

REACTIENOTA OVERLEG EN INSPRAAK

BESTEMMINGSPLAN SPITSBUSBAAN PURMEREND-ILPENDAM PROVINCIE NOORD-HOLLAND EN DE GEMEENTE WATERLAND

Provincie Noord-Holland en de gemeente Waterland 23-02-2016
Reactienota overleg en inspraak
Bestemmingsplan Spitsbusbaan Purmerend-IJpendam

<u>INHOUDSOPGAVE</u>	<u>blz</u>
<u>1. INLEIDING</u>	4
1. 1. Aanleiding voor de reactienota	4
1. 2. Leeswijze	4
1. 3. Vervolgprocedure	5
1. 4. Relatie bestemmingsplan en wegontwerp	5
<u>2. OVERLEG</u>	
2. 1. Gemeente Purmerend	6
2. 2. Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier	7
2. 3. Provincie Noord-Holland	12
2. 4. Rijkswaterstaat	12
2. 5. Veiligheidsregio Zaanstreek-Waterland	12
<u>3. INSPRAAK</u>	
3. 1. Inspreker 1	14
3. 2. Inspreker 2	15
3. 3. Inspreker 3	17
3. 4. Inspreker 4	22
3. 5. Inspreker 5	22
3. 6. Inspreker 6	24
3. 7. Inspreker 7	24
3. 8. Inspreker 8	26
3. 9. Inspreker 9	31
3. 10. Inspreker 10	33
3. 11. Inspreker 11	37
3. 12. Inspreker 12	38
3. 13. Inspreker 13	42
3. 14. Inspreker 14	43
3. 15. Inspreker 15	46
3. 16. Inspreker 16	47
3. 17. Inspreker 17	48
3. 18. Inspreker 18	50
3. 19. Inspreker 19	54
<u>4. OVERZICHT VAN DE AANPASSINGEN</u>	
4. 1. Aanpassingen naar aanleiding van inspraak en overleg	55
4. 2. Ambtshalve aanpassingen	56

1. INLEIDING

1. 1. Aanleiding voor deze reactienota

Het voorontwerpbestemmingsplan heeft betrekking op de provinciale weg N235 vanaf de Verzetslaan te Purmerend tot en met de kruising van de N235 met de Dorpsstraat te Ilpendam. Naast het huidige gehele wegprofiel valt ook een kleine strook van het Noordhollandsch Kanaal binnen het plangebied en een stuk grond ter hoogte van de hoek Zonneweg/Merelstraat te Ilpendam.

Met dit voorontwerpbestemmingsplan wordt het planologisch mogelijk de bestaande busbaan om te bouwen naar een spitsbusbaan (busbaan in twee richtingen). Daarnaast wordt de aanleg van een voetgangerstunnel in Ilpendam onder de N235 mogelijk gemaakt. Voor de uitvoering daarvan wordt de woning op de hoek Zonneweg/Merelstraat wegbestemd, zodat deze in de toekomst kan worden gesloopt.

Vanuit het oogpunt van maatschappelijke uitvoerbaarheid, zijn belanghebbenden in gelegenheid gesteld om, via een inspraakprocedure, zijn of haar inspraakreactie op het voorontwerpbestemmingsplan naar voren te brengen. Om bekendheid te geven aan deze inspraakmogelijkheid, zijn naast alle standaard bekendmakingen in huis-aan-huis bladen en gemeentelijke websites, alle direct omwonenden van het plangebied op 5 december 2015 middels een huis-aan-huis verspreide bewonersbrief geïnformeerd. Daarnaast is eind december 2015 nog een informatiefolder huis-aan-huis verspreid. Op 5 januari 2016 is in het dorps huis te Ilpendam een inloopbijeenkomst georganiseerd over het bestemmingsplan.

Bovendien is het bestemmingsplan voorgelegd aan de betrokken diensten en instanties als bedoeld in het overleg ex artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening.

Het voorontwerpbestemmingsplan Spitsbusbaan Purmerend –Ilpendam heeft in de periode van vrijdag 5 december 2015 tot en met vrijdag 15 januari 2016 ter inzage gelegen. Tijdens deze periode zijn 19 inspraakreacties ingediend.

In het kader van het bestuurlijk vooroverleg als bedoeld in artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening, is het voorontwerpbestemmingsplan verzonden aan een aantal vaste advies- en overlegpartners. Er zijn, in alfabetische volgorde, overlegreacties ingediend door de volgende instanties:

- Gemeente Purmerend;
- Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier;
- Provincie Noord-Holland;
- Rijkswaterstaat;
- Veiligheidsregio Zaanstreek-Waterland.

1. 2. Leeswijzer

In deze reactienota zijn de binnengekomen reacties samengevat en door de provincie Noord-Holland en het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Waterland voorzien van een reactie. In hoofdstuk 2 worden de overlegreacties behandeld. In hoofdstuk 3 worden de binnengekomen inspraakreacties behandeld. Op een aantal punten leiden de reacties tot aanpassingen van het bestemmingsplan. Dit wordt per opmerking aangegeven. In hoofdstuk 4 zijn de aanpassingen in het bestemmingsplan op een rij gezet.

De overlegreacties zijn als aparte bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen. De inspraakreacties worden om privacyredenen niet als aparte bijlage opgenomen.

1. 3. Vervolgprocedure

De reactienota overleg en inspraak wordt samen met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd, nadat deze door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Purmerend en door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Waterland en de gemeenteraad van de gemeente Waterland is vastgesteld. Overeenkomstig afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, wordt het ontwerpbestemmingsplan, zowel voor de gemeenten Purmerend als de gemeente Waterland gelijktijdig gedurende zes weken ter inzage gelegd. Daarbij hebben belanghebbenden de mogelijkheid hun zienswijze kenbaar te maken.

1. 4. Relatie bestemmingsplan en wegontwerp

Het bestemmingsplan biedt de ruimtelijke kaders om de grond te gebruiken voor het nieuwe tracé van de N235. Tegelijk met het bestemmingsplan wordt ook gewerkt aan het wegontwerp en de daadwerkelijke fysieke maatregelen die worden genomen in het kader van het programma Bereikbaarheid Waterland.

Ter illustratie en ter verduidelijking zullen bij het bestemmingsplan ook de relevante ontwerpen van de N235 worden toegevoegd. Reacties op het bestemmingsplan kunnen leiden tot ontwerpaanpassingen. Waar dat het geval is wordt dit in de beantwoording aangegeven.

De relatie tussen bestemmingsplan en wegontwerp is als volgt samen te vatten:

Planstatus bestemmingsplan	Planstatus wegontwerp
Voorontwerpbestemmingsplan	Voorlopig Ontwerp
Ontwerpbestemmingsplan	Concept Ontwerp
Vastgesteld bestemmingsplan	Definitief Ontwerp

2. OVERLEG

In dit hoofdstuk wordt door de provincie Noord-Holland en gemeente Waterland gereageerd op de toegestuurde overlegreacties van de volgende instanties:

- Gemeente Purmerend;
- Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier;
- Provincie Noord-Holland;
- Rijkswaterstaat;
- Veiligheidsregio Zaanstreek-Waterland.

2. 1. Gemeente Purmerend

Opmerking 1

Constateren dat het plangebied voor de gemeente Purmerend groter is dan het projectgebied van de spitsbusbaan.

Reactie

Dit is een juiste constatering. In het voorontwerpbestemmingsplan is ook het onderhoudsgebied meegenomen. Dit is in het ontwerpbestemmingsplan aangepast naar het plangebied dat uitsluitend betrekking heeft op de realisatie van de spitsbusbaan. Voor het noordelijk deel van de N235, na de kruising met de Verzetslaan, vinden geen aanpassingen plaats aan de situering van de bestaande weg.

Aanpassing van het bestemmingsplan

De verbeelding behorende bij het bestemmingsplan voor het grondgebied van Purmerend is aangepast, waardoor het plangebied is verkleind en nu loopt vanaf de kruising Verzetslaan tot de grens met de gemeente Waterland.

Opmerking 2

Gemeente Purmerend verzoekt de grens van het bestemmingsplan goed te laten aansluitend op het bestaande bestemmingsplan.

Reactie

In overleg met de gemeente Purmerend zal hiernaar worden gekeken en waar nodig zal de aansluiting op een bestaand bestemmingsplan (of meerdere) van de gemeente Purmerend worden verbeterd.

Aanpassing van het bestemmingsplan

Het plangebied wordt aangesloten op de bestaande bestemmingsplannen van de gemeente Purmerend.

Opmerking 3

Gemeente Purmerend verzoekt de provincie om gegevens aan te leveren voor het kunnen sluiten van een anterieure overeenkomst die nodig is om het bestuurlijk traject van de gemeente Purmerend te kunnen starten.

Reactie

Dit betreft geen informatie die gericht is op de inhoud van het bestemmingsplan, maar een procesmatig onderwerp. Verwacht wordt dat deze overeenkomst tussen

de gemeente Purmerend en de provincie Noord-Holland, conform de planning van de procedure behorende bij dit bestemmingsplan, tot stand komt.

Aanpassing van het bestemmingsplan

Geen.

2. Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

Opmerking 1

Het hoogheemraadschap is in het kader van de watertoets al geruime tijd in overleg met de provincie Noord-Holland over dit plan dus de belangen van het hoogheemraadschap zijn goed in beeld in de planvorming. Het hoogheemraadschap reageert in het kader van de ruimtelijke procedure als volgt op het bestemmingsplan.

Op de verbeelding van het gedeelte in gemeente Purmerend dient het gehele plangebied de dubbelbestemming 'waterstaat - waterkering' te krijgen (zoals dit ook voor het gedeelte binnen de gemeente Waterland het geval is). De N235 is een genormeerde waterkering.

Reactie

De verbeelding, voor zover het grondgebied van de gemeente Purmerend, bevat naast de aanleg van de spitsbusbaan ook het onderhoudsgebied. De verbeelding wordt aangepast tot alleen het project spitsbusbaan waarbij ca. 150 meter van de N235 binnen de gemeente Purmerend wordt bestemd. De reactie geeft aanleiding om de dubbelbestemming 'waterstaat - waterkering' op te nemen in de verbeelding overeenkomstig de maatvoering uit het bestemmingsplangebied in de gemeente Waterland.

Aanpassing van het bestemmingsplan

De verbeelding behorende bij het bestemmingsplan voor het grondgebied van Purmerend is aangepast, waardoor het plangebied is verkleind en nu loopt vanaf de kruising Verzetslaan tot de grens met de gemeente Waterland.

De dubbelbestemming 'waterstaat - waterkering' is opgenomen in de verbeelding overeenkomstig de maatvoering uit het bestemmingsplangebied in de gemeente Waterland.

Opmerking 2

Verder staat op de verbeeldingskaart van Purmerend nog een stukje dubbelbestemming Archeologie 'WR-A'. Deze ontbreekt echter in de legenda en ook in de planregels.

Reactie

Voor het project spitsbusbaan is een archeologisch onderzoek verricht naar de geplande bodemingrepen van het project. Dit onderzoek 'Antea Group Archeologie 2015/147, bureau- en booronderzoek (verkennende fase) voor de N235 tussen km 4,2 en km 8,1' is als bijlage 17 opgenomen bij het Ontwerpbestemmingsplan.

Op basis van de resultaten van het veldonderzoek wordt geadviseerd om de archeologische verwachting voor het plangebied bij te stellen naar laag en het plangebied voor wat betreft archeologie en ten gunste van de voorgenomen maatregelen, vrij te geven. De conclusie van het onderzoek is overgenomen door het bevoegd gezag, de gemeente Waterland.

Aanpassing van het bestemmingsplan

De verbeelding behorende bij het bestemmingsplan voor het grondgebied van Purmerend is aangepast, waardoor het plangebied is verkleind en nu loopt vanaf de kruising Verzetslaan tot de grens met de gemeente Waterland. Hierdoor is binnen het grondgebied van de gemeente Purmerend geen dubbelbestemming meer nodig. Deze is uit het bestemmingsplan verwijderd.

Opmerking 3

In het bestemmingsplan ontbreekt nog het beleidskader ten aanzien van water. Naast het beleid van de hogere overheden (o.a. de kaderrichtlijn water (KRW)) is dit ons eigen beleid: waterbeheerplan 2010-2015, beleidsnota waterkeringen 2012-2017 en de Keur 2009.

Reactie

Voor het project is een watertoets opgesteld waarvan het concept is voorgelegd aan het hoogheemraadschap. Uit de watertoets is het beleid ten aanzien van water verwerkt in de toelichting (hoofdstuk 3) van het ontwerpbestemmingsplan.

Aanpassing van het bestemmingsplan

De toelichting van het bestemmingsplan (hoofdstuk 3) is aangevuld met de beleidskaders uit de watertoets (bijlage 15 bij het bestemmingsplan).

Opmerking 4

In de waterparagraaf 5.8.2 wordt bij de compensatie alleen ingegaan op de compensatie als gevolg van de verhardingstoename. Voor de toename van de versneld afvoerende verharding geldt een compensatiepercentage van 15%. Daarnaast is er natuurlijk ook nog de compensatie als gevolg van de demping, welke 1-op-1 gecompenseerd dient te worden. De verwachting is dat de dempingen in het Noordhollandsch Kanaal niet binnen het plangebied kunnen worden terug gegraven.

Er zal binnen het peilgebied gezocht moeten worden. Het Noordhollandsch Kanaal is voor dit plangebied onderdeel van het waterlandsboezem. Dit is een groot peilgebied dat zich uitstrekt tussen Purmerend – Monnickendam- Amsterdam Noord en Landsmeer. De initiatiefnemer zoekt samen met het hoogheemraadschap nog naar een geschikte locatie voor de compenserende waterberging waarbij mogelijk de gemeenten ook een rol kunnen spelen.

Ter hoogte van IJpendam zal het tracé van de waterkering westelijk verlegd worden zodat de onderdoorgang niet de waterkering kruist. De nieuwe damwand zal op dit stuk de waterkerende functie op zich nemen.

Reactie

Voor het project is een watertoets opgesteld waarvan het concept is voorgelegd aan het hoogheemraadschap. Op basis van het Definitief Ontwerp van de N235 kan de impact van het project op de demping van water en toename aan verharding in m² worden bepaald. Uit deze berekeningen volgt de opgave aan te realiseren oppervlaktewater in hetzelfde peilgebied als de N235. Met de diverse betrokken partners in het peilgebied van de Waterlandse Boezem wordt afgestemd op welke locatie dit oppervlaktewater het beste kan worden aangelegd. Dit zijn naast het hoogheemraadschap ondermeer de gemeenten Amsterdam en

Waterland. De waterkerende functie van de nieuwe damwand zal worden meegenomen in het Concept Ontwerp en Definitief Ontwerp van de N235.

Aanpassing van het bestemmingsplan

De waterparagraaf (en de watertoets) zijn aangevuld op basis van de meest recente informatie op grond van het Concept Ontwerp van de N235.

Opmerking 5

Verder ligt binnen het plangebied langs de N235 een afvalwaterpersleiding van het hoogheemraadschap. Dit is een belangrijk aandachtspunt voor de verdere planuitwerking vandaar dat er in de waterparagraaf ook aandacht voor deze leiding is.

Reactie

De afvalwaterpersleiding maakt onderdeel uit van de inventarisatie van de bestaande kabels & leidingen in het plangebied. Onder regie van de provincie Noord-Holland wordt met alle kabel- en leidingbeheerders overleg gevoerd en een plan gemaakt om deze kabels en leidingen te kunnen inpassen in het project. De afvalwaterpersleiding is in de watertoets beschreven.

Aanpassing van het bestemmingsplan

Geen.

Opmerking 6

Het vaarwegbeheer van het Noordhollandsch Kanaal ligt bij de provincie Noord Holland. Voor de volledigheid adviseert het hoogheemraadschap om de mogelijke effecten van deze ontwikkeling voor het vaarwegbeheer ook in de waterparagraaf te beschrijven.

Reactie

In de watertoets is de Scheepvaartwegenverordening (provincie Noord-Holland) opgenomen. Ook zijn de effecten op de breedte van het Noordhollandsch Kanaal beschreven in paragraaf 5.2.2. van de watertoets.

Aanpassing van het bestemmingsplan

De watertoets zal worden aangevuld met de effecten op het Noordhollandsch Kanaal op basis van het concept-Definitief Ontwerp van de N235.

Opmerking 7

In het deel van de gemeente Waterland wordt ten onrechte gesteld dat de waterkering bij de N235 een niet genormeerde waterkering is. De bijlage bij de regels met het kaartje van de niet-genormeerde waterkeringen is voor dit bestemmingsplan dan ook niet van toepassing en kan achterwege worden gelaten.

Reactie

Op 27 november 2014 is het bestemmingsplan 'Buitengebied Waterland 2013' geheel onherroepelijk in werking getreden. Als bijlage 7 bij de regels van dat bestemmingsplan is het kaartbeeld van de 'Niet genormeerde waterkering' opgenomen. De N235 is in dit kaartbeeld opgenomen en wederom opgenomen in voorliggend voorontwerp bestemmingsplan.

Ter afronding van het Definitief Ontwerp van de N235 zal met het hoogheemraadschap worden overlegd over exacte data ten aanzien van de waterkerende functie van de N235.

Aanpassing van het bestemmingsplan

Geen.

Opmerking 8

In artikel 9 Waterstaat- Waterkering wordt ook een link gelegd tussen cultuurhistorische waarden en het wel of niet genormeed zijn van de waterkering. Het is voor het hoogheemraadschap onduidelijk waarom deze link gelegd wordt en gezien voorgaande opmerking ook niet van toepassing.

Reactie

Ten aanzien van de cultuurhistorische waarden is artikel 9.1 niet van toepassing voor de N235 en daarmee het plangebied van het bestemmingsplan. De regel ziet wel toe op het beschermen van cultuurhistorische waarden van waterkeringen die (doorgaans) hoger liggen dan het omliggende landschap en daardoor een waarde kunnen hebben vanuit het verleden. Artikel 9.1 wordt aangepast.

Aanpassing van het bestemmingsplan

Artikel 9.1 wordt als volgt geformuleerd:

“De voor 'Waterstaat - Waterkering' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het behoud, het herstel en het beheer van de waterstaatsdoeleinden.”

