

HOV Station Beverwijk

INSPRAAKRAPPORTAGE



HOV

INHOUD

3 | Inleiding

3 Hoe verder?

4 | 1 Overzicht van de inspraakreacties

4 Inspreker 1

6 Inspreker 2

7 Inspreker 3

10 Inspreker 4

11 Inspreker 5

12 Inspreker 6

13 Inspreker 7

16 Inspreker 8

17 | 2 Voorgestelde aanpassingen

INLEIDING

De provincie Noord-Holland en de gemeenten Velsen en Beverwijk werken aan de realisatie van twee nieuwe busbanen tussen Beverwijk en Velsen. De ene busbaan komt bij Velsen-Noord, tussen de Velsertaverse en het busstation Beverwijk. Deze busbaan is ongeveer 300 meter lang en bevat een bushalte en een fietsenstalling. De andere busbaan is zo'n 200 meter lang en komt tussen het busstation Beverwijk en de weg Wijckermolen, achter het NS-station langs. Daarnaast komt er een voet- en fietsonderdoorgang onder de Velsertaverse. De busbanen zijn onderdeel van het hoogwaardig openbaarvervoer-netwerk (HOV-netwerk) en worden naar verwachting in 2022 en 2023 gerealiseerd.

In het voortraject is de omgeving intensief betrokken bij de plannen. Zo is regelmatig overleg gevoerd met het Wijkplatform Velsen-Noord, Fietsersbond Velsen en Fietsersbond IJmond-Noord. Ook zijn er meerdere participatiebijeenkomsten gehouden om de inwoners van Velsen-Noord en andere belangstellenden te informeren. Tijdens deze bijeenkomsten kwam onder andere nadrukkelijk de wens naar voren dat de inwoners van Velsen-Noord de gelijkvloerse oversteek over de Velsertaverse wilden behouden. Dit verzoek is in een overleg tussen provincie en gemeenten overgenomen en in het ontwerp opgenomen.

Het concept Voorlopig Ontwerp is gereed. Hierin zijn de volgende onderdelen uitgewerkt:

- **Busbaan Wijckerpoort:** een directe verbinding vanaf het busstation Beverwijk naar de Velsertaverse;
- **Busbaan Wijckermolen:** een verbinding vanaf het busstation Beverwijk, achter het station langs naar de weg Wijckermolen;
- **Een voet- en fietsonderdoorgang onder de Velsertaverse:** een verbinding van Velsen-Noord via het Wijckerpoort-terrein naar het Stationsplein/Halve Maan en het station Beverwijk.

Het concept Voorlopig Ontwerp, het inspraakdocument en de bijbehorende tekeningen hebben van donderdag 5 maart tot en met vrijdag 1 mei 2020 bij de gemeenten Velsen en Beverwijk (op stadhuis en digitaal) ter inzage gelegen. Aangezien de maatregelen rondom het Coronavirus het onmogelijk maakten een participatiebijeenkomst te organiseren om toelichting te geven op de documenten, is vanaf 16 maart een wekelijks telefonisch spreekuur ingesteld. Iedereen heeft tijdens de (wegens Corona verlengde) inspraakprocedure de kans gekregen om zowel mondeling als schriftelijk te reageren op de ter inzage gelegde documenten.

In deze inspraakrapportage zijn alle reacties die tijdens de inspraakperiode zijn binnengekomen, (anoniem) gebundeld. In hoofdstuk 1 staat een overzicht van alle samengevatte inspraakreacties en de bijbehorende antwoorden vanuit gemeenten en provincie. Er staat duidelijk bij vermeld welke punten wel, deels en niet worden meegenomen in het door de colleges vast te stellen definitief Voorlopig Ontwerp. Hoofdstuk 2 geeft een overzicht van de voorstellen voor aanpassing van het Voorlopig Ontwerp die door de insprekers zijn gedaan en de wijze waarop die worden meegenomen in het vervolgetraject.

Als bijlagen zijn alle schriftelijke inspraakreacties toegevoegd.

Hoe verder?

