verklaring van geen bezwaar afgegeven door NS-vastgoed (eigenaar). De grondwerkzaamheden hebben niet plaats gevonden op het "agrarische" perceel dat in gebruik is bij reclamant van zienswijze 3. Wel zal alsnog een dubbelbestemming Waarde – Archeologie in het bestemmingsplan worden opgenomen (in lijn met het huidige bestemmingsplan), zodat ook in de toekomst de nog niet onderzochte archeologische waarden planologisch zijn beschermd.

Bodemgesteldheid

Het RIVM leidt interventiewaarden af, die de grens aangeven tussen lichte en ernstige bodem- en grondwaterverontreinigingen. Deze interventiewaarden zijn gebaseerd op risicobeoordeling voor de mens en het milieu. Bij ernstige bodemverontreiniging, boven de interventie waarde, zijn gezondheidseffecten niet uit te sluiten.

De bodemgesteldheid binnen het plangebied is uitgebreid onderzocht, zie bijlage 1 bij de toelichting op het bestemmingsplan. De verontreinigingen zijn duidelijk. De niet ernstige gevallen van

bodemverontreiniging zijn aangetroffen op de volgende locaties: ter hoogte van de zuidelijke en noordelijke aansluiting en ter plaatse van de overgangen, perrons, het terreindeel langs het spoor, de verlengde tuinen en de gedempte sloot ter plaatse van het Tiberiusplein. Lichte verontreinigingen leveren geen gevaar op voor de volksgezondheid.

De ernstige gevallen van bodemverontreiniging die zijn aangetroffen ter hoogte van de Leeuweriklaan en ter plaatse van de voormalige volkstuin 'Driehuizerkerkweg Noord' worden gesaneerd. Na sanering is de bodem geschikt voor de beoogde functie en bestaan er geen mogelijke gezondheidseffecten. Na sanering voldoet het plan dan ook aan het beleid en de normstelling ten aanzien van de bodemkwaliteit.

De bodemverontreinigingen die zijn aangetroffen ter hoogte van het beoogde HOV-tracé hebben geen gevolgen voor de omwonenden. De omvang van de verontreinigingen zijn bepaald en aan de hand hiervan blijkt dat geen sprake is van met spoed te saneren gevallen.

Planschade

In de begroting van de provincie is een reservering opgenomen voor planschade. Deze reservering is gemaakt voordat er een planschaderisicoanalyse was opgesteld. Die planschaderisicoanalyse is inmiddels opgesteld, waaruit blijkt dat de vergoedbare planschade naar verwachting bijna nihil is. Belangrijkste reden is dat de nu geldende bestemming spoorwegdoeleinden nog steeds mogelijk maakt. Er reed tot 1999 een trein over het spoor, dus niet al 30 jaar lang. Dat de lijn niet meer als stamlijn is aangewezen doet niets af aan de nu nog geldende planologische mogelijkheden in het kader van het beoordelen van planschade. De planschaderisicoanalyse is opgesteld door een onafhankelijk deskundig bureau. Er is op voorhand dan ook geen reden om te twifelen aan de uitkomst van de analyse. De planschaderisicoanalyse kan op verzoek worden verstrekt, wel zal deze ten behoeve van privacy worden geanonimiseerd en worden bedragen doorgestreept.

Samenvatting

3.3. Verder

Los van de inspraakrapportage heeft reclamant nog de volgende zienswijzen.

Toelichting vigerende bestemmingsplannen: Woonbeleid / Verkeersbeleid

In de toelichtingen van het vigerend bestemmingsplan Driehuis en Velsen-Zuid en de bestemmingsplannen IJmuiden-Noord en -Zuid is gesteld dat zowel bij uitlegebieden als bij de herstructurering van bestaande gebieden geldt dat de kwaliteiten en de leefbaarheid van de woonomgeving niet aangetast mogen worden. In het woonbeleid wordt gekeken naar de woonomgeving, het groen, verkeer en de voorzieningen.

Concreet wordt op pagina 19 in de toelichting op het vigerende bestemmingsplan IJmuiden-Zuid gemeld. Citaat: "In de buurten is weinig gebruiksgroen. Juist de geconcentreerde groenvoorzieningen zijn beeldbepalend en bieden compensatie, **zodat zij behouden dienen te blijven**. De betreffende groenvoorzieningen zijn gesitueerd langs de Heerenduinweg, **de spoorbaan**..... " Einde citaat.

Aan deze doelstellingen in de toelichting kunnen inwoners rechten ontleen. Met de aanleg van het HOV-tracé wordt voorbijgegaan aan de kwaliteit van de leefomgeving en de groenvoorziening langs de spoorbaan die wezenlijk zal worden aangetast omdat men nu langs en door het betreffende groengebied kan wandelen. Ook bevinden zich er bomen en andere gewassen die door de komst van een busbaan verwijderd zouden moeten worden. Het vigerende bestemmingsplan IJmuiden-Zuid geeft specifiek aan dat deze groenvoorziening behouden dient te blijven.

Economische uitvoerbaarheid en exploitatieplan

Reclamant betwist de stelling in het ontwerpbestemmingsplan dat geen exploitatieplan noodzakelijk is. Het is in beginsel verplicht om tegelijkertijd met het bestemmingsplan of projectbesluit ook een exploitatieplan vast te laten stellen door het college. Er is volgens de wet een uitzondering: wanneer dekking van de (grond)exploitatie verzekerd is. Dat is in onderhavig plan geenszins het geval. Er zijn grote twijfels over het nut en de noodzaak van de busbaan en over te verwachten aantallen reizigers. De provincie Noord-Holland, die de exploitatie van het vrijliggende busbaan gedeeltelijk voor haar rekening neemt, heeft (nog) geen enkele schriftelijke garantie gegeven dat de infrastructuur en busdienst tot in

lengte van jaren naar behoren geëxploiteerd zal en kan worden. Bij een bestemmingsplan dat voor decades wordt vastgesteld is zekerheid daarover cruciaal!

Ook is onvoldoende duidelijkheid over de vraag of het beschikbare budget van de provincie Noord-Holland dat voor de aanleg van het vrijliggende deel beschikbaar is voldoende is om alle objecten binnen de vastgestelde kaders te realiseren en om aan alle wettelijke randvoorwaarden te voldoen. Dit baseert reclamant op de tekst van het bestemmingsplan. In de plantekst staat dat het project "grotendeels" wordt gefinancierd door de provincie Noord-Holland. Het feit dat er een overeenkomst bestaat tussen de provincie en gemeente Velsen over financiering van het project HOV Velsen, biedt geen enkele garantie dat het beschikbare budget voldoende is. De provincie Noord-Holland geeft zelfs aan dat het budget taakstellend is. Het college heeft zich er met een paar regels zeer gemakkelijk van afgemaakt. De economische uitvoerbaarheid moet uitgebreid onderbouwd zijn en dat heeft het college duidelijk nagelaten.

Beantwoording

3.3 Verder

Toelichting vigerende bestemmingsplannen

Het vigerende bestemmingsplan Driehuis Velsen Zuid en het bestemmingsplan IJmuiden-Zuid zijn nu niet aan de orde. Aan de toelichting op een bestemmingsplan kunnen geen rechten worden ontleend omdat de toelichting van een bestemmingsplan geen juridische status heeft. Inmiddels zijn er andere inzichten. Het bestemmingsplan HOV-tracé voorziet in de ruimtelijke onderbouwing voor de nieuwe planologische situatie. Ook in het vigerende bestemmingsplan was aan de westkant een OV verbinding opgenomen, in de vorm van een spoorbestemming. Daarnaast is in de toelichting van de vigerende plannen ook op verschillende plekken de mogelijkheid van een ander gebruik van het spoor als rondweg genoemd.

Economische uitvoerbaarheid en exploitatieplan

De Wet ruimtelijke ordening schrijft voor dat (artikel 6.12 eerste lid): 'de gemeenteraad stelt een exploitatieplan vast voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen'. In artikel 6.2.1. van het Besluit ruimtelijke ordening wordt opgesomd wat een aangewezen bouwplan is:

- de bouw van een of meer woningen;
- de bouw van een of meer andere hoofdgebouwen;
- de uitbreiding van een gebouw met ten minste 1000 m² of met een of meer woningen;
- de verbouwing van een of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden, mits ten minste 10 woningen worden gerealiseerd;
- de verbouwing van een of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor detailhandel, dienstverlening, kantoor of horecadoeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies ten minste 1000 m² bedraagt;
- de bouw van kassen met een oppervlakte van ten minste 1000 m².

De aanleg van een busbaan is geen aangewezen bouwplan. Het vaststellen van een exploitatieplan is dan ook niet noodzakelijk. Tussen provincie en gemeente is een samenwerkingsovereenkomst gesloten. De financiële middelen voor de aanleg en beheer van het bustracé zijn bij beide bestuursorganen begroot en dus verzekerd.

Samenvatting

4. Afsluitend

Het geheel van de zienswijzen en de stukken bij het ontwerp bestemmingsplan bekijkend, concludeert reclamant dat het ontwerpbestemmingsplan zeer onzorgvuldig tot stand is gekomen. Veel onderzoeken zijn dubieus en niet onafhankelijk of zijn zelfs niet uitgevoerd.

Reclamant verzoekt met klem om het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen.

Van Vislijn tot HOV buslijn (bijlage 1 bij de zienswijze)

Ter onderbouwing van de zienswijze is door reclamant het document Van Vislijn tot HOV buslijn opgesteld. Het document schetst de historie van het tracé en het proces van de busbaan tot nu toe. De bezwaren richten zich op een:

- onduidelijke en onjuiste procesgang;
- de kosten;
- beperkte tijdswinst;
- onzekere reizigersgroei;
- onzekerheid OV-netwerk Velsen;
- voorlopig geen nieuw materieel;
- toegenomen loopafstanden naar haltes;
- verkeersveiligheid;
- overlast;
- betrouwbaarheid;
- tevredenheid over huidige buslijn 75;
- communicatie.

Tot slot wordt in het document aangegeven dat de voorkeur uitgaat naar een lightrailverbinding en dat hier onderzoek naar dient te worden gedaan, eventueel aangevuld door een Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse.

Beantwoording

4. Afsluitend

De conclusie dat het ontwerpbestemmingsplan onzorgvuldig tot stand is gekomen evenals de stelling dat onderzoeken dubieus en niet zorgvuldig zouden zijn wordt niet onderschreven. Alle onderzoeken zijn uitgevoerd door gerenommeerde onderzoek- en adviesbureau's. De onafhankelijkheid van deze bureau's staat niet ter discussie. De onderzoeken zijn beoordeeld, getoetst en daar waar nodig heeft actualisatie plaatsgevonden.

Van Vislijn tot HOV buslijn (bijlage 1 bij de zienswijze)

In de onderbouwing van het stuk komen de argumenten naar voren die ook genoemd worden in de zienswijze. Er is geen aanleiding voor een andere reactie dan op de zienswijze wordt gegeven.

Conclusie

De zienswijze is gedeeltelijk gegrond, maar leidt –anders dan genoemd bij zienswijze nr. 3- niet tot wijziging van het bestemmingsplan.

4. N.V. Nederlandse Gasunie, Postbus 19, 9700 MA Groningen

Samenvatting

In het plangebied ligt een 36 inch, 66,2 bar hoofdaardgas transportleiding. Net ten oosten van het plangebied ligt een 6 inch, 40 bar regionale aardgrastransportleiding waarvan de belemmeringenstrook reikt tot binnen het plangebied.

Verbeelding

De belemmeringenstrook van de regionale transportleiding is niet weergegeven op de verbeelding. Reclamant verzoekt de belemmeringenstrook door middel van de dubbelbestemming 'Leiding-Gas' weer te geven.

Achtergrond

Op grond van artikel 14, eerste lid van het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) geeft een bestemmingsplan de ligging van een buisleiding en de bijbehorende belemmeringenstrook weer. Voor een regionale aardgrastransportleiding is de belemmeringenstrook ten minste 4 meter ter weerszijden van de hartlijn van de leiding¹⁾.

Planregels

Artikel 'Leiding-Gas' (artikel 10)

Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden (artikel 10.4)

Het artikel maakt het mogelijk om binnen de dubbelbestemming, mits het belang van de leiding niet onevenredig wordt geschaad, een omgevingsvergunning te verlenen voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde en werkzaamheden. Op basis van de huidige bepaling wordt nu een afweging gemaakt zonder Gasunie bij de besluitvorming te betrekken.

Reclamant is van mening dat het bevoegd gezag alleen een zorgvuldige afweging omtrent het niet schaden van de leiding kan maken, indien gebruik is gemaakt van de kennis en expertise van Gasunie betreffende de leiding. Zie in dit verband tevens de artikelgewijze toelichting bij artikel 14 Bevb, waarin staat dat uit oogpunt van zorgvuldige besluitvorming de mening van de leidingexploitant betrokken moet worden bij het verlenen van een omgevingsvergunning.

Reclamant verzoekt dan ook om lid 10.4.3 aan te vullen met de volgende zinsnede:

'Alvorens te beslissen op een aanvraag zoals bedoeld in lid 10.4.1, wint het college van burgemeester en wethouders schriftelijk advies in bij de leidingbeheerder. Het vermelde advies betreft de belangen in verband met de veilige ligging van de leiding en het voorkomen van schade aan de leiding'.

Tot slot verzoekt reclamant de onder 'b' van lid 10.4.1 de activiteit rooien toe te voegen. Reden is dat dat het rooien van diep wortelende beplanting en/of bomen eveneens kan leiden tot schade aan de leiding.

Beantwoording

De aanpassing van de verbeelding en in de regels wordt conform de zienswijze verwerkt in het bestemmingsplan.

Conclusie

De zienswijze is gegrond. De verbeelding en regels worden aangepast in de vorm van het opnemen van een belemmeringsstrook en een aanpassing in de regels onder artikel 10.4.1 en 10.4.3.

1) Artikel 14 Bevb juncto artikel 5 Regeling externe veiligheid buisleidingen.

5. Hoogheemraadschap van Rijnland, Postbus 1, 2300 AD Leiden

Reclamant neemt het ontwerpbestemmingsplan ter kennisgeving aan en ziet geen reden tot het indienen van een zienswijze.

6. N.W. van Leeuwen, Driehuizerkerkweg 160, 1985 HD Driehuis

Samenvatting

Reclamant maakt bezwaar tegen het de 'dreigende' sloop van de konijnenshuur op zijn perceel omdat de aannemer 'werkruimte' nodig zou hebben.

Reclamant verwacht ruim van tevoren bericht te krijgen om de gelegenheid te krijgen de konijnen in een nieuwe te bouwen schuur onder te kunnen brengen en rekent daarbij op volledige vergoeding voor de nieuw te bouwen konijnenshuur.

Beantwoording

Met reclamant zijn eerder al afspraken gemaakt en vastgelegd over het verwijderen van een konijnschuur op het voormalig terrein van NS Vastgoed. De afspraak is dat reclamant het hok leeg oplevert en afstand doet van het totale hok en dat de sloop van het konijnenhok door de aannemer zal worden meegenomen.

Conclusie

De zienswijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

7. ProRail, De Ruyterkade 4, 1013 AA Amsterdam

Samenvatting

Het voorkeurstracé van de busbaan kruist de spoorweg Haarlem-Beverwijk, daar waar de busbaan afbuigt van de Santpoortsedreef. Op genoemde locatie bevindt zich nabij de spoorweg een gebouw (onderstation) van ProRail.

Reclamant stelt dat het onderstation matig bereikbaar is. Door de aanleg van de busbaan verslechtert deze situatie. Op de verbeelding is te zien dat, daar waar de busbaan de spoorweg kruist, tevens groenstroken en waterpartijen zijn voorzien.

Reclamant verzoekt op de verbeelding ruimte te reserveren voor een halfverharde toegangsweg naar het onderstation met een breedte van 4 m, aftakkend van de busbaan.

Beantwoording

Middels een specifieke aanduiding, wordt de onderhoudsweg mogelijk gemaakt binnen de bestemming Groen.

Conclusie

De zienswijze is gegrond en leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan zoals hiervoor is aangegeven.

8. W.H.A. van Kruijningen en T. van Kruijningen-Bonder, Hofdijklaan 92, 1985 GD Driehuis

Samenvatting

De woning van reclamanten staat aan de Hofdijklaan 92 met de achtertuin naar het tracé gericht op 18 m van het voorgenomen tracé.

1. Reclamanten maken bezwaar tegen de toename van geluid bij de woning. Er is sprake van toename van geluid tot 39dB, wat leidt tot een negatieve verandering in kwaliteit van het woongenot. Daar komt bij dat de keuze voor verharding van de busbaan wordt overgelaten aan de aannemer.

2. Reclamanten maken bezwaar tegen de, te verwachten, toename van trilling bij de woning. Er zijn alleen metingen gedaan bij de Driehuizerkerkweg 140-142 en Groeneweg 82-42 op basis van een quick-scan. Een deel van de metingen zijn niet nauwkeurig gedaan volgens reclamant. Daarnaast is niet duidelijk hoe wordt verzekerd dat woningen tijdens de aanleg van de busbaan vrij worden gehouden van trillingen.

3. Reclamanten maken bezwaar tegen de gevolgen van werkzaamheden in relatie tot bestaande en daaruit mogelijk voortvloeiende, verontreinigingen van grond. De woning van reclamant grenst aan een gebied waar bodemverontreiniging is aangetroffen. Onduidelijk is hoe met deze verontreiniging wordt omgegaan.

4. Reclamanten maken bezwaar tegen het gegeven dat het voorontwerp uitgaat van verouderde gegevens en/of inadequate meetgegevens. Voorafgaand is er een business case opgesteld, maar op de vraag of er een gerichte kosten- batenanalyse is gemaakt wordt geen antwoord gegeven. Ook is er geen recent verkeersonderzoek gedaan. Soortgelijke projecten worden altijd onderbouwd met verkeersprognoses, i.c. vervoerswaarde- berekeningen voor het busverkeer, autoverkeer en overige openbaar vervoer. De verkeersvisie zoals benoemd in paragraaf 2.2 van de toelichting is door de gewijzigde economische omstandigheden achterhaald. Reclamant acht het dan ook onbewezen dat gezien de niet recente dan wel zeer slordig uitgevoerde (verkeers)tellingen, dat verkeers- en vervoersintensiteiten en – aantallen, overeenkomen met de werkelijke situaties en verwachte groei van het verkeer.

5. Reclamanten maken bezwaar tegen het ontbreken van een meer gedetailleerde financiële paragraaf in onderliggende documenten waarin een planschadeartikel wordt beschreven. De woning van reclamanten heeft in de bestaande situatie een relatief hoge waarde omdat de achtertuin grenst aan een stiltegebied.

Door aanleg van de busbaan en toename van geluid verdwijnt de exclusiviteit van de stille ligging waardoor er een waardedaling ontstaat. Ervaringen van bewoners in de directe omgeving bewijzen dit omdat zij aan de hand van taxaties al hebben kunnen vernemen dat waardedaling het geval zal zijn. Reclamanten doen bij voorbaat al een beroep op planschade.

6. Reclamanten maken bezwaar tegen het feit dat bij dit project geen behoorlijke bestuurlijke afweging gemaakt is tussen de positieve en negatieve effecten van het project. Het negatieve effect op private woonsituaties moet worden afgewogen tegen het positieve publieke effect en de ingreep moet niet strijdig zijn met hogere ruimtelijke plannen. Bovendien behoort er consistentie van bestuur te zijn. Bij goed bestuur moet bij een zeer grote investering als de geplande op zijn minst een redelijke verhouding zijn tussen kosten en baten.

Afgewogen tegen het privaat belang moeten reclamanten constateren dat er van een bestuurlijk correcte afweging geen sprake is. Bovendien is sprake van inconsistent bestuur. In het hierna volgende geven reclamanten aan waarom.

Het nu vigerende Bestemmingsplan Driehuis en Velsen-Zuid, d.d. 21 april 2009, vastgesteld omvat ruimtelijke uitgangspunten over kwaliteit woonomgeving en leefbaarheid. Die kwaliteiten mogen niet aangetast worden zonder goede ruimtelijke onderbouwing. Die uitgangspunten zouden gelden voor een periode van 10 jaar, 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.