Opmerking 9

Bij de gemeente Waterland dient in Artikel 9 Waterstaat – Waterkering te worden aangegeven dat vooraf schriftelijk advies ingewonnen moet worden bij de waterkering beheerder en dat voor werkzaamheden binnen deze dubbelbestemming ook een watervergunning van het hoogheemraadschap nodig is.

Reactie

In artikel 9.3 (afwijken van de bouwregels) en artikel 9.4.3 (toetsingscriteria omgevingsvergunning) zal worden opgenomen dat de afwijking respectievelijk omgevingsvergunning zal worden verleend na positief advies van de beheerder van de waterkering.

Door het integrale karakter van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) wordt een omgevingsvergunningaanvraag die betrekking heeft op de waterkering voor advies voorgelegd aan het hoogheemraadschap. Het vermelden van een watervergunning naast de omgevingsvergunning (artikel 9.4) heeft hierdoor geen meerwaarde.

Aanpassing van het bestemmingsplan

Artikel 9.3 wordt als volgt geformuleerd:

“Met een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in 9.2.1 in die zin dat de in de andere daar voorkomende bestemming(en) genoemde gebouwen, overkappingen of andere bouwwerken, worden gebouwd, mits:

- geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het behoud, het herstel en het beheer van de waterstaatsdoeleinden;
- vooraf een positief advies is ontvangen van de beheerder van de waterkering.”

Artikel 9.4.3 wordt als volgt geformuleerd:

“De omgevingsvergunning wordt slechts verleend mits de waterkering niet onevenredig worden geschaad en er een positief advies van de beheerder van de waterkering is ontvangen.”

Opmerking 10

In artikel 5 Verkeer –Verblijf worden ook nutsvoorzieningen mogelijk gemaakt. Dit ontbreekt echter nog bij Artikel 4 Verkeer terwijl daar (in de bestaande situatie) ook nutsvoorzieningen aanwezig zijn. Hoewel het een waterkering is verzoekt het hoogheemraadschap nutsvoorzieningen mogelijk te maken en dus nog toe te voegen in artikel 4.

Reactie

In artikel 4 zal onder 4.1 sub e worden toegevoegd dat nutsvoorzieningen ook zijn toegestaan binnen de bestemmingsomschrijving van de bestemming Verkeer.

Aanpassing van het bestemmingsplan

Artikel 4.1 wordt als volgt geformuleerd:

“De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wegen en paden;
 - b. sloten, bermen en beplanting;
 - c. parkeervoorzieningen;
 - d. water;
 - e. nutsvoorzieningen;
- (...)”

Opmerking 11

Bij gemeente Purmerend dient in Artikel 4 Waterstaat – Waterkering worden aangegeven dat vooraf schriftelijk advies ingewonnen moet worden van de waterkering beheerder en dat voor werkzaamheden binnen deze dubbelbestemming ook een watervergunning van het hoogheemraadschap nodig is.

Reactie

In artikel 4.2 (bouwregels) en artikel 4.3 (afwijken van de bouwregels) zal worden opgenomen dat het bouwen respectievelijk afwijken van de bouwregels kan plaatsvinden na positief advies van de beheerder van de waterkering.

Door het integrale karakter van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) wordt een omgevingsvergunningaanvraag die betrekking heeft op de waterkering voor advies voorgelegd aan het hoogheemraadschap. Het vermelden van een watervergunning heeft hierdoor geen meerwaarde.

Aanpassing van het bestemmingsplan

Artikel 4.2 wordt als volgt geformuleerd:

“Voor het bouwen gelden de volgende regels:

- a. op de gronden mogen ten behoeve van de in lid 4.1 genoemde bestemming uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd;

- b. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, bedraagt ten hoogste 3 m;
- c. 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 het bouwplan betrekking heeft op vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bouwwerken, waarbij de oppervlakte, voor zover gelegen op of onder peil, niet wordt uitgebreid en gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering;
- d. er een positief advies van de beheerder van de waterkering is ontvangen.”

Artikel 4.3 wordt als volgt geformuleerd:

“Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van het in lid 4.2 gestelde. Afwijken geschiedt alleen indien de bij de betrokken bestemming behorende bouwregels in acht worden genomen en het waterkeringbelang door de bouwactiviteiten niet onevenredig wordt geschaad waarbij er een positief advies van de beheerder van de waterkering is ontvangen.”

2. 3. Provincie Noord-Holland

Opmerking 1

De provincie Noord-Holland geeft aan dat er geen aanleiding is voor een inhoudelijke reactie.

Reactie

De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen

Aanpassing van het bestemmingsplan

Geen

2. 4. Rijkswaterstaat

Opmerking 1

Rijkswaterstaat geeft aan dat er geen aanleiding is voor een inhoudelijke reactie.

Reactie

De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen

Aanpassing van het bestemmingsplan

Geen

2. 5. Veiligheidsregio Zaanstreek-Waterland

Opmerking 1

Het bestemmingsplan zelf geeft geen aanleiding tot het geven van een inhoudelijke reactie. Er is geen sprake van extra transporten van gevaarlijke stoffen en/of nieuwe kwetsbare objecten. Over de uitvoering van hetgeen planologisch met dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt vindt tussen de veiligheidsregio en provincie als wegbeheerder overleg plaats.

Reactie

De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen

Aanpassing van het bestemmingsplan

Geen

3. INSPRAAK

In dit hoofdstuk wordt door de gemeenten gereageerd op de toegestuurde inspraakreacties. Met het oog op de bescherming van de persoonsgegevens gebeurt dit anoniem.

Algemene beschouwing inspraakreacties

Het voorontwerpbestemmingsplan is de eerste fase van de ruimtelijke procedure om de aanpassingen aan de N235 juridisch te kunnen borgen. Insprekers hebben niet zozeer bezwaren tegen de bestemming 'Verkeer' zoals die op de verbeelding van het bestemmingsplan is weergegeven.

Wel reageren insprekers op het wegontwerp en de daarin opgenomen aanpassingen aan de fysieke infrastructuur. Op hoofdlijnen gaat het dan ondermeer over de in- en uitritten, situatie rondom de veerpont en voetgangerstunnel te IJpendam, veranderend uitzicht en openbare verlichting. Gekozen is om per inspreker de opmerkingen te beantwoorden.

Deze onderwerpen worden per inspreker beantwoord. Indien de reactie gelijklopend is wordt de reactie herhaald.

3. 1. Inspreker 1

Inspreker 1 plaatst een aantal opmerkingen over de pontverbinding IJpendam - Kanaalweg (gemeente Landsmeer) gelet op het feit dat vele bewoners en schoolgaande kinderen uit de omgeving gebruik maken van de pont om met het openbaar vervoer vanaf de Jaagweg verder te kunnen reizen. Niet onbelangrijk zijn ook de toeristische fietsers en wandelroutes die gebruik maken van de pont.

Opmerking 1

Komen er aanpassingen voor voetgangers en fietsers om de bushaltes aan beide zijde van de Jaagweg (o.a. via de geplande tunnel) te bereiken?

Reactie

In het wegontwerp van de N235 zijn diverse voorzieningen opgenomen voor fietsers, mede in combinatie met de veerpont. Fietsers kunnen bij de Kanaalweg hun fiets stallen, de pont nemen en via de brug, voetpad of onderdoorgang direct de bushaltes bereiken. Vanuit IJpendam kan de fiets worden geparkeerd in de fietsenstalling waarna de halte aan de kant van de Zonneweg direct kan worden bereikt en via de voetgangerstunnel de bushaltes aan de kanaalzijde. De tunnel zelf is niet toegankelijk voor fietsers.

Aanpassing in het bestemmingsplan

Geen.

Opmerking 2

Komen er in de geplande tunnel bij de trappen voorzieningen om fietsen aan de hand mee te voeren?

Reactie

Bij de trappen van de voetgangerstunnel komen geen voorzieningen om fietsen mee te nemen. Fietsen kunnen niet in de bus worden meegenomen. Door te

voorzien in stallingsplaatsen voor fietsen in IJpendam en aan de Kanaalweg in Landsmeer is er ook geen noodzaak om fietsen in de voetgangerstunnel mee te nemen nu deze aan beide zijden kunnen worden gestald.

Aanpassing in het bestemmingsplan

Geen.

Opmerking 3

Blijft de met verkeerslichten beveiligde oversteek vanaf de pont naar IJpendam in zijn huidige vorm bestaan? Dit ten behoeve van het motorisch verkeer en voor mensen met een brommobiel, elektrische rolstoel, enzovoort.

Reactie

Ter hoogte van de veerpont blijft een verkeersregelininstallatie aanwezig voor de veerpont zelf en de oversteekbewegingen voor mindervaliden. Dit aandeel oversteekbewegingen is vele malen minder dan alle voetgangers die gebruik maken van het openbaar vervoer.

Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is een voetgangerstunnel gewenst. In de huidige situatie steken al veel OV-gebruikers over ondanks dat met een rood licht heeft bij de verkeerslichten. Omdat ook in de avondspits iedereen de N235 over dient te steken wordt de kans op ongevallen groter. Vandaar dat gekozen is voor een ongelijkvloerse oversteek. Tevens zorgt dit voor een verbetering van de doorstroming.

Uit een recent OV-onderzoek is gebleken dat slechts circa 18% van alle OV gebruikers naar de bushalte gaan via een route die theoretisch gezien via de oversteek bij het veerpont de kortste zou zijn. Omdat er bij het veerpont geen fietsenstallingen zijn zal van dit percentage alleen het deel voetgangers een potentiële gebruiker zijn. Dit komt neer op circa 12% van alle gebruikers. Naar verwachting zal een groot deel hiervan via de tunnel de N235 oversteken omdat men daarvoor niet hoeft te wachten voor de verkeerslichten. In totaal verwachten wij dus dat circa 95% van de OV-gebruikers zeker gebruik zal gaan maken van de nieuwe tunnel.

Aanpassing in het bestemmingsplan

Geen.

3. 2. Inspreker 2

Inspreker 2 dient naar aanleiding van de inloopbijeenkomst van het bestemmingsplan op 5 januari 2016 een reactie in.

Opmerking 1

In de reactie worden de volgende onderwerpen aangehaald:

- De overdekte fietsenstalling voor 10 fietsen voor pontpassagiers, die gebruik maken van de bushaltes op de Jaagweg, komen bij de pontsteiger op de Kanaalweg;
- De spitsbusbaan wordt een 1 baansrijweg met een afscheiding van de 2 baans rijweg;
- De nieuwe damwand komt ongeveer 50 cm. hoger te liggen dan nu het geval is en op de vangrail aan de Kanaalkant komen schilden om de auto- en buslichten te dempen. Vanwege de twee bochten in de Jaagweg schijnen deze lichten

- hinderlijk de woningen van de Kanaalweg bewoners binnen. Tevens zijn deze schilden noodzakelijk voor de hier levende vleermuizen;
- De nieuwe damwand komt 1 tot 1,50 meter het kanaal in en de busbaan verschuift zeker 4 meter of meer naar het kanaal toe waardoor de Kanaalweg en daarmee de huizen dieper in de geluidzone van de Jaagweg komen te liggen. De Kanaalweg is nu ook al aangemerkt als geluidszoneweg. Verdere dB verhoging kan het bestemmingsplan Buitengebied Landsmeer beïnvloeden en dit kan een extra isolatie voorziening vergen en/of planschade procedure tot gevolg hebben.
 - Een geluidsonderzoek naar een eventuele dB verhoging zal binnenkort plaatsvinden en inspreker is benieuwd naar de uitkomst;
 - De te rooien bomen aan de kanaalkant van de Jaagweg zullen via een groen compensatieplan worden vervangen waarvoor enige suggesties door inspreker zijn aangedragen.

Inspreker stelt het aanmerken van de bewoners van de Kanaalweg als belanghebbenden zeer op prijs en gaat ervan uit dat het bewonerscomité van de Kanaalweg en de Dorpsraad Purmerland e.o. een volwaardige gespreks- en overlegpartner is geworden. Inspreker wil graag meedenken en praten om het project voor alle betrokkenen zo bevredigend mogelijk af te ronden.

Reactie

De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen. Inspreker vat een aantal aspecten samen zoals deze in het Voorlopig Ontwerp van de N235 zijn getekend en ook tijdens de inloopavond van 5 januari zijn toegelicht.

In het Concept Ontwerp van de N235 zijn deze onderdelen verder uitgewerkt waarbij er aan de zijde van de Kanaalweg in Landsmeer sprake is van 15 overdekte stallingsplaatsen voor fietsen.

Damwand

Na realisatie van de spitsbusbaan zal het Noordhollandsch Kanaal tussen de 1,00 en 1,50 meter smaller worden en wordt, mede door de gewenste hoogteligging van de N235 en de spitsbusbaan de damwand maximaal 0,6 meter hoger ten opzichte van de huidige hoogte van de bestaande damwand en het waterpeil van het Noordhollandsch Kanaal. Het hoogteverschil tussen bestaande en nieuwe damwand is niet meer aanwezig ter hoogte van de Verzetsslaan in Purmerend.

Geleiderail

Op de geleiderail tussen busbaan en rijbanen van de N247 en tussen de busbaan en het Noordhollandsch Kanaal worden anti-verblindingschildjes geplaatst. Automobilisten en buschauffeurs worden niet verblind door het tegemoetkomend verkeer. Daarnaast zorgen de anti-verblindingschildjes lang het kanaal ervoor dat er geen verlichting van verkeer op het water van het kanaal schijnt.

Akoestisch onderzoek

Er is een akoestisch onderzoek uitgevoerd voor het nieuwe tracé van de N235. Opgemerkt wordt dat er sprake is van een spitsbusbaan waarbij buiten de spits de bus op de rijbanen zal rijden van het autoverkeer. Daarvoor zijn er zowel spitsbusbaan bushaltes als reguliere bushaltes aanwezig op de N235.

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat de geluidbelasting vanwege het wegverkeer op en de wijziging van de N235 zal toenemen met ten hoogste 0,31 dB. De toename bedraagt daarmee minder dan 2 dB en is er geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

De beperkte verschuivingen van de fysieke wegligging en de beperkte verschuivingen van de verkeersbewegingen richting de busstrook leveren nagenoeg geen wijzigingen in de berekende geluidbelasting. In de huidige rekensystematiek wordt geen rekening gehouden met spitsintensiteiten.

De bewegingen van de bus in de spitsperiode wordt in de huidige rekensystematiek uitgesmeerd over de gehele dagperiode (tussen 7:00 uur en 19:00).

Onderzoek naar maatregelen om de geluidbelasting ter plaatse van de geluidgevoelige bestemmingen terug te brengen is niet nodig, omdat daar voldaan wordt aan de grenswaarden. Tevens hoeft er door het bevoegd gezag geen hogere waarden verleend te worden.

Overleg

Vanuit de provincie Noord-Holland zal vanuit de omgevingsmanager een overleg worden georganiseerd om het project te bespreken met het comité van bewoners van de Kanaalweg waarbij ook informatie kan worden gedeeld.

Groencompensatie

Op dit moment is het verkeer op de N235 deels door boomstammen aan het zicht onttrokken en rijden daarachter de bus en auto's.

Voor de inpassing van het wegontwerp is een Natuur- en landschapsplan opgesteld.

Ter compensatie van het verdwijnen van bomen wordt een groencompensatieplan opgesteld. In dit plan worden voorstellen gedaan om het verdwijnen van de bomen langs de N235 te compenseren. Er is geen wettelijke plicht om de bomen te compenseren maar gelet op de impact van het project heeft dit wel de aandacht van de provincie Noord-Holland als initiatiefnemer van het project. Met betrokkenen worden de mogelijkheden verkend om groen te realiseren in het project (berm tussen Noordhollandsch Kanaal en N235), het invullen van open plekken in de groenstructuur binnen de bebouwde kom van IJpendam en rondom bouwkavels gelegen aan weerszijden van het Noordhollandsch Kanaal en de N235.

Aanpassing in het bestemmingsplan

Geen

3. 3. Inspreker 3

Inspreker reageert op het voorontwerpbestemmingsplan en is het niet eens met de volgende punten.

Opmerking 1

In de aanleiding van het bestemmingsplan wordt gesteld dat dit ontwerp leidt tot een tijdswinst van 20 minuten in de avondspits. Het plan geeft daar echter geen onderbouwing bij.

Reactie

Het voorliggend bestemmingsplan richt zich op de spitsbusbaan tussen IJpendam en Purmerend. Het programma 'Bereikbaarheid Waterland' bevat meerdere maatregelen aan diverse provinciale wegen om in totaal een reistijdwinst te behalen in zowel de ochtend- als avondspits.

Op zowel de projectwebsite www.bereikbaarheidwaterland.nl als in de toelichting wordt een nadere onderbouwing opgenomen over de reistijdverbetering.

Aanpassing in het bestemmingsplan

De toelichting van het bestemmingsplan wordt aangevuld met achtergrondinformatie over de nut en noodzaak van de maatregel in het kader van het project Bereikbaarheid Waterland. Hierin worden ook de te nemen maatregelen onderbouwd.

Opmerking 2

In het overzicht van de vigerende bestemmingsplan is het bestemmingsplan voor het buitengebied van Landsmeer niet opgenomen welke direct grenst aan het betreffende traject zoals in paragraaf 1.2 van het bestemmingsplan is beschreven. Het plan is dus niet volledig en gaat voorbij aan de belangen van de bewoners van de overkant van de Jaagweg.

Reactie

Het bestemmingsplan maakt de aanpassing van de N235 mogelijk op grondgebied van de gemeenten Purmerend en Waterland. De gemeentegrens met de gemeente Landsmeer is gelegen in het hart van het Noordhollandsch Kanaal. Er vinden geen aanpassingen plaats op het grondgebied van de gemeente Landsmeer en daarom is het bestemmingsplan Buitengebied van de gemeente Landsmeer geen onderdeel van voorliggend bestemmingsplan.

Aanpassing in het bestemmingsplan

Geen.