Het definitieve Voorlopig Ontwerp wordt ter vaststelling aangeboden aan de colleges van de gemeenten Velsen en Beverwijk. Na vaststelling wordt het contract met de aannemer opgesteld (aanbesteding medio 2021). Daarna wordt het Definitief Ontwerp gemaakt, waarbij de in hoofdstuk 2 voorgestelde aanpassingen naar aanleiding van de inspraakprocedure zoveel mogelijk worden verwerkt (eind 2021/begin 2022). Tijdens de totstandkoming van het Definitief Ontwerp worden participatiesessies gehouden met belanghebbenden, om hieraan nadere invulling te geven.

1 OVERZICHT VAN DE INSPIRAAKREACTIES

Tijdens de inspraakperiode zijn in totaal acht schriftelijke reacties binnengekomen van personen en organisaties. Deze zijn omwille van de privacy geanonimiseerd.

In het overzicht van alle inspraakreacties staan alleen de nummers van de insprekers vermeld.

Inspreker 1

Inspreker 1	Reactie(s)	Antwoord	Geeft de inspraakreactie aanleiding om het ontwerp te wijzigen?
1	De capaciteit van de Velsertaverse is nu, en zeker ook in de toekomst te weinig. Het is daarom beter om te zoeken naar een integrale oplossing voor het wegvak. Het is dan ook mogelijk dat de nieuwe busbaan en voet- en fietsonderdoorgang niet passen bij een nieuwe vormgeving van dit wegvak.	Het is van belang dat de busbanen en de voet-fietsonderdoorgang op korte termijn worden gerealiseerd. De busbanen dragen bij aan een betere doorstroming van het openbaar vervoer, waardoor het een aantrekkelijk en goed alternatief biedt voor de auto. Dankzij de onderdoorgang kan in de IJmond een doorfietsroute worden gerealiseerd. Deze doorfietsroute stimuleert het fietsgebruik. De busbanen en de voet- en fietsonderdoorgang houden rekening met een eventuele aanpassing van het wegvak van de Velsertaverse. De onderdoorgang wordt zodanig ontworpen, dat deze eventueel verlengd kan worden als (bijvoorbeeld) in de toekomst de Velsertaverse wordt verbreed.	Nee
1	Het opheffen van de vrije rechtsaffers is onacceptabel, omdat de impact hiervan op het autoverkeer vanuit Velsen-Noord, mede door het sluipverkeer veel te groot is.	Naar aanleiding van het verkeerskundig onderzoek (rapport RHDHV kenmerk BG5481TPNT1910030803, 5 november 2019) is het ontwerp voorzien van een verkeerslicht bij de huidige vrije rechtsaffers, om een veilige afwikkeling van het verkeer in oostelijke richting te garanderen. Door de te realiseren aansluiting van de busbaan heeft het verkeer vanuit de Wijkerstraatweg beperkte ruimte om van rijstrook te wisselen, bijvoorbeeld voor de richting Beverwijk-Oost. Doordat dit verkeer met een verkeerslicht wordt geregeld, kan het veilig van rijstrook wisselen. De wachtrij op de Wijkerstraatweg blijft beperkt, omdat er voor rechtsafbewegingen weinig conflicterende richtingen zijn en het verkeerslicht dus veel op groen zal staan. Voor de aanpak van de problematiek van het sluipverkeer in Velsen-Noord wordt door gemeente Velsen een apart participatietraject gevolgd. Hierbij zijn het Wijkplatform Velsen-Noord en bewoners betrokken.	Nee
1	Gezien de verkeerssituatie en de problematiek op de Wijkerstraatweg, markeren wij de kruising Wijkerstraatweg-Wijkeroogstraat-Andreaweg als een gevaarlijk kruispunt.	In de huidige situatie is, gezien de vele verkeersbewegingen, een reconstructie van deze kruising gewenst. Na de aanleg van de voet- en fietsonderdoorgang zullen meer fietsers bij dit kruispunt willen oversteken. De gemeente Velsen onderzoekt, middels een separaat participatietraject, hoe de kruising van het nieuwe fietspad met de Wijkerstraatweg het beste vormgegeven kan worden. Alle bewoners en bedrijven in de omgeving krijgen de mogelijkheid om daar hun belang in te brengen.	Nee