In het vigerende bestemmingsplan is vastgelegd dat het gehele plangebied archeologisch gezien van waarde is, met enkele gebieden van hoge waarde. In het kader van het behoud van de

cultuurhistorische waarden, inclusief de archeologie is bouwen niet toegestaan op onbebouwde delen, ter bescherming van de cultuurhistorische waarden (inclusief de archeologie).

In het bestemmingsplan is opgenomen dat de ecologie belangrijk is. Voor het tracé van de HOV busbaan moet vooraf aandacht worden besteed aan de soortenbescherming, gebiedsbescherming en de provinciale ecologische hoofdstructuur.

Met de aanleg van het HOV-tracé wordt voorbijgegaan aan de kwaliteit van de leefomgeving c.q. wordt de kwaliteit voor veel woningen negatief aangetast.

Met het voorontwerpbestemmingsplan HOV-tracé wordt afbreuk gedaan aan de recent vastgelegde ruimtelijke uitgangspunten in het vigerende bestemmingsplan. Dit is nadelig voor het woongenot en de leefomgeving van reclamanten. En er is sprake van inconsistent bestuur.

7. Reclamanten maken bezwaar tegen verslechtering van de openbaarvervoersituatie zoals die wordt gecreëerd door realisatie van het project. In het LVVP 2004 wordt gesteld: 'het tracé dient zo direct mogelijk en centraal in de verschillende kernen te worden gesitueerd'. Dit terwijl voor Driehuis de bus nu buiten de kern komt te liggen.

8. Reclamanten maken bezwaar tegen de mogelijk negatieve financiële consequenties van de omstandigheden waarbinnen het project moet worden gerealiseerd.

Toelichting: in de conclusie t.a.v. van "Witte vlek 3" zie conclusie en samenvatting van bijlage 1 van het voorontwerp, wordt gesproken van sterk verontreinigde puinlagen die mogelijk een belemmering zijn voor de voorgenomen onroerendgoedtransacties. Onduidelijk is hoe dit gegeven procedureel, financieel en beleidsmatig is geborgd. Hoewel deze locatie buiten het bestemmingsplan valt, is het relevant omdat het betrekking heeft op de onroerendgoedtransactie en daarmee op de financiële onderbouwing van het gehele project HOV.

9. Reclamanten maken bezwaar tegen aantasting van landschap, natuur, cultuur en landschapsidentiteit. In de inspraakrapportage wordt aangegeven dat bij een goed in het landschap ingepaste busbaan geen sprake is van verstedelijking van het landschap. Dat er geen sprake van verstedelijking zou zijn, nota bene er loopt een HOV lijn door, bestrijden reclamanten en vindt men absurd.

10. Reclamanten maken bezwaar tegen het niet nakomen van toezeggingen en daarmee tegen slecht bestuur.

Als bewoners zijn reclamanten betrokken geweest bij inspraakavonden en klankbordbijeenkomsten. Met name op die klankbordbijeenkomsten is gesproken over het hek dat geplaatst wordt op de eigendomsgrens tussen de tuinen en de busbaan. Daar is ook van de zijde van de gemeente gesteld dat vanuit een positie staande bij de achtergevel van de woning de bus niet zichtbaar is omdat bij de hoogte van het hekwerk daar rekening mee wordt gehouden. Reclamanten verwijzen hierbij naar de navolgende tekst: "3.2 Bouwregels. Op deze gronden mag worden gebouwd ten behoeve van de bestemming en gelden de volgende regels: a. op deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd; b. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, waaronder (zicht)schermen bedraagt ten hoogste 3 m."

Echter, op een inloopavond en vervolgens een bijeenkomst d.d. 26 juni j.l. in het Tatastadion, is gesteld dat de maximale hoogte van de terreinafscheiding niet hoger gemaakt wordt dan 2,5 m. Dit betekent dat in sommige tuinen (waaronder die van reclamanten) de bus wel degelijk te zien zal zijn vanuit de beschreven positie. Reclamanten maken ernstig bezwaar tegen deze gang van zaken en voelen zich niet serieus genomen.

11. Reclamanten maken bezwaar tegen de methoden waarmee gegevens zijn verzameld die de beleidsbeslissingen moeten onderbouwen. In de bijlagen bij het voorontwerp wordt verwezen naar methoden die ofwel slechts beperkte data opleveren (reclamanten verwijzen naar het onderzoek naar grondverontreiniging en naar onderzoek naar vleermuizen) ofwel foutieve data opleveren, ofwel globale data leveren (Quick scan). In dit kader maken reclamanten tevens bezwaar tegen het gebruik van waarden die niet via objectief onderzoek zijn vastgesteld.

12. Reclamanten maken bezwaar tegen het niet correct toepassen van de richtlijnen zoals gegeven in het SVBP 2012. In het SVBP 2012 en de daarbij behorende functielijst, wordt aangegeven hoe bestemmingsplannen moeten worden geschreven. Het opnemen van de functie fietspad en voetpad onder de bestemming Groen is niet in overeenstemming met deze richtlijnen.

13. Reclamanten hebben op het voorontwerpbestemmingsplan hun zienswijze en bezwaren kenbaar gemaakt. Reclamanten moeten constateren dat zij in de inspraakrapportage een aantal van deze punten niet beantwoord hebben gezien of dat er onvolledig op is ingegaan.

14. Reclamanten wijzen erop dat voor een aantal aanvullende meer juridische bewaren zij zich laten vertegenwoordigen door R.M Rensing , advocaat gevestigd in Schachelstraat 1c te Haarlem

Het gaat hier over:

1. Ten onrechte zijn diverse rapporten niet ter inzage gelegd
2. Geen overleg ex artikel 3.1.1 Besluit Ruimtelijke ordening
3. Stikstofdepositie
4. Ten onrechte geen Milieueffectrapportage
5. Geen adequate behandeling trillinghinder
6. Geluid idem
7. Flora- en faunawet
- 8, Verbod op doorschuiven ontheffingen
9. Maatregelen onvoldoende verzekerd

15. Op basis van de bovenstaande argumenten maken reclamanten bezwaar tegen het ontwerpbestemmingsplan HOV-tracé tussen de Santpoortse Dreef in Santpoort-Noord en de Troelstraweg/Plein 1945 in IJmuiden.

Beantwoording

1. Zoals eerder gesteld blijkt uit de uitgevoerde onderzoeken dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB (met uitzondering van de woningen Driehuizerkerkweg 140-142 en Groeneweg 82-84 direct langs het tracé) niet wordt overschreden, bijlage 8 bij de toelichting. 39dB valt te omschrijven als een 'rustig' geluidsniveau gelijk aan een huiskamer of een rustige woonbuurt. 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. Dergelijke concrete afspraken zijn onderdeel van de contractvorming, niet van het bestemmingsplan. 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 beloond. Hierdoor kunnen er slimme en duurzame oplossingen naar voren komen.
2. Zoals in de inspraakrapportage is aangegeven heeft onderzoek plaatsgevonden naar mogelijk trillinghinder. In bijlage 2 bij de toelichting (quick scan trillinghinder) staat beschreven waar onderzoek naar trillinghinder is uitgevoerd en waarom dat voor andere locaties niet noodzakelijk wordt geacht. Dat er sprake zou zijn van niet nauwkeurige metingen is niet aangetoond. Zie verder ook de beantwoording van zienswijze 4c onder punt 3.2 trillingen.
Trillinghinder tijdens de aanleg is geen zaak van het bestemmingsplan. In overleg met de uitvoerende partij zullen afspraken worden gemaakt hoe overlast tijdens de werkzaamheden wordt voorkomen en wie verantwoordelijk is in het geval er schade optreedt.
3. Binnen het plangebied zijn twee gevallen van ernstige bodemverontreiniging. Een geval is reeds gesaneerd, de andere wordt gesaneerd. De niet ernstige gevallen zijn gemeld en staan het gebruik van de gronden als busbaan niet in de weg. Ook vormen deze gevallen geen gevaar op voor omwonenden.
4. Met betrekking tot de business case lijkt er sprake te zijn van verwarring. Er is 2006 een business case Regionet Haarlem – IJmond opgesteld. De business case Regionet Haarlem-IJmond (vervoerkundige studie) uit 2006 is een onderzoek van de provincie Noord-Holland naar de buslijnen 73 (Haarlem- Beverwijk-Uitgeest) en 75 (Haarlem-IJmuiden). Op basis van de conclusies uit dit onderzoek heeft de provincie een vervolgstudie uitgevoerd naar mogelijke tracés voor HOV tussen Haarlem en IJmuiden, welke heeft geresulteerd in een tracékeuzedocument (maart 2008). In het tracékeuzedocument zijn drie varianten vergeleken op afstand, reistijd, gemiddelde snelheid, stiptheid, toename vervoerwaarde, toekomstvastheid en robuustheid, imago, doorstroming autoverkeer, leefbaarheid, ruimtelijke consequenties en kosten. Bij de onderlinge vergelijking bleek variant 2 (busbaan over de spoorlijn) de beste kansen te bieden voor een succesvolle HOV-verbinding. De raad had ook voor Variant 0+ of Variant 1 kunnen kiezen, maar heeft dat gezien de uitkomsten van de onderlinge vergelijking niet gedaan. De businesscase Regionet Haarlem-IJmond heeft zijn nut gehad in 2006 en er is momenteel geen reden deze te herijken.
5. In de inspraaknotitie is reeds ingegaan op het aspect planschade. In de Wet ruimtelijke ordening is aangegeven dat een verzoek om planschade pas kan worden ingediend nadat het betrokken besluit dat de (mogelijke) planschade veroorzaakt onherroepelijk is geworden. Dat is dus pas nadat de volledige beroepsprocedure is afgerond. Voor die tijd is het wettelijk niet mogelijk om een verzoek tot planschade in behandeling te nemen. De budgettaire reservering voor planschade is genomen voordat er een planschaderisicoanalyse is opgesteld. Uit de inmiddels opgestelde planschaderisicoanalyse blijkt echter dat nauwelijks sprake is van planschade. De planschaderisicoanalyse kan op verzoek worden verstrekt, wel zal deze ten behoeve van privacy worden geanonimiseerd en worden bedragen doorgestreept
6. Het vigerende bestemmingsplan Driehuis Velsen Zuid (vastgesteld door de raad op 30 oktober 2008) is nu niet aan de orde. Het bestemmingsplan HOV-tracé voorziet in de ruimtelijke onderbouwing voor de nieuwe planologische situatie. Ook in het vigerende bestemmingsplan was aan de westkant een OV verbinding opgenomen, in de vorm van een spoorbestemming. Daarnaast is in de toelichting van het vigerende plan ook op verschillende plekken de mogelijkheid van een ander gebruik van het spoor als rondweg genoemd. In het vigerende plan is voor de landgoederen (Velserbeek, Beekesteijn, Waterland etc) in de bestemming Bos Parken een aanlegvergunningstelsel opgenomen

- voor onder andere de cultuur-en archeologische waarden. Voor het spoor en omgeving is dit aanlegvergunningstelsel niet opgenomen.
7. De huidige haltes blijven in gebruik om met lijn 3 naar IJmuiden of Haarlem te reizen. Daarnaast stopt in de huidige situatie 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. Tevens heeft Driehuis ook nog een treinstation. Daarmee is Driehuis ook in de nieuwe situatie goed voorzien van openbaar vervoer.
 8. De gronden van de spoorbaan langs de IJmuiderstraatweg zijn inmiddels aangekocht door de gemeente. Ter plaatse van de witte vlek 3 vinden geen activiteiten plaats die sanering vergen.
 9. In tegenstelling tot hetgeen is geantwoord in de inspraakrapportage, klopt het dat er wel bebouwing (zoals gedefinieerd in de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie) wordt opgericht in de vorm van bushokjes en de onderdoorgang bij het spoor. Toch is geen sprake van strijdigheid, de verordening voorziet in de mogelijkheid van overige verstedelijking in het landelijk gebied mits:
 - Noodzaak is aangetoond (zie artikel 14 van de verordening);
 - Voldaan wordt aan de ruimtelijke kwaliteitseisen genoemd in artikel 15 van de verordening.
 De nut en noodzaak is aangetoond en ook is rekening gehouden met de ruimtelijke kwaliteitseisen. De onderbouwing hiervan zal in de toelichting op dit onderdeel nog worden verduidelijkt en aangescherpt.
 10. Het citaat dat reclamanten aanhalen komt uit het voorontwerp bestemmingsplan en geeft een juridisch vastgelegd maximum aan voor de hoogte van de aan te brengen erfafscheidingen. In bestemmingsplannen worden maten doorgaans in hele meters aangegeven, vandaar dat dit in het ontwerpbestemmingsplan op 3.00 meter is bepaald. Ruimtelijk gezien wordt een wand van 3.00 meter langs de busbaan en het fietspad als niet wenselijk gezien en is de maximale hoogte op 2.50 meter vastgelegd. Dit is in alle overleggen met bewoners gecommuniceerd. Aanvankelijk was zelfs sprake van een erfafscheiding van 2.00 meter hoog, met enkele uitzonderingen van 2.50 meter. Een erfafscheiding van 2.50 meter ontnemt langs het gehele tracé vrijwel geheel het zicht op de bus, waarbij het niet is uit te sluiten dat in enkele tuinen een glimp van het dak van de bus waar te nemen is. Ook het feit dat de erfafscheiding nagenoeg geheel het zicht op de bus zal ontnemen is steeds als zodanig gecommuniceerd, zie bv Inspraakrapportage deelproject 5 zuid: "In alle situaties zal ernaar gestreefd worden de rijdende bus (nagenoeg) uit het zicht te halen door het plaatsen van een nieuwe erfafscheiding van ca. 2.00 meter hoog. De keuze van de erfafscheiding zal in overleg met de bewoners nader worden bepaald.
Om de ruimtelijk aanvaardbare hoogte tot uitdrukking te brengen in de planregels wordt het bestemmingsplan aangepast en wordt de hoogte van erfafscheidingen bepaald op maximaal 2.50 meter.
 11. De onderzoeken uit het voorontwerp zijn in het ontwerpbestemmingsplan, daar waar nodig aangevuld. Het is algemeen gangbaar om eerst een verkennend (quickscan) onderzoek uit te voeren voordat over wordt gegaan tot een vervolg of nader onderzoek. Waarom het uitgevoerde onderzoek niet objectief zou zijn wordt niet duidelijk gemaakt.
 12. SVBP2012 schrijft de wijze van het noteren van bestemmingen voor, niet de inhoud. Het toestaan van de functies fiets- en voetpad binnen de bestemming Groen is dan ook niet uitgesloten en wordt zelfs algemeen toegepast in bestemmingsplannen. Zo zijn groenvoorzieningen ook binnen de bestemming Verkeer toegestaan.
 13. De door reclamant ingediende inspraakreactie is door 38 verschillende personen ingediend. Het is dan ook niet doelmatig om iedere inspraakreactie van een unieke beantwoording te voorzien. Deze en andere inspraakreacties hadden betrekking op dezelfde onderwerpen. Het is dan ook logisch om deze bezwaren in algemene zin te beantwoorden.
 14. Voor de beantwoording van dit onderdeel wordt verwezen naar de zienswijze onder nr. 44.
 15. Het bezwaar is genoteerd. In de bezwaren wordt geen aanleiding gezien om het bestemmingsplan niet vast te stellen.

Conclusie

De zienswijze is deels gegrond en leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan. De toelichting wordt verduidelijkt en aangescherpt met op welke wijze rekening is gehouden met de ruimtelijke kwaliteitseisen zoals beschreven in artikel 15 van de provinciale Ruimtelijke verordening. Artikel 3 (groen) wordt de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde aangepast naar maximaal 2,50 meter.

9. NS Stations Vastgoed & Ontwikkeling, Postbus 2534, 3500 GM Utrecht

Samenvatting

Reclamant maakt bezwaar tegen het vervallen van de huidige bestemming 'Woondoeleinden (vrijstaand) tuin en erf' op het perceel kadastraal bekend gemeente Velsen sectie H nummer 8134. Dit bezwaar zal worden ingetrokken als overeenstemming is bereikt met de provincie Noord-Holland.

Beantwoording

Het bezwaar staat genoteerd. De definitieve koopovereenkomst ligt bij de NS ter ondertekening.

Conclusie

De zienswijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

10. C.J.H. Bulters, Vechtstraat 2 M, 1972 TG IJmuiden

Zie zienswijze onder nr. 4c en nr. 44.

11. P.J. Hamersma, Hofdijklaan 60, 1985 GD Driehuis

Samenvatting

Zie zienswijze nr. 44.

13a. Jan Müter, Iepenstraat 37, 1971 JJ IJmuiden

Samenvatting

Zie zienswijze nr. 44.

13b. Jan Müter, Iepenstraat 37, 1971 JJ IJmuiden

Zie zienswijze nr. 4c.

14. Stichting Duinbehoud, de heer M. Janssen, Postbus 664, 2300 AR Leiden

Samenvatting

Reclamant maakt bezwaar tegen de vaststelling van het ontwerpbestemmingsplan voor wat betreft de aantasting van de natuurwaarden op het tracé van de voormalige spoorbaan en de negatieve invloed van de OV-verbinding op het Natura 2000-gebied.

Nut en Noodzaak

Volgens reclamant ontbreekt nut en noodzaak om op dit deel van het tracé de voormalige spoorbaan te ontwikkelen als busbaan.

MER-plicht

In de toelichting wordt aangegeven dat een Milieueffectrapport niet is opgesteld, omdat een busbaan niet is aan te merken als autoweg. Volgens reclamant wordt dit niet ondersteund door de geldende verkeersregels. Naar de mening van reclamant is hier sprake van een procedurefout.

Stikstofdepositie

Volgens geldende jurisprudentie had een passende beoordeling moeten worden uitgevoerd in het duingebied. Aangezien dit niet is gebeurd, is hier sprake van een procedurefout.

Verlichting

In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan (par. 4.5 Ecologie) wordt de aanbeveling gedaan om verlichting toe te passen die vleermuisvriendelijk is. In de regels is hierover niets terug te vinden. Dit is een belangrijke tekortkoming in het bestemmingsplan.

Op grond bovenbovenstaande verzoekt reclamant het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen.

Beantwoording*Nut en noodzaak*

De bereikbaarheid en de leefbaarheid van Velsen, als onderdeel van de regio Haarlem-IJmond, staat onder druk. Om een aantrekkelijke vestigingsplaats voor bedrijven en inwoners te blijven is een goede bereikbaarheid noodzakelijk. Onderdeel hiervan is een goede bereikbaarheid met openbaar vervoer. Daarom is onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van Hoogwaardig Openbaar Vervoer in de regio. Hiervoor is in 2006 de business case Regionet Haarlem-IJmond opgesteld.

De business case Regionet (R-net) Haarlem-IJmond (vervoerkundige studie) is een onderzoek van de provincie Noord-Holland naar de buslijnen 73 (Haarlem- Beverwijk-Uitgeest) en 75 (Haarlem-IJmuiden). Op basis van de conclusies uit de business case heeft de provincie een vervolgstudie uitgevoerd naar mogelijke tracés voor HOV tussen Haarlem en IJmuiden, welke heeft geresulteerd in een tracékeuzedocument (maart 2008). In het tracékeuzedocument zijn drie varianten vergeleken op diverse aspecten waaronder toekomstvastheid, robuustheid, stiptheid en doorstroming autoverkeer. Bij de onderlinge vergelijking bleek variant 2 (busbaan over de spoorlijn) de beste kansen te bieden voor een succesvolle HOV-verbinding, omdat deze route het beste voldoet aan de uitgangspunten van het HOV (het huidige R-net). De raad had ook voor Variant 0+ of Variant 1 kunnen kiezen, maar heeft dat gezien de uitkomsten van de onderlinge vergelijking niet gedaan.

De keuze voor het bustracé over de oude spoorbaan is gelegen in de ambitie om op het gebied van HOV in de regio waar mogelijk vrijliggende busbanen te realiseren. Door de aanleg van vrije busbanen ondervindt het HOV minder overlast van het drukke autoverkeer. De komst van de busbaan draagt mede bij aan het verlichten van de verkeersdruk door het bieden van een betrouwbare busverbinding tussen IJmuiden en Haarlem en daarmee een aantrekkelijker alternatief voor de automobilist.

Tot slot biedt een vrijliggende busbaan ook de beste kansen ten aanzien van betrouwbaarheid, een betere doorstroming en toekomstvastheid.