Opmerking 3

In paragraaf 4.1 en 4.2 wordt de huidige en toekomstige situatie beschreven. Uit deze beschrijving is geen 1 op 1 vergelijk te maken met de huidige en toekomstige situatie. Er is niet op te maken hoeveel meter de busbaan verschuift richting het Noordhollandsch Kanaal. Ook wordt gesteld dat op sommige plaatsen het kanaal wordt versmald om de uitbreiding mogelijk te maken. Nergens is terug te vinden waar dat gebeurt en hoe groot deze versmallingen zijn. De impact op het leefgebied is daarom niet vast te stellen.

Reactie

Inspreker woont in Landsmeer aan de overzijde van de N235 ter hoogte van hectometer 6,15. Op deze locatie zal de damwand in het Noordhollandsch Kanaal de huidige damwand vervangen waardoor er op deze locatie geen sprake is van een grote fysieke aanpassing. De nieuwe damwand wordt ter hoogte van inspreker met 60 cm verhoogd door de realisatie van de spitsbusbaan.

Het bestemmingsplan regelt het gebruik van gronden en gebouwen en biedt voor het project een zone met de bestemming 'Verkeer' waarbinnen de aanpassingen aan de N235 en de busbaan kunnen worden uitgevoerd. Ter illustratie zijn de

tekeningen van het Voorlopig Ontwerp van de weg als bijlage toegevoegd aan het voorontwerp bestemmingsplan zodat de impact op het leefgebied te zien is. Zoals in hoofdstuk 1 van de nota is opgenomen wordt het ontwerp verder uitgewerkt en zal bij het Ontwerpbestemmingsplan het Concept Ontwerp van de N235 als bijlage te raadplegen zijn.

Er is een akoestisch onderzoek uitgevoerd voor het nieuwe tracé van de N235. Opgemerkt wordt dat er sprake is van een spitsbusbaan waarbij buiten de spits de bus op de rijbanen zal rijden van het autoverkeer. Daarvoor zijn er zowel spitsbusbaan bushaltes als reguliere bushaltes aanwezig op de N235.

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat de geluidbelasting vanwege het wegverkeer op en de wijziging van de N235 zal toenemen met ten hoogste 0,31 dB. De toename bedraagt daarmee minder dan 2 dB en is er geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

De beperkte verschuivingen van de fysieke wegligging en de beperkte verschuivingen van de verkeersbewegingen richting de busstrook leveren nagenoeg geen wijzigingen in de berekende geluidbelasting. In de huidige rekensystematiek wordt geen rekening gehouden met spitsintensiteiten.

De bewegingen van de bus in de spitsperiode wordt in de huidige rekensystematiek uitgesmeerd over de gehele dagperiode (tussen 7:00 uur en 19:00).

Onderzoek naar maatregelen om de geluidbelasting ter plaatse van de geluidgevoelige bestemmingen terug te brengen is niet nodig, omdat daar voldaan wordt aan de grenswaarden. Tevens hoeft er door het bevoegd gezag geen hogere waarden verleend te worden.

Aanpassing in het bestemmingsplan
Geen.

Opmerking 4

Het kappen van bomen wordt als positief bestempeld omdat dit bijdraagt aan het open karakter van het landschap. Daar staat tegenover dat deze bomen juist het karakter vormen binnen dit open landschap en dat deze juist een natuurlijke barrière vormen naast de onnatuurlijke Jaagweg. Het kappen zal ertoe leiden dat de weg een nog prominentere plaats in het landschap zal innemen.

Reactie

Op dit moment is het verkeer op de N235 deels door boomstammen aan het zicht onttrokken en rijden daarachter de bus en auto's.

Voor de inpassing van het wegontwerp is een Natuur- en landschapsplan opgesteld.

Er wordt een groencompensatieplan opgesteld waarin de manier waarop het groen dat verdwijnt wordt gecompenseerd staat beschreven. Er is geen wettelijke plicht om de bomen te compenseren maar gelet op de impact van het project heeft dit wel de aandacht van de provincie Noord-Holland als initiatiefnemer van het project. Met betrokkenen worden de mogelijkheden verkend om groen te realiseren binnen het project (berm tussen Noordhollandsch Kanaal en N235),

het invullen van open plekken in de groenstructuur binnen de bebouwde kom van IJpendam en rondom bouwkavels gelegen aan weerszijden van het Noordhollandsch Kanaal en de N235.

Aanpassing in het bestemmingsplan

Geen.

Opmerking 5

Het genoemde tracé mag dan niet voldoen aan de directe voorwaarden voor het uitvoeren van een m.e.r. maar de voorgenomen inbreuk is van dien aard dat er alle aanleiding toe is om deze juist wel uit te voeren om zodoende zeker te stellen dat het milieu niet onnodig wordt geschaad. Aan dit punt wordt geheel voorbij gegaan. Vervolgens stelt inspreker dat er niet verder wordt ingegaan op het gestelde bij punt 2 “als de uitkomst is dat het uitgesloten is dat er belangrijke gevolgen voor het milieu zijn, dan moet in de toelichting van het bestemmingsplan worden gemotiveerd. Zijn belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu niet uitgesloten, dan geldt een m.e.r.-plicht.” Op beide zaken wordt zowel in de analyse als de conclusie niet meer teruggekomen.

Reactie

De reactie van inspreker wordt niet gedeeld. In de toelichting wordt in paragraaf 5.2 aangegeven dat het plan niet m.e.r.-plichtig is. Dan blijft derhalve over dat het bestemmingsplan moet motiveren dat het plan uitvoerbaar is. Daarvoor bevat de toelichting een beschrijving en onderbouwing van diverse (milieu)aspecten die worden onderbouwd door uitgevoerde onderzoeken die als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan zijn gevoegd.

Gelet op de voortgang en de uitgevoerde onderzoeken tijdens en na de ter inzagelegging van het voorontwerpbestemmingsplan zal de toelichting worden uitgebreid op basis van de uitgevoerde onderzoeken en aanvullende informatie.

Aanpassing in het bestemmingsplan

Alle uitgevoerde onderzoeken voor het project worden, voor zover nog niet gedaan, samengevat in de toelichting van het bestemmingsplan en in z'n geheel toegevoegd als bijlagen behorende bij de toelichting van het bestemmingsplan.

Opmerking 6

Inspreker mist de maatregelen in het bestemmingsplan om de geluidshinder van de Jaagweg te verminderen. Er wordt gesteld dat er geen sprake is van of zal zijn van exponentiele groei van het verkeer en dat dit een indicatie is van de toename van het verkeerslawaai.

De busbaan komt dicht bij (hoeveel dit is wordt niet benoemd in dit rapport wat toch een zeer essentieel punt is) de bewoning aan de overkant van het Kanaal. Het busverkeer is zeer intensief op dit traject en zal mogelijk toenemen door de spitsbusbaan.

Het rapport zegt niets over maatregelen als er wel sprake is van een toename van de geluidshinder en hoe deze dan zal worden gereduceerd.

Reactie

Er is een akoestisch onderzoek uitgevoerd voor het nieuwe tracé van de N235.

Opgemerkt wordt dat er sprake is van een spitsbusbaan waarbij buiten de spits de bus op de rijbanen zal rijden van het autoverkeer. Daarvoor zijn er zowel spitsbusbaan bushaltes als reguliere bushaltes aanwezig op de N235.

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat de geluidbelasting vanwege de wijziging van de N235 zal toenemen met ten hoogste 0,31 dB. De toename bedraagt minder dan 2 dB en daarmee is er geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

De beperkte verschuivingen van de fysieke wegligging en de beperkte verschuivingen van de verkeersbewegingen richting de busstrook leveren nagenoeg geen wijzigingen in de berekende geluidbelasting. In de huidige rekensystematiek wordt geen rekening gehouden met spitsintensiteiten.

De bewegingen van de bus in de spitsperiode wordt in de huidige rekensystematiek uitgesmeerd over de gehele dagperiode (tussen 7:00 uur en 19:00).

Onderzoek naar maatregelen om de geluidbelasting ter plaatse van de geluidgevoelige bestemmingen terug te brengen is niet nodig, omdat daar voldaan wordt aan de grenswaarden. Tevens hoeft er door het bevoegd gezag geen hogere waarden verleend te worden.

Aanpassing in het bestemmingsplan

Het uitgevoerde akoestisch onderzoek wordt opgenomen als bijlage bij het bestemmingsplan. Daarnaast wordt paragraaf 5.3 van de toelichting van het bestemmingsplan aangevuld.

Opmerking 7

Gesteld wordt dat het ontwerpbestemmingsplan op belangrijke punten te kort schiet. Er wordt geen rekening gehouden met een groot deel van de direct omwonenden, het plan is onvoldoende duidelijk over hoe en waar de wijzigingen gerealiseerd zullen worden. Belangrijke aspecten als impact op milieu en geluid zijn niet of onvoldoende onderzocht. Inspreker concludeert dat het een eenzijdig en onzorgvuldig rapport is dat de indruk wekt dat er (te) snel beslist moet worden om de bereikbaarheid van Waterland te vergroten zonder dat kan worden vastgesteld dat deze inspanningen ook zullen leiden tot de genoemde aannames ten aanzien van de verkorting van de reistijd en toename van het verkeer.

Reactie

Anders dan inspreker aangeeft is er sprake van een voorontwerpbestemmingsplan dat als eerste stap in het ruimtelijk proces ter inzage is gelegd en gebaseerd is op het Voorlopig Ontwerp van de N235.

Bij het ter inzage leggen van het ontwerpbestemmingsplan zijn alle onderzoeken toegevoegd als bijlage bij het bestemmingsplan en worden samengevat in de toelichting van het bestemmingsplan.

De impact van het project is op basis van het Concept Ontwerp onderbouwd. In de toelichting is ook de tekst aangevuld op basis van het programma Bereikbaarheid Waterland en de bijbehorende onderbouwing van de reistijdverkorting.

Aanpassing in het bestemmingsplan

Alle uitgevoerde onderzoeken voor het project zijn, voor zover nog niet gedaan, toegevoegd als bijlage bij het bestemmingsplan en samengevat in de toelichting van het bestemmingsplan.

De toelichting van het bestemmingsplan wordt aangevuld met achtergrondinformatie over het nut en de noodzaak van de maatregel in het kader van het project Bereikbaarheid Waterland. Hierin worden ook de te nemen maatregelen onderbouwd.

3. 4. Inspreker 4

Opmerking 1

Inspreker reageert op de tekeningen rondom de woonsituatie van de familie. Nabij de woning aan de Dorpsstaat is een parkeervak ingetekend tegenover de pont. Inspreker wil de reden weten van dit parkeervak op deze locatie. Mogelijk vermindert het de waarde van de woning. Ook vormt het mogelijk een belemmering. De uitgang van de woning moet gebruikt kunnen worden.

Reactie

Ter verduidelijking van het voorontwerpbestemmingsplan is het Voorlopig Ontwerp van de N235 gelijktijdig ter inzage gelegd. In het Voorlopig Ontwerp is gezocht naar een verkeersveilige oplossing voor de parkeerplaats van de pontbeheerder.

In goed overleg met de beheerder van de pont en rekening houdend met de verkeersbewegingen is het Concept Ontwerp aangepast waarbij de parkeerplaats aan de zijde van de Dorpsstraat is vervallen.

Gelet op de planologische situatie in het bestemmingsplan hebben en houden de gronden aan de Dorpsstraatzijde de bestemming 'Verkeer' en 'Verkeer - Verblijf'.

Aanpassing in het bestemmingsplan

Geen.

3. 5. Inspreker 5

Inspreker woont tegenover het pontveer en heeft een goed uitzicht op de slagboom.

Opmerking 1

90% van de automobilisten die onbekend is met de situatie rijdt door naar de slagboom en staat voor een groot gedeelte op het fietspad. Nu wil men de boel weer veranderen en wordt het nog beroerder, dan komt de slagboom nog dichterbij het fietspad.

Wanneer dit goed aangegeven staat zou dit minder vaak voor komen. Het team blijft evenwel volhouden dat wel goed is aangegeven waar men zich moet opstellen.

Reactie

In het Voorlopig Ontwerp en het Concept Ontwerp van de N235 worden naast fysieke maatregelen ook maatregelen voorgesteld in de belijning en aanduiding van de opstelvakken voor de veerpont.

Het fietspad is in noord-zuid richting een doorlopend fietspad dat bij rood licht voor de pont moet blijven functioneren. Het opstellen van fietsers voor de pont en auto's daarachter heeft de aandacht bij de fysieke inrichting van het gebied.

Aan de hand van de reactie van inspreker zal bij de realisatie van het plan met ondermeer de afdeling dagelijks beheer van de provincie Noord-Holland worden gezocht naar een goede fysieke oplossing met bebording en markering.

Aanpassing in het bestemmingsplan

Geen.

Opmerking 2

Het volgende waar inspreker bezwaar tegen maakt is de bedoeling om twee parkeerplaatsen te maken zoals uit de tekening wordt opmaakt wordt de achteruitgang van inspreker bijna versperd.

Reactie

Ter verduidelijking van het voorontwerpbestemmingsplan is het Voorlopig Ontwerp van de N235 gelijktijdig ter inzage gelegd. In het Voorlopig Ontwerp is gezocht naar een verkeersveilige oplossing voor de parkeerplaats van de pontbeheerder.

In goed overleg met de beheerder van de pont en rekening houdend met de verkeersbewegingen is Concept Ontwerp aangepast waarbij de parkeerplaats aan de zijde van de Dorpsstraat is vervallen.

Gelet op de planologische situatie in het bestemmingsplan hebben en houden de gronden aan de Dorpsstraatzijde de bestemming 'Verkeer' en 'Verkeer - Verblijf'.

Aanpassing in het bestemmingsplan

Geen.

Opmerking 3

In het verleden is de weg verbreed en mocht de bewoner van Dorpsstraat 12 niet meer vanuit zijn garage de weg op steken. Men heeft toen een stukje fietspad mogelijk gemaakt voor de auto. Hier wordt dan een enkele keer gebruik van gemaakt.

Wat niet zo handig is, is dat het stenen pad naar de weg er nog steeds ligt. Dat had weggehaald moeten worden. Om nu hier parkeerplaatsen te maken is volgens mij niet bevorderlijk voor de veiligheid van het fietsverkeer.

Is de noodzaak van deze parkeerplaatsen zo groot dat de veiligheid van het fietsverkeer hieraan opgeofferd moet worden?

Reactie

Onder opmerking 2 is de reactie opgenomen voor de aanpassing van de parkeerplaats die zal verdwijnen in het Concept Ontwerp zoals deze ter verduidelijking van het voorontwerpbestemmingsplan gelijktijdig ter inzage waren gelegd.

Ten aanzien van de bestaande inrit die nog in de berm aanwezig is door middel van verharding is opgenomen dat deze bestaande verharding wordt verwijderd en de berm weer met gras wordt ingezaaid. Dit is ook op de tekening ter hoogte van Dorpsstraat 12 aangegeven.

Aanpassing in het bestemmingsplan

Geen.

3. 6. Inspreker 6

Opmerking 1

Inspreker maakt bezwaar tegen het plan om één of twee parkeerplaatsen te maken voor zijn huis op het trottoir. Dit komt de veiligheid van het fiets en bromfiets verkeer niet ten goede. Ook wordt het uitzicht belemmerd van het fietsverkeer dat vanuit de Dorpsstraat het fietspad op wil steken.

Vroeger was het alleen fietspad maar een aantal jaren geleden is de N235 verbreed daarvoor was grond nodig o.a. van de Dorpsstraat 12. Die woning had een uitrit op de N235, dat mocht niet meer en men heeft een stukje fietspad ook voor autoverkeer mogelijk gemaakt zodat men vanuit de garage naar de Dorpsstraat kon. Dit was voor de veiligheid van het fietsverkeer geen vooruitgang. Weegt de noodzaak van een parkeerplaats hier tegenop? Om dit te vergroten.

Reactie

Ter verduidelijking van het voorontwerpbestemmingsplan is het Voorlopig Ontwerp van de N235 gelijktijdig ter inzage gelegd. In het Voorlopig Ontwerp is gezocht naar een verkeersveilige oplossing voor de parkeerplaats van de pontbeheerder.

In goed overleg met de beheerder van de pont en rekening houdend met de verkeersbewegingen is Concept Ontwerp aangepast waarbij de parkeerplaats aan de zijde van de Dorpsstraat is vervallen.

Vanuit de provincie Noord-Holland en de gemeente Waterland zal worden onderzocht welke mogelijkheden er zijn om het parkeren van motorvoertuigen in de berm tussen rijbaan (N235) en fietspad tegen te gaan zodat de overzichtelijkheid van de kruising met de veerpont verbeterd.

Gelet op de planologische situatie in het bestemmingsplan hebben en houden de gronden aan de Dorpsstraatzijde de bestemming 'Verkeer' en 'Verkeer - Verblijf'.

Aanpassing in het bestemmingsplan

Geen.

3. 7. Inspreker 7

Opmerking 1

Inspreker heeft een uitrit op de Jaagweg ter hoogte van nummers 23 en 24. De toezegging is gedaan dat de halfharde verharding (grastegels in de richting van Purmerend) wordt verlengd tot ongeveer 15 tot 20 meter. Deze verlenging is mede noodzakelijk vanwege het boten- en reparatiebedrijf, zodat klanten met een redelijke boottrailer achteruit vanaf de Jaagweg een beetje veilig het erf op kunnen steken.

Reactie

Het voorontwerpbestemmingsplan bestemd het provinciaal eigendom en daarmee de N235 als 'Verkeer'. De bermen van de N235 tot aan de kadastrale perceelsgrenzen van de objecten aan de Jaagweg zijn ook onderdeel van deze bestemming.

De in- en uitritten voor zover gelegen binnen het eigendom van de provincie Noord-Holland worden in het Voorlopig Ontwerp van de N235 aangepast in betonstraatsteen in keperverband en met aan weerszijden grasbetonstenen grijs (zogenaamde halfverharding). Het voorstel voor de inrichting van de inritten is

separaat van de bestemmingsplanprocedure door de provincie Noord-Holland georganiseerd. De uiteindelijke inrichting van deze in- en uitritten wordt onderdeel van het Definitief Ontwerp.

Inspreker zal moeten voorzien in een keermogelijkheid en opstelruimte voor voertuigen op eigen terrein. Via de in- en uitrit wordt de mogelijkheid geboden om op een veilige manier vooruit de N235 op te rijden.