1	De voet en fietsonderdoorgang ligt afgelegen. Zowel aan de kant van Beverwijk als aan de kant van Velsen is er geen sociale controle.	De voet- en fietsonderdoorgang komt nagenoeg op het maaiveld te liggen. Zowel vanuit de kant van Velsen-Noord als vanaf de Beverwijkse kant is er een goed doorzicht. Om de onderdoorgang een meer open karakter te geven, worden de afmetingen ervan aangepast (7,30m x 3,0m in plaats van 6,50m x 2,50m) en schuine wanden toegepast. Door het naar verwachting veelvuldig gebruik van de onderdoorgang, ontstaat er een natuurlijke sociale controle. Gebruikers en belangstellenden kunnen hierover ook nog meedenken.	Ja
1	Het Wijkerpoortterrein is voorlopig nog een leeg parkeerterrein. Wij stellen voor om het project uit te stellen tot daar meer voorzieningen zijn gemaakt voor de sociale veiligheid.	Het is niet verantwoord om de aanleg van de busbanen en de voet- en fietsonderdoorgang uit te stellen tot het Wijkerpoortterrein verder ontwikkeld wordt. Zie ook het antwoord op de eerste vraag van deze inspreker en het tweede deel van het antwoord op de vorige vraag. De realisering van de busbanen en de onderdoorgang kan ook de verdere ontwikkeling van het Wijkerpoortterrein in een stroomversnelling brengen.	Nee
1	Het onderhoud van de voet- en fietsonderdoorgang baart ons zorgen. In Velsen-Noord zien wij veel graffiti. Welke garanties zijn er dat de onderdoorgang netjes en in originele staat blijft?	De gemeente Velsen verzorgt het dagelijks onderhoud van de onderdoorgang, met als doel dat deze netjes blijft. Het onderhoud zal dan ook adequaat gebeuren.	Nee
1	We zijn blij dat er op aandringen een bushalte komt voor Velsen-Noord. Graag zien wij ook extra bereikbaarheid via de Emplacementsweg naar de bestaande onderdoorgang.	De bereikbaarheid van de bushalte aan de Emplacementsweg is een integraal onderdeel van de gebiedsontwikkeling. Vooruitlopend op deze gebiedsontwikkeling is de halte bereikbaar via het nieuwe fiets- en voetpad.	Nee
1	In kader van het project dient een integraal Groenplan te worden opgesteld voor het Wijkeroogplantsoen, inclusief de Wijkerstraatweg, om daarmee de gewijzigde verkeersstructuur in te bedden en te compenseren.	Voor een goede inpassing van de verkeersinfrastructuur in het Wijkeroogplantsoen is een integraal Groenplan noodzakelijk. Dit zal door de gemeente Velsen worden gerealiseerd. Daarnaast zal in het kader van de ontwikkeling van de Spoorzone Beverwijk aandacht worden gegeven aan het vergroenen van het gebied Wijkerpoort.	Ja, in Groenplan gemeente.
1	Indien delen van de groene buffer komen te vervallen, dienen deze aan dezelfde kant te worden gecompenseerd.	Om de toegang naar de voet- en fietsonderdoorgang aan de kant van Velsen-Noord te kunnen realiseren, moeten er bomen en struiken worden weggehaald. Deze zullen in hetzelfde plangebied worden gecompenseerd. Het compenseren van deze te kappen bomen en struiken maakt onderdeel uit van het door de gemeente Velsen op te stellen Groenplan, voor het gebied Andreaweg en Wijkeroogstraat. De bomen die gekapt moeten worden aan de noordoostzijde van de Velsertaverse (N197), zullen worden gecompenseerd binnen het nog te ontwikkelen Groenplan van de gemeente Velsen.	Ja

Inspreker 1	Reactie(s)	Antwoord	Geeft de inspraak-reactie aanleiding om het ontwerp te wijzigen?
1	De Scheybeek met een fiets- en wandelroute vereist een integraal plan voor groen, water, wonen en werken in het Stationsgebied (huidig Wijckerpoortterrein). In dat plan moet ook de verkeersproblematiek op de N197 worden meegenomen, waarbij de inbedding van de beek zoals gesteld in het ontwerp-bestemmingsplan robuuster wordt vormgegeven en wel zodanig dat dit de bestaande groene buffer uitbreidt en versterkt.	De aanleg van het Groen- en Waterplan is voor wat betreft het deelproject Wijckerpoort (binnen het Groen- en