MER-plicht

De vergelijking met een autoweg is uitsluitend gemaakt om na te gaan of het Besluit m.e.r. van toepassing is. Er is geen sprake van een m.e.r.-plicht/m.e.r.-beoordelingplicht omdat de aanleg van de vrije busbaan niet is aan te merken als de aanleg van een autoweg, zoals reeds onderbouwd in het bestemmingsplan.

Daarnaast blijkt uit het Besluit m.e.r. dat de wijziging of uitbreiding van een autosnelweg, autoweg of weg bestaande uit vier of meer rijstroken m.e.r.-beoordelingsplichtig is in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 5 kilometer of meer. Zoals reeds aangegeven is de busbaan niet aan te merken als een autoweg. Daarnaast zal de weg niet bestaan uit vier of meer rijstroken. Tevens is de weg slechts 3,25 km lang waardoor de drempelwaarden uit het Besluit m.e.r. niet worden behaald.

Stikstofdepositie

Ten aanzien van de gevolgen voor het nabijgelegen Natura-2000 gebied en de in dat kader van belang zijnde (extra) stikstofdepositie wordt allereerst opgemerkt dat er inmiddels sprake is van een onherroepelijke Natuurbeschermingswetvergunning. Dit betekent dat de gevolgen voor het Natura-2000 gebied onherroepelijk zijn afgewogen en dat de verleende vergunning de aanleg van de busbaan toestaat. Nu het bestemmingsplan toeziet op de aanleg van de busbaan, zijn de gevolgen van de aanleg van de busbaan ook in het kader van het bestemmingsplan voldoende afgewogen.

Voorts wordt ten aanzien van de stikstofdepositie nog het volgende opgemerkt. In de toelichting van het bestemmingsplan staan de gevolgen voor het nabijgelegen Natura-2000 gebied beschreven. Dit op basis van de *Verslechterings- en verstoringstoets HOV Velsen* van Royal HaskoningDHV (okt 2013). Geconstateerd is dat de berekende extra stikstofdepositie leidt tot een maximale toename als percentage van de kritische depositiewaarde (KDW) van 0,42%. Dit percentage ligt onder de toegestane toename van maximaal 0,5% van de KDW per habitatype. Deze grenswaarde van 0,5% van de kritische depositiewaarde (KDW) is een waarde die door de provincie Noord-Holland wordt gehanteerd om te bepalen of er sprake is van significant negatieve effecten. In de toelichting wordt dan ook geconcludeerd dat een ecologische onderbouwing (passende beoordeling) niet noodzakelijk is. Nu er sprake is van een onherroepelijke Natuurbeschermingswetvergunning is de vraag of deze getalsmatig afdoende is, feitelijk niet meer relevant omdat het bestemmingsplan toeziet op de aanleg van de busbaan net als de onherroepelijke vergunning.

Verlichting

Uit het ecologisch onderzoek blijkt dat met het nemen van maatregelen voldaan kan worden aan het gestelde in de Flora- en faunawet. De uitvoering van het bestemmingsplan is dan ook niet in het geding.. Om dit ook te borgen in het bestemmingsplan wordt de juridische regeling van het bestemmingsplan aangevuld met de voorwaardelijke verplichting om de ruimtelijke relevante aanbevelingen (vleermuisvriendelijke verlichting) uit het ecologisch onderzoek uit te voeren. Het is niet de bedoeling om maatregelen die al via een ander wettelijk kader afgedwongen kunnen worden nogmaals te regelen in het bestemmingsplan.

Conclusie

De zienswijze is gedeeltelijk gegrond. Het toepassen van vleermuisvriendelijke verlichting ter plaatse van de vliegroute Driehuizerkerkweg – oude spoorlijn wordt vastgelegd als een voorwaardelijke verplichting in de juridische regeling van het bestemmingsplan.

15b. Stichting Transport Opportunities Ports Logistics & Tourism, de heer B.J. Oosterop, p/a Anemonestraat 13, 2071 NP Santpoort-Noord**Samenvatting**

Reclamant vindt het ontwerpbestemmingsplan HOV-tracé niet goed doordacht, omdat er geen rekening is gehouden met bijvoorbeeld ontwikkelingen in de offshore-industrie en offshore windturbineparken in het bijzonder. Reclamant denkt dat het noodzakelijk is om de mogelijkheid van realisering van de aanleg van de spoorlijn open te houden.

Verder blijft de inspraakreactie van 16 juli 2013 onverkort gehandhaafd en dient hier als ingevoegd te worden beschouwd.

Beantwoording

Zoals bij de beantwoording op de inspraakreactie al is gesteld is het behoud van het spoortracé tot de hoofdspoorwegen infrastructuur 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. De spoorlijn is sinds 1999 niet meer gebruikt. Al enkele jaren is de provincie samen met andere Randstadoverheden bezig met het realiseren van het R-net, een regio netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer. Daar hoort ook een R-netverbinding tussen Haarlem en IJmuiden bij. In het tracékeuzedocument van maart 2008 is besloten om over een deel van de oude spoorlijn een busbaan te laten lopen. Hiervoor is een bestemmingswijziging noodzakelijk wat heeft geresulteerd in voorliggend bestemmingsplan. Een bestemmingsplan geldt in principe voor 10 jaar. Nu de keuze is gemaakt om op de voormalige spoorlijn een busbaan te realiseren ligt het niet in de verwachting dat er binnen de planperiode weer een trein zou gaan rijden. Om die reden is er niet voor gekozen om de planologische gebruiksmogelijkheden te handhaven.

Conclusie

De zienswijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

16. P.J. Langedijk, Hofdijkaan 52, 1985 GD Driehuis

Zie zienswijze nr. 4c.

17. M. Broekman, Driehuizerkerkweg 202, 1985 HV Driehuis

Zie zienswijze nr. 4c.

18. Fam. Kuiper-Baalbergen, Huis te Wissenlaan 3, 2071SW Santpoort-Noord

Zie zienswijze nr. 4c.

19. G. Zijlstra, Hagelingerweg 5, 2071CA Santpoort

Zie zienswijze nr. 4c.

20. J.G.R. Beskers, Spieghellaan 27, 1985 GK Driehuis

Zie zienswijze nr. 4c.

Samenvatting

Naast de zienswijze heeft reclamant nog enkele aanvullingen:

1. Minimale hinder of overlast is niet nader gespecificeerd.
2. Kent de gemeenteraad de wetgeving maximale trillingsniveaus?
3. Waarom wordt de gemeenteraad niet geïnformeerd over de wettelijke norm van luchtkwaliteit?
4. Wordt de busbaan ooit een autoweg?

Beantwoording

1. Het antwoord 'minimale hinder of overlast in de inspraakrapportage' had betrekking op de rateltickers die bij de kruisingen van busbaan met overig verkeer worden geplaatst. Voor het akoestisch signaal van deze tickers geldt geen wet- en regelgeving. De praktijk wijst echter uit dat in overleg met omwonenden het geluid zodanig kan worden afgesteld dat er sprake is van een acceptabel geluidsniveau. In die zin is er sprake van minimale hinder of overlast.

2. Er is (nog) geen wetgeving voor trillingen. Wel is er een richtlijn van Stichting Bouwresearch uit 1993. Van deze richtlijn is gebruik gemaakt bij het beoordelen van mogelijke trillingen.
3. De wettelijke normen voor luchtkwaliteit zijn beschreven in het onderzoek luchtkwaliteit. Zowel reclamant als gemeenteraad kunnen kennisnemen van deze normen. Zie hiervoor ook de beantwoording bij zienswijze 4c onder 3.2 Luchtkwaliteit.
4. Voor het vrijliggende deel van de busbaan (het voormalige spoortracé) geldt de bestemming 'Verkeer – Openbaar vervoer'. Binnen deze bestemming is alleen een HOV-verbinding in de vorm van een busbaan toegestaan. Regulier autoverkeer is binnen deze bestemming niet mogelijk.

Conclusie

De zienswijze leidt –anders dan genoemd bij zienswijze nr. 3- niet tot wijziging van het bestemmingsplan.

21. W.W. Beskers, Hofdijklaan 72, 1985 GD Driehuis

Zie zienswijze nr. 4c. en zienswijze nr. 20.

22. P.G.C. Dassen, Driehuizerkerkweg 164, 1985 HE Driehuis

Zie zienswijze nr. 4c.

23. Dorpsraad Driehuis, Valeriuslaan 10, 1985 EW Driehuis

Zie zienswijze nr. 4c.

24. Mevrouw Odile Schouten-Uijenbroek, De Genestetlaan 1, 1985 GE Driehuis

Zie zienswijze nr. 4c. en nr. 44.

25. J. Hijlarides en A.P. van der Aar, Minister van Houtenlaan 24, 1981 EB Velsen-Zuid

Zie zienswijze nr. 4c., nr. 29 en nr. 44.

26. B.J. Oosterop, Anemonestraat 13, 2071 NP Santpoort-Noord

Samenvatting

Het gaat reclamant aan het hart dat bepaalde toekomstige economische ontwikkelingen onmogelijk worden gemaakt door in het ontwerpbestemmingsplan HOV-tracé geen ruimte open te laten voor een spoorweg waarvan het tracé nog aanwezig is.

Enige economische aspecten zijn genoemd in de zienswijze van Stichting TOP European Logistics & Toerism van 16 januari 2014 (inspraakreactie nr. 15b). Reclamant kan zich geheel in deze zienswijze vinden en daarom dient deze hier als ingelast te worden beschouwd.

Verder maakt reclamant zich zorgen over de leefbaarheid van het dorp Santpoort-Noord als daar een zware gelede bus (die nog vaker zal rijden dan nu bus 75) veel trillingen en geluidshinder veroorzaakt.

Ook wanneer de spoorwegverbinding tussen Santpoort-Noord en de zeehaven IJmuiden wordt geblokkeerd door het ontwerpbestemmingsplan, kan dat grote nadelige gevolgen voor de toekomstige werkgelegenheid in de gemeente Velsen, de regio IJmond en ook voor de tweede grootste haven van Nederland, nl. het Noordzeekanaalgebied, hebben.

Reclamant verzoekt dan ook het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen.

Beantwoording

Voor de opmerkingen over trillingen en geluidshinder wordt verwezen naar de beantwoording op de zienswijze onder 4c, onderdeel trillingen en geluid. Op vier woningen na, die direct langs de busbaan zijn gelegen, is er geen sprake van een overschrijding van de streefwaarden (trillingen) of van de voorkeursgrenswaarde (geluid). Het bestemmingsplan dat nu voor ligt heeft overigens geen betrekking op Santpoort-Noord.

Voor het overige wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze onder 15b.

Conclusie

De zienswijze leidt –anders dan genoemd bij zienswijze nr. 3- niet tot wijziging van het bestemmingsplan.

27. M.H.M Verweij, Driehuizerkerkweg 270, 1985 HW Driehuis

Zie zienswijze nr. 4c.

28. J.G. Rolvink-van Lieshout, Driehuizerkerkweg 150, 1950 HD Driehuis

Zie zienswijze nr. 4c.

29. Stichting Belangengroep Bewoners van Houtenlaan en Zeeweg, Minister van Houtenlaan 88, 1981 EK Velsen-Zuid

De zienswijze is gelijk aan de zienswijze onder nummer 4c. Ook worden reclamanten vertegenwoordigd in de zienswijze onder nummer 44. Zienswijze 4c bevat twee bijlagen, te weten bijlage 1 'Van Vislijn tot HOV buslijn' en bijlage 2 'Brief aan Randstedelijke rekenkamer'. Verder hebben reclamanten meerdere bijlagen toegevoegd. Bijlage 3 is de inspraakreactie van de Stichting Belangengroep Bewoners van Houtenlaan en Zeeweg. In bijlage 4 is een aanvullende (derde) zienswijze ingediend namens de Stichting Belangengroep Bewoners van Houtenlaan en Zeeweg. Deze zienswijze bestaat verder uit:

- nieuwe vragen en conclusies naar aanleiding van de inspraakrapportage en bevat verschillende bijlagen;
- bijlage 5 de complete inspraakrapportage op het voorontwerpbestemmingsplan HOV-tracé;
- bijlage 6 adressen en volmachten bewoners en stichting.

De zienswijze zoals verwoord in bijlage 4 en de bijbehorende bijlagen zijn hierna samengevat. Bijlage 3, 5 en 6 geven geen aanleiding tot een inhoudelijke reactie. Voor de leesbaarheid is de beantwoording direct na iedere bijlage gegeven.

Samenvatting

Bijlage 4 Nieuwe vragen en conclusies naar aanleiding van de inspraakrapportage (zienswijze)

1. Reclamanten beschouwen de eerder ingediende inspraakreactie van de Stichting Belangengroep Bewoners van Houtenlaan en Zeeweg (SBBHZ) onverkort en letterlijk overgenomen in het ontwerpbestemming, inclusief de 41 mede-ondertekenaars.
2. Reclamanten constateren dat in de inspraakrapportage de teksten niet volledig een op een zijn weergegeven.
3. Reclamanten nemen aan dat de 41 mede-ondertekenaars niet zijn meegenomen in de telling van 46 schriftelijke inspraakreacties.
4. Reclamanten nemen aan dat de brief van de gemeente met kenmerk U13.010513 datum 28-11-2013 het formele stuk betreft.
5. Kan worden bevestigd dat, gelet op de komende gemeenteraadsverkiezingen, de nieuw te installeren raad de besluitvorming van het bestemmingsplan voor haar rekening neemt.
6. Reclamanten hebben er moeite mee dat juist een beladen onderwerp als het HOV-tracé in de kerstperiode ter inzage wordt gelegd en hopen dat de gemeenteraad een motie indient die deze gewoonte doorbreekt.
7. Reclamanten wijzen er op dat in een raadsvergadering kenbaar is gemaakt dat de rapportages van Cauberg Huygens (bodemrapporten) voorhanden waren op 28 april 2013, maar dat deze niet waren opgenomen in het voorontwerpbestemmingsplan. De raad is hierover verkeerd geïnformeerd nu bij het ontwerpbestemmingsplan blijkt dat deze rapportages al wel beschikbaar waren ten tijde dat het voorontwerpbestemmingsplan ter inzage lag.
8. Reclamanten betreuren het dat de inspraakrapportage niet in Word beschikbaar kan worden gesteld om vraag en antwoord goed te kunnen verwoorden, dit komt de leesbaarheid van de zienswijze niet ten goed.
9. Reclamanten vinden het jammer en onjuist dat de individuele bewoners bij de inspraakreacties van de SBBHZ geen ontvangstbevestiging hebben ontvangen.
10. Reclamanten gaan in op het algemeen commentaar van de gemeente op de inspraak.

Trillingen

Het kan niet zo zijn dat door het ontbreken van een wettelijk kader bewoners zowel tijdens de bouwactiviteiten als een mogelijk ingebruikname van de HOV baan schade aan hun woningen ondervinden. Waar het om gaat is dat wanneer er schade ontstaat ten gevolge van deze activiteiten deze zal worden vergoed. De enige manier waarop dit kan worden ondervangen is dat voor iedere woningen binnen x meter van de as van de busbaan een exploit van de betreffende woningen voor de start van bouwactiviteiten te nemen.

Planschade

Mogelijk kan inzicht worden verkregen in de planschaderisicoanalyse en hoeft deze niet via een WOB verzoek te worden opgevraagd. Reclamanten stellen vast dat er een bedrag van 3 miljoen euro is gereserveerd voor planschade; dat er nu gesproken wordt over bijna nihil planschade getuigt van misleiding.

Bodem

Is het college bekend dat de uiteindelijke AP04 keuring bij het afvoeren van grond de feitelijke situatie bepaalt en reclamanten horen graag de mening van het college hierover. Zijn er calamiteiten in dit kader te verwachten?

Beantwoording

Bijlage 4 Nieuwe vragen en conclusies naar aanleiding van de inspraakrapportage (zienswijze)

1. Dit wordt ter kennisgeving aangenomen.
2. De conclusie klopt. Het is gebruikelijk dat inspraakreacties en zienswijzen worden samengevat voor de beantwoording.

3. Er zijn 46 individuele inspraakreacties ingediend. Een deel van deze reacties is door meerdere personen/huishoudens ondertekend, zo staat dit ook vermeld in de inspraakrapportage.
4. De aanname is correct.
5. Het bestemmingsplan zal pas na de verkiezingen worden aangeboden voor vaststelling aan de Raad.
6. Zowel de Wro (Wet ruimtelijke ordening) als de Awb (Algemene wet bestuursrecht) verzetten zich niet tegen het ter inzage leggen van een ontwerpbestemmingsplan in een vakantieperiode. Tegenwoordig kan iedereen los van tijd en plaats digitaal kennis nemen van plannen en daarop reageren. Op ruimtelijkeplannen.nl en op de gemeentelijke site kunnen belanghebbenden bestemmingsplannen en bijbehorende stukken op afstand en 24 uur per dag inzien. Verder kan iedereen digitaal een inspraakreactie of zienswijze indienen.
7. De formele procedure van een bestemmingsplan start pas bij het ter inzage leggen van het ontwerpbestemmingsplan. Het ter inzage leggen van een voorontwerpbestemmingsplan is wettelijk niet verplicht. Indien onderzoeken tijdens het ter inzage leggen van een voorontwerpbestemmingsplan nog niet beschikbaar zijn, dan heeft dat geen rechtsgevolg. Het betreffende onderzoek is wel bij het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd.
8. Dit wordt ter kennisgeving aangenomen.
9. De zienswijze is ingediend door de stichting die de medeondertekenaars vertegenwoordigt en is zelf verantwoordelijk voor berichtgeving naar haar leden.
10. De opmerking geeft geen aanleiding tot opmerkingen.

Trillingen

Ondanks dat er geen wettelijk kader is voor het beoordelen van de trillingen, is gebruik gemaakt van de SBR-B richtlijn. Deze richtlijn is in de jurisprudentie geaccepteerd als kader voor het beoordelen van trillingshinder. De aannemer zal in zijn bieding moeten aangeven hoe om wordt gegaan met het voorkomen van hinder door trillingen bij bouwwerkzaamheden en in de gebruiksfase.

Planschade

Op verzoek kan de planschaderisicoanalyse worden verstrekt. Deze zal om redenen van privacy worden geanonimiseerd en bedragen worden weggestreept.

Bodem

Een AP04-onderzoek (keuring) is op grond van het Bouwstoffenbesluit landelijk verplicht bij het verplaatsen van grond voor gebruik elders. Op voorhand zijn in dat kader geen calamiteiten te verwachten.

Samenvatting

Bijlage A

- a. Het is duidelijk dat ieder half jaar aan Provinciale Staten gerapporteerd wordt over de voortgang van het project. Reclamanten blijven graag op de hoogte van de gemaakte kosten zonder dat hiervoor een WOB-verzoek moet worden ingediend.
- b. In relatie tot het antwoord op de inspraakreactie zou het gemeente en provincie sieren dat ook tegenstanders van het bestemmingsplan de ruimte krijgen geboden om hun gemotiveerde berichtgeving weer te geven in deze halfjaarrapportages. Er hoeft dan geen charme offensief te worden gestart. Het is juist dat de nieuwsbrief van het projectbureau over het aanbestedingstraject geen zaak is van het bestemmingsplan, echter door de gegeven nieuwsduiding hiervan heeft het college over zichzelf afgeroepen dat reclamanten hier in het kader van het bestemmingsplan op reageren.
- c. De vragen C1 t/m C23 worden opnieuw ingediend. Dit aspect heeft naar mening van reclamanten wel degelijk te maken met het bestemmingsplan omdat omwonenden recht hebben om te weten wat hun te wachten staat en daarnaast kan op elke gestelde vraag een antwoord worden gegeven.