Bij het Concept Ontwerp worden de principeoplossingen voor de in- en uitritten gevoegd. Deze principeoplossingen worden gekoppeld aan de vigerende bestemmingen van de bij de in- en uitrit behorende percelen en zijn onderverdeeld in een woonoplossing en een bedrijfsoplossing die in twee situaties van toepassing is op grond van het vigerende bestemmingsplan 'Buitengebied Waterland 2013'.

Aanpassing in het bestemmingsplan

Geen.

Opmerking 2

Inspreker maakt ook een ernstig bezwaar dat de verlichting ook geheel verdwijnt van de Jaagweg. (de helft van de bestaande verlichting kan en mag dan ook wel weg.) Wij fietsen met onze kinderen en familie in Purmerend regelmatig 's avonds naar Purmerend nu over een verlicht fietspad. Maar ook 's morgens als je vroeg op de fiets naar Purmerend moet in de winter. Dan fietst dat heel vervelend tegen al die autolichten in de file. Wij vinden het dan ook niet meer van deze tijd dat na de verandering van de busbaan / Jaagweg mijn vrouw en dochters in het pikke donker moeten fietsen. Met de moderne LED verlichting sparen we even goed het milieu maar vooral dat de fietsers zich ook een beetje veilig voelen.

Reactie

Het verlichten van een provinciale weg is een verantwoordelijkheid van de Provincie Noord-Holland. De provincie heeft in het Provinciaal Milieubeleidsplan haar beleid voor licht en donkerte geformuleerd.

Onderdeel van dit beleid is het behouden van donkerte buiten het stedelijk gebied.

Dit doet de provincie vooral door provinciale wegen niet meer te verlichten dan nodig is voor de verkeersveiligheid. Bij wegverlichting streeft de provincie naar een minimum aan energieverbruik en zo min mogelijk lichthinder naar de omgeving. Ook houdt de provincie rekening met licht en donkerte bij ruimtelijke ontwikkelingen en bij de afgifte van vergunningen.

Voor het fietspad langs de N235 wordt geen directe verlichting aangebracht. Er vindt wel een onderzoek plaats (en/of praktijkproef) naar het verlichten van de grond van het fietspad door middel van lichtgevende markering. Daarnaast wordt onderzocht hoe licht van tegenliggers kan worden opgelost. Bij de in- en uitritten langs de N235 wordt wel een lichtmast geplaatst.

Aanpassing in het bestemmingsplan

Geen.

Opmerking 3

Inspreker heeft ook het uitzicht vanuit de woonkamer in de richting van Purmerland over het kanaal en de busbaan toegelicht op de inloopavond van 5 januari 2016.

Inspreker heeft 13 jaar geleden een nieuwe woning gebouwd en de woning zo hoog

gebouwd dat wij in de woonkamer over de bestaande vangrail kunnen kijken over het veld naar Purmerland. Nu gaan wij hoogstwaarschijnlijk een vangrails krijgen met van die lelijke groene schilden om de verlichting van tegemoet komend verkeer tegen te gaan. Inspreker heeft gevraagd om bij de bebouwing de schilden wat verder uit elkaar te zetten zodat haar uitzicht tot een minimum wordt ontnomen. In ons overleg in het dorps huis zou het technisch geen probleem hoeven te zijn.

Reactie

De woning van inspreker is evenwijdig aan de N235 gepositioneerd met een nokrichting evenwijdig aan de weg. In de westgevel, grenzend aan de N235 bevindt zich in het midden van de gevel één raamkozijn dat uitkijkt op de N235 en de overzijde van het kanaal.

De N235 bevindt zich verhoogd ten opzichte van de woning van inspreker. De hoogteligging van de weg, na uitvoering van de maatregelen en groot onderhoud aan de bestaande weg, blijft onveranderd. Daarnaast worden de schilden om het hinderlijk schijnen van koplampen tegen te gaan vanuit inspreker in de dwarsrichting op de geleiderail geplaatst waardoor inspreker deels langs de schildjes heen kan kijken en er geen ‘dicht scherm’ ontstaat van groene schildjes. Er is daarom sprake van een zeer beperkt uitzichtverlies.

Aanpassing in het bestemmingsplan

Geen.

3. 8. Inspreker 8

Opmerking 1

Inspreker stelt dat het probleem met het huidige ontwerp niet wordt opgelost. Het doel is om de doorstroming voor zowel OV als auto te verbeteren en reistijdwinst te behalen. Het plan laat niet zien dat dit gebeurt en legt niks uit. Er is geen verkeersonderzoek met hoeveelheden bussen en auto's voor en na de aanpassing zodat het plan effectief objectief kan worden beoordeeld. Het plan is dus op zijn zachtst gezegd ‘nog niet af’.

Reactie

Het voorliggend bestemmingsplan richt zich op de spitsbusbaan tussen IJpendam en Purmerend. Het programma ‘Bereikbaarheid Waterland’ bevat meerdere maatregelen aan diverse provinciale wegen om in totaal een reistijdwinst te behalen in zowel de ochtend- als avondspits. Zowel op de projectwebsite www.bereikbaarheidwaterland.nl als in de toelichting wordt een nadere onderbouwing opgenomen over de reistijdverbetering.

Aanpassing in het bestemmingsplan

De toelichting van het bestemmingsplan wordt aangevuld met achtergrondinformatie over de nut en noodzaak van de maatregel in het kader van het project Bereikbaarheid Waterland. Hierin worden ook de te nemen maatregelen onderbouwd.

Opmerking 2

De kruising in IJpendam ter hoogte van het pontveer lijkt bepalend. Daarom is hier een tunnel voorzien. De tunnel is volgens de huidige tekeningen alleen voor voetgangers en niet te gebruiken door fietsers of minder validen. Het is een nauwe gang die niet gebruikt zal worden.

- a. Veel oponthoud op de kruising volgt uit het bedienen van de verkeerslicht door het pontveer. Dit gebeurt 9 van de 10 keer omdat er één of meerdere fietsers worden overgezet, soms ook in combinatie met voetgangers. Om vertraging op de kruising te verhelpen is het dus noodzakelijk om de tunnel ook bruikbaar te laten zijn voor fietsers. Als onderdeel van de recreatieve fietsroute vanuit het IJperveld via IJpendam is dat ook nodig.
- b. Het is een schande dat de tunnel zoals nu is getekend niet gebruikt kan gaan worden door mindervaliden. Deze mensen moeten in plaats hiervan een soort omleidingsroute over de kruising heen de bushalte of de pont zien te bereiken. De enige reden hiervoor is dat een wel voor hen toegankelijke tunnel blijkbaar te duur is. Heel raar is dat verwacht wordt dat andere mensen deze route over de kruising als vanzelf zullen gaan vermijden en de tunnel gaan gebruiken. Dat zal niet gebeuren, anderen zullen ook deze route bovenlangs kiezen in plaats van omlopen onderdoor. Als gevolg hiervan zal er nagenoeg evenveel vertraging blijven als nu.

De hiervoor genoemde problemen kunnen verholpen worden door het ontwerp van de tunnel aan te passen. Misschien iets duurder maar de opbrengst in termen van doorstroming, sociale veiligheid van de tunnel, verkeersveiligheid en toegankelijkheid van onze samenleving voor minder validen wordt veel hoger.

Reactie

Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is een voetgangerstunnel gewenst. In de huidige situatie steken al veel OV-gebruikers over ondanks dat met een rood licht heeft bij de verkeerslichten. Omdat ook in de avondspits iedereen de N235 over dient te steken wordt de kans op ongevallen groter. Vandaar dat gekozen is voor een ongelijkvloerse oversteek. Tevens zorgt dit voor een verbetering van de doorstroming.

Ter hoogte van de veerpont blijft een verkeersregelininstallatie aanwezig voor de veerpont zelf en de oversteekbewegingen voor mindervaliden. Dit aandeel oversteekbewegingen is vele malen minder dan alle voetgangers die gebruik maken van het openbaar vervoer.

Uit een recent OV-onderzoek is gebleken dat slechts circa 18% van alle OV gebruikers naar de bushalte gaan via een route die theoretisch gezien via de oversteek bij het veerpont de kortste zou zijn. Omdat er bij het veerpont geen fietsenstallingen zijn zal van dit percentage alleen het deel voetgangers een potentiële gebruiker zijn. Dit komt neer op circa 12% van alle gebruikers. Naar verwachting zal een groot deel hiervan via de tunnel de N235 oversteken omdat men daarvoor niet hoeft te wachten voor de verkeerslichten. In totaal verwachten wij dus dat circa 95% van de OV-gebruikers zeker gebruik zal gaan maken van de nieuwe tunnel.

In het wegontwerp is tevens door middel van hekwerken en groeninpassing (compleet maken bestaande bomenrijen in IJpendam) een illegale oversteekroute over de N235 niet meer mogelijk. De fiets-, voetgangers- en mindervaliden routes worden in het ontwerp begeleid zodat er geen ongewenste en verkeersonveilige situatie gaan ontstaan.

De voetgangerstunnel is zo ontworpen dat met een beperkt ruimtebeslag en aanpassing van het Noordhollandsch Kanaal een goede onderdoorgang kan worden gerealiseerd. Door eisen aan hellingbanen (stijgingspercentages etc.) is het ruimtelijk zeer lastig en kostbaar om een tunnel aan te leggen die toegankelijk is voor mindervaliden en hetzelfde ruimtebeslag heeft als nu is meegenomen in het wegontwerp en het bestemmingsplan. Afhankelijk van de herkomst van een mindervalide is de gelijkvloerse oversteek wel of niet een langere route.

Aanpassing in het bestemmingsplan

Geen.

Opmerking 3

Inspreker stelt dat er nog geen onderzoek is gedaan naar geluidhinder. Uit ervaring weten wij hoeveel geluid er nu is. In de spits valt het qua auto's nog iets mee want dan staat alles stil of rijdt langzaam. De bussen klapperen over de busbaan die er ook nu gewoon al is. Aangezien de doorstroming beter gaat worden (daar doet u het voor) zullen de snelheden en dus de hinder toenemen. Hier moeten maatregelen worden genomen zodat er geen achteruitgang ontstaat en bij voorkeur de hinder af zou moeten nemen. Een fatsoenlijk akoestisch onderzoek had al beschikbaar horen te zijn en moet er alsnog gaan komen. Ook moet gekeken worden wat het effect is op de lichthinder die wij in nog grotere mate zullen ondervinden als de bomen weg zouden gaan en de busbaan dichterbij komt.

Reactie

Inspreker is woonachtig in de gemeente Landsmeer op ruime afstand van de N235. Vanuit geluid geredeneerd zijn de woningen in de kern van IJpendam en langs de Jaagweg in de gemeente Purmerend / Waterland het dichtstbij gelegen. Door het handhaven van de oostberm (mede gelet op de grondeigendommen en de situatie in de kern IJpendam) wordt aan de westzijde van de N235 ruimte gezocht in de bestaande berm en deels ook in het Noordhollandsch Kanaal. Dit betekent dat de afstand tussen de spitsbusbaan en de woningen langs de Kanaalweg e.o. te Landsmeer korter zal worden.

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat de geluidbelasting vanwege de wijziging van de N235 zal toenemen met ten hoogste 0,31 dB. De toename bedraagt minder dan 2 dB en daarmee is er geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

De beperkte verschuivingen van de fysieke wegligging en de beperkte verschuivingen van de verkeersbewegingen richting de busbaan leveren nagenoeg geen wijzigingen in de berekende geluidbelasting. In de huidige rekensystematiek wordt geen rekening gehouden met spitsintensiteiten.

De bewegingen van de bus in de spitsperiode wordt in de huidige rekensystematiek uitgesmeerd over de gehele dagperiode (tussen 7:00 uur en 19:00).

Onderzoek naar maatregelen om de geluidbelasting ter plaatse van de geluidgevoelige bestemmingen terug te brengen is niet nodig, omdat daar voldaan wordt aan de grenswaarden. Tevens hoeft er door het bevoegd gezag geen hogere waarden verleend te worden.

Het aspect lichthinder maakt onderdeel uit van het wegontwerp. Door de spitsbusbaan, die in twee richtingen bereikbaar is, worden er tussen busbaan en rijbaan anti-verblindingschildjes aangebracht. Door deze schildjes wordt het hinderlijk schijnen van (kop)lampen voorkomen. Ook op de vangrail tussen de spitsbusbaan en Noordhollandsch Kanaal worden ook anti-verblindingschildjes aangebracht zodat ook de lampen van het busverkeer niet uitstralen over het water en de aan de overzijde gelegen woningen. De lichthinder ten opzichte van de bestaande situatie zal hierdoor verbeteren.

Aanpassing in het bestemmingsplan

Het uitgevoerde akoestisch onderzoek wordt opgenomen als bijlage bij het bestemmingsplan. Daarnaast wordt paragraaf 5.3 van de toelichting van het bestemmingsplan aangevuld.

Opmerking 4

Inspreker stelt dat in het huidige voorstel alle bomen langs het kanaal gekapt gaan worden en hier komt niets voor terug. Het plan geeft straks een uitzicht dat bestaat uit een damwand die veel hoger is dan de huidige met daarop een vangrail of betonnen barrière waarboven de bus rijdt met daarachter de auto's. Dit moet anders. De huidige bomen moeten behouden blijven of minimaal worden vervangen door gelijkwaardige exemplaren, opnieuw langs het kanaal. De damwand moet laag blijven zodat er een groen talud zal zijn net als nu en net als in het profiel vanaf IJpendam richting Het Schouw. Het is logisch en passend in het landschap om ditzelfde basisprofiel over de hele lengte van Purmerend tot het Schouw te behouden en realiseren.

Reactie

Op dit moment is het verkeer op de N235 deels door boomstammen aan het zicht onttrokken en rijden daarachter de bus en auto's.

Voor de inpassing van het wegontwerp is een Natuur- en landschapsplan opgesteld.

Er wordt een groencompensatieplan opgesteld waarin de manier waarop het groen dat verdwijnt wordt gecompenseerd staat beschreven. Er is geen wettelijke plicht om de bomen te compenseren maar gelet op de impact van het project heeft dit wel de aandacht van de provincie Noord-Holland als initiatiefnemer van het project. Met betrokkenen worden de mogelijkheden verkend om groen te realiseren binnen het project (berm tussen Noordhollandsch Kanaal en N235), het invullen van open plekken in de groenstructuur binnen de bebouwde kom van IJpendam en rondom bouwkavels gelegen aan weerszijden van het Noordhollandsch Kanaal en de N235.

Na realisatie van de spitsbusbaan zal de damwand maximaal 0,6 meter hoger ten opzichte van de huidige hoogte van de bestaande damwand en het waterpeil van het Noordhollandsch Kanaal. Het hoogteverschil tussen bestaande en nieuwe damwand is niet meer aanwezig ter hoogte van de Verzetslaan in Purmerend.

Aanpassing in het bestemmingsplan

Geen.

Opmerking 5

Inspreker stelt dat voetgangers (dus ook minder validen) en fietsers vanaf de pont goed van en naar de bushalte en het dorp moeten kunnen. Er moet daarom bij de pont zelf ook een goede oplossing voor getekend worden, inclusief enige mogelijkheid voor fietsenstalling.

Reactie

In het wegontwerp van de N235 zijn diverse voorzieningen opgenomen voor voetgangers en fietsers, mede in combinatie met de veerpont. Fietsers kunnen bij de Kanaalweg hun fiets stallen, de pont nemen en via de brug, het voetpad en de onderdoorgang direct de bushaltes bereiken. Vanuit IJpendam kan de fiets worden geparkeerd in de fietsenstalling waarna direct de bushalte aan de Zonnewegkant bereikbaar is, en via de voetgangerstunnel de bushaltes aan de kanaalzijde kunnen worden bereikt. Ook kan via de voetgangerstunnel en trapopgang de veerpont worden bereikt zonder de N235 gelijkvloers over te steken. Fietsers, die vervolgens geen gebruik zullen maken van het OV van IJpendam, kunnen blijvend gebruik maken van het pontveer en ook met de fiets de N235 kunnen oversteken van/naar IJpendam/Landsmeer.

Aanpassing in het bestemmingsplan

Geen.

Opmerking 6

Inspreker stelt dat de huidige onderbouwing incompleet is en op onderdelen die er wel zijn onjuist. Vrijwel geen enkel benodigd onderzoek is er en op enkele plaatsen in de toelichting is eenvoudig over zaken heen gestapt die toch echt onderzocht moeten worden. De keuze van de plangrens bij Purmerend is vreemd, het plangebied loopt veel verder door dan de Verzetslaan, waarom dit is wordt niet vermeld.

Reactie

De verbeelding, voor zover het grondgebied van de gemeente Purmerend, bevat naast de aanleg van de spitsbusbaan ook het onderhoudsgebied. De verbeelding wordt aangepast tot alleen het project spitsbusbaan waarbij ca. 150 meter van de N235 binnen de gemeente Purmerend wordt bestemd. Voor het deel waar onderhoud noodzakelijk is gebeurt dit binnen de huidige vigerende bestemming en is aanpassing van het bestemmingsplan dan ook niet noodzakelijk. De toelichting van het bestemmingsplan bevat een beschrijving en onderbouwing van diverse (milieu)aspecten die worden onderbouwd door uitgevoerde onderzoeken die als bijlage bij het bestemmingsplan zijn gevoegd. Gelet op de voortgang en de uitgevoerde onderzoeken tijdens en na de ter inzagelegging van het voorontwerpbestemmingsplan zal de toelichting worden uitgebreid op basis van aanvullende informatie.

Aanpassing in het bestemmingsplan

De verbeelding behorende bij het bestemmingsplan voor het grondgebied van Purmerend is aangepast, waardoor het plangebied is verkleind en nu loopt vanaf de kruising Verzetslaan tot de grens met de gemeente Waterland. Alle uitgevoerde onderzoeken voor het project worden, voor zover nog niet gedaan, toegevoegd als bijlage bij het bestemmingsplan en samengevat in de toelichting van het bestemmingsplan.

Opmerking 7

Inspreker stelt voor om samen te tekenen aan een alternatief ontwerp met een aangepast profiel met een zinvolle veilige tunnel, blijvende bomen langs de weg en het beperken van geluid- en lichthinder.

Reactie

Bij het opstellen van het Schetsontwerp voor de passage in Ilpendam zijn diverse haal- en brengsessies met bewoners van Ilpendam en de Dorpsraad georganiseerd om tot een optimaal ontwerp te komen.

Mede gelet op de beschikbare ruimte in Ilpendam is er gezocht naar een passend ontwerp rekening houdend met de diverse randvoorwaarden. De reactie van inspreker leidt niet tot nieuwe ontwerpessie(s), maar de provincie zal wel in overleg treden met de bewoners van de gemeente Landsmeer die direct grenzen aan het plangebied.

Aanpassing in het bestemmingsplan

Geen.

3. 9. Inspreker 9

Opmerking 1

Inspreker stelt dat het erg gevaarlijk gaat worden bij Ilpendam. De doorstroming verbeterd en dus ontstaan er hogere gemiddelde snelheden. Ruim de helft van de busreizigers komt uit de nieuwe buurt, het gros door de Gruttostraat. Inspreker verwacht dat een groot deel de fiets op de hoek van de Zonneweg - Gruttostraat zal parkeren en schuin de weg oversteekt naar de bushalte. Een gedeelte van de mensen uit het oude dorp zal niet de moeite/ tijd nemen om de tunnel te nemen en ook het kruispunt oversteken.

Reactie

Bij het groot onderhoud en het verbeteren van de doorstroming op de N235 is er ook aandacht voor het snelheidsregime van deze weg. Buiten de bebouwde kom zal deze snelheid maximaal 80 km/u zijn. Binnen de bebouwde kom van Ilpendam worden er snelheidsbeperkende maatregelen meegenomen in het wegontwerp bij de komgrens (uitbuiging van de weg) en in de begeleiding van de weg zodat duidelijk is dat hier maximaal 50 km/u mag worden gereden.

In het ontwerp van de N235 is rekening gehouden met het tegengaan van ongewenste oversteekbewegingen over de provinciale weg heen.

Door middel van hekwerken voorbij de kruising Zonneweg - Gruttostraat en het invullen van open plekken in de berm met beplanting wordt het schuin oversteken naar de bushalte voorkomen.

Uit een recent OV-onderzoek is gebleken dat slechts circa 18% van alle OV gebruikers naar de bushalte gaan via een route die theoretisch gezien via de oversteek bij het veerpont de kortste zou zijn. Omdat er bij het veerpont geen fietsenstallingen zijn zal van dit percentage alleen het deel voetgangers een potentiële gebruiker zijn. Dit komt neer op circa 12% van alle gebruikers. Naar verwachting zal een groot deel hiervan via de tunnel de N235 oversteken omdat men daarvoor niet hoeft te wachten voor de verkeerslichten. In totaal verwachten wij dus dat circa 95% van de OV-gebruikers zeker gebruik zal gaan maken van de nieuwe tunnel.

Ter hoogte van de veerpont blijft een verkeersregelininstallatie aanwezig voor de veerpont zelf en de oversteekbewegingen voor mindervaliden. Dit aandeel oversteekbewegingen is vele malen minder dan alle voetgangers die gebruik maken van het openbaar vervoer. De fiets-, voetgangers- en mindervaliden routes worden in het ontwerp begeleid zodat er geen ongewenste en verkeersonveilige situatie gaan ontstaan.

Aanpassing in het bestemmingsplan

Geen.

Opmerking 2

Inspreker stelt dat er sprake is van snelheidswinst in de ochtend voor Purmerenders van wel 25 minuten. Bij Broek wordt het ook beter. Dus bij de oprit van de A10 waar de wachttijd in de spits nu ongeveer 3 minuten is gaat het een feest worden, ook het Schouw in de middag.

Veel voertuigen richting Edam - Volendam blijven zo lang mogelijk op de linkerbaan rijden om op het laatste moment richting Edam te gaan, hierdoor heeft het verkeer richting Purmerend veel vertraging. Dus eerst de oprit van de A10 en het Schouw aanpassen en dan pas aan de N235 en de N247 beginnen.

Reactie

In de toegevoegde nut en noodzaak beschrijving wordt aangegeven dat de rijtijdswinst in de avondspits maximaal circa 25 minuten bedraagt. Dit heeft dus verder geen effect op het netwerk ten zuiden van IJpendam.

Het voorliggend bestemmingsplan richt zich op de spitsbusbaan tussen IJpendam en Purmerend. Het programma 'Bereikbaarheid Waterland' bevat meerdere maatregelen aan diverse provinciale wegen om in totaal een reistijdswinst te behalen in zowel de ochtend- als avondspits. Zowel op de projectwebsite www.bereikbaarheidwaterland.nl als in de toelichting wordt een nadere onderbouwing opgenomen over de reistijdverbetering.

Aanpassing in het bestemmingsplan

De toelichting van het bestemmingsplan wordt aangevuld met achtergrondinformatie over het project Bereikbaarheid Waterland en de onderbouwing ten aanzien van de verbetering van de doorstroming en verkeersveiligheid. Hierin worden ook de te nemen maatregelen onderbouwd.

Opmerking 3

Inspreker stelt dat al jaren wordt gesproken over het geluidsniveau bij o.a. IJpendam. Als de doorstroom beter wordt komt er meer geluid. Echte overlast door verkeerslawaaï (banden) begint boven de 50 km per uur. Als er nu geen file is zit dat rond de 65, de openbaar vervoer bussen rijden regelmatig harder. Via het forum van Bereikbaarheid Waterland heeft inspreker al de vraag gesteld over het asfalt maar er komt alleen geluidsreducerend asfalt vanaf de bebouwde komgrens. Inspreker verwijst naar de factsheet stiller verkeer = gezondere leefomgeving.

Reactie

Stil asfalt is zachter dan normaal asfalt. Hierdoor kan dit niet worden toegepast op locaties waar veel zijwaartse bewegingen plaatsvinden omdat het sneller stuk gaat. Op kruispunten en locaties waar veel bussen van rijstrook wisselen kan dit

dus niet worden toegepast. Dit geldt voor vrijwel de gehele bebouwde kom van Ilpendam. In het Concept Ontwerp zijn de locaties waar stil asfalt wordt aangelegd ingetekend. Rondom de kruising en bushaltes in Ilpendam zal geen stil asfalt worden neergelegd.

Technisch heeft geluid reducerend asfalt effect bij snelheden boven de 40 km/u. Het heeft binnen de bebouwde kom dus een beperkt effect dat in relatie tot de hogere aanlegkosten niet verantwoordbaar is.

Dat betekent dat buiten de bebouwde kom dit asfalt wordt gerealiseerd op de rijbanen voor het gemotoriseerd verkeer en aansluit op het actieplan geluid van de provincie Noord-Holland en de daarin benoemde wegen, waaronder de N235. In het akoestisch onderzoek naar het verkeerslawaaï wordt rekening gehouden met de verschillende soorten asfalt om het effect te kunnen berekenen van de geluidbelasting van het verkeer op de gevels van de omliggende woningen.

Aanpassing in het bestemmingsplan

Geen.

Opmerking 4

Inspreker geeft aan dat de tunnel wordt aangelegd om de doorstroming te verbeteren en de veiligheid voor de overstekende voetgangers te vergroten. Het verkeer moet ook regelmatig stoppen voor auto's die Ilpendam uit gaan. Inspreker stelt voor om het busverkeer te koppelen aan de stoplichten. Bij de bushalte staat een bord waarop te zien is over hoeveel minuten de bus komt, koppel dit aan de stoplichten voor auto's en voetgangers en de verkeerslichten kunnen de doorstroom optimaliseren. Hang hetzelfde bord bij de oversteekplaats met een soort van abri zodat mensen snappen dat ze wat langer kunnen wachten omdat hun bus er toch niet snel is.

Reactie

De informatievoorziening voor het openbaar vervoer is onderdeel van de inrichting van de N235 in Ilpendam. Door het grote aantal bussen door Ilpendam en de hoeveelheid buspassagiers is het koppelen van verkeersstromen aan één verkeersregelininstallatie niet gewenst. Vanuit de verkeersveiligheid is het gelijkvloers oversteken van buspassagiers naar de bushalte niet gewenst. Ook de doorstroming van het bus- en autoverkeer loopt hierdoor vertraging op door de wachttijden als voetgangers oversteken.

Aanpassing in het bestemmingsplan

Geen.

3. 10. Inspreker 10

Opmerking 1

Inspreker stelt dat de situatie door het plan fors ten nadele wijzigt. Voor de woning wordt een abri gerealiseerd en de woning Zonneweg 1 wordt gesloopt en wegbestemd en vervangen door een fietsenstalling.

Reactie

Uit de reacties van de omgeving en het ontwerp van de oostelijke bushalte langs de Zonneweg is de voorgestelde oplossing gewijzigd in het Concept Ontwerp.

Deabri voor de woning van inspreker is in het ontwerp verwijderd. Gelet op de routes naar en de inrichting van de bushalte is dezeabri niet nodig. Aan de zuidkant van het perceel van inspreker wordt de openbare weg aangepast en een fietsenstalling gerealiseerd.

Aanpassing in het bestemmingsplan

Geen.

Opmerking 2

Inspreker heeft niet zozeer bezwaren tegen de komst van de tunnel onder de Jaagweg. De verwachting is dat deze tunnel een veiligere oversteek voor voetgangers tot gevolg zal hebben en tot minder stilstaand verkeer zal leiden. Insprekers hebben wel grote bezwaren tegen de verdere inrichting van het plan en met name tegen de locaties voor de fietsenstallingen en deabri. Door de komst van de stallingen en deabri wordt verwacht dat de overlast aanzienlijk zal toenemen en het uitzicht wordt aangetast.

Reactie

Deabri tegenover de woning van inspreker zal niet worden gerealiseerd. In het Concept Ontwerp is de gewijzigde inrichting van het gebied voor de woning van inspreker opgenomen.

Voor de fietsenstallingen is een onderscheid gemaakt in de oostelijke stallingen voorzien van een afdak/luifel en met ruimte voor 64 fietsen. De meest westelijke stalling, nabij de aangepaste Merelstraat - Zonneweg, heeft geen overkapping en biedt ruimte aan 32 fietsen door het toepassen van 'Tulips' die niet zijn voorzien van een overkapping.

Aanpassing in het bestemmingsplan

Toelichting wordt aangepast op basis van het Concept Ontwerp ondermeer voor het aantal fietsenstallingen.

Opmerking 3

Inspreker vraagt zich af of de fietsenstallingen op de locatie aan de Zonneweg 1 überhaupt kunnen worden gerealiseerd nu de eigenaar het perceel niet wenst te verkopen. De onteigeningsprocedure is het middel om het perceel te verwerven en daarvoor is het onder andere noodzakelijk dat wordt aangetoond dat het plan niet op een andere wijze kan worden gerealiseerd (nulvereiste). In het plan wordt op geen enkele wijze toegelicht waarom het perceel aan de Zonneweg 1 noodzakelijk is voor de realisatie van het plan. Inspreker stelt dat de huidige fietsenstalling aan de Merelstraat volstaat of desnoods kan worden uitgebreid aan die zijde van de Merelstraat ten koste van de bestaande parkeerplaatsen. Op deze wijze kan de hellingbaan ook worden uitgevoerd.

Inspreker merkt op dat het stallen van fietsen aan de Merelstraat in het verleden nooit tot problemen heeft geleid. Vanaf deze fietsenstalling kan rechtstreeks gebruik worden gemaakt van de voetgangerstunnel.

Inspreker stelt dat de onteigening niet noodzakelijk is en daarmee uiterst onzeker. Door de aangedragen variant van fietsenstallingen langs de Merelstraat zal er een betere ruimtelijke ordening zijn dan nu voorgesteld en een veiligere situatie ontstaan door minder verkeersbewegingen.

Reactie

In de huidige situatie is er te weinig stallingsruimte voor fietsen. Dit zal inspreker ongetwijfeld ook merken nu er diverse fietsen in de berm/talud van de Zonneweg worden geplaatst. De bestaande fietsenstalling aan de Merelstraat is niet voldoende voor het totale aanbod aan fietsen dat in de omgeving van de bushaltes in de huidige situatie wordt gestald.

Uit het wegontwerp van de N235 is duidelijk te herleiden dat door de komst van de voetgangerstunnel en het inpassen van deze tunnel in de openbare ruimte er te weinig fysieke ruimte aanwezig is om dit zonder het perceel Zonneweg 1 te kunnen realiseren. Door het aanpassen van de openbare ruimte en de aankoop van de Zonneweg 1 ontstaat er voldoende ruimte voor een goede ruimtelijke inpassing van de voetgangerstunnel en de noodzakelijke ondersteunende voorzieningen (zoals een openbare fietsenstalling) die noodzakelijk zijn voor het goed functioneren van de OV halte IJpendam.

De parkeerplaatsen aan de zijde van de Merelstraat worden gebruikt door omwonenden en gebruikers van het openbaar vervoer. Op de locatie van deze parkeerplaatsen kan niet worden voorzien in de totale behoefte aan fietsenstallingen.

Aanpassing in het bestemmingsplan

Geen.

Opmerking 4

Inspreker stelt dat indien Zonneweg 1 wordt onteigend de bezwaren tegen het plan ongewijzigd blijven. Het plan brengt met zich mee dat direct tegen de erfgrans van het perceel een drietal fietsenstallingen worden gerealiseerd met een maximale hoogte van 3,50 meter. Daarnaast is op een animatie zichtbaar dat er een hoge erfafscheiding wordt geplaatst. Met name tegen de komst van de derde, meest westelijke, fietsenstalling en erfafscheiding heeft inspreker bezwaar.

De fietsenstalling, hoewel achter de rooilijn geplaatst, belemmert het uitzicht van inspreker. De huidige woning aan de Zonneweg 1 bevindt zich namelijk niet direct nabij de erfgrans zodat inspreker vrij uitzicht heeft op het Noordhollandsch Kanaal en het IJperveld. Dit is van belang gelet op de indeling van de woning met woonkamer en keuken aan de zijde van de Zonneweg 1 terwijl de fietsenstalling dit uitzicht gaat ontnemen. Inspreker zal direct uitzicht hebben op de fietsenstallingen, daarnaast brengt een fietsenstalling, anders dan een woonhuis, veel meer verkeersbewegingen met zich mee.

Inspreker geeft de voorkeur aan enkel de twee oostelijke fietsenstallingen te realiseren en deze verlaagd uit te voeren. Verwezen wordt naar de fietsenstallingen aan het Tramplein te Purmerend, waar inspreker een foto van bijvoegt, dit brengt met zich mee dat de maximale bouwhoogte van de fietsenstalling kan worden teruggebracht. Hierbij dient de fietsenstalling bij de Merelstraat te blijven bestaan zodat de noodzaak van de derde (meest westelijke fietsenstalling) verdwijnt.

Reactie

In de animatie van het project is de meest westelijke fietsenstalling die ruimte biedt aan 32 fietsen (16 aan weerszijden van de stalling) overdekt weergegeven. In het Concept Ontwerp zijn op deze locatie 'Tulips' fietsenstallingen ingetekend

zonder overkapping. Tussen de woning van inspreker en de fietsenstalling wordt voorzien in een erfafscheiding zodat direct zicht op de fietsen wordt voorkomen. De woning van inspreker heeft aan de zuidgevel een voordeur met blinde zijmuur en achterop het erf een aanbouw met raampartij gericht op het Noordhollandsch Kanaal.

Het uitzicht vanuit de aanbouw achterop het erf van inspreker zal veranderen door realisatie van de fietsenstallingen.

De fietsenstalling zal met namen vanuit IJpendam worden benaderd door fietsers die hun fiets zullen gaan stallen. De meest oostelijke fietsenstalling zullen, mede doordat de hellingbaan bij deze stallingen uitkomt intensief worden gebruikt. Omdat er behoefte is aan veel stallingsplaatsen is ook de meest westelijke fietsenstalling noodzakelijk. De invulling van het gebied rondom de woning van inspreker leidt tot meer fietsbewegingen.

Door aanpassing van het Concept Ontwerp worden de fietsenstalling aan de zijde van de Zonneweg niet voorzien van een overkapping waardoor het verlies aan uitzicht beperkt is.

Een verdiepte ligging van de fietsenstallingen is niet wenselijk. Door de voetgangerstunnel en de inrichting van het openbaar gebied rondom de fietsenstallingen draagt een verdiepte ligging niet bij aan het gebruiksgemak. Ook is er geen uitzichtpunt opgenomen zoals in de fietsenstalling aan het Tramplein te Purmerend wel het geval is.

Aanpassing in het bestemmingsplan
Geen.

Opmerking 5

Voor zover gedeeltelijk tegemoet wordt gekomen aan de bezwaren van de inspreker dient in ieder geval aan een gedeelte van het perceel aan de Zonneweg 1 de bestemming 'Groen' te worden toegekend zodat inspreker ook in de toekomst niet wordt verrast door de plaatsing van alsnog een extra fietsenstalling en/of overlast ondervinden van de stalling van fietsen.

Reactie

Met bewoners van de Zonneweg, waaronder inspreker, zijn contacten gelegd vanuit de provincie Noord-Holland. Een van de invullingen/ ontwerpgegevens rondom de fietsenstallingen is het realiseren van een goede erfafscheiding tussen de openbare ruimte en de woning van inspreker. Het realiseren van een groene afscheiding is mogelijk binnen de bestemming 'Verkeer'. Vanwege de ontwerprijheid wordt de bestemming 'Groen' niet opgenomen. In het Concept Ontwerp is de groene afscherming opgenomen.

Aanpassing in het bestemmingsplan
Geen.

Opmerking 6

Inspreker heeft bezwaren tegen de locatie van deabri direct voor haar woning. Door deze locatie wordt het uitzicht op het open landschap aangetast. Inspreker begrijpt niet waarom voor deze locatie is gekozen. Deabri bevindt zich aan het begin van de bushalte

voor het verkeer richting Purmerend. De bussen zullen niet aan het begin van deze halte kunnen stoppen. Eenabri halverwege de bushalte en/of eenabri aan het einde van de bushalte is veel praktischer. Inspreker is van oordeel dat nu er maximaal twee bussen kunnen stoppen op de bushalte tweeabri's halverwege en op het einde van de bushalte logisch zijn en niet voor haar woning.