- d. Vanwege het verkregen inzicht in de aanbestedingsstukken komen nog een aantal vragen naar voren. Deze vragen zijn opgenomen onder D1 t/m D12.
1. Deelplan 1 maakt deel uit van de aanbesteding, maar niet van het bestemmingsplan. Indien nodig zullen reclamanten een voorlopige voorziening aanvragen voor de uitvoering van dit deelplan totdat er een finale rechtelijke uitspraak ligt.
 2. Reclamanten vragen of net als in deelplan 1 ook voor deelplan 5 noord en zuid een aanplant van een behoorlijke massa is voorzien ter afscherming van de busbaan.
 3. Ten aanzien van punt, voorziet de aanplant ook in wintergroen?
 4. Reclamanten verwijzen naar bijlage 4A bij de zienswijzen en wijzen op de gevaren van de aanbesteding als EMVI contract.
 5. Reclamanten vragen of het klopt dat de aanbestedingsdatum van 28 januari 2014 is uitgesteld en welke nieuwe datum is gesteld.
 6. Voor zover bekend ligt er nog geen nota van inlichtingen naar aanleiding van gestelde en nog te stellen vragen door de 5 deelnemende bedrijven. Gevraagd wordt wanneer de nota beschikbaar komt en of reclamanten daarover kunnen beschikken.
 7. Gevraagd wordt of bekend is of de aannemers en zo ja wie, aan het rekenen zijn voor deelplan 4 en wanneer de aanbesteding voor dit deel plaatsvindt.
 8. Gevraagd wordt of de uiterlijke aanvaarding van de werkzaamheden voor deelplan 1, 5 noord en zuid nog stand houdt.
 9. Gevraagd wordt of het juist is dat de gekozen contractvorm geen enkel meerwerk toelaat, aannemende dat de aangeleverde stukken op orde zijn.
 10. Gevraagd wordt of is toegestaan dat aannemers contact opnemen met omwonenden en zo nee, wat is dan de mening van het college hierover.
 11. Hoe denkt het college invulling te geven aan de beoogde klachtenafhandeling van 24 uur 7 dagen per week.
 12. Reclamanten stellen dat het EMVI contract een plafondprijs van 8,5 miljoen euro ex btw en een bodemprijs van 7 miljoen euro ex btw heeft. Daarnaast zijn er twee factoren die een sterke invloed hebben op het bepalen van de rechthebbende inschrijver, te weten omgevings- en geluidhinder. Hiervoor is een bonus/malus regeling van toepassing. Reclamanten zullen het projectbureau desgevraagd een onafhankelijk advies geven hoe zij de advisering van een drietal deskundigen in het kader van deze aanbesteding zien. De truc van deze contractvorm is immers dat de laagste inschrijver optisch als hoogste kan eindigen, waarbij de provincie maximaal 1,5 miljoen euro kwijt is. Uit de praktijk is gebleken dat het koesteren van de omwonenden een dode letter is, daarbij de vraag hoe het college dit denkt te kunnen keren.

Beantwoording

Bijlage A

- a. Halfjaarlijkse voortgangsrapportages zijn openbaar en worden gepubliceerd op de provinciale website: <http://www.mijnbabs.eu/babsnoordhollandweb/default.aspx>
- b. De halfjaarlijkse voortgangsrapportages zijn ambtelijke rapportages over de voortgang van projecten. Een dergelijke rapportage is niet het geëigende document voor burgers om een reactie te geven of bezwaar te maken. Het inspreken op de deeltracés en het geven van zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan is daar wel voor geschikt.
- c. Zoals al bij de beantwoording op de inspraak is aangegeven, staat het aanbestedingstraject los van de procedure van het bestemmingsplan. De vragen zijn dan ook niet relevant voor het al dan niet vaststellen van het bestemmingsplan. De vragen zullen op een later tijdstip worden beantwoord.
- d. Ook voor de nieuwe vragen geldt dat het aanbestedingstraject los staat van de procedure van het bestemmingsplan. De vragen zijn dan ook niet relevant voor het al dan niet vaststellen van het

bestemmingsplan. De vragen zullen op een later tijdstip worden beantwoord. De vragen over de aanplant van groen worden beantwoord in het kader van het groenplan aangezien een definitief groenplan nog niet beschikbaar is.

Samenvatting

Bijlage B

De beantwoording van de inspraak ten aanzien van punten a t/m g geven aanleiding tot het maken van de volgende opmerkingen:

- a. Reclamanten vinden het teleurstellend dat op de vraag of er een definitief groenplan is geen antwoord is gegeven.
- b. De vraag van reclamanten bij de inspraak had betrekking op overleg met belanghebbenden en vertegenwoordigers. Uit een evaluatie met de genoemde personen en organisaties uit Santpoort, Driehuis en IJmuiden die in het commentaar van de gemeente zijn vermeld, blijkt dat zij de mening van de gemeente op geen enkele wijze delen dat de door hun aangegeven punten als kader voor het voorliggende bestemmingsplan hebben gediend. Deze personen en organisaties zijn na veel moeite, tijd en energie uit frustratie gestopt. Deze vorm van (mis)communicatie is deze processen past nooit.
- c. Het antwoord van het college op de vraag waarom bij inspraakavonden geen notulen worden gemaakt wordt ter kennisgeving aangenomen, maar zal zeker niet bijdragen tot een betere burgerparticipatie.
- d. Op de vraag waarom notulen maanden te laat komen wordt geen antwoord gegeven.
- e. Op de opmerking dat bewoners compleet onwetend zijn over wat er in de eindsituatie en uitvoeringsfase staat te gebeuren is geen antwoord gegeven.
- f. Het zou het college sieren als bewoners die te maken krijgen met een wezenlijke verandering in hun omgeving persoonlijk bericht krijgen.
- g. Het college heeft geen antwoord gegeven op de vraag waarom de SBBHZ niet als 'deelnemer' is geraadpleegd/gehoord.
- h. Tot slot zou het college in haar bloemlezing voor de HOV ook de Zuidtangent kunnen noemen. Het zou kunnen dat deze niet is meegenomen omdat dit traject is afgewezen door de gemeenteraad van Velsen. De gegeven presentatiemomenten waren indertijd identiek en met elan werd de Zuidtangent door andere provinciale en gemeentelijk ambtenaren gepresenteerd. Op basis hiervan gaan burgers in complottheorieën denken. Is er sprake van dubbele agenda's? Zijn er wederzijdse beloften gedaan? Is van de draagvleugelboot in 2008 al afscheid genomen ten faveure van de HOV? Het college doet er goed aan de kaarten volledig open te leggen. Daarnaast is het een schande aan te geven dat provincie grotendeels het opknappen van wegen en rotondes betaalt, hetgeen niets met de HOV te maken heeft. Dit getuigt naar mening van reclamanten van onbehoorlijk bestuur.

Beantwoording

Bijlage B

De beantwoording van de inspraak ten aanzien van punten a t/m g geven aanleiding tot het maken van de volgende opmerkingen:

- a. Een definitief groenplan is nog niet beschikbaar, maar zal te zijner tijd beschikbaar worden gesteld.
- b. Zoals bij de beantwoording op de inspraak is aangegeven is in het voortraject met verschillende belanghebbenden en organisaties gesproken. Met de aandachtspunten is waar mogelijk rekening gehouden. Toch zal er altijd sprake zijn van tegenstrijdige belangen.
- c. De reactie geeft geen aanleiding tot het geven van een aanvullend commentaar.

- d. De vraag is inderdaad niet beantwoord, maar kan ook niet worden beantwoord omdat deze te algemeen is geformuleerd. Onduidelijk is welke notulen worden bedoeld.
- e. Er zijn meerdere inloopavonden geweest met presentaties van deeltracés en er is een projectbureau en een projectwebsite waar duidelijk wordt wat de beoogde eindsituatie is. Iedere burger kan daarvan kennis nemen. De situatie tijdens de uitvoering is nog niet geheel bekend, maar ook hierover zal met bewoners gecommuniceerd worden.
- f. Het is algemeen gebruikelijk om bewoners en belanghebbenden te informeren via de gemeentewebsite, lokale krant en de Staatscourant. Het is de verantwoordelijkheid van burgers zelf om hiervan kennis te nemen.
- g. Bij de beantwoording op de inspraak is duidelijk aangegeven hoe het komt dat er niet is gesproken met de SBBHZ.
- h. De ontwikkeling van de Zuidtangent is door andere ambtenaren begeleid dan de ontwikkeling van HOV Velsen. Dat burgers gaan denken in complottheorieën staat hun vrij, maar er is geen sprake van dubbele agenda's of andere 'complotten'. Waarom het een schande is te vermelden dat de provincie meebetaalt aan het verbeteren van de infrastructuur is niet duidelijk. Het is tenslotte ook een verantwoordelijkheid van de provincie dat er wordt gezorgd voor een goede en veilige verkeersafwikkeling op de gemeentelijke wegen waar het HOV met het autoverkeer meerijdt. De aanleg van de busbaan is slechts een onderdeel van maatregelen om de bereikbaarheid, en daarmee leefbaarheid, van gemeente Velsen en omgeving te verbeteren.

Samenvatting

Bijlage C

Het antwoord van het college op de punten a t/m n geeft aanleiding tot de volgende vragen en opmerkingen:

- a. Reclamanten stellen vast dat er naast het ontwerpbestemmingsplan geen groenplan is gepresenteerd. Gaat dit alsnog plaatsvinden?
- b. Gesteld wordt dat er onderzoek is gedaan naar de effecten van de busbaan om de natuur. Kan worden aangegeven of de effecten van een busbaan positief dan wel negatief zijn en het voorstel van compensatie wordt tegemoet gezien.
- c. Het HOV tracé terug aan de natuur zou op de agenda moeten komen van de (nieuwe) gemeenteraad.
- d. Vanwege de start/oplevering van werkzaamheden (2016) nemen reclamanten aan dat rekening wordt gehouden met de nog te nemen wetgeving in 2014 en 2015.
- e. Naar mening van reclamanten is het bestemmingsplan strijdig met de in 2012 vastgestelde structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.
- f. Het antwoord op de vraag wat de compensatie van het groenbeleid is voor deelplan 5 noord en zuid en deelplan 4 is onvoldoende en beperkt zich slechts tot een nu al zwaar aangetast monumentaal gebied in de voorliggende plannen tot futiliteiten. Voor deelplan 5 noord en zuid is geen enkele compensatie bedacht.
- g. Ten aanzien van de vraag om van het tracé een groene long te maken, en het antwoord daarop dat dit tracé het meest geschikt is voor een HOV-verbinding, hopen reclamanten dat de provinciale rekenkamer alsnog het HOV-tracé op haar agenda zal plaatsen voor toetsing en dat de besluitvorming tot die tijd wordt uitgesteld.
- h. Kan de toename fijnstof worden benoemd als gevolg van de mogelijkheden die dit bestemmingsplan gaat bieden? Reclamanten betwijfelen of rekening is gehouden met wetgeving die op 1 januari 2015 van kracht wordt. Daarbij wordt verwezen naar bijlage 4B bij deze zienswijzen, een artikel uit Cobouw van 16 december 2013 over fijnstofnormen.
- i. Het antwoord in het kader van de 'luistervinken' is naar mening van reclamanten onjuist. Namelijk vliegtuighinder is ook van invloed op milieu en geluid in dit bestemmingsplan. Alleen om deze

- reden al dienen de luistervinken behouden te blijven. Ter argumentatie wordt verwezen naar bijlage 4C van 25 december 2013 over een mogelijke toename van geluidshinder van Schiphol.
- j. De algemene beantwoording over geluidsoverlast doet geen recht aan de komende onleefbare situatie voor de bewoners van de Minister van Houtenlaan waarbij maximaal 75.190 busbewegingen per jaar ten opzichte van de huidige situatie gaan plaatsvinden. Omgerekend naar Amsterdamse begrippen gaat het jaarlijks om 1.127.850 auto's. Is nagedacht over compensatie als er meer busbewegingen gaan plaatsvinden?
 - k. Het meetnet dient na 2014 te worden voortgezet.
 - l. Het antwoord dat de busbaan voldoet aan de geluidnormen is duidelijk maar is niet onderscheidend en daardoor een gemiste kans.
 - m. Het college heeft de vraag niet begrepen. De vraag wordt daarom uitgebreider gesteld. In deelplan 5 noord is als argumentatie naar de bewoners toe gebruikt dat bomen op gronden van NS Vastgoed/Railinfratrust aanwezig waren die niet gekapt konden worden in het kader van het concept 'Monumentale bomen' van november 2012. Deze argumentatie is gebruikt om een asligging van de busbaan te creëren die geen recht doet aan de belangen van bewoners Wilgenstraat en Minister van Houtenlaan. De bedoelde bomen staan niet in dit concept bomenplan als bijzonder of monumentaal geoormerkt. Door deze onjuiste voorstelling van zaken is het niet meer dan fatsoenlijk om alsnog recht te doen door de asligging van de busbaan richting het westen te verplaatsen. De nota 'Monumentale bomen' gedateerd september 2013 dient nog door de gemeenteraad te worden goed- of afgekeurd. Het college zal begrijpen dat bezwaar zal worden gemaakt tegen het kappen van deze laatste bijzondere boom aan het Tiberiusplein, hetgeen nu al als formeel bezwaar beschouwd kan worden.
 - n. Voor de woningen aan de spoorlijn geldt een gewoonterecht dat indien de situatie 10 jaar geleden was zoals deze nu is en het geluid een toename van 2dB heeft als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling, dat de grondeigenaar (gemeente/provincie) verplicht is een geluidloze gevel op haar kosten aan te brengen bij betrokken woningen. Reclamanten verwachten uitvoering hiervan.
 - o. Reclamanten nemen aan dat het college de verplichting heeft om maatregelen te nemen indien los van de autonome groei van verkeer een overschrijding hiervan gaat ontstaan vanwege gewijzigde verkeersstromen ten gevolge van het voorliggende bestemmingsplan.
 - p. Mevrouw Van Kuijeren uit Driehuis op 8 september 2013 meldt dat het niet onmogelijk is dat er in het plangebied van het voorliggende ontwerpbestemmingsplan er zowel wijngaardslakken als padden aanwezig zijn. Dit is niet vermeld in de rapportages over ecologie.

Beantwoording

Bijlage C

- a. Een definitief groenplan is nog niet beschikbaar, maar zal te zijner tijd beschikbaar worden gesteld. Dit staat verder los van de vaststelling van het bestemmingsplan.
- b. Het onderzoek en de effecten van de busbaan op de aanwezige flora en fauna is beschreven in het Flora en faunaonderzoek HOV Haarlem- IJmuiden (bijlage 6 bij de toelichting) en in de paragraaf ecologie. Ter hoogte van de onderdoorgang bij het spoor Haarlem – Alkmaar doorsnijdt de busbaan de EHS. Ter compensatie wordt onder andere een faunapassage aangelegd. Verder wordt rekening gehouden met de aanbevelingen uit het ecologisch onderzoek, zo zal er onder meer vleermuisvriendelijke verlichting worden toegepast.
- c. Dat is aan de gemeenteraad.
- d. Er wordt rekening gehouden met wet- en regelgeving zoals die geldt ten tijde van vaststelling van het bestemmingsplan. Het is niet mogelijk om rekening te houden met wet- en regelgeving waarvan nog niet vaststaat hoe die er uit gaat zien.
- e. Waarom het bestemmingsplan strijdig zou zijn met de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte wordt niet duidelijk gemaakt.

- f. Het onderzoek en de effecten van de busbaan op de aanwezige flora en fauna is beschreven in het Flora en faunaonderzoek HOV Haarlem- IJmuiden (bijlage 6 bij de toelichting) en in de paragraaf ecologie. Compensatie wordt gedaan waar nodig, zoals bij deeltracé 4, bij de deeltracés 5 noord en zuid is vanuit ecologisch oogpunt geen compensatie vereist.
- g. De reactie geeft geen aanleiding tot het geven van een aanvullende beantwoording.
- h. De effecten op fijnstof als gevolg van de busbaan staan beschreven in het luchtkwaliteitsonderzoek (bijlage 9). Er is rekening gehouden met de wetgeving zoals die nu geldt. Met nog niet geldende wetgeving (die nog aan verandering onderhevig is) kan nog geen rekening worden gehouden. In relatie tot het krantenartikel waar naar wordt verwezen, het is aan de wetgever om de normen te bepalen waaraan moet worden getoetst, niet aan de provincie of gemeente.
- i. Zoals reeds gesteld hoort de discussie omtrent de 'luistervinken' niet thuis in het bestemmingsplan voor de busbaan. Met het bestemmingsplan wordt een busbaan mogelijk gemaakt, geen vliegtuigverkeer.
- j. De omrekening van het aantal bussen per jaar naar personenauto's per jaar wordt niet gevolgd. Evenmin is duidelijk wat 'Amsterdamse begrippen' zijn. Het bestemmingsplan en de achterliggende onderzoeken gaat uit van 206 bussen per etmaal. Er is dan ook geen rekening gehouden met (eventueel) meer bussen.
- k. De reactie geeft geen aanleiding tot het geven van een aanvullende beantwoording.
- l. De reactie geeft geen aanleiding tot het geven van een aanvullende beantwoording.
- m. In de inspraakrapportage op deelplan 5 noord is aangegeven dat de eiken uit de bomeninventarisatie als waardevol worden beschouwd en daarom behouden moeten blijven. Het behoud van deze bomen en het begroeide wandelgebied aan de westzijde van het tracé is bij het ontwerp van het tracé uitgangspunt geweest en dit is bij het nu voorliggende bestemmingsplan ook het geval. Deze bomen zijn echter niet - zoals appellants terecht aanhaalt - in het concept "monumentale bomen" uit 2012 als 'monumentaal' of 'waardevol' aangemerkt. Op dit moment ligt het bestemmingsplan voor ter besluitvorming. Tegen eventuele andere vergunningen staat te zijner tijd de wettelijke mogelijkheden voor bezwaar open.
- n. Opgemerkt wordt dat het gewoonterecht ongeschreven recht is. Dat is hier niet van toepassing. Voor de spoorlijn geldt nog steeds de bestemming spoor (geschreven recht).
- o. De verkeersstromen wijzigingen niet als gevolg van het bestemmingsplan. Los daarvan zullen er de komende tijd maatregelen worden genomen om het verkeer door de kernen te beperken.
- p. Het onderzoeksbureau heeft geen padden of wijngaardslakken aangetroffen tijdens de veldinventarisaties. Los daarvan geldt voor deze soorten een algehele vrijstelling van de Flora- en faunawet en hoeft, indien ze voorkomen, geen ontheffing te worden aangevraagd.

Samenvatting

Bijlage D

- a. Vastgesteld wordt dat gegeven het antwoord op de inspraak, het strand van IJmuiden 365 dagen per niet schrikkeljaar de eindbestemming van HOV is.
- b. Reclamanten stellen vast de verdampte tijdswinst als hoofdargument is vervallen en er sinds kort een niet grijpbare tekst als frequentie, betrouwbaarheid wordt aangehaald. De beoogde argumentatie is een papieren tijger en onbewezen in een gebied met een prima functionerende buslijn 75.
- c. Reclamanten stellen vast dat er op jaarbasis 75.190 bussen gaan rijden en dat dit leidt tot een toename van 100% ten aanzien van geluid, fijnstof, etc.. Daarnaast moet worden vastgesteld dat het strand 365 dagen per niet schrikkeljaar bereikt zal worden en dat het zinsnede per 24 uur onderbouwd dient te worden met een dagelijkse begin- eindtijd.

- d. Volgens reclamanten is de vraag of formele cijfers van busbezetting van de afgelopen 5 jaar beschikbaar kunnen worden gesteld wel relevant. Dit vanwege de niet bewezen nut en noodzaak. Reclamanten verwachten hier antwoord op en doen zo nodig een WOB verzoek.
- e. Reclamanten stellen vast dat geen antwoord is gegeven dat zonder enige inspraak een bushalte is toegevoegd nabij het politiebureau. Opvallend is dat het invloedgebied voor lopende reizigers van 800 meter de halte aan Plein 45 volstaat en de haltes bij de Groeneweg en het politiebureau dus kunnen vervallen. Daarbij kent Driehuis slechts 1 halte.
- f. Het is begrijpelijk dat een chauffeur de snelheid in de nabijheid van verkeerslichten beperkt. Gezien ervaringen in Haarlem is het echter belangrijk de maximale snelheid ter plaatse aan te geven zodat deze meetbaar is. Verder willen reclamanten bevestigd zien dat de doorsteek over de Briniostraat en nabij de Heidestraat geen verkeerslichten komen, maar met verkeersdrempels en waarschuwingslichten wordt gewerkt. Aangenomen wordt dat zowel het fietspad als de zijweg bij de Santpoortse Dreef van veiligheid wordt voorzien en zo ja welke.
- g. Reclamanten horen graag wie de fabrikant van de bussen is, waarbij het recht wordt voorbehouden de uitstoot van NO₂ en PH₁₀ (stikstof en fijnstof) te toetsen.
- h. Reclamanten bedanken voor het antwoord en concluderen dat het PvE Rnet aansluit op de intentie van het bestemmingsplan. Wel wordt het recht voorbehouden om afwijkingen aan de orde te stellen.
- i. Het is het college bekend dat in haar besluitvorming de afstand voorgevel - drukke weg en achtergevel – busbaan maatschappelijk onverantwoord is.