Reactie

Deabri tegenover de woning van inspreker zal niet worden gerealiseerd. In het Concept Ontwerp is de gewijzigde inrichting van het gebied voor de woning van inspreker opgenomen.

Aanpassing in het bestemmingsplan

Geen.

Opmerking 7

Hoewel planologisch niet van belang geeft inspreker aan dat door de wijziging van het bestemmingsplan er schade wordt geleden. Indien het voorontwerp bestemmingsplan ongewijzigd wordt vastgesteld zal inspreker deze schade door middel van een planschadeverzoek op uw gemeente trachten te verhalen.

Reactie gemeente

Na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan bestaat er de mogelijkheid om op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een planschadeverzoek in te dienen. De gemeente Waterland heeft een procedureverordening voor advisering tegemoetkoming in planschade vastgesteld die zal worden gevolgd bij verzoeken die worden ingediend.

Aanpassing in het bestemmingsplan

Geen.

3. 11. Inspreker 11

Opmerking 1

Inspreker stelt dat het verwijderen van de verlichting van de N235 onveiligheid veroorzaakt. Inspreker is van mening dat verlichting de verkeersveiligheid bevordert omdat er een aantal flauwe bochten in de weg en direct naast de weg een fietspad is gelegen. Verder is het een drukke weg waar veelvuldig te hard wordt gereden en het inhaalverbod wordt genegeerd. Van enige handhaving door politie is geen sprake.

Reactie

Het verlichten van een provinciale weg is een verantwoordelijkheid van de provincie Noord-Holland. De provincie heeft in het Provinciaal Milieubeleidsplan haar beleid voor licht en donkerte geformuleerd. Onderdeel van dit beleid is het behouden van donkerte buiten het stedelijk gebied. Dit doet de provincie vooral door provinciale wegen niet meer te verlichten dan nodig is voor de verkeersveiligheid. Bij wegverlichting streeft de provincie naar een minimum aan energieverbruik en zo min mogelijk lichthinder naar de omgeving. Ook houdt de provincie rekening met licht en donkerte bij ruimtelijke ontwikkelingen en bij de afgifte van vergunningen. Voor het fietspad langs de N235 wordt geen directe verlichting aangebracht. Er vindt wel een onderzoek plaats (en/of praktijkproef) naar het verlichten van de

grond van het fietspad door middel van lichtgevende markering. Daarnaast wordt onderzocht hoe licht van tegenliggers kan worden opgelost. Bij de in- en uitritten langs de N235 wordt wel een lichtmast geplaatst.

Aanpassing in het bestemmingsplan

Geen.

Opmerking 2

Inspreker stelt dat het aanleggen van parkeerplaats(en) naast Dorpsstraat 1 niet wenselijk is op dit drukke en onoverzichtelijke punt. Geparkeerde auto's maken de situatie onoverzichtelijk. Wat is de noodzaak om op deze lokatie een of meerder parkeerplaatsen aan te leggen?

Reactie

In het voorontwerpbestemmingsplan is het Voorlopig Ontwerp van de N235 opgenomen als bijlage. In het Voorlopig Ontwerp is gezocht naar een verkeersveilige oplossing voor de parkeerplaats van de pontbeheerder.

In goed overleg met de beheerder van de pont en rekening houdend met de verkeersbewegingen is Concept Ontwerp aangepast waarbij de parkeerplaats aan de zijde van de Dorpsstraat is vervallen.

Vanuit de provincie Noord-Holland en de gemeente Waterland zal worden onderzocht welke mogelijkheden er zijn om het parkeren van motorvoertuigen in de berm tussen rijbaan (N235) en fietspad tegen te gaan zodat de overzichtelijkheid van de kruising met de veerpont verbeterd.

Gelet op de planologische situatie in het bestemmingsplan hebben en houden de gronden aan de Dorpsstraatzijde de bestemming 'Verkeer' en 'Verkeer - Verblijf'.

Aanpassing in het bestemmingsplan

Geen.

3. 12. Inspreker 12

Inspreker reageert namens diverse bewoners en eigenaren van gronden aan de Jaagweg tussen IJpendam en Purmerend op het voorontwerpbestemmingsplan. De inspraakreactie is ook door diverse personen ondertekend.

Opmerking 1

Inspreker refereert aan brieven van de provincie Noord-Holland, het informatieblad van de provincie en het gesprek op 5 januari 2016 over de toeritten. Het inloopgesprek over de toeritten is volgens inspreker teleurstellend verlopen. Er was naast een voorstelronde nauwelijks tijd beschikbaar om daadwerkelijk zaken te bespreken terwijl in de uitnodiging gesuggereerd werd dat er per familie een half uur beschikbaar was.

Reactie

Vanuit de provincie Noord-Holland is met bewoners van de Jaagweg gesproken om hun te informeren over de in- en uitritten van de percelen aan de Jaagweg op de N235. Deze informatiemiddag staat los van het bestemmingsplan voor de Spitsbusbaan en de daarmee samenhangende inloopavond en reactietermijn.

De provincie heeft bewoners langs de Jaagweg persoonlijk uitgenodigd voor een toelichting op het in- en uitritten beleid. Bij de gesprekken hebben enkele eigenaren besloten om gezamenlijk het overleg aan te gaan.

Bij het Concept Ontwerp worden de principeoplossingen voor de in- en uitritten gevoegd. Deze principeoplossingen worden gekoppeld aan de vigerende bestemmingen van de bij de in- en uitrit behorende percelen en zijn onderverdeeld in een woonoplossing en een bedrijfsoplossing die in twee situaties van toepassing is op grond van het vigerende bestemmingsplan 'Buitengebied Waterland 2013'.

Aanpassing in het bestemmingsplan

Geen.

Opmerking 2

Inspreker is geconfronteerd met een handgetekende situatieschets waarbij is medegedeeld dat de inritten veranderen. Daarnaast is verteld dat de straatverlichting zal verdwijnen, de bushalte Purmerlandersteiger wordt opgedoekt en de beplanting langs het kanaal komt niet terug na de renovatie maar dat het gesprek alleen ging om de toeritten.

Naar de mening van inspreker is er achter een tekenbord een plan ontwikkeld, dat inspreker min of meer als voldongen feit wordt voorgeschoteld. Via deze reactie laat inspreker weten het plan onacceptabel te vinden. Er is onvoldoende rekening gehouden met de daadwerkelijke verkeerssituatie op de Jaagweg, de veiligheid van de bewoners aan de Jaagweg en de weggebruikers in het algemeen en de inventariserende gesprekken die eerder zijn gevoerd.

Reactie

De provincie Noord-Holland is bewust het gesprek aangegaan met de bewoners van de Jaagweg om het plan toe te lichten. Daarbij is aangegeven dat vooral de informatie en input van omwonenden nodig is om tot een goede maatwerkoplossing en bijbehorend wegontwerp te kunnen komen.

Voor de in- en uitritten wordt in het Definitief Ontwerp een uitwerking opgenomen die vooraf zal worden besproken met de eigenaren langs de Jaagweg. Het verdwijnen van de bushalte Purmerlandersteiger is geen onderdeel van het ruimtelijk plan. In het bestemmingsplan is ruimte gereserveerd voor het gehele project, inclusief de bushalte Purmerlandersteiger. Binnen de ruime bestemming 'Verkeer' is het mogelijk het ontwerp van de N235 te kunnen realiseren.

Voor het opheffen van de bushalte Purmerlandersteiger is advies gevraagd aan de Reizigers Advies Raad (RAR) van de Stadsregio Amsterdam. De RAR heeft aangegeven in te kunnen stemmen met het opheffen van de bushalte. Uiteindelijk zal de Stadsregio Amsterdam een zelfstandig besluit nemen, dat openstaat voor bezwaar en beroep, ten aanzien van het opheffen van de bushalte.

Voor de inpassing van het wegontwerp is een Natuur- en landschapsplan opgesteld.

Er wordt een groencompensatieplan opgesteld waarin de manier waarop het groen dat verdwijnt wordt gecompenseerd staat beschreven. Er is geen wettelijke plicht om de bomen te compenseren maar gelet op de impact van het project heeft dit wel de aandacht van de provincie Noord-Holland als initiatiefnemer van het project. Met betrokkenen worden de mogelijkheden verkend om groen te realiseren in het project (berm tussen Noordhollandsch Kanaal en N235), het invullen van open plekken in de groenstructuur binnen de bebouwde kom van IJpendam en rondom bouwkavels gelegen aan weerszijden van het Noordhollandsch Kanaal en de N235.

Aanpassing in het bestemmingsplan

Geen.

Opmerking 3

Inspreker wijst op de risico's van het plaatsen van een vangrail tussen de busbaan en de rijbaan. Weggebruikers en hulpdiensten (ambulance en politie) zullen geen uitwijkingsmogelijkheden meer hebben. Daarnaast voorziet inspreker gevaarlijke situaties met een slechte afloop, terwijl de provincie stelt dat de renovatie van de N235 als doel heeft verbetering van de verkeersveiligheid zonder aantasting van de leefbaarheid en natuur.

Reactie

In het ontwerpproces van de N235 is overleg gevoerd met de hulpdiensten over het project en de bereikbaarheid voor hulpverkeer over de N235. Eén van de maatregelen is een calamiteitendoorgang ter hoogte van hectometer 6,05. Daarnaast wordt de spitsbusbaan ook toegankelijk voor hulpdiensten die in geval van calamiteiten toegang hebben tot deze baan. Het Concept Ontwerp van de N235 is besproken met de hulpdiensten.

Aanpassing in het bestemmingsplan

Geen.

Opmerking 4

Inspreker stelt dat straatverlichting noodzakelijk is voor onze veiligheid en die van alle gebruikers van de N235.

Reactie

Het verlichten van een provinciale weg is een verantwoordelijkheid van de provincie Noord-Holland. De provincie heeft in het Provinciaal Milieubeleidsplan haar beleid voor licht en donkerte geformuleerd. Onderdeel van dit beleid is het behouden van donkerte in het buitenstedelijk gebied. Dit doet de provincie vooral door provinciale wegen niet meer te verlichten dan nodig is voor de verkeersveiligheid. Bij wegverlichting streeft de provincie naar een minimum aan energieverbruik en zo min mogelijk lichthinder naar de omgeving. Ook houdt de provincie rekening met licht en donkerte bij ruimtelijke ontwikkelingen en bij de afgifte van vergunningen. Voor het fietspad langs de N235 wordt geen directe verlichting aangebracht. Er vindt wel een onderzoek plaats (en/of praktijkproef) naar het verlichten van de grond van het fietspad door middel van lichtgevende markering. Daarnaast wordt onderzocht hoe licht van tegenliggers kan worden opgelost. Bij de in- en uitritten langs de N235 wordt wel een lichtmast geplaatst.

Aanpassing in het bestemmingsplan

Geen.

Opmerking 5

Insprekers stellen dat de bushalte Purmerlandersteiger van uitermate belang is en dat het verwijderen van deze bushalte de leefbaarheid van inspreker zal schaden.

Reactie

Het verdwijnen van de bushalte Purmerlandersteiger is geen onderdeel van het ruimtelijk plan. In het bestemmingsplan is ruimte gereserveerd voor het gehele project, inclusief de bushalte Purmerlandersteiger. Binnen de ruime bestemming 'Verkeer' is het mogelijk het ontwerp van de N235 te kunnen realiseren.

Voor het opheffen van de bushalte Purmerlandersteiger is advies gevraagd aan de Reizigers Advies Raad (RAR) van de Stadsregio Amsterdam. De RAR heeft aangegeven in te kunnen stemmen met het opheffen van de bushalte. Uiteindelijk zal de Stadsregio Amsterdam een zelfstandig besluit nemen, dat openstaat voor bezwaar en beroep, ten aanzien van het opheffen van de bushalte.

Aanpassing in het bestemmingsplan

Geen.

Opmerking 6

Inspreker verzoekt omwille van de veiligheid, de bereikbaarheid van onze percelen en woongenot het volgende:

- De toeritten eerder te verlengen dan in te korten en verhard te laten, desnoods in een andere kleur dan de rijbaan, waarbij rekening wordt gehouden dat ook landbouwmachines hier gebruik van maken;
- Te markeren (verkeersborden etc.) dat er in- en uitritten zijn aan de Jaagweg en dat het geen parkeerplaatsen zijn;
- De straatverlichting niet te verwijderen;
- De bushalte Purmerlandersteiger te behouden en de veiligheid van deze bushalte te verbeteren;
- De groenvoorziening intact te laten langs het kanaal.

Samengevat vindt inspreker dat met het onderhavige plan niet alle doelstelling van de renovatie van de N235 worden gediend, er met de mening, veiligheid, mobiliteit en woongenot van direct betrokkenen nauwelijks rekening wordt gehouden, het landelijk karakter van de omgeving verdwijnt en het kostenaspect, architectuur en de mening van mensen die niet direct in de omgeving wonen zwaarder wegen bij het maken van de toekomstplannen voor de N235 tussen IJpendam en Purmerend dan verkeersveiligheid, leefbaarheid en natuur.

Reactie

De bewoners van de Jaagweg hebben gesprekken gevoerd met de provincie Noord-Holland. Die gesprekken golden als input voor het wegontwerp. In het ontwerpproces zijn keuzes gemaakt. Daarnaast is de inrichting van de in- en uitritten teruggekoppeld aan de bewoners van de Jaagweg.

Er wordt een groencompensatieplan opgesteld waarin de manier waarop het groen dat verdwijnt wordt gecompenseerd staat beschreven. Er is geen wettelijke plicht om de bomen te compenseren maar gelet op de impact van het project heeft dit wel de aandacht van de provincie Noord-Holland als initiatiefnemer van het project.

Met betrokkenen worden de mogelijkheden verkend om groen te realiseren binnen het project (berm tussen Noordhollandsch Kanaal en N235), het invullen van open plekken in de groenstructuur binnen de bebouwde kom van IJpendam en rondom bouwkvavels gelegen aan weersijden van het Noordhollandsch Kanaal en de N235.

Aanpassing in het bestemmingsplan

Geen.

3. 13. Inspreker 13

Inspreker stelt dat zij belanghebbende is en regelmatig familie bezoekt woonachtig aan de Jaagweg met de auto.

Opmerking 1

Voor de te bezoeken woning is een bushalte, deze zou verdwijnen. Af en toe bezoekt inspreker de familie aan de Jaagweg met de bus; als de bushalte weggaat, dan kan inspreker niet meer zo dichtbij uitstappen.

Reactie

Het verdwijnen van de bushalte Purmerlandersteiger is geen onderdeel van het ruimtelijk plan. In het bestemmingsplan is ruimte gereserveerd voor het gehele project, inclusief de bushalte Purmerlandersteiger. Binnen de ruime bestemming 'Verkeer' is het mogelijk het ontwerp van de N235 te kunnen realiseren.

Voor het opheffen van de bushalte Purmerlandersteiger is advies gevraagd aan de Reizigers Advies Raad (RAR) van de Stadsregio Amsterdam. De RAR heeft aangegeven in te kunnen stemmen met het opheffen van de bushalte. Uiteindelijk zal de Stadsregio Amsterdam een zelfstandig besluit nemen, dat openstaat voor bezwaar en beroep, ten aanzien van het opheffen van de bushalte.

Aanpassing in het bestemmingsplan

Geen.

Opmerking 2

Inspreker stelt dat bij de woning aan de Jaagweg een lange invoegstrook is. Deze is zeer belangrijk voor de mensen die Jaagweg bezoeken en bovenal voor de bewoners zelf. Autorijders op de Jaagweg rijden max. 80 km per uur. De woningen aan de Jaagweg nrs. 17 en 18 zijn vanuit Purmerend komende vlak na een bocht. Bij het afslaan naar huisnummers 17 of 18 sta je stil op de Jaagweg als er tegenliggers zijn. De situatie van een stilstaande auto pal na een bocht, maakt het onoverzichtelijk voor iemand die hierachter rijdt. Een stilstaande auto wordt niet direct verwacht en van grote afstand is dit ook niet te zien vanwege de bocht. De huidige invoegstrook is nu breed genoeg om deze gevaarlijke situatie te voorkomen als de invoegstrook ter hoogte van Jaagweg 17 en 18 zou worden verkort dan ontstaat er een levensgevaarlijke situatie omdat er dan een kleine kans is dat je precies bij de invoegstrook kan afslaan.

Omdat er nu een lange invoegstrook is, is er vrijwel altijd kans om af te slaan en is dit veilig. Als je langer op de Jaagweg stilstaat (gevolg van een kortere invoegstrook), houdt je het verkeer ook langer op.

Reactie

Vanuit de provincie Noord-Holland is met bewoners van de Jaagweg gesproken om hun te informeren over de in- en uitritten van de percelen aan de Jaagweg op de N235.

De situatie zal duidelijker worden door het verwijderen van veel asfaltstroken en minimaliseren van pechhavens. Aan de uitwegvorm kunnen overige weggebruikers duidelijk zien dat het een uitweg betreft.

Bij het Concept Ontwerp worden de principeoplossingen voor de in- en uitritten gevoegd. Deze principeoplossingen worden gekoppeld aan de vigerende bestemmingen van de bij de in- en uitrit behorende percelen en zijn onderverdeeld in een woonoplossing en een bedrijfsoplossing die in twee situaties van toepassing is op grond van het vigerende bestemmingsplan 'Buitengebied Waterland 2013'.

Aanpassing in het bestemmingsplan

Geen.

Opmerking 3

Inspreker stelt dat indien de huidige straatverlichting weggaat er daardoor ook een zeer gevaarlijke situatie ontstaat. Het is dan helemaal donker en het is dan wachten op ongelukken. Inspreker vraagt zich af wie er verantwoordelijk is, in haar ogen de gemeente (overheid) omdat deze een levensgevaarlijke situatie wil creëren door een kortere invoegstrook en verwijdering/vermindering verlichting.

Reactie

Het verlichten van een provinciale weg is een verantwoordelijkheid van de provincie Noord-Holland. De provincie heeft in het Provinciaal Milieubeleidsplan haar beleid voor licht en donkerte geformuleerd. Onderdeel van dit beleid is het behouden van donkerte in het buiten stedelijk gebied. Dit doet de provincie vooral door provinciale wegen niet meer te verlichten dan nodig is voor de verkeersveiligheid. Bij wegverlichting streeft de provincie naar een minimum aan energieverbruik en zo min mogelijk lichthinder naar de omgeving. Ook houdt de provincie rekening met licht en donkerte bij ruimtelijke ontwikkelingen en bij de afgifte van vergunningen. Voor het fietspad langs de N235 wordt geen directe verlichting aangebracht. Er vindt wel een onderzoek plaats (en/of praktijkproef) naar het verlichten van de grond van het fietspad door middel van lichtgevend markering. Daarnaast wordt onderzocht hoe licht van tegenliggers kan worden opgelost. Bij de in- en uitritten langs de N235 wordt wel een lichtmast geplaatst.

Aanpassing in het bestemmingsplan

Geen.

3. 14. Inspreker 14

Inspreker reageert namens diverse bewoners en eigenaren van gronden aan de Jaagweg tussen IJpendam en Purmerend op het voorontwerpbestemmingsplan. De inspraakreactie is ook door diverse personen ondertekend.

Inspreker heeft op donderdag 7 januari 2016 met twee personen een gesprek gehad bij de gemeente Waterland. De reactie bevat de schriftelijke weergave van het gesprek dat als inspraakreactie op het voorontwerpbestemmingsplan dient te worden beschouwd.

Opmerking 1

Met de voorgenomen aanpassingen van de inritten van de N235 aan de particuliere percelen gelegen aan de Jaagweg, in het bijzonder de percelen Jaagweg 18 en Jaagweg 19, tussen IJpendam en Purmerend neemt de verkeersonveiligheid toe. De in- en uitritten worden aangepast waardoor het nog moeilijker wordt om deze in en uit te rijden.

Om de percelen in te kunnen rijden, dient te worden geremd of gestopt op de provinciale weg zowel vanuit het noorden als het zuiden. Overige weggebruikers zijn hierop niet berekend. Andere weggebruikers denken dat er gebruik gaat worden gemaakt van een aanwezige vluchthaven en weten niet van de ontsluiting naar privé percelen op deze weg.

Reactie

Vanuit de provincie Noord-Holland is met bewoners van de Jaagweg gesproken om hen te informeren over de in- en uitritten van de percelen aan de Jaagweg op de N235. Deze informatiemiddag staat los van het bestemmingsplan voor de Spitsbusbaan en de daarmee samenhangende inloopavond en reactietermijn.

De situatie zal duidelijker worden door het verwijderen van veel asfaltstroken en minimaliseren van pechhavens. Aan de uitwegvorm kunnen overige weggebruikers duidelijk zien dat het een uitweg betreft.

Bij het Concept Ontwerp worden de principeoplossingen voor de in- en uitritten gevoegd. Deze principeoplossingen worden gekoppeld aan de vigerende bestemmingen van de bij de in- en uitrit behorende percelen en zijn onderverdeeld in een woonoplossing en een bedrijfsoplossing die in twee situaties van toepassing is op grond van het vigerende bestemmingsplan 'Buitengebied Waterland 2013'.

Aanpassing in het bestemmingsplan

Geen.

Opmerking 2

Inspreker stelt dat met het weghalen van de verlichting de verkeersonveiligheid wordt vergroot. Bij ongelukken op de N235 heeft de politie ook gemeld dat deze ongelukken mede worden veroorzaakt door de slechte verlichting van deze weg. Op dit moment kan nog bij het afslaan gebruik worden gemaakt van een extra stukje asfalt en/of bushalte maar dit wordt verwijderd. Om te kunnen afslaan dient niet alleen met auto's rekening te worden gehouden maar ook met de gebruikers van het fietspad. Tussen de N235 en het fietspad is geen opstelruimte voor een voertuig, dus dient er in 1 keer te worden overgestoken. Zonder goede verlichting wordt dit nog moeilijker dan in de huidige situatie.

Reactie

Het verlichten van een provinciale weg is een verantwoordelijkheid van de provincie Noord-Holland. De provincie heeft in het Provinciaal Milieubeleidsplan haar beleid voor licht en donkerte geformuleerd. Onderdeel van dit beleid is het behouden van donkerte in het buiten stedelijk gebied. Dit doet de provincie vooral door provinciale wegen niet meer te verlichten dan nodig is voor de verkeersveiligheid. Bij wegverlichting streeft de provincie naar een minimum aan energieverbruik en zo min mogelijk lichthinder naar de omgeving. Ook houdt de provincie rekening met licht en donkerte bij ruimtelijke ontwikkelingen en bij de afgifte van vergunningen.

Voor het fietspad langs de N235 wordt geen directe verlichting aangebracht. Er vindt wel een onderzoek plaats (en/of praktijkproef) naar het verlichten van de grond van het fietspad door middel van lichtgevende markering. Daarnaast wordt

onderzocht hoe licht van tegenliggers kan worden opgelost. Bij de in- en uitritten langs de N235 wordt wel een lichtmast geplaatst.

De tussenberm wordt breder waardoor een scheefstaande auto tussen weg en fietspad kan stilstaan.

Aanpassing in het bestemmingsplan

Geen.

Opmerking 3

Inspreker stelt dat de mogelijke nieuwe in- en uitritten te smal zijn met name voor landbouwvoertuigen/hooiwagens. Het perceel van inspreker geeft toegang tot deze voertuigen om het achtergelegen land te kunnen onderhouden/maaïen. Deze landbouwvoertuigen kunnen, wanneer de inritten worden gewijzigd, niet meer goed de percelen inrijden en ook niet meer vanaf de percelen goed de N235 oprijden. De bocht kan niet gemaakt worden met deze voertuigen.

Reactie

Vanuit de provincie Noord-Holland is met bewoners van de Jaagweg gesproken om hun te informeren over de in- en uitritten van de percelen aan de Jaagweg op de N235. Deze informatiemiddag staat los van het bestemmingsplan voor de Spitsbusbaan en de daarmee samenhangende inloopavond en reactietermijn.

In de gesprekken over de in- en uitritten is al het verkeer besproken dat gebruik maakt van deze wegen. Ook het incidentele zwaardere landbouwverkeer is betrokken bij de analyse van de in- en uitritten.

Bij het Concept Ontwerp worden de principeoplossingen voor de in- en uitritten gevoegd. Deze principeoplossingen worden gekoppeld aan de vigerende bestemmingen van de bij de in- en uitrit behorende percelen en zijn onderverdeeld in een woonoplossing en een bedrijfsoplossing die in twee situaties van toepassing is op grond van het vigerende bestemmingsplan 'Buitengebied Waterland 2013'.

Aanpassing in het bestemmingsplan

Geen.

Opmerking 4

Inspreker stelt dat met het plaatsen van de vangrail bij de busbaan het geluid van voertuigen is gaan weerkaatsen tegen de woningen aan. Dit zal worden versterkt wanneer de schildjes op de vangrails worden geplaatst. Ook het uitzicht wordt met het plaatsen van de schildjes belemmerd.

Reactie

Langs de N235 is op dit moment een vangrail aanwezig tussen de busbaan en het Noordhollandsch Kanaal. De N235 bevindt zich verhoogd ten opzichte van de woning van inspreker. De hoogteligging van de weg, na uitvoering van de maatregelen en groot onderhoud aan de bestaande weg, blijft onveranderd. Daarnaast worden de schilden om het hinderlijk schijnen van koplampen tegen te gaan vanuit inspreker in de dwarsrichting op de geleiderail geplaatst waardoor inspreker deels langs de schildjes heen kan kijken en er geen 'dicht scherm'

ontstaat van groene schildjes. Er is daarom ook geen sprake van weerkaatsing van geluid en een zeer beperkt uitzichtverlies.

Aanpassing in het bestemmingsplan

Geen.

Opmerking 5

Inspreker geeft aan dat nabij haar perceel een stroomhuisje van Liander staat. Onderhoudsmonteurs, bij een grote storing soms 3 tegelijkertijd, parkeren hun auto's op het extra asfalt nabij de in/uitritten. Deze voertuigen hebben in de toekomst geen opstelruimte meer.

Reactie

Bij calamiteiten aan nutsvoorzieningen hebben nutsbedrijven een ontheffing om storingswerkzaamheden uit te voeren. De voertuigen zijn voorzien van diverse apparatuur om herkenbaar te zijn. Dit betekent ook dat gebruik maken van bestaande in- en uitritten geen eis is en dat de voertuigen ook op andere plaatsen (zoals de berm van de weg) kunnen staan.

Aanpassing in het bestemmingsplan

Geen.

Opmerking 6

Inspreker geeft aan dat zij de bushalte Purmerlandersteiger willen behouden.

Reactie

Het verdwijnen van de bushalte Purmerlandersteiger is geen onderdeel van het ruimtelijk plan. In het bestemmingsplan is ruimte gereserveerd voor het gehele project, inclusief de bushalte Purmerlandersteiger. Binnen de ruime bestemming 'Verkeer' is het mogelijk het ontwerp van de N235 te kunnen realiseren. Voor het opheffen van de bushalte Purmerlandersteiger is advies gevraagd aan de Reizigers Advies Raad (RAR) van de Stadsregio Amsterdam. De RAR heeft aangegeven in te kunnen stemmen met het opheffen van de bushalte. Uiteindelijk zal de Stadsregio Amsterdam een zelfstandig besluit nemen, dat openstaat voor bezwaar en beroep, ten aanzien van het opheffen van de bushalte.

Aanpassing in het bestemmingsplan

Geen.

3. 15. Inspreker 15

Opmerking 1

Inspreker is niet overtuigd van de reistijdwinst van het verkeer en de bijbehorende investering voor de aanpassingen aan de N235 waaronder de aanpassingen aan het Noordhollandsch Kanaal, de kap van de bomen en de voetgangerstunnel om de busbaan te kunnen aanleggen. Inspreker stelt ook dat de voetgangerstunnel met trappen niet bepaald begaanbaar is voor o.a. kinderwagens en mensen die slecht ter been zijn.

Reactie

Het voorliggend bestemmingsplan richt zich op de spitsbusbaan tussen IJpendam en Purmerend. Het programma 'Bereikbaarheid Waterland' bevat meerdere maatregelen aan diverse provinciale wegen om in totaal een reistijdwinst te behalen in zowel de ochtend- als avondspits. Zowel op de projectwebsite

www.bereikbaarheidwaterland.nl als in de toelichting wordt een nadere onderbouwing opgenomen over de reistijdverbetering.

De voetgangerstunnel is niet toegankelijk voor mensen met kinderwagens en/of mensen die slecht ter been zijn. Ter hoogte van de veerpont blijft een verkeersregelininstallatie aanwezig voor de veerpont zelf en de oversteekbewegingen voor mindervaliden en mensen met kinderwagens of een rollator. Dit aandeel oversteekbewegingen is vele malen minder dan alle voetgangers die gebruik maken van het openbaar vervoer.

Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is een voetgangerstunnel gewenst. In de huidige situatie steken al veel OV-gebruikers over ondanks dat met een rood licht heeft bij de verkeerslichten. Omdat ook in de avondspits iedereen de N235 over dient te steken wordt de kans op ongevallen groter. Vandaar dat gekozen is voor een ongelijkvloerse oversteek. Tevens zorgt dit voor een verbetering van de doorstroming.

Uit een recent OV-onderzoek is gebleken dat slechts circa 18% van alle OV gebruikers naar de bushalte gaan via een route die theoretisch gezien via de oversteek bij het veerpont de kortste zou zijn. Omdat er bij het veerpont geen fietsenstallingen zijn zal van dit percentage alleen het deel voetgangers een potentiële gebruiker zijn. Dit komt neer op circa 12% van alle gebruikers. Naar verwachting zal een groot deel hiervan via de tunnel de N235 oversteken omdat men daarvoor niet hoeft te wachten voor de verkeerslichten. In totaal verwachten wij dus dat circa 95% van de OV-gebruikers zeker gebruik zal gaan maken van de nieuwe tunnel.

Aanpassing in het bestemmingsplan

De toelichting van het bestemmingsplan wordt aangevuld met achtergrondinformatie over de nut en noodzaak van de maatregel in het kader van het project Bereikbaarheid Waterland. Hierin worden ook de te nemen maatregelen onderbouwd.

3. 16. Inspreker 16

Inspreker reageert op het informatieblad van de provincie Noord-Holland over de spitsbusbaan tussen IJpendam en Purmerend. In het informatieblad wordt niet gerept over de sloop van de woning aan de Zonneweg 1, alleen de oplettende kijker zal het opvallen dat het oorspronkelijke hoekhuis aan de Zonneweg niet meer voorkomt op het beeldmateriaal.

Opmerking 1

Inspreker stelt dat er niet naar een alternatief plan is gekeken waardoor de woning Zonneweg 1 kan worden behouden. Inspreker stelt voor de Merelstraat en Zonneweg doodlopend te maken. De weg uit IJpendam uit 1 baan voor links en rechts afslaand verkeer te maken en de tunnel iets op te schuiven. De fietsenstalling langs de gehele zijkant van de weg aan te leggen en deze door te trekken over de 6 parkeerplaatsen.

Reactie

Vanuit IJpendam zijn twee opstelstroken nodig om het verkeer vanuit deze kern te kunnen verwerken. Hierdoor is er onvoldoende ruimte aanwezig om de tunnel op te schuiven ten opzichte van het huidige plan.

Het doodlopend maken van beide straten is niet wenselijk omdat er in dat geval ook een keerpunt dient te komen aan het eind van beide wegen. Tevens zorgt dit voor kerende voertuigen in combinatie met voetgangers en fietsers wat ook onwenselijk is.

Aanpassing in het bestemmingsplan

Geen.

3. 17. Inspreker 17

Opmerking 1

Inspreker reageert op het wegbestemmen van de woning op adres Zonneweg 1. Naar mening van de inspreker is er geen behoefte aan een voetgangerstunnel en een fietsenstalling zoals deze nu voor en op het perceel van inspreker zijn ingetekend. Gelet op het feit dat aan de zuidzijde nabij de Dorpsstraat een gelijkvloerse voetgangersoversteekplaats komt, die kennelijk bedoeld is voor minder-validen en mensen met rollators, kinderwagens, koffers e.d. is inspreker van mening dat het grootste deel van de reizigers geen of nauwelijks gebruik zal gaan maken van de voetgangerstunnel. Ten eerste vanwege het grote aantal trappen en ten tweede vanwege het gevoel van onveiligheid.

Reactie

De noodzaak van voetgangerstunnel volgt uit de kruispuntanalyse van de N235 waaruit blijkt dat door de buspassagiers en de gelijkvloerse oversteek van de provinciale weg er veel wachttijd ontstaat voor het bus en autoverkeer. Zeker in de spits als de voetgangers door middel van de drukknop groen licht krijgen wordt het verkeer gestremd door de wachttijden om voetgangers de mogelijkheid te bieden om over te steken.

De voetgangerstunnel is niet toegankelijk voor mensen met kinderwagens en/of mensen die slecht ter been zijn. Ter hoogte van de veerpont blijft een verkeersregelininstallatie aanwezig voor de veerpont zelf en de oversteekbewegingen voor mindervaliden. Dit aandeel oversteekbewegingen is vele malen minder dan alle voetgangers die gebruik maken van het openbaar vervoer.

Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is een voetgangerstunnel gewenst. In de huidige situatie steken al veel OV-gebruikers over ondanks dat met een rood licht heeft bij de verkeerslichten. Omdat ook in de avondspits iedereen de N235 over dient te steken wordt de kans op ongevallen groter. Vandaar dat gekozen is voor een ongelijkvloerse oversteek. Tevens zorgt dit voor een verbetering van de doorstroming.

Uit een recent OV-onderzoek is gebleken dat slechts circa 18% van alle OV gebruikers naar de bushalte gaan via een route die theoretisch gezien via de oversteek bij het veerpont de kortste zou zijn. Omdat er bij het veerpont geen fietsenstallingen zijn zal van dit percentage alleen het deel voetgangers een potentiële gebruiker zijn. Dit komt neer op circa 12% van alle gebruikers. Naar verwachting zal een groot deel hiervan via de tunnel de N235 oversteken omdat men daarvoor niet hoeft te wachten voor de verkeerslichten. In totaal verwachten wij dus dat circa 95% van de OV-gebruikers zeker gebruik zal gaan maken van de nieuwe tunnel.

Bij het ontwerp van de voetgangerstunnel en de inrichting van deze passage zal aandacht worden besteed aan de (sociale) veiligheid in de tunnel.

Aanpassing in het bestemmingsplan

De toelichting van het bestemmingsplan wordt aangevuld met achtergrondinformatie over het nut en de noodzaak van de maatregel in het kader van het project Bereikbaarheid Waterland. Hierin worden ook de te nemen maatregelen onderbouwd.

Opmerking 2

Inspreker onderbouwt haar stelling tegen het voorontwerpbestemmingsplan door aan te geven dat van de 200 uitgedeelde petities in een paar straten direct om haar woning er binnen 4 dagen liefst 71 petities ondertekend retour zijn ontvangen. Door deze reacties stelt inspreker dat er niet zomaar de conclusie kan worden getrokken dat het onderhavige plan de voorkeur van de bevolking zou hebben. Inspreker stelt dat de hoeveelheid reacties op de petitie wordt meegenomen in de beantwoording.

Reactie

De ondertekende petities zijn niet gevoegd bij de reactie van inspreker en ook niet op een andere wijze bij de gemeente of provincie Noord-Holland bekend. De nu voorliggende oplossing is niet gerealiseerd voor alleen de omgeving rondom de Zonneweg maar biedt voor alle ca. 1.850 inwoners van IJpendam en voor de overige gebruikers van het openbaar vervoer.

Voor de gewenste oplossing van de overstekende voetgangers zijn haal- en brengsessies gehouden om te komen tot een goed ontwerp binnen de beschikbare ruimte. In het Concept Ontwerp is deze oplossing ingetekend.

Aanpassing in het bestemmingsplan

Geen.

Opmerking 3

Inspreker verzoekt om een variant te kiezen waarbij de voetgangerstunnel niet wordt aangelegd of op een plaats wordt gelegd waar de bevolking er de minste hinder van ondervindt. Dit geldt ook voor het stallen van de fietsen. Het moet mogelijk zijn om dit op een minder bezwaarlijke wijze te laten plaatsvinden. Een grootschalige fietsenstalling in een dorp van 750 huishoudens is niet gewenst.