Beantwoording

Bijlage D

- a. Het uitgangspunt is dat het strand is gedurende het brede zomerseizoen het eindpunt van de HOV lijn is.
- b. 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. Voor de (toekomstige) HOV-lijnen, zoals de verbinding Haarlem-IJmuiden, wordt waar mogelijk ingezet op vrijliggende infrastructuur voor de bus. Door de aanleg van vrije busbanen ondervindt het HOV minder overlast van het drukke autoverkeer. Bij HOV Velsen wordt onder meer geïnvesteerd in een vrije busbaan op de oude spoorlijn Santpoort-IJmuiden.
- c. Er is geen sprake van een 100% toename van geluid, fijnstof en stikstof. Per 24 uur is een algemeen begrip waarvan mag worden aangenomen dat een ieder weet wat daarmee wordt bedoeld.
- d. Deze gegevens zijn niet bij de provincie of gemeente aanwezig, maar bij de vervoerder (in dit geval Connexxion). Met een Wob verzoek kunnen beide overheidsorganen niet verplicht worden tot het leveren van "Informatie" die daar niet aanwezig is.
- e. De halte bij het politiebureau is naar voren gekomen uit gesprekken met de "omgeving" tijdens de uitwerking van deelproject 6. In gesprekken met de scholen rond het tracé is verzocht een extra halte bij het "Scholencluster" op te nemen. Aangezien dit een specifieke doelgroep is die veelvuldig gebruik maakt van het openbaar vervoer is hiervoor gekozen.
- f. Zoals in de inspraakrapportage van voorlopig ontwerp deelproject 6 (hoofdstuk 3) is aangegeven, wordt de aansluiting busbaan Briniostraat voorzien van waarschuwingslichten. De wijze waarop dit wordt vorm gegeven is nog niet uitgewerkt. De aansluiting van de busbaan op de Santpoortse Dreef (inclusief kruising fietspad) wordt voorzien van verkeerslichten.

- g. Fabrikant van de bus waar voorlopig mee gereden wordt is MAN, het type is Lion's City stadsbus (aardgas).
- h. De reactie geeft geen aanleiding tot het geven van een aanvullende beantwoording.
- i. De redenering wordt niet gevolgd. Uit het uitgevoerde onderzoek blijkt niet dat er sprake zou zijn van een maatschappelijk onverantwoorde situatie.

Samenvatting

Bijlage E

De antwoorden van het college zijn naar mening van reclamanten geen antwoord op de gestelde vragen. Reclamanten kunnen zich voorstellen dat ook de raad zou willen weten wat alle grondtransacties rondom dit bestemmingsplan zijn (geweest) en welk aandeel de gemeente hiervan heeft. Tevens is de vraag wat van het tracé de nieuwe eigendomsgrenzen zijn en of het in erfpacht zijnde openbaar gebied bij de woningen Minister van Houtenlaan eveneens in eigendom van de gemeente is of dat de erfpachtsituatie voortduurt. Verwezen wordt naar bijlage 4D, een figuur met daarop aangegeven verschillende grondtransacties.

Beantwoording

Bijlage E

Per onderdeel is door het college een antwoord gegeven op de gestelde vragen. De vrij liggende busbanen, inclusief voorzieningen, blijven uiteindelijk provinciaal eigendom. De meeste aanliggende gronden met de bestemming Groen zullen gemeentelijk eigendom worden. De gronden die openbaar gebied zijn tussen de woningen is bij de gemeente in erfpacht.

Samenvatting

Bijlage F

- a. Het antwoord van het college is duidelijk, maar geeft geen antwoord op de vraag waarom in bepaalde woonkernen als beleid het verkeer wordt teruggedrongen en in andere woonkernen extra wordt belast.
- b. Reclamanten delen de mening van het college niet vanwege de wezenlijke verandering waarbij het de vraag is of de verkeerstechnische en ecologische gevolgen zijn te overzien. Daarnaast zijn zij van mening dat de HOV moet worden ingepast op basis van het vigerende bestemmingsplan om zo gevolg te geven aan de kerngedachte die het college predikt.
- c. De mening van het college wordt niet gedeeld, en er wordt met meerder maten gemeten. Op basis van dit gegeven en de samenwerking tussen de deeltracés zijn bijna alle bewoners ter plaatse van deeltracé 4, 5 en 6 tegen de vaststelling van het bestemmingsplan.
- d. Het gegeven antwoord dat op basis van de inspraak op deeltracé 5 noord aanpassingen zijn doorgevoerd op deeltracé 5 zuid en deeltracé 6 bevestigt de gevoelens van zowel bewoners. Met dit antwoord kan worden vastgesteld dat de gemaakte kosten van het alternatief van deelplan 5 noord deel Groeneweg tot Briniostraat aan de bewoners vergoed zou moeten worden omdat willens en wetens geen overleg over het voorliggende inspraakdocument is geweest. De geestelijke schade is mogelijk nog ernstiger. Deze gang van zaken wordt en is door bewoners hoog opgenomen en is het college dan ook tot op heden kwalijk te nemen.
- e. Reclamanten zien graag de volgende stukken als ingelast bij de zienswijze om bij mogelijke procedures op terug te kunnen vallen en daar waar afspraken zijn vastgelegd deze te bewaken. Tevens kan hiermee worden aangetoond dat er voorbeelden zijn waar met twee maten wordt gemeten.
 - Conceptontwerp deelproject 5 noord van 6 december 2011;
 - Inspraakrapportage deelproject 5 noord van januari 2012;
 - Conceptontwerp deelproject 5 zuid van 15 juni 2012;
 - Inspraakrapportage deelproject 5 zuid van februari 2013;
 - Conceptontwerp deelproject 6 van 22 januari 2013;

- Inspraakrapportage deelproject 6 van april 2013;
 - Conceptontwerp deelproject 4 van 3 mei 2012;
 - Inspraakrapportage deelproject 4 van september 2012.
- f. In het antwoord op de inspraak wordt gesproken over schuttingen, terwijl bij deelplan 5 noord is gesproken over geluidsschermen, hetgeen bouwtechnisch een volledig andere kwalificatie is. Dit staat los van waarvoor bewoners wel of niet hebben getekend. Daarnaast wordt het natuurlijk aanwezige geluidstalud zoals in deelplan 5 noord aan de achterzijde van de woningen Minister van Houtenlaan 18/32 aanwezig, tot vrijwel het busbaanniveau afgegraven. Hier komt geen enkele geluidskering voor terug. Verder valt op dat de discussie over de hoogte van schuttingen bij de scholen gewoon een begroeid geluidsscherm van 2 meter hoog is bedacht, terwijl dit voor de bewoners van deelplan 5 zuid en een aantal woningen aan de Minister van Houtenlaan op openbaar gebied slechts een schutting is, waarbij de eerder gestelde hoogte van 2,5 meter hoog niet wordt nagekomen.
- g. Op de vraag waarom niet voor het gehele HOV-tracé een bestemmingsplan wordt vastgesteld heeft het college geantwoord dat aanpassing van het bestemmingsplan niet voor alle deeltrajecten noodzakelijk is. De vraag had naar mening van reclamanten betrekking op het voorontwerpbestemmingsplan HOV-tracé waar ook de spoorgedeelte achter de woningen Minister van Houtenlaan 10 t/m 16 tot de uitvoering behoort evenals de ongewenste werkzaamheden aan de voorzijde van de woningen aan de Minister van Houtenlaan 2 t/m 8 en de aanpassingen aan de infrastructuur van het Tiberiusplein. Reclamanten menen dat deze delen ook in het bestemmingsplan thuis horen. Daarnaast zijn er alternatieven aangedragen door de bewoners.
- h. Deze vraag is voldoende beantwoord.
- i. Reclamanten stellen vast dat voor de busbaan van circa 3 kilometer (134.000m²) ecologisch gebied wordt prijsgegeven en hoe dat uit te leggen aan hun kleinkinderen.
- j. De mening van het college, dat de woningen aan de Minister van Houtenlaan evenzijde destijds gebouwd hadden mogen worden, wordt niet gedeeld.
- k. Vanwege het antwoord van het college verwachten reclamanten alsnog de gevraagde gegevens, te weten historische gegevens (afgelopen 5 jaar) Minister van Houtenlaan ten aanzien van verkeerstellingen, fijnstofstatistieken, geluidsstatistieken en de bezettingsgraad van de huidige buslijnen.

Beantwoording

Bijlage F

- a. Het gelijk verdelen van lusten en lasten is meestal niet mogelijk. Er is namelijk altijd sprake van gebieden met meer of gebieden met minder hinder.
- b. De HOV baan kan niet worden gerealiseerd op basis van het huidige bestemmingsplan omdat die geen busbaan toestaat. Om die reden is aanpassing van het bestemmingsplan noodzakelijk. Zowel de ecologische als verkeerstechnische gevolgen zijn bekend en in beeld gebracht. Een verschil van mening kan natuurlijk blijven bestaan.
- c. Dat veel bewoners langs het tracé bezwaar hebben is bekend, er wordt echter niet met meerdere maten gemeten.
- d. In 2012 is n.a.v. het inspraakdocument door de reclamanten een alternatief plan ingediend als inspraakreactie. Dit alternatieve plan is uitvoering besproken tussen indieners, gemeente en provincie en heeft ook geleid tot aanpassing van het ter inspraak gelegde ontwerp deeltracé. Door de insprekers is zelfstandig gekozen om dit ontwerp tegen kosten door een partij te laten opstellen. Het door de reclamanten ingediende alternatieve plan (bijlage 4G en 4H van reclamant 29) voor de groenstrook is niet eerder met de gemeente of provincie gedeeld. Het alternatief houdt geen rekening met een wandelpad langs het spoor terwijl de gemeente wel waarde hecht

aan dit wandelpad. De gemeente houdt dan ook vast aan het ontwerp zoals dat na de inspraak op het inpassingsplan deeltracé 5 noord door het college is vastgesteld. In dit ontwerp blijft het wandelpad langs het spoor in stand. Het wandelpad zal gedeeltelijk verdiept (naast de busbaan) en achter een wal worden gelegd. Hierdoor zal er geen zichtrelatie tussen het pad en de tuinen en woningen meer bestaan.

- e. De stukken zijn bekend.
- f. Uit het akoestische onderzoek volgt dat alleen t.p.v. de “voormalige” spoorwoningen (Groeneweg en Driehuizerkerkweg) de berekende geluidsbelasting boven de voorkeurswaarde ligt, hierdoor zijn er verder langs het spoortracé geen akoestische maatregelen noodzakelijk. In de inspraakrapportage 5-Noord is gesproken over “schermen” (hfdstk “2.8 geluidsoverlast” en hfdstk “3.2 Aanpassingen ontwerp naar aanleiding van inspraak” op blz. 14 & fig. 6 op blz. 15).
- g. De werkzaamheden waar reclamant op doelt zijn mogelijk op basis van de vigerende plannen. Het is dan ook niet noodzakelijk of doelmatig om deze gronden mee te nemen in het bestemmingsplan HOV tracé.
- h. De reactie geeft geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.
- i. De busbaan is een nieuw onderdeel in de geschiedenis van het spoortracé.
- j. Een verschil van mening kan blijven bestaan.
- k. De gevraagde gegevens liggen niet ten grondslag aan het opstellen van het bestemmingsplan. In het kader van de wettelijke onderzoeksplicht moet uit worden gegaan van de meest recente gegevens. Gegevens zoals de bezettingsgraad van de huidige buslijn zijn, zoals eerder aangegeven, niet in het bezit van gemeente of provincie.

Samenvatting

Verkeersveiligheid

Reclamanten nemen aan dat de betreffende scholen zelf een zienswijze zullen indienen ten aanzien van verkeersveiligheid. Over de verkeersveiligheid in het algemeen en met name bij scholen nabij de Troelstraweg en Briniostraat dient een verkeersbesluit ten grondslag liggen. Daarbij wordt verwezen naar een brief van de Politie Kennemerland bijlage 4E.

Rapporten

Reclamanten missen een rapportage over ‘laagfrequent geluid’ vanuit het Noordzeekanaal richting het plangebied en een rapportage over de effecten van de zendmast aan het Tiberiusplein op bewoners in een straal van 1 kilometer van de zendmast.

Specifiek voor huisnummers Minister van Houtenlaan 2 t/m 32

Volgens reclamanten zijn de effecten van geluid, milieu en overige aspecten hier vergelijkbaar met de Stationsweg waar eertijds een aantal maatregelen is genomen. Hiervan wordt niets terug gezien in de rapportages.

Tot slot hebben reclamanten nog een alternatief plan voor de bocht ter hoogte van het Tiberiusplein. Verwezen wordt naar bijlage 4G en 4H.

Bijlagen bij de zienswijze

Bijlage 4A Krantenartikelen uit Cobouw – Investeren zonder geld van de bank voelt een stuk prettiger + krantenartikel – Emvi opmaat nieuwe fraude.

Bijlage 4B Krantenartikel uit Cobouw – Grotere sprong naar lagere norm fijnstof

Bijlage 4C Krantenartikel – Meer lawaai door Schiphol dreigt

Bijlage 4D Overzicht grondtransacties deelplan 5 noord

Bijlage 4E zienswijze Politie Kennemerland

Bijlage 4F Krantenartikel uit Cobouw – Laagfrequent geluid laat zich steeds vaker horen

Bijlage 4G B02 19 Referentiebeeld keerwanden voormalig perron 5 noord

Bijlage 4H Alternatief groenplan ter hoogte van voormalig perron 5 noord

Bijlage 5 Inspraakrapportage voorontwerpbestemmingsplan HOV-tracé

Beantwoording*Verkeersveiligheid*

De brief van de politie Kennemerland is in het kader van de inspraak op het deeltracé 5 noord reeds beantwoord. De zienswijze geeft verder geen aanleiding tot het geven van een reactie.

Rapporten

Zowel laagfrequent geluid vanaf het Noordzeekanaal als de zendmast op het Tiberiusplein staan los het bestemmingsplan HOV-tracé. Een rapportage met betrekking tot deze aspecten hoort dan ook niet thuis in dit bestemmingsplan.

Specifiek voor huisnummers Minister van Houtenlaan 2 t/m 32

Voor het bestemmingsplan zijn alle noodzakelijk onderzoeken uitgevoerd en geconcludeerd wordt dat het plan uitvoerbaar is. Op welke maatregelen wordt gedoeld wordt niet duidelijk gemaakt.

Tot slot hebben reclamanten nog een alternatief plan voor de bocht ter hoogte van het Tiberiusplein. Verwezen wordt naar bijlage 4G en 4H.

De gemeente houdt vast aan het ontwerp zoals dat na de inspraak op het inpassingsplan HOV 5 Noord door het college is vastgesteld. Het wandelpad langs het spoor blijft in stand. Het wandelpad zal gedeeltelijk verdiept (naast de busbaan) en achter een wal worden gelegd. Hierdoor zal er geen zichtrelatie tussen het pad en de tuinen en woningen meer bestaan

Conclusie

De zienswijze is gedeeltelijk gegrond voor wat betreft de onderdelen zoals beschreven bij zienswijze 4c en 44. Voor het overige is de zienswijze ongegrond.

30. Stichting Top, Dammerweg 1, 1383 HT Weesp**Samenvatting**

De Stichting heeft een inspraakreactie over het voorontwerpbestemmingsplan HOV tracé. In de inspraaknota van het college staat de reactie ten onrechte als de reactie van een natuurlijk persoon, B. Oosterop, vermeld.

De kern van het bezwaarschrift en uiteindelijk van de zienswijze is dat de Stichting van mening is dat het bestemmingsplan de mogelijkheid om een spoorlijn aan te leggen open moet houden.

Het college heeft in zijn inspraaknota onvoldoende onderbouwd waarom de spoorbestemming niet in stand zou moeten blijven of waarom er geen mogelijkheid is geboden om een spoorlijn in de toekomst (weer) mogelijk te maken.

In de inspraakreactie is eveneens betoogd dat railvervoer de meest milieuvriendelijke vervoersmethode voor goederen en personen is. Hoewel een busverbinding slechts in beperkte mate negatief bijdraagt aan de luchtkwaliteit, is extra milieubelasting in een zwaar belaste regio ongewenst. Het HOV tracé is bovendien opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), Het tracé is een zogenaamd In Betekenende Mate (IBM) bijdragend project. Dat houdt in dat aan strengere milieuvorwaarden moet worden voldaan.

In het geval het project als spoorverbinding zou worden gerealiseerd, zou het zelfs gezien kunnen worden als een project dat negatieve effecten van andere IBM-projecten tegengaat en dat zou bijdragen aan een verbetering van de luchtkwaliteit.

Het college betoogt in de inspraaknota dat de minister van I&M het spoortracé niet meer als stamlijn ziet. Uit het enkele feit dat de minister ingestemd zou hebben met het opbreken van de infrastructuur, kan echter niet geconcludeerd worden dat een spoorlijn niet zinvol zou zijn. De minister heeft met haar besluit enkel voldaan aan een verzoek van lagere overheden om de busbaan mogelijk te kunnen maken. Wij hebben eerder betoogd dat een spoorlijn door de combinatie van goederen- en personenvervoer rendabeler zal zijn dan alleen een OV lijn. In de studiefase is een spoorlijn voor goederen- en

personenvervoer niet als serieus alternatief onderzocht en als alternatief voorgelegd. Het college heeft alleen via andere kanalen aangegeven dat bedrijven in het havengebied van IJmuiden het verdwijnen van de spoorverbinding jammer vinden, maar niet financieel zouden willen bijdragen.

Daarom vinden wij het voorbarig dat het college stelt geen noodzaak te zien in het behouden van een spoorbestemming in het kader van de Wet RO en het voorliggende ontwerp bestemmingsplan.

Nut en noodzaak

De Stichting betwist dat een coherent openbaar vervoersysteem ontbreekt in de regio Haarlem-IJmond. Als reactie op de bezwaarschriften stelt het college in de inspraakrapportage dat de gezamenlijke Randstadoverheden hebben geconstateerd dat er behoefte is aan een samenhangend netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer dat de gehele Randstad van Nederland beslaat. Wij missen een onderbouwing of verwijzing naar een document waarin die constatering is onderbouwd. En zelfs als de constatering in algemene zin correct is, dan nog is de vraag of het college daarmee kan stellen dat een coherent openbaar vervoersysteem in de regio Haarlem-IJmond ontbreekt. Daarvoor moeten de specifieke OV-behoefte en het eventuele gebrek aan coherentie in deze regio onderzocht zijn. In het onderhavige HOV-project is dit niet het geval.

De vraag is bovendien of het een probleem is dat OV lijnen niet verder zijn doorgetrokken. Daarvoor is het nodig de reizigersaantallen, overstapcijfers en reiswegen te onderzoeken. Uit (overigens oud) onderzoek blijkt dat minder dan 5% van de reizigers van bus 75 op Haarlem Station overstapt op de HOV lijn 300 (de Zuidtangent) en andersom. Het verschil van reisduur naar de eindbestemming tussen een rit per OV en per auto bepaalt vaak de keuze van het vervoermiddel. Pas als de reisduur per OV aantrekkelijker wordt ten opzichte van de reisduur per auto zal een aantal automobilisten de overstap naar OV maken. In het geval van HOV Velsen is de tijdwinst op de langere afstanden zeer beperkt. Ook al zou de lijn verder doorgetrokken worden, dan nog wordt de tijdwinst niet significant groter.

Daarom is de conclusie die het college trekt, nl. dat de lijn Haarlem-IJmond een ontbrekende verbinding is onterecht. Er bestaat nl. een goede verbinding: buslijn 75.