Reactie

In de huidige situatie worden er veel fietsen neergezet in de berm van de Zonneweg. Er is op basis van het huidige gebruik van de berm, brugrailing, verkeersborden, etc. als fietsenstalling een (grote) behoefte aan het stallen van fietsen. Omdat ook de bestaande fietsenstallingen aan o.a. de Merelstraat worden verplaatst naar één centraal punt is ervoor gekozen om één voorziening te maken voor in totaal 96 fietsen. De ligging van deze fietsenstalling is bewust tegenover de uitgang van de voetgangerstunnel geplaatst zodat de loopafstand naar de bus zo kort mogelijk is.

Aanpassing in het bestemmingsplan

Geen.

Opmerking 4

Inspreker stelt dat de informatie op internet met betrekking tot de 5 varianten die op 14 juli 2015 zijn getoond aan de omwonenden op geen enkele wijze aangeeft dat er voor de woning aan de Zonneweg 1 een voetgangerstunnel zou komen en dat de woning moet verdwijnen voor het stallen van fietsen. Inspreker vraagt zich af waarom deze varianten niet verder zijn uitgewerkt.

Reactie

Voor de ontwerpopgave vanuit Ilpendam naar de nieuwe bushaltes zijn diverse haal- en brengsessies georganiseerd om vanuit de omwonenden en gebruikers van het openbaar vervoer informatie te verzamelen. In het begin van de ontwerpopgave zijn schetsen getekend met mogelijke oplossingen om met ondermeer de Dorpsraad en omwonenden te bespreken.

Daarnaast zijn onderzoeken uitgevoerd ondermeer naar de herkomst van de buspassagiers om de prominente looproutes vanuit Ilpendam naar de bushaltes in beeld te krijgen.

Op basis van alle beschikbare informatie is een keuze gemaakt om ruimte te zoeken rondom de hoek Merelstraat - Zonneweg en daarbij het perceel van de Zonneweg 1 ruimtelijk te gebruiken om tot een goede inpassing van de voetgangerstunnel en bijbehorende voorzieningen zoals de fietsenstalling te kunnen realiseren.

Door op basis van de varianten een keuze te maken en deze keuze in het ontwerp te vertalen is er een goede afweging gemaakt tussen alle varianten.

Aanpassing in het bestemmingsplan

Geen.

3. 18. Inspreker 18

Inspreker reageert namens de bewoners en eigenaren van gronden aan de Jaagweg tussen Ilpendam en Purmerend op het voorontwerpbestemmingsplan.

Inspreker heeft op maandag 11 januari 2016 met drie personen een gesprek gehad bij de gemeente Waterland. De reactie bevat de schriftelijke weergave van het gesprek dat als inspraakreactie op het voorontwerpbestemmingsplan dient te worden beschouwd.

Opmerking 1

Met de voorgenomen aanpassingen van de inritten van de N235 aan de particuliere percelen gelegen aan de Jaagweg tussen Ilpendam en Purmerend neemt de verkeersonveiligheid toe. Als bewoners van de Jaagweg zijn insprekers niet blij met de spitsbusbaan maar ook niet echt tegen. Wel is inspreker tegen de voorgenomen herinrichting van de N235 in relatie tot de toegang naar de erven. De in- en uitritten worden aangepast waardoor het nog moeilijker wordt om de in- en uitritten in en uit te rijden.

De gebruikers van de N235, die 80 km/u rijden, zijn niet ingesteld op het stoppen van voertuigen op deze weg om een erf in te kunnen rijden. Nu bestaat er voor de achterliggers vanuit het noorden gezien nog de mogelijkheid (ook al mag dat niet) de busbaan op te rijden en de auto die stilstaat te passeren. In de toekomst kan dat niet, dus het wordt nog gevaarlijker om op de weg te stoppen. Als daarbij de verlichting ook nog verdwijnt wordt dit nog erger. De veiligheid wordt met de nieuwe plannen niet vergroot, maar de onveiligheid neemt juist toe en dat wordt niet geaccepteerd.

Reactie

Vanuit de provincie Noord-Holland is met bewoners van de Jaagweg gesproken om hen te informeren over de in- en uitritten van de percelen aan de Jaagweg op de N235. Ook inspreker is uitgenodigd. Deze informatiemiddag staat los van het bestemmingsplan voor de Spitsbusbaan en de daarmee samenhangende inloopavond en reactietermijn.

Bij het Concept Ontwerp worden de principeoplossingen voor de in- en uitritten toegevoegd. Deze principeoplossingen worden gekoppeld aan de vigerende bestemmingen van de bij de in- en uitrit behorende percelen en zijn onderverdeeld in een woonoplossing en een bedrijfsoplossing die in twee situaties van toepassing is op grond van het vigerende bestemmingsplan 'Buitengebied Waterland 2013'.

Aanpassing in het bestemmingsplan

Geen.

Opmerking 2

Inspreker stelt dat met het weghalen van de verlichting de verkeersonveiligheid wordt vergroot. Inspreker voelt zich gesteund door de politie die klaagt dat de weg zo slecht verlicht is en dat mede daardoor ongelukken veroorzaakt zijn. Met het verdwijnen van de verlichting neemt de kans op diefstal ook toe.

Reactie

Het verlichten van een provinciale weg is een verantwoordelijkheid van de Provincie Noord-Holland. De provincie heeft in het Provinciaal Milieubeleidsplan haar beleid voor licht en donkerte geformuleerd. Onderdeel van dit beleid is het behouden van donkerte in het buiten stedelijk gebied. Dit doet de provincie vooral door provinciale wegen niet meer te verlichten dan nodig is voor de verkeersveiligheid. Bij wegverlichting streeft de provincie naar een minimum aan energieverbruik en zo min mogelijk lichthinder naar de omgeving. Ook houdt de provincie rekening met licht en donkerte bij ruimtelijke ontwikkelingen en bij de afgifte van vergunningen.

Voor het fietspad langs de N235 wordt geen directe verlichting aangebracht. Er vindt wel een onderzoek plaats (en/of praktijkproef) naar het verlichten van de grond van het fietspad door middel van lichtgevende markering. Daarnaast wordt onderzocht hoe licht van tegenliggers kan worden opgelost. Bij de in- en uitritten langs de N235 wordt wel een lichtmast geplaatst.

Aanpassing in het bestemmingsplan

Geen.

Opmerking 3

Inspreker stelt dat haar in- en uitritten ook toegang aan landbouwvoertuigen biedt voor het onderhoud van het achtergelegen land. Deze kunnen in de toekomst het erf niet meer inrijden. Inspreker stelt voor de bestaande situatie te handhaven dat kost geen geld en is dus goedkoop.

Reactie

Vanuit de provincie Noord-Holland is met bewoners van de Jaagweg gesproken om hun te informeren over de in- en uitritten van de percelen aan de Jaagweg op de N235.

In de gesprekken over de in- en uitritten is al het verkeer besproken dat gebruik maakt van deze wegen. Ook het incidentele zwaardere landbouwverkeer is betrokken bij de analyse van de in- en uitritten.

Bij het Concept Ontwerp worden de principeoplossingen voor de in- en uitritten gevoegd. Deze principeoplossingen worden gekoppeld aan de vigerende bestemmingen van de bij de in- en uitrit behorende percelen en zijn onderverdeeld in een woonoplossing en een bedrijfsoplossing die in twee situaties van toepassing is op grond van het vigerende bestemmingsplan 'Buitengebied Waterland 2013'.

Aanpassing in het bestemmingsplan

Geen.

Opmerking 4

Inspreker stelt dat de groencompensatie een verslechtering betreft. Het onderhoud van bomen wordt neergelegd bij de particulieren in plaats van de overheid en inspreker is het daarmee niet eens.

Reactie

Voor de inpassing van het wegontwerp wordt een Natuur- en landschapsplan opgesteld.

Er wordt een groencompensatieplan opgesteld waarin de manier waarop het groen dat verdwijnt wordt gecompenseerd staat beschreven. Een mogelijkheid kan zijn om de compensatie vorm te geven op de bebouwingspercelen langs de N235 en aan de overzijde langs de Kanaalweg.

Er is geen wettelijke plicht om de bomen te compenseren maar gelet op de impact van het project heeft dit wel de aandacht van de provincie Noord-Holland als initiatiefnemer van het project. Met betrokkenen worden de mogelijkheden verkend om groen te realiseren binnen het project (berm tussen Noordhollandsch Kanaal en N235), het invullen van open plekken in de groenstructuur binnen de bebouwde kom van IJpendam en dus rondom bouwkavels gelegen aan weersijden van het Noordhollandsch Kanaal en de N235.

Ook is als voorstel bij de bewoners de mogelijkheid neergelegd dat men op kosten van het project op eigen erf bijvoorbeeld een fruitboom of andere boom mag planten. Dit is echter een vrijwillige optie en geen vereiste.

Aanpassing in het bestemmingsplan

Geen.

Opmerking 5

Inspreker geeft aan dat zij het niet eens is met het weghalen van de bushalte Purmerelandersteiger omdat de toegang naar het OV afneemt en de waarde van het vastgoed zal afnemen.

Naast het eigen gebruik van de bushalte maken ook bezoekers gebruik van de bushalte. Inspreker kan ook niet rijmen dat er in IJpendam veel geld wordt uitgegeven en dat het

behoud van de halte Purmerlandersteiger te duur zou zijn. Inspreker verwijst naar de bushalte tussen IJpendam en Watergang waar bijna geen bewoners bij wonen.

Reactie

Het verdwijnen van de bushalte Purmerlandersteiger is geen onderdeel van het ruimtelijk plan. In het bestemmingsplan is ruimte gereserveerd voor het gehele project, inclusief de bushalte Purmerlandersteiger. Binnen de ruime bestemming 'Verkeer' is het mogelijk het ontwerp van de N235 te kunnen realiseren.

Voor het opheffen van de bushalte Purmerlandersteiger is advies gevraagd aan de Reizigers Advies Raad (RAR) van de Stadsregio Amsterdam. De RAR heeft aangegeven in te kunnen stemmen met het opheffen van de bushalte. Uiteindelijk zal de Stadsregio Amsterdam een zelfstandig besluit nemen, dat openstaat voor bezwaar en beroep, ten aanzien van het opheffen van de bushalte.

Aanpassing in het bestemmingsplan

Geen.

Opmerking 6

Inspreker geeft aan dat in het overleg van 5 januari de tijd te kort was om door verschillende bewoners te kunnen reageren op het plan. Aanvullend geeft inspreker aan dat er ook bezwaar is tegen het plaatsen van groene schilden op de vangrail.

Reactie

Het bestemmingsplan heeft ter inzage gelegen van vrijdag 5 december 2015 tot en met vrijdag 15 januari 2016. Een inloopavond over dit onderwerp is op 5 januari georganiseerd. Daarnaast is er vanuit de provincie Noord-Holland met bewoners van de Jaagweg gesproken om hen te informeren over de in- en uitritten van de percelen aan de Jaagweg op de N235. Deze gesprekken staan los van het bestemmingsplan voor de Spitsbusbaan en de daarmee samenhangende inloopavond en reactietermijn.

Langs de N235 is op dit moment een vangrail aanwezig tussen de busbaan en het Noordhollandsch Kanaal zonder groene schilden. De N235 bevindt zich iets verhoogd ten opzichte van de woningen van inspreker. Vanuit de woning achterop het perceel is nauwelijks zicht op de N235. Woningen gelegen langs de N235 (Jaagweg) liggen dichtbij de weg en hebben zicht op de geleiderail en schilden op deze rail.

De hoogteligging van de weg, na uitvoering van de maatregelen en groot onderhoud aan de bestaande weg, blijft onveranderd.

Daarnaast worden de schilden om het hinderlijk schijnen van koplampen tegen te gaan vanuit de woning van de inspreker in de dwarsrichting op de geleiderail geplaatst waardoor inspreker deels langs de schildjes heen kan kijken en er geen 'dicht scherm' ontstaat van groene schildjes.

Aanpassing in het bestemmingsplan

Geen.

3. 19. Inspreker 19

Inspreker heeft op 5 januari 2016 een gesprek gehad op het gemeentehuis van IJpendam over de nieuw aan te leggen busbaan op de N235 van Amsterdam naar Purmerend. Bij dit gesprek werd inspreker medegedeeld dat over de gehele N235 de lantaarnpalen worden weggehaald, waardoor deze weg pikkedonker wordt.

Opmerking 1

Inspreker geeft aan dat er in het verleden tal van dodelijke ongelukken zijn gebeurd. Kinderen fietsen langs deze weg naar school of clubs in Purmerend of Amsterdam. Het wordt een 2 baansweg dus bij pech is dit moeilijk waar te nemen. Vooral het idee dat onze kinderen langs een onverlichte snelweg moeten fietsen baart inspreker veel zorgen.

Reactie

Het verlichten van een provinciale weg is een verantwoordelijkheid van de provincie Noord-Holland. De provincie heeft in het Provinciaal Milieubeleidsplan haar beleid voor licht en donkerte geformuleerd. Onderdeel van dit beleid is het behouden van donkerte in het buiten stedelijk gebied. Dit doet de provincie vooral door provinciale wegen niet meer te verlichten dan nodig is voor de verkeersveiligheid. Bij wegverlichting streeft de provincie naar een minimum aan energieverbruik en zo min mogelijk lichthinder naar de omgeving. Ook houdt de provincie rekening met licht en donkerte bij ruimtelijke ontwikkelingen en bij de afgifte van vergunningen.

Voor het fietspad langs de N235 wordt geen directe verlichting aangebracht. Er vindt wel een onderzoek plaats (en/of praktijkproef) naar het verlichten van de grond van het fietspad door middel van lichtgevende markering. Daarnaast wordt onderzocht hoe licht van tegenliggers kan worden opgelost. Bij de in- en uitritten langs de N235 wordt wel een lichtmast geplaatst.

Aanpassing in het bestemmingsplan

Geen.

4. OVERZICHT VAN DE AANPASSINGEN

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de aanpassingen die voortvloeien uit de inspraak- en overlegreacties.

4. 1. Aanpassingen naar aanleiding van inspraak en overleg

Verbeelding

- De verbeelding behorende bij het bestemmingsplan voor het grondgebied van Purmerend is aangepast, waardoor het plangebied is verkleind en nu loopt vanaf de kruising Verzetslaan tot de grens met de gemeente Waterland.
- Het plangebied wordt aangesloten op de bestaande bestemmingsplannen van de gemeente Purmerend.

Regels

- (Bijlage 1 van de regels de afbeelding met niet genormeerde waterkeringen wordt uit de regels verwijderd)
- Artikel 4.1 van het bestemmingsplan in de gemeente Waterland wordt als volgt geformuleerd:
“De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:
 - f. wegen en paden;
 - g. sloten, bermen en beplanting;
 - h. parkeervoorzieningen;
 - i. water;
 - j. nutsvoorzieningen;(...)”
- Artikel 9.1 van het bestemmingsplan in de gemeente Waterland wordt als volgt geformuleerd:
“De voor 'Waterstaat - Waterkering' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het behoud, het herstel en het beheer van de waterstaatsdoeleinden.”
- Artikel 9.3 van het bestemmingsplan in de gemeente Waterland wordt als volgt geformuleerd:
“Met een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in 9.2.1 in die zin dat de in de andere daar voorkomende bestemming(en) genoemde gebouwen, overkappingen of andere bouwwerken, worden gebouwd, mits:
 - geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het behoud, het herstel en het beheer van de waterstaatsdoeleinden;
 - vooraf een positief advies is ontvangen van de beheerder van de waterkering.”
- Artikel 9.4.3 van het bestemmingsplan in de gemeente Waterland wordt als volgt geformuleerd:
“De omgevingsvergunning wordt slechts verleend mits de waterkering niet onevenredig worden geschaad en er een positief advies van de beheerder van de waterkering is ontvangen.”
- Artikel 4.2 van het bestemmingsplan in de gemeente Purmerend wordt als volgt geformuleerd:
“Voor het bouwen gelden de volgende regels:
 - a. op de gronden mogen ten behoeve van de in lid 4.1 genoemde bestemming uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd;
 - b. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, bedraagt ten hoogste 3 m;
 - c. 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 het bouwplan betrekking heeft op vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bouwwerken, waarbij de oppervlakte, voor zover gelegen op of onder peil, niet wordt uitgebreid en gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering;

- d. er een positief advies van de beheerder van de waterkering is ontvangen.”
- Artikel 4.3 van het bestemmingsplan in de gemeente Purmerend wordt als volgt geformuleerd:
“Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van het in lid 4.2 gestelde. Afwijken geschiedt alleen indien de bij de betrokken bestemming behorende bouwregels in acht worden genomen en het waterkeringbelang door de bouwactiviteiten niet onevenredig wordt geschaad waarbij er een positief advies van de beheerder van de waterkering is ontvangen.”

Toelichting

- De toelichting van het bestemmingsplan (hoofdstuk 3) wordt aangevuld met de beleidskaders uit de watertoets (bijlage XX bij het bestemmingsplan).
- De waterparagraaf (en de watertoets) worden aangevuld op basis van de meest recente informatie op grond van het concept-Definitief Ontwerp van de N235.
- Alle uitgevoerde onderzoeken voor het project worden, voor zover nog niet gedaan, toegevoegd als bijlage bij het bestemmingsplan en samengevat in de toelichting van het bestemmingsplan.
- Het uitgevoerde akoestisch onderzoek wordt opgenomen als bijlage bij het bestemmingsplan. Daarnaast wordt paragraaf 5.3 van de toelichting van het bestemmingsplan aangevuld.
- De achtergrondinformatie over het project Bereikbaarheid Waterland en de onderbouwing ten aanzien van de verbetering van de doorstroming en verkeersveiligheid wordt opgenomen in de toelichting. Hierin worden ook de te nemen maatregelen onderbouwd.

4. 2. Ambtshalve aanpassingen

- Ter illustratie worden de tekeningen van het Concept Ontwerp van de weg als bijlage toegevoegd aan het ontwerp bestemmingsplan zodat de impact op het leefgebied te zien is.