Daarnaast geeft het college als reden voor de noodzaak van het bus tracé dat er sprake is van een toenemende verkeersdruk die de bereikbaarheid en leefbaarheid van IJmuiden en omgeving onder druk zet. Die toenemende verkeersdruk betwisten wij niet. Wij betwisten wel dat het bus tracé deze verkeersdruk zal verlichten en dus de bereikbaarheid en leefbaarheid van IJmuiden en omgeving ten goede zal komen.

Een spoorverbinding zal de bereikbaarheid van IJmuiden voor goederentransport en personenvervoer wel aanzienlijk verbeteren.

Er is een concrete business case op basis waarvan een ontwikkelproces is ingezet. Deze business case dateert echter uit 2006 en in deze business case zijn vervoerscijfers uit 2002 gebruikt. Destijds ging de provincie Noord-Holland uit van een reizigersgroei van 30%. Inmiddels zijn we 12 jaar verder. Ontwikkelingen van mobiliteitsgegevens van de afgelopen jaren laten een gestage daling van het aantal buskilometers en van het relatieve busgebruik in Nederland en Noord-Holland zien. Wij achten het noodzakelijk dat bij een dergelijk omvangrijke en ingrijpende ontwikkeling een business case in ieder geval opnieuw wordt getoetst en herzien. In 12 jaar tijd is de economische, financiële en maatschappelijke situatie aanzienlijk veranderd. Ook mobiliteitsbehoeften zijn aan verandering onderhevig.

Een business case is wat ons betreft wel degelijk een cruciaal document. In dit geval bestond/bestaat hij zelfs, maar is nooit aangepast aan de gewijzigde omstandigheden.

Overigens had voor HOV Velsen ons inziens beter een zogenaamde Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) opgesteld kunnen worden. Andere overheden die momenteel aan HOV plannen werken, zoals de provincie Zuid-Holland, hebben daarvoor uitgebreide MKBA's opgesteld. Ons is tot op heden niet duidelijk geworden waarom de provincie Noord-Holland dat niet heeft gedaan, maar het ontbreken ervan maakt wel duidelijk dat de studie- en planfase veel beter hadden gekund en ontmoeten.

Afsluitend

Hoewel de Stichting juridisch gezien geen belanghebbende is inzake de milieu- en natuuraspecten van het bestemmingsplan, heeft men van natuurbeschermingsorganisaties en particulieren begrepen dat er grotere belemmeringen voor de aanleg van een busbaan lijken te zijn dan door het college in eerste instantie is voorzien.

Juist daarom is de instandhouding van een milieuvriendelijke spoorbestemming van groter belang dan het college en u wellicht denken,

Daarom vragen wij u de bestemming spoor in ieder geval te handhaven. Mocht het college u adviseren spoorbestemming niet meer mogelijk te maken, dan vragen wij u het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen.

Beantwoording*Luchtkwaliteit*

Voor de beantwoording van de opmerking over luchtkwaliteit en dat het tracé is opgenomen in het NSL wordt verwezen naar de beantwoording bij zienswijze 4c onder 3.2 luchtkwaliteit.

Openhouden spoorlijn

Voor de beantwoording van het al dan niet openhouden van de spoorlijn wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 15b.

Nut en noodzaak

De bereikbaarheid en de leefbaarheid van Velsen, als onderdeel van de regio Haarlem-IJmond, staat onder druk. Om een aantrekkelijke vestigingsplaats voor bedrijven en inwoners te blijven is een goede bereikbaarheid noodzakelijk. Onderdeel hiervan is een goede bereikbaarheid met openbaar vervoer. Daarom is onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van Hoogwaardig Openbaar Vervoer in de regio. Hiervoor is in 2006 de business case Regionet Haarlem-IJmond opgesteld.

De business case Regionet (R-net) Haarlem-IJmond (vervoerkundige studie) is een onderzoek van de provincie Noord-Holland naar de buslijnen 73 (Haarlem- Beverwijk-Uitgeest) en 75 (Haarlem-IJmuiden). Op basis van de conclusies uit de business case heeft de provincie een vervolgstudie uitgevoerd naar mogelijke tracés voor HOV tussen Haarlem en IJmuiden, welke heeft geresulteerd in een tracékeuzedocument (maart 2008). In het tracékeuzedocument zijn drie varianten vergeleken op diverse aspecten waaronder toekomstvastheid, robuustheid, stiptheid en doorstroming autoverkeer. Bij de onderlinge vergelijking bleek variant 2 (busbaan over de spoorlijn) de beste kansen te bieden voor een succesvolle HOV-verbinding, omdat deze route het beste voldoet aan de uitgangspunten van het HOV (het huidige R-net). De raad had ook voor Variant 0+ of Variant 1 kunnen kiezen, maar heeft dat gezien de uitkomsten van de onderlinge vergelijking niet gedaan.

De keuze voor het bustracé over de oude spoorbaan is gelegen in de ambitie om op het gebied van HOV in de regio waar mogelijk vrijliggende busbanen te realiseren. Door de aanleg van vrije busbanen ondervindt het HOV minder overlast van het drukke autoverkeer. De komst van de busbaan draagt mede bij aan het verlichten van de verkeersdruk door het bieden van een betrouwbare busverbinding tussen IJmuiden en Haarlem en daarmee een aantrekkelijker alternatief voor de automobilist.

Tot slot biedt een vrijliggende busbaan ook de beste kansen ten aanzien van betrouwbaarheid, een betere doorstroming en toekomstvastheid.

Afsluitend

Voorafgaand aan het bestemmingsplan heeft onderzoek plaatsgevonden naar de ecologische waarden in het plangebied en de effecten van de busbaan daar op. Met de aanbevelingen uit het ecologisch onderzoek wordt rekening gehouden bij de aanleg van de busbaan. Werkzaamheden worden opgestart buiten het broedseizoen. Er wordt gebruik gemaakt van vleermuisvriendelijke verlichting, en indien de vijver aan de Santpoortse dreef (deels) gedempt moet worden dan zullen alle vissen worden afgevangen

en worden uitgezet. Indien deze maatregelen worden genomen is geen ontheffing van de Flora- en faunawet noodzakelijk. Uit het ecologisch onderzoek blijkt dat met het nemen van maatregelen voldaan kan worden aan het gestelde in de Flora- en faunawet. De uitvoering van het bestemmingsplan is dan ook niet in het geding. Om dit ook te borgen in het bestemmingsplan wordt de juridische regeling van het bestemmingsplan aangevuld met de voorwaardelijke verplichting om de maatregelen/aanbevelingen uit het ecologisch onderzoek uit te voeren.

Conclusie

De zienswijze is gedeeltelijk gegrond. De ruimtelijk relevante maatregelen die voortvloeien uit het ecologisch onderzoek (vleermuisvriendelijke verlichting ter plaatse van de vliegrouwe Driehuizerkerkweg – oude spoorlijn) wordt als voorwaardelijke verplichting in de planregels opgenomen.

31. Stichting Visie en Analyse, Spieghellaan 27, 1985 GK Driehuis

Zie zienswijze nr. 4c. en zienswijze nr. 20.

32. G.J. van Essen, Driehuizerkerkweg 168, 1985 HE Driehuis

Zie zienswijze nr. 4c.

33. L.M. Leusink, Spieghellaan 19, 1985 GK Driehuis

Zie zienswijze nr. 4c. en nr. 44.

34. Fam. Aanstoot, Tiberiusplein 3, 1971 HN IJmuiden

Zie zienswijze nr. 4c.

35. L.G. le Goff-van Beelen, Hofdijklaan 84, 1985 G Driehuis

Zie zienswijze nr. 4c.

36. A.M. Mulder en J.M. Spuibroek-Mulder, Hofdijklaan 90, 1985 GD Driehuis

Zie zienswijze nr. 9.

37. Frits Vermeulen, Minister van Houtenlaan 28, 1981 EJ Velsen-Zuid

Samenvatting

Reclamant is van mening dat er toch een zogenaamde vormvrije MER-procedure moet worden doorlopen en tevens is reclamant van mening dat op onderdelen niet is voldaan aan Europese Richtlijnen. Verantwoording in de rapportages waarom geen MER is gedaan, is nergens te vinden.

Reclamant is van mening dat het HOV-project uniek is in Nederland. Het tracé is opgeknipt in delen, waarbij men ofwel bij de provincie dan wel bij de gemeente te raden moet. Daar komt bij dat het bestemmingsplan slechts voor een deel geldt. Dit is uiterst verwarrend voor de burger.

Onzorgvuldigheid en nalatigheid zijn kernwoorden voor het proces rond het voorontwerpbestemmingsplan.

Beantwoording

Er is geen sprake is van een m.e.r.-plicht/m.e.r.-beoordelingplicht omdat de aanleg van de vrije busbaan niet onder een categorie C- of D-lijst van het Besluit m.e.r. valt. Daarnaast is een vormvrije m.e.r.-beoordeling niet vereist voor besluiten en plannen over activiteiten die niet op de D-lijst staan.

De vergelijking met een autoweg is uitsluitend gemaakt om na te gaan of het Besluit m.e.r. toch van toepassing is. Er is geen sprake is van een m.e.r.-plicht/m.e.r.-beoordelingplicht omdat de aanleg van de vrije busbaan niet is aan te merken als de aanleg van een autoweg, zoals reeds onderbouwd in het bestemmingsplan.

Daarnaast blijkt uit het Besluit m.e.r. dat de wijziging of uitbreiding van een autosnelweg, autoweg of weg bestaande uit vier of meer rijstroken m.e.r.-beoordelingsplichtig is in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracé lengte van 5 kilometer of meer. Zoals reeds aangegeven is de busbaan niet aan te merken als een autoweg. Daarnaast zal de weg niet bestaan uit vier of meer rijstroken. Tevens is de weg slechts 3,25 km lang waardoor de drempelwaarden uit het Besluit m.e.r. niet worden behaald.

Conclusie

De zienswijze is ondergrond en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

38. N. Lursen, Leeuweriklaan 1A-zw, 1971 JV IJmuiden

Zie zienswijze nr. 4c.

39. A.Th.H. van Amerongen, Leeuweriklaan 13, 1971 JV IJmuiden

Zie zienswijze nr. 4c.

40. J. Dalhuijsen en M. Dalhuijsen-Hoenderdos, Driehuizerkerkweg 190, 1985 HE Driehuis

Zie zienswijze nr. 4c.

41. J.M. Kloosterboer, Kriemhildestraat 2, 1985 ES Driehuis

Samenvatting

Reclamant handhaaft hierbij de bezwaren zoals ingediend tegen het voorontwerp aangezien reclamant zich niet kan vinden in het commentaar op deze bezwaren, zoals weergegeven in bijlage 14 (inspraakreactie nr. 6).

1. Feiten/omstandigheden

De woning c.q. erf van reclamant is gelegen aan de oude spoorlijn tussen Santpoort en IJmuiden. Het erf wordt verder omsloten door de Zeeweg/Waterloolaan, Kriemhildestraat en Valeriuslaan. Het is gelegen aan het uiterste noordelijke deel van het deeltraject 5-zuid van de geplande HOV-busverbinding. Ter verduidelijking is een plattegrond bijgevoegd.

2. Geluid

Geluidsoverlast door passerende bussen en door waarschuwingssignalen.

De busbaan, die direct langs het erf van reclamant zal lopen, zal voor geluidsoverlast zorgen althans vanwege toename van omgevingsgeluid een ernstige verslechtering in het woongenot teweegbrengen. Er wordt gekozen voor beton en niet voor het veel beter presterende ZOAB. Deze keuze betekent dat bij enkele woningen de toegestane waarde wordt overschreden. Een eventuele keuze voor ZOAB wordt overgelaten aan de aannemer. Dit is onbegrijpelijk en onbehoorlijk. Ook is er extra geluidhinder vanwege waarschuwingssignalen ter plaatse van de kruising van de busbaan met de Zeeweg.

De busverbinding zal tot gevolg hebben dat er ongeveer iedere 5 minuten een bus over de busbaan pal langs het erf zal rijden. Dit betekent ook ongeveer iedere 5 minuten een geluidssignaal. Ook al zou het maximale geluidsniveau van de passerende bussen en het geluidssignaal beneden de wettelijke normen liggen, dan nog ontstaat er overlast doordat deze geluiden de hele dag door te horen zijn.

Voortdurend gestoord worden door geluiden van medium niveau geeft meer overlast dan heel af en toe een (te) hard geluid. Aan de waarschuwingssignalen is geen aandacht besteed.

In het commentaar op de inspraakreactie wordt niet ingegaan op het aspect van de toename van de aantallen geluiden. Het argument dat de keuze voor het soort verharding over wordt gelaten aan de markt kan door reclamant niet worden gevolgd.

3. *Trillingshinder*

Reclamant maakt bezwaar tegen het volstrekt onvoldoende onderzoek naar mogelijke overlast door trillingen tijdens de aanleg en na realisatie van de busbaan. Welke maatregelen worden genomen is niet duidelijk.

Niet aangegeven is voorts hoe wordt verzekerd dat de woningen aanliggend aan het tracé vrij worden gehouden van hinder bij de aanleg van de busbaan en het fietspad. Immers tijdens de bouwwerkzaamheden zal met zwaar materieel gewerkt worden aan de aanpassing van het tracé hetgeen tot trillingen en/of schade zal leiden.

Het huis van reclamant is op staal gefundeerd en is daardoor extra gevoelig voor trillingen. Tevens is het huis van reclamant aangemerkt als (gemeentelijk) monument, zodat extra voorzichtigheid is geboden.

In het commentaar op de inspraakreactie wordt verwezen naar de algemene beantwoording maar er wordt hierin geen aandacht besteed aan de genoemde bezwaren. Ook in bijlage 3 en 4 wordt enkel ingegaan op de 4 zogenaamd 'meest kritische' locaties.

4. *Geen maatregelen tegen verontreinigde grond*

Voorts heeft reclamant bezwaar tegen de gevolgen van werkzaamheden in relatie tot bestaande, en daaruit mogelijk voortvloeiende, verontreiniging van grond.

Onduidelijk is hoe met deze vervuiling wordt omgegaan bij de aanleg van de busbaan en/of het fietspad. Er zijn geen maatregelen opgenomen die verspreiding van deze verontreiniging naar het erf van reclamant, door het ontbreken van bijvoorbeeld effectieve afwateringsystemen, zullen tegengaan.

In het commentaar op de inspraakreactie wordt verwezen naar de algemene beantwoording, maar wordt onvoldoende ingegaan op de bezwaren van reclamant.

5. *Busbaan*

Reclamant maakt bezwaar tegen de wijziging van het bestemmingsplan en aanleg van de busbaan omdat hiervan te verwachten verkeeroverlast zal optreden op en in de omgeving van het te realiseren kruispunt tussen de busbaan en de Zeeweg, en op het direct daarnaast (circa 20 m) liggende kruispunt tussen de Zeeweg/Waterloolaan en de Minister van Houtenlaan.

In het commentaar wordt aangegeven dat de aanleg van de rotonde een beperkt effect heeft op de doorstroming. Het aspect dat reclamant na realisatie van de busbaan last krijgt van extra verkeer in de directe woonomgeving, blijft aanwezig.

6. *Verouderde gegevens en/of inadequate meetgegevens*

Reclamant maakt bezwaar tegen het gegeven dat het ontwerp uitgaat van verouderde gegevens en inadequate meetgegevens.

Bij de realisatie van de HOV is, zo blijkt uit het commentaar van de gemeente Velsen op de reactie op het voorontwerp, gebruikgemaakt van de businesscase van RegioNet. Deze dateert uit 2006 en is bijvoorbeeld gebaseerd op reizigersaantallen uit 2002.

In het commentaar op de inspraakreactie wordt enkel de geschiedenis omtrent de besluitvorming geschetst, maar wordt niet ingegaan op de bezwaren van reclamant.

7. *Geen gedetailleerde planschaderegeling*

Reclamant heeft bezwaar tegen het ontbreken van een meer gedetailleerde financiële paragraaf in onderliggende documenten omtrent planschade.

Het is verplicht in onderliggende documenten bij een voorontwerp het beleid ten aanzien van planschade te beschrijven. Dit is niet gebeurd.

8. *Verslechtering openbaar vervoer*

Reclamant maakt bezwaar tegen verslechtering van het openbaar vervoer zoals die wordt gecreëerd door realisatie van de HOV-verbinding.

In tegenstelling tot wat gesteld wordt in het LVVP 2004 wordt het openbaar vervoer in het algemeen en lijn 75 in het bijzonder niet verbeterd. Deze lijn doet als onderdeel van HOV niet meer het centrum van Driehuis aan. Letterlijk staat in hoofdstuk 1: '1.1. (...) het tracé om de kern van Driehuis heen'.

In de tekst van het Lokaal Verkeers- en Vervoerplan (2004) staat echter vermeld: "*Het tracé dient zo direct mogelijk en centraal in de verschillende kernen te worden gesitueerd, de kernen binnen de gemeente zijn hiervoor geschikt*".

Voor Driehuis is dus het omgekeerde aan de orde, juist daar waar de huidige lijn 75 nu centraal door de kern rijdt wordt de nieuwe HOV om het dorp heen aangelegd.

Reclamant constateert dat hier in strijd wordt gehandeld met het eigen verkeer- en vervoerplan van de gemeente Velsen.

In het commentaar op de inspraakreactie wordt gesteld dat lijn 3 blijft gehandhaafd. Feit blijft dat de bewoners aan de oostzijde van Driehuis die gebruik willen maken van lijn 75 in een slechtere positie komen te verkeren.

9. *Disproportionaliteit kosten-baten HOV-verbinding*

Reclamant merkt op dat het HOV-project als geheel disproportioneel is (thans worden deze geschat op € 61 miljoen) in verhouding tot de verwachte 'voordelen' (enkele minuten tijdwinst).

Reclamant wijst bovendien nog op de financiële risico's in verband met de omstandigheden waarbinnen de HOV-verbinding moet worden gerealiseerd. Budgetten van dit soort projecten worden veelvuldig overschreden.

10. *Aantasting van landschap, natuur, cultuur en landschapsidentiteit*

Naast aantasting van het woongenot van het erf van reclamant, maakt reclamant bezwaar tegen de aantasting van het landschap, de natuur, de cultuur en landschapsidentiteit van de directe woonomgeving.

Het voorontwerp is strijdig met de structuurvisie Noord-Holland 2040, artikel 14 lid 1 en lid 2, in die zin dat de noodzaak voor nieuwe en/of uitbreiding van verstedelijking niet of niet voldoende is aangetoond.

Het voorontwerp is strijdig met de structuurvisie Noord-Holland 2040, artikel 15 lid 1c: de openheid van het landschap daarbij ingegrepen stilte en duisternis in die zin dat de hier genoemde waarden worden aangetast.

In het commentaar op de inspraakreactie wordt aangegeven dat er geen sprake van verstedelijking is. Dit terwijl het bestemmingsplan onder meer halteplaatsen, werkterrein, kunstwerken, parkeervoorzieningen en stallingruimte voor fietsen mogelijk maakt. Volgens reclamant is er dan toch zeker sprake van bebouwing.

11. Strijd met behoorlijke beginselen van behoorlijk bestuur

Reclamant maakt bezwaar tegen de methoden waarmee gegevens zijn verzameld die de beleidsbeslissingen zouden moeten onderbouwen. Er is sprake van strijd met het motiveringsbeginsel.

Er is geen verder onderzoek gedaan naar de verontreiniging rondom het perceel van reclamant, die volgens het hiervoor aangehaalde rapport van BK Ingenieurs aanwezig is. Het aanvullende trillingenonderzoek bleef beperkt tot de in het voorontwerp genoemde 4 adressen en is niet uitgebreid tot andere huizen.

Op basis van de bovenstaande argumenten maakt reclamant bezwaar tegen het ontwerp van het bestemmingsplan 'HOV-tracé'.

Beantwoording

Voor een groot deel van de zienswijze (de onderdelen met de nummers 1, 7 t/m 9 en 11) wordt verwezen naar de op het voorontwerpbestemmingsplan ingediende inspraakreactie. Voor de beantwoording hiervan wordt dan ook verwezen naar de beantwoording van de inspraakreactie. Echter, op enkele onderdelen is naar mening van reclamant niet ingegaan. Deze onderdelen worden hierna besproken.

2. Geluid

Alhoewel de busbaan een toename in geluid veroorzaakt is uit het akoestisch onderzoek gebleken dat (behoudens ter plaatse van 2 woningen aan de Driehuizerkerkweg 140-142 en 2 woningen aan de Groeneweg 82-84) de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor geluid niet wordt overschreden. Ten aanzien van de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder ter plaatse van de 4 woningen wordt opgemerkt dat maatregelen aan de bron (geluidsreducerend asfalt) niet mogelijk zijn vanwege de hoge belastbaarheid van de busbaan en het optrekken en afremmen van de bussen voor de verkeerslichten. Geluidsschermen zijn niet inpasbaar door de beperkte ruimte tussen de gevel en de busbaan. De hoogst optredende geluidsbelasting bedraagt 52 dB en ligt ruim onder de maximale ontheffingswaarde van 63 dB.

Het bovenstaande staat los van welke aannemer uiteindelijk wordt gekozen.

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. Dergelijke concrete afspraken zijn onderdeel van de contractvorming, niet van het bestemmingsplan. Een van de belangrijkste eisen is dat ervoor gezorgd dient te worden dat met de verhardingsconstructie in combinatie met het gebruik van bussen de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder niet wordt overschreden. In de vraag aan de marktpartijen wordt specifiek aangegeven dat beperken van de geluidsbelasting in de gebruiksfase wordt aangemoedigd en beloond (lees eerder kans dat een opdracht wordt gegund) waardoor er slimme en duurzame oplossingen naar voren kunnen komen. In geen geval wordt de voorkeursgrenswaarde dus overschreden. Met slimme oplossingen is een verdere beperking van de toename in geluid mogelijk.

Ten aanzien van de geluidsignalen wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze nr. 4c onder 3.2 Algemeen commentaar.

3. Trillingen

Zoals in de inspraakrapportage is aangegeven heeft onderzoek plaatsgevonden naar mogelijke trillinghinder. In bijlage 2 bij de toelichting (quick scan trillinghinder) staat beschreven waar onderzoek naar trillinghinder is uitgevoerd en waarom dat voor andere locaties niet noodzakelijk is. In deze quick

scan staat vermeld welke uitgangspunten zijn gehanteerd voor het onderzoek. Voor het beoordelen van de trillingen is gebruik gemaakt van de SBR-B richtlijn. Met een prognosemodel is vervolgens bekeken bij welke woningen de verwacht wordt dat de streefwaarde wordt overschrijden. Dit was voor 12 woningen het geval en deze zijn dan ook aangemerkt als meest kritische locaties. Bij alle andere woningen langs het tracé wordt de streefwaarde niet overschreden en is verder onderzoek dan ook niet noodzakelijk.

In het bestemmingsplan wordt alsnog vastgelegd dat voorafgaand aan het in gebruik nemen van de busbaan trilling maatregelen worden genomen bij de vier woningen waar sprake is van een overschrijding van de streefwaarden. Hiertoe wordt een specifieke gebruiksregel opgenomen binnen de bestemming 'Verkeer – openbaar vervoer', met de strekking dat trillingswerende maatregelen moeten zijn genomen bij Driehuizerkerkweg 140-142 en Groeneweg 82-84 voordat de busbaan in gebruik wordt genomen.

4. Bodem

Het RIVM leidt interventiewaarden af, die de grens aangeven tussen lichte en ernstige bodem- en grondwaterverontreinigingen. Deze interventiewaarden zijn gebaseerd op risicobeoordeling voor de mens en het milieu. Bij ernstige bodemverontreiniging, boven de interventie waarde, zijn gezondheidseffecten niet uit te sluiten.

De bodemgesteldheid binnen het plangebied is uitgebreid onderzocht, zie bijlage 1 bij de toelichting op het bestemmingsplan. De verontreinigingen zijn duidelijk. De niet ernstige gevallen van bodemverontreiniging zijn aangetroffen op de volgende locaties: ter hoogte van de zuidelijke en noordelijke aansluiting en ter plaatse van de overgangen, perrons, het terreindeel langs het spoor, de verlengde tuinen en de gedempte sloot ter plaatse van het Tiberiusplein. Lichte verontreinigingen leveren geen gevaar op voor de volksgezondheid.

De ernstige gevallen van bodemverontreiniging die zijn aangetroffen ter hoogte van de Leeuweriklaan en ter plaatse van de voormalige volkstuin 'Driehuizerkerkweg Noord' worden gesaneerd. Na sanering is de bodem geschikt voor de beoogde functie en bestaan er geen mogelijke gezondheidseffecten. Na sanering voldoet het plan dan ook aan het beleid en de normstelling ten aanzien van de bodemkwaliteit.

De bodemverontreinigingen die zijn aangetroffen ter hoogte van het beoogde HOV-tracé hebben geen gevolgen voor de omwonenden. De omvang van de verontreinigingen zijn bepaald en aan de hand hiervan blijkt dat geen sprake is van spoedeisend te saneren gevallen. De verontreinigingen leveren dan ook geen acuut gevaar voor de volksgezondheid op.

5. Busbaan

Het verminderen van de verkeersdruk in de kernen kan niet alleen met de busbaan worden opgelost, maar deze draagt wel bij door het bieden van een alternatieve vervoerswijze voor de automobilist. Naast de aanleg van de busbaan worden nog andere verkeersmaatregelen genomen. Een daarvan is de aanleg van een rotonde op de huidige kruising Minister van Houtenlaan – Zeeweg – Waterloolaan in combinatie verkeerslichten bij de busbaan. Dit heeft een beperkt effect op het verminderen van het autoverkeer in de kern. Samen met andere maatregelen die de komende jaren worden genomen op de primaire en secundaire routes Driehuis – Santpoort-Noord (keten maatregelen) zou er voldoende effect moeten zijn om de gewenste afname van het autoverkeer in de dorpskernen te bereiken.

6. Verouderde gegevens en/of inadequate meetgegevens

Met betrekking tot de business case lijkt er sprake te zijn van verwarring. Er is 2006 een business case Regionet Haarlem – IJmond opgesteld.

De business case Regionet Haarlem-IJmond (vervoerkundige studie) uit 2006 is een onderzoek van de provincie Noord-Holland naar de buslijnen 73 (Haarlem- Beverwijk-Uitgeest) en 75 (Haarlem-IJmuiden). Op basis van de conclusies uit dit onderzoek heeft de provincie een vervolgstudie uitgevoerd naar mogelijke tracés voor HOV tussen Haarlem en IJmuiden, welke heeft geresulteerd in een tracékeuzedocument (maart 2008).

In het tracékeuzedocument zijn drie varianten vergeleken op afstand, reistijd, gemiddelde snelheid, stiptheid, toename vervoerwaarde, toekomstvastheid en robuustheid, imago, doorstroming autoverkeer, leefbaarheid, ruimtelijke consequenties en kosten. Bij de onderlinge vergelijking bleek

variant 2 (busbaan over de spoorlijn) de beste kansen te bieden voor een succesvolle HOV-verbinding. De raad had ook voor Variant 0+ of Variant 1 kunnen kiezen, maar heeft dat gezien de uitkomsten van de onderlinge vergelijking niet gedaan. De businesscase Regionet Haarlem-IJmond heeft zijn nut gehad in 2006 en er is momenteel geen reden deze te herijken.

10. Aantasting van landschap, natuur, cultuur en landschapsidentiteit

In tegenstelling tot hetgeen is geantwoord in de inspraakrapportage, klopt het dat er wel bebouwing (zoals gedefinieerd in de Ruimtelijke verordening) wordt opgericht in de vorm van bushokjes en de onderdoorgang bij het spoor. Toch is geen sprake van strijdigheid, de verordening voorziet in de mogelijkheid van overige verstedelijking in het landelijk gebied mits:

- Noodzaak is aangetoond (zie artikel 14 van de verordening);
- Voldaan wordt aan de ruimtelijke kwaliteitseisen genoemd in artikel 15 van de verordening.

De nut en noodzaak is aangetoond en ook is rekening gehouden met de ruimtelijke kwaliteitseisen. De onderbouwing hiervan zal in de toelichting op dit onderdeel nog worden verduidelijkt en aangescherpt.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing anders dan genoemd bij zienswijze 9.

42. Kees en Marian Snijders, Hofdijklaan 88, 1985 GD Driehuis

Samenvatting

Door de bestemming 'Verkeer' op te nemen kan in de toekomst, als de exploitatie van de buslijn tegen blijkt te vallen de baan zonder verdere problemen voor autoverkeer worden ingezet. Dit is onbegrijpelijk. Reclamanten houden de gemeente verantwoordelijk voor eventuele planschade als het gevolg van het opnemen van de bestemming 'Verkeer'.

Beantwoording

Voor het vrijliggende deel van de busbaan (het voormalige spoortracé) geldt de bestemming 'Verkeer – Openbaar vervoer'. Binnen deze bestemming is alleen een HOV-verbinding in de vorm van een busbaan toegestaan. Regulier autoverkeer is binnen deze bestemming niet mogelijk.

Conclusie

De zienswijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

43. P. Hulsman en M.B. Hulsman-van Egmond, Hofdijklaan 76, 1985 GD Driehuis

Zie zienswijze nr. 4c.

44. R.M. Rensing, Advocaat, Schagchelstraat 1c, 2011 HW Haarlem

Samenvatting

Inleidend

1. De aanleg van de HOV baan is politiek gewenst, maar het maatschappelijk draagvlak ontbreekt.

Formeel

2. Ten onrechte zijn er diverse rapporten niet ter inzage gelegd.

Inhoudelijk

3. Stikstofdepositie

Gelet op de jurisprudentie is het plan, wegens het ontbreken van een habitattoets en een passende beoordeling, in strijd met artikel 19j Natuurbeschermingswet en kan het plan niet worden vastgesteld.

4. Ten onrechte geen MER verricht.

Er is wel degelijk sprake van een MER-plicht nu sprake is van de aanleg van een autoweg in de zin van categorie 1.2 van de C lijst uit de bijlage van het besluit m.e.r. Enig aanknopingspunt dat een busbaan geen onderdeel zou uitmaken van de autoweg is er niet, andersom wel; zo wordt in het Regelement verkeersregels en verkeerstekens (hierna: RW 1990) een autoweg gedefinieerd als een weg aangeduid door bord G3 van bijlage 1, waarbij langs autowegen gelegen parkeerplaatsen, tankstations en bushalteplaatsen geen deel uitmaken. Hieruit volgt dat de busbaan zelf dus wel degelijk onderdeel uitmaakt van de autoweg.

Niet uitgesloten is voorts dat de busbaan dienst gaat doen als weg voor auto's. Dit bevestigt de provincie zelf op haar website.

Ook is het standpunt van het college in strijd met de ratio van de m.e.r.-plicht. In de redenering van het college zou immers ook in het geval er net zo veel bussen als auto's over het tracé zouden rijden geen sprake zijn van een mer-plicht louter omdat op het bus tracé gestopt kan worden. Een dergelijke redenering kan geen stand houden.

Ook miskent het college dat ook al zou er geen sprake zijn van de aanleg van een autoweg er wel sprake is van een wijziging of uitbreiding van ene autoweg in de zin van categorie 1.1. van lijst D die is opgenomen als bijlage bij het besluit m.e.r. De busbaan kruist immers wegen.

Tot slot snijdt de redenering van het college geen hout omdat het voor ongeveer 3 kilometer weliswaar gaat om een losliggende busbaan, maar voor de overige 9 kilometer mengt de bus zich met het verkeer. Het standpunt van het college dat het verboden is om te stoppen is dus onjuist, dit zou tot levensgevaarlijke situaties leiden. Ook dient de busbaan als autoweg voor calamiteitenverkeer.

Kortom, nu zonder meer sprake is van de aanleg van een autoweg, althans van de wijziging of uitbreiding van een autoweg, is het standpunt dat het plan niet MER-plichtig. Is onjuist en kan het plan niet worden vastgesteld.

5. Trilling

Vaststaat dat voor aan aantal woningen gelegen aan het tracé niet aan de streefwaarden van de SBR-B trillingsrichtlijn wordt voldaan en dat, om daar wel aan te voldoen, trillingsreducerende maatregelen nodig zijn (paragraaf 4.3 van de toelichting) en dat er maatregelen moeten worden getroffen om wel aan de streefwaarden te voldoen. Dit betekent dat ongemotiveerd wordt afgeweken wordt van de normen zoals vastgelegd in de richtlijn. Jurisprudentie wijst uit dat dit niet is toegestaan.

6. Geluid

In paragraaf 4.6 van de toelichting staat het volgende:

"Uit het onderzoek blijkt dat de reconstructie van de Santpoortse Dreef geen toename tot gevolg heeft waarvoor maatregelen vereist zijn. Voor het tracédeel tussen Driehuis en Velsen-Zuid is voor vier woningen sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB van 2 tot 4 dB. Omdat

de geluidsbelasting op deze woningen niet op een doelmatige of inpasbare wijze met maatregelen (dove gevel, geluidsscherm) omlaag te brengen is, dient het bevoegd gezag een hogere waarden besluit te nemen.

Het aspect wegverkeerslawaaï staat de ontwikkeling niet in de weg. Wel dient voor vier woningen een hogere waarde te worden vastgesteld."

Kortom, hieruit volgt dat er geen hogere waarden besluit is genomen. Dit is in strijd met artikel 76 Wet geluidhinder. Voorts waarborgt het ontwerp onvoldoende dat genoemde maatregelen getroffen worden.

Daarnaast stelt reclamant zich op het standpunt dat de geluidbelasting op de voor- en achtergevel van een (deel van de woningen) aan de Minister van Houtenlaan de voorkeursgrenswaarden van de Wgh overschrijdt. Dit is ten onrechte niet in het geluidrapport vastgelegd. Ook wordt opgemerkt dat de gevels van de woningen aan de Minister van Houtenlaan niet als geluidsluw zijn aan te merken en in strijd zijn met het actieplan geluid zoals vastgesteld door de milieudienst IJmond.

7. Luchtkwaliteit

Het luchtkwaliteitsonderzoek dat bij het voorontwerpbestemmingsplan ter inzage is gelegd is voor het ontwerpbestemmingsplan geactualiseerd. Alhoewel het rekenmodel en de toetsingslocaties bij beide onderzoeken hetzelfde zijn, zijn de resultaten significant anders, zonder aanwijsbare reden. Het geactualiseerde onderzoek van 8 oktober 2013 is dan ook onzorgvuldig tot stand gekomen nu geen motivering is gegeven voor deze afwijkende waarden.

Ook is het onderzoek in strijd met de jurisprudentie tot stand gekomen nu het onderzoek ten onrechte de mitigerende maatregelen bij de vraag betreft of er significante gevolgen zijn.

8 Flora- en faunawet

In de toelichting (p.10, onder soortbescherming) staat dat in het kader van de Flora- en faunawet een drietal aanbevelingen worden voorgesteld waarmee rekening moet worden gehouden. Deze zogenoemde mitigerende maatregelen, die zijn aanbevolen in hoofdstuk 5 van het "Flora en faunaonderzoek HOV Velsen" zijn echter niet in planregels vastgelegd. Dit is in strijd met de jurisprudentie.

Kortom, er had een passende beoordeling moeten plaatsvinden en moet in de planregels worden vastgelegd dat de genoemde maatregelen worden getroffen.

Ook is het onderzoek in strijd met de jurisprudentie tot stand gekomen nu het onderzoek ten onrechte de mitigerende maatregelen bij de vraag betreft of er significante gevolgen zijn.

9. Verbod op doorschuiven ontheffingen

Kennelijk en ongemotiveerd is het college van mening dat de ontheffingsverleningen op grond van de Ffw en de vaststelling van een saneringsplan (p. 10) kan worden "doorgeschoven." Ook dit is in strijd met de jurisprudentie, zie de uitspraak van 1 december 2011, nr. 201110800/2/R1.

"2.10. Een bestemmingsplan heeft een goede ruimtelijke ordening tot doel Deze wordt verkregen door het coördineren van de verschillende belangen tot een harmonisch geheel dat een grotere waarde vertegenwoordigt dan het dienen van de belangen afzonderlijk. Wat betreft de in het plan gegeven bouw- en gebruiksmogelijkheden moet dan ook worden aangenomen dat bij de planvaststelling de ruimtelijke gevolgen hiervan zijn beoordeeld. Uit artikel 4, lid 4.2, onder a, sub 3, aanhef en onder het zesde punt van de planregels, blijkt echter dat ook in de gevallen waarin het bouwen van gebouwen is toegestaan, een nadere afweging door het college van burgemeester en wethouders is vereist bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor bouwen. Het plan biedt daarmee op dit punt onvoldoende zekerheid omtrent de vraag of voor een bouwinitiatief een omgevingsvergunning kan worden verkregen."

Gelet hierop is het ontwerp in strijd met de rechtszekerheid.

10. Maatregelen onvoldoende verzekerd

In de toelichting worden verschillende maatregelen genoemd die moeten garanderen dat het tracé kan worden aangelegd. Zo staat op p.8 dat na de realisatie van de busbaan niet wordt voldaan aan de streefwaarden voor trillingen en dat verschillende maatregelen moeten worden uitgevoerd om te voldoen aan deze streefwaarden en staat op p.9 welke maatregelen getroffen moeten worden om geen significante verslechtering van de kwaliteit van het ontvangende oppervlaktewater te veroorzaken. Deze maatregelen komen echter niet terug in de planregels, zodat er geen enkele garantie bestaat dat deze maatregelen daadwerkelijk worden uitgevoerd. Ook dit is in strijd met de jurisprudentie, nu dergelijke maatregelen middels een zogenoemde voorwaardelijke verplichting in het ontwerp moeten worden opgenomen.

Verder wordt opgemerkt dat het college heeft aangegeven dat op het beoogde fietspad tussen de Duinen Kruidbergerweg en de Zeeweg/Minister van Houtenlaan gemotoriseerd verkeer niet is toegestaan. Desondanks is dit niet in de planregels vastgelegd.

Beantwoording

1. De mening van reclamant dat er geen maatschappelijk draagvlak is voor de aanleg van de HOV-baan wordt niet gedeeld. Inspraakreacties en zienswijzen worden ingediend door degenen die het niet eens zijn met (onderdelen van) het plan en niet door degenen die geen bezwaren hebben of voorstander zijn.
2. Ten aanzien van het niet ter inzage leggen van onderzoeken wordt het volgende opgemerkt.
 - a. De in 2009 opgestelde quick-scan natuur is verder uitgewerkt in het Flora en faunaonderzoek HOV Haarlem-IJmuiden van 10 maart 2011. Dit onderzoek geeft definitief inzicht in het voorkomen van zwaar beschermde soorten op het tracé, en biedt daardoor meer informatie dan de quick-scan.
 - b. De watertoets is geen formeel onderzoek en hoeft dan ook niet afzonderlijk ter inzage te worden gelegd. De resultaten van de watertoets (overleg met de waterbeheerder) zijn verwerkt in de waterparagraaf.
 - c. Het tracéonderzoek en startdocument zijn beschikbaar op de provinciale projectsite: <http://www.noord-holland.nl/web/Projecten/HOV-Velsen/Publicaties.htm>. Een verwijzing naar deze site wordt opgenomen in de toelichting op het bestemmingsplan.
 - d. Ontheffingen, vergunningen en beschikkingen hoeven niet te zijn verleend voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld. Wel moet aannemelijk worden gemaakt dat deze zaken de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg staan. Nu uit onderzoek blijkt (bodem, ecologie, archeologie, trillingen en geluid) dat met het nemen van maatregelen het plan kan worden uitgevoerd, staan deze zaken de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg. Wel dienen de te nemen maatregelen te worden geborgd in het bestemmingsplan. Hierover later meer.
 - e. Indien gewenst kan uitgevoerd onderzoek worden toegezonden.
3. Ten aanzien van de gevolgen voor het nabijgelegen Natura-2000 gebied en de in dat kader van belang zijnde (extra) stikdepositie wordt allereerst opgemerkt dat er inmiddels sprake is van een onherroepelijke Natuurbeschermingswetvergunning. Dit betekent dat de gevolgen voor het Natura-2000 gebied onherroepelijk zijn afgewogen en dat de verleende vergunning de aanleg van de busbaan toestaat. Nu het bestemmingsplan toeziet op de aanleg van de busbaan, zijn de gevolgen van de aanleg van de busbaan ook in het kader van het bestemmingsplan voldoende afgewogen. Voorts wordt ten aanzien van de stikstofdepositie nog het volgende opgemerkt. In de toelichting van het bestemmingsplan staan de gevolgen voor het nabijgelegen Natura-2000 gebied beschreven. Dit op basis van de *Verslechtings- en verstoringstoets HOV Velsen* van Royal HaskoningDHV (okt 2013). Geconstateerd is dat de berekende extra stikstofdepositie leidt tot een maximale toename als percentage van de kritische depositiewaarde (KDW) van 0,42%. Dit percentage ligt onder de toegestane toename van maximaal 0,5% van de KDW per habitatype. Deze grenswaarde van 0,5% van de kritische depositiewaarde (KDW) is een waarde die door de provincie Noord-Holland wordt gehanteerd om te bepalen of er sprake is van significant negatieve effecten. In de toelichting wordt dan ook geconcludeerd dat een ecologische onderbouwing (passende beoordeling) niet noodzakelijk is. Nu er sprake is van een onherroepelijke Natuurbeschermingswetvergunning is de vraag of deze

getalsmatige benadering afdoende is, feitelijk niet meer relevant omdat het bestemmingsplan toeziet op de aanleg van de busbaan net als de onherroepelijke vergunning.

4. De vergelijking met een autoweg is uitsluitend gemaakt om na te gaan of het Besluit m.e.r. van toepassing is. Er is geen sprake van een m.e.r.-plicht/m.e.r.-beoordelingplicht omdat de aanleg van de vrije busbaan niet is aan te merken als de aanleg van een autoweg, zoals reeds onderbouwd in het bestemmingsplan. De weg zal ook niet worden aangeduid met het bord G3 van bijlage 1 uit het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (1990), waardoor dus geen sprake is van een autoweg.

Daarnaast blijkt uit het Besluit m.e.r. dat de wijziging of uitbreiding van een autosnelweg, autoweg of weg bestaande uit vier of meer rijstroken m.e.r.-beoordelingsplichtig is in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracé lengte van 5 kilometer of meer. Zoals reeds aangegeven is de busbaan niet aan te merken als een autoweg. Daarnaast zal de weg niet bestaan uit vier of meer rijstroken. Tevens is de weg slechts 3,25 km lang waardoor de drempelwaarden uit het Besluit m.e.r. niet worden behaald. Verder ziet het bestemmingsplan uitsluitend toe op de vrijliggende busbaan, niet op het overige deel. Voor deze overige 9 kilometer mengt de bus inderdaad met het reguliere verkeer. De bus krijgt weliswaar zoveel mogelijk de ruimte, maar is verder gewoon gehouden aan de geldende verkeersregels.

Er hoeft voor dit plan geen MER of m.e.r.-beoordeling te worden opgesteld.

5. Er wordt niet van normen afgeweken, wel worden trillingsreducerende maatregelen genomen om aan de streefwaarde te voldoen. Wel is het noodzakelijk om de te nemen maatregelen te borgen in het bestemmingsplan. In de regels zal deze borging worden opgenomen, zie ook de beantwoording van zienswijze 3 onder punt 9.
6. De genoemde maatregelen hebben betrekking op het vaststellen van hogere waarden voor vier woningen. Het ontwerpbesluit hogere waarden HOV Velsen ligt sinds 28 januari 2014 ter inzage. Dit besluit wordt voorafgaand de vaststelling van het bestemmingsplan vastgesteld. De geluidsmaatregelen worden alsnog geborgd in het bestemmingsplan door in de regels op te nemen dat de voorkeursgrenswaarde niet mag worden overschreden of in voorkomende gevallen een vastgestelde hogere grenswaarde.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt niet dat de voorkeursgrenswaarde bij (een deel van) de woningen aan de Minister van Houtenlaan wordt overschreden, zie bijlage 2 b van het akoestisch onderzoek. Het standpunt van reclamant wordt dan ook niet gedeeld. Hoe dit in strijd zou zijn met het actieplan Geluid IJmond wordt niet gezien. Het actieplan heeft betrekking op het nemen van maatregelen voor woningen die te maken met een hoge geluidsbelasting van 65dB(A) of meer als gevolg van al het omgevingslawaai (zoals industrie, railverkeer, wegverkeer en luchtvaart). Van een dergelijke geluidsbelasting als gevolg van de HOV is geen sprake.

7. Voor beide luchtkwaliteitsonderzoeken is gebruik gemaakt van het luchtkwaliteitsmodel CAR II. Ieder jaar wordt de database van dit model geactualiseerd op basis van de officiële invoergegevens van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Het luchtkwaliteitsonderzoek dat bij het voorontwerpbestemmingsplan ter inzage is gelegd gaat uit van CAR II 2010. Het geactualiseerde luchtkwaliteitsonderzoek van 8 oktober 2013 gaat uit van CAR II 2012. Het significante verschil tussen de twee onderzoeken heeft zijn oorzaak dan ook in de geactualiseerde officiële invoergegevens van maart 2013 van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Uit de resultaten valt af te leiden dat tussen 2010 en 2012 vooral de waarden voor fijn stof (PM¹⁰) zijn verbeterd.
8. Voorafgaand aan het bestemmingsplan heeft onderzoek plaatsgevonden naar de ecologische waarden in het plangebied en de effecten van de busbaan daar op. Met de aanbevelingen uit het ecologisch onderzoek wordt rekening gehouden bij de aanleg van de busbaan. Werkzaamheden worden opgestart buiten het broedseizoen. Er wordt gebruik gemaakt van vleermuisvriendelijke verlichting, en indien de vijver aan de Santpoortse dreef (deels) gedempt moet worden dan zullen alle vissen worden afgevangen en worden uitgezet. Indien deze maatregelen worden genomen is geen ontheffing van de Flora- en faunawet noodzakelijk. Uit het ecologisch onderzoek blijkt dat met het nemen van maatregelen voldaan kan worden aan het gestelde in de Flora- en faunawet. De uitvoering van het bestemmingsplan is dan ook niet in het geding. Om dit ook te borgen in het bestemmingsplan wordt de juridische regeling van het bestemmingsplan aangevuld met de voorwaardelijke verplichting om vleermuisvriendelijke verlichting ter plaatse van de vliegroute

Driehuizerkerkweg – oude spoorlijn toe te passen. Het is verder niet de bedoeling om maatregelen die al via een ander wettelijk kader afgedwongen kunnen worden nogmaals te regelen in het bestemmingsplan.

9. Bij vaststelling van het bestemmingsplan moet aannemelijk zijn dat vergunningen of ontheffingen verkregen kunnen worden. Nu dit het geval is (in voorkomende gevallen indien maatregelen worden getroffen) staat dat de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet in de weg. Ten aanzien van de vaststelling van een saneringsplan (bodemkwaliteit) voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld wordt opgemerkt dat het uitgevoerde bodemonderzoek inzicht biedt in verontreinigingen en te nemen maatregelen (zoals saneren). Voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan is met name relevant dat met de kosten gemoeid met het saneren van de bodem daar waar nodig, rekening is gehouden. Nu dit het geval is, is het bestemmingsplan op dit punt uitvoerbaar.
10. Zoals eerder aangegeven wordt het nemen van trillingsreducerende maatregelen en het nemen van de maatregelen voortvloeiend uit het ecologisch onderzoek, alsnog geborgd in de regels van het bestemmingsplan. Bovendien wordt in de regels een opgenomen dat de voorkeursgrenswaarde, of in voorkomende gevallen een vastgestelde hogere waarde, niet mag worden overschreden. Het fietspad wordt een zogenaamd 'onverplicht' fietspad, hetgeen inhoudt dat geen gemotoriseerd verkeer is toegestaan. Dus zowel bromfietsen als snorfietsen mogen hier niet rijden. Dit komt overeen met de situatie op het reeds bestaande fietspad tussen Amstelduin en NS-station Santpoort-Noord. Voor het overige voorziet andere wet- en regelgeving in waarborgen voor maatregelen.

Conclusie

De zienswijze is gedeeltelijk gegrond. In de planregels wordt een voorwaardelijke verplichting opgenomen ten aanzien van het nemen van trillingsreducerende maatregelen en de maatregelen die voortvloeien uit het ecologisch onderzoek. Bovendien wordt in de regels een bepaling opgenomen dat de voorkeursgrenswaarde niet mag worden overschreden of in voorkomende gevallen een vastgestelde hogere waarde.

45. A.H.M. Wevers, Spieghellaan 19, 1985 GK Driehuis

Zie inspraakreactie nr. 44.

46. B.A. J. Kieftenbeld, P.J. Troelstraweg 12, 1971 HL IJmuiden

Zie inspraakreactie nr. 44.

47. A.P. van der Aar, Minister van Houtenlaan 24, 1981 EB Velsen-Zuid, namens W.S. Frölich, Chris Frölich en Jelger Frölich

Zie inspraakreactie nr. 44.

48. J.H. Hoogland, Lijsterlaan 26, 1971 KV IJmuiden

Zie inspraakreactie nr. 44.

3. Overzicht van wijzigingen

Toelichting

- Paragraaf 3.2 in de toelichting wordt aangevuld met de volgende tekst:

Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie

In de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) zijn regels opgenomen met betrekking tot de inhoud van bestemmingsplannen. De regels zijn er om de provinciale belangen te borgen en de uitvoering van het provinciaal beleid zoals verwoord in de Structuurvisie zeker te stellen. De regels hebben betrekking op zowel het bestaand bebouwd gebied als het landelijk gebied. Het tracé van de busbaan ligt voor het overgrote deel in bestaand bebouwd gebied en past op dat deel binnen het provinciaal beleid.

Ter hoogte van de onderdoorgang spoorlijn Haarlem – Alkmaar ligt de busbaan in landelijk gebied. De busbaan is een vorm van verstedelijking en is daar niet zonder meer toegestaan op basis van de Ruimtelijke Verordening. Om de ontwikkeling mogelijk te maken zal moeten worden getoetst aan Artikel 14 lid 2 sub a t/m c en artikel 15 van de PRVS, onder andere over noodzaak en inpassing.

De noodzaak van de busbaan is aangetoond in paragraaf 2.2 van de toelichting. In paragraaf 2.3 van de toelichting is beschreven hoe de keuze is gevallen op het voorliggende tracé. Het gekozen tracé is het tracé dat het beste voldoet aan de uitgangspunten van R-net.

In de toelichting op het bestemmingsplan is in paragraaf 4.12 een beschrijving gegeven van cultuurhistorie en archeologie in het plangebied. In paragraaf 2.5 is een beschrijving gegeven van de ruimtelijke en landschappelijke inpassing. Daarnaast wordt voor het gehele tracé een groenplan opgesteld. Tot slot heeft overleg plaatsgevonden met de provincie in het kader van ex artikel 3.1.1. Bro. De provincie heeft aangegeven dat de ontwikkeling in overeenstemming is met de bepalingen uit de PVRS en de Structuurvisie en had verder geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Op basis van het bovenstaande kan worden gesteld dat voldoende rekening is gehouden met de regels uit de provinciale verordening en het bestemmingsplan voldoet aan het provinciaal beleid.

- Paragraaf 2.2 wordt vervangen door de onderstaande tekst zoals die op diverse plekken in de beantwoording op de zienswijzen is opgenomen.

2.2 Nut & noodzaak

De bereikbaarheid en de leefbaarheid van Velsen, als onderdeel van de regio Haarlem-IJmond, staat onder druk. Om een aantrekkelijke vestigingsplaats voor bedrijven en inwoners te blijven is een goede bereikbaarheid noodzakelijk. Onderdeel hiervan is een goede bereikbaarheid met openbaar vervoer. Daarom is onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van Hoogwaardig Openbaar Vervoer in de regio. Hiervoor is in 2006 de business case Regionet Haarlem-IJmond opgesteld.

De business case Regionet (R-net) Haarlem-IJmond (vervoerkundige studie) is een onderzoek van de provincie Noord-Holland naar de buslijnen 73 (Haarlem- Beverwijk-Uitgeest) en 75 (Haarlem-IJmuiden). Op basis van de conclusies uit de business case heeft de provincie een vervolgstudie uitgevoerd naar

mogelijke tracés voor HOV tussen Haarlem en IJmuiden, welke heeft geresulteerd in een tracékeuzedocument (maart 2008). In het tracékeuzedocument zijn drie varianten vergeleken op diverse aspecten waaronder toekomstvastheid, robuustheid, stiptheid en doorstroming autoverkeer. Bij de onderlinge vergelijking bleek variant 2 (busbaan over de spoorlijn) de beste kansen te bieden voor een succesvolle HOV-verbinding, omdat deze route het beste voldoet aan de uitgangspunten van het HOV (het huidige R-net). De raad had ook voor Variant 0+ of Variant 1 kunnen kiezen, maar heeft dat gezien de uitkomsten van de onderlinge vergelijking niet gedaan.

De keuze voor het bustracé over de oude spoorbaan is gelegen in de ambitie om op het gebied van HOV in de regio waar mogelijk vrijliggende busbanen te realiseren. Door de aanleg van vrije busbanen ondervindt het HOV minder overlast van het drukke autoverkeer. De komst van de busbaan draagt mede bij aan het verlichten van de verkeersdruk door het bieden van een betrouwbare busverbinding tussen IJmuiden en Haarlem en daarmee een aantrekkelijker alternatief voor de automobilist. Tot slot biedt een vrijliggende busbaan ook de beste kansen ten aanzien van betrouwbaarheid, een betere doorstroming en toekomstvastheid.

- Waar nodig wordt de juridische planbeschrijving aangepast naar aanleiding van de wijzigingen in de regels.

Regels

Artikel 3 Groen

- Artikel 3.1 krijgt een nieuw sub b, luidende: ter plaatse van de aanduiding ‘specifieke vorm van verkeer – onderhoudsweg’; tevens een onderhoudsweg;
- Sub b wordt vernummerd tot sub c.
- Artikel 3.2: de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde wordt gewijzigd tot 2,5 meter (was 3 meter).

Artikel 7 Verkeer – openbaar Vervoer

- In artikel 7 wordt een nieuw lid toegevoegd, luidende:
 - 7.3 Specifieke gebruiksregels
 - Het gebruik van de gronden ten behoeve van een hoogwaardig openbaar vervoersverbinding is uitsluitend toegestaan indien:
 - a. Is aangetoond dat ter plaatse van de woningen Driehuizerkerkweg 140-142 en Groeneweg 82-84 met het nemen van trillingsreducerende maatregelen wordt voldaan aan de streefwaarden uit de SBR B richtlijn en de aanvrager aannemelijk maakt dat deze maatregelen worden uitgevoerd, waarbij geldt dat voor zover de uitvoerbaarheid afhankelijk is van de medewerking van belanghebbenden de aanvrager kan volstaan met een aanbod om de betrokken maatregelen te treffen;
 - b. Nieuwe verlichting ter plaatse van de vliegroute Driehuizerkerkweg – oude spoorlijn vleermuisvriendelijk wordt toegepast;
 - c. De voorkeursgrenswaarde uit de Wgh dan wel een vastgestelde hogere waarde niet wordt overschreden.

Artikel 10 Leiding – Gas

- Onder artikel 10.4.1 sub b wordt de regel aangevuld met ‘of het rooien’ na de zinsnede ‘het aanbrengen’.
- Artikel 10.4.3 wordt gewijzigd en luidt als volgt:
‘Alvorens te beslissen op een aanvraag als bedoeld in lid 10.4.1, wint het college van burgemeester en wethouders schriftelijk advies in bij de leidingsbeheerder. Het vermelde advies betreft de belangen in verband met de veilige ligging van de leiding en het voorkomen van schade aan de leiding’.

Artikel 12 Waarde – Archeologie

Er wordt een nieuw artikel 12 Waarde – Archeologie ingevoegd luidende:

Artikel 12 Waarde - Archeologie

12.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie' aangewezen gronden zijn - behalve voor de andere aldaar voorkomende bestemming(en) - mede bestemd voor de bescherming en veiligstelling van archeologische waarden.

12.2 Bouwregels

Op deze gronden mag worden gebouwd en gelden de volgende regels:

- a. op deze gronden mogen ten behoeve van de in lid 12.1 genoemde bestemming uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd met een bouwhoogte van ten hoogste 5 m;
- b. ten behoeve van de andere, voor deze gronden geldende bestemming(en) mag - met inachtneming van de voor de betrokken bestemming(en) geldende (bouw)regels - uitsluitend worden gebouwd, indien:
 1. de aanvrager van de omgevingsvergunning voor het bouwen een rapport heeft overgelegd waarin de archeologische waarde van de betrokken locatie naar het oordeel van het bevoegd gezag in voldoende mate is vastgesteld;
 2. de betrokken archeologische waarden, gelet op dit rapport, door de bouwactiviteiten niet worden geschaad of mogelijke schade kan worden voorkomen door aan de omgevingsvergunning voor het bouwen voorschriften en beperkingen te verbinden, gericht op het behoud van de archeologische resten in de bodem, het doen van opgravingen dan wel het begeleiden van de bouwactiviteiten door een archeologische deskundige;
- c. het bepaalde in dit lid onder b.1 en b.2 is niet van toepassing, indien het bouwplan betrekking heeft op een of meer van de volgende activiteiten of bouwwerken:
 1. vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bebouwing, waarbij de oppervlakte, voor zover gelegen op of onder peil, niet wordt uitgebreid en waarbij gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering;
 2. een bouwwerk met een oppervlakte van ten hoogste 100 m²;
 3. een bouwwerk met een oppervlakte groter dan 100m² dat zonder graafwerkzaamheden niet dieper dan 40 cm kan worden geplaatst.

12.3 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

12.3.1 Aanlegverbod zonder omgevingsvergunning

Het is verboden op of in de gronden met de bestemming 'Waarde - Archeologie' zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, aan te leggen of de volgende werkzaamheden uit te voeren:

- a. het uitvoeren van grondbewerkingen op een grotere diepte of hoogte dan 40 cm, waartoe worden gerekend afgraven, woelen, mengen, diepploegen, egaliseren, ontginnen, ophogen en aanleggen van drainage; het uitvoeren van heiwerkzaamheden en het op een of ander wijze indrijven van voorwerpen;
- b. het verlagen of verhogen van het waterpeil;
- c. het aanleggen of rooien van bos of boomgaard waarbij stobben worden verwijderd;
- d. het aanleggen van ondergrondse kabels en leidingen en het aanbrengen van daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur.

12.3.2 Uitzondering op het aanlegverbod

Het verbod van lid 12.3.1 is niet van toepassing, indien de werken en werkzaamheden:

- noodzakelijk zijn voor de uitvoering van een bouwplan waarbij lid 12.2 in acht is genomen;
- een oppervlakte beslaan van ten hoogste 500 m²;
- reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van de inwerkingtreding van het plan;
- ten dienste van archeologisch onderzoek worden uitgevoerd.

12.3.3 Voorwaarden voor een omgevingsvergunning

De werken en werkzaamheden, zoals in lid 12.3.1 bedoeld, zijn slechts toelaatbaar, indien de aanvrager van de omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden aan de hand van nader archeologisch onderzoek kan aantonen dat op de betrokken locatie geen archeologische waarden aanwezig zijn. Voorts zijn de werken en werkzaamheden toelaatbaar, indien:

- de aanvrager van de omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden een rapport heeft overgelegd waarin de archeologische waarde van de betrokken locatie naar het oordeel van het bevoegd gezag in voldoende mate is vastgesteld;
- de betrokken archeologische waarden, gelet op dit rapport, door de activiteiten niet worden geschaad of mogelijke schade kan worden voorkomen door aan de omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden voorschriften en beperkingen te verbinden, gericht op het behoud van de archeologische resten in de bodem, het doen van opgravingen dan wel het begeleiden van de bouwactiviteiten door een archeologische deskundige.

- artikelen 12 t/m 18 worden vernummerd tot artikel 13 t/m 19.

Verbeelding

- Een aanduiding 'specifieke aanduiding – onderhoudsweg' (sg-ohw) wordt opgenomen ter hoogte van onderdoorgang spoor bij het onderstation van Prorail, zoals weergegeven in onderstaand figuur.



- Een belemmeringsstrook Leiding – Gas wordt opgenomen zoals weergegeven in onderstaand figuur.



- Het gehele plangebied wordt voorzien van de dubbelbestemming Waarde – Archeologie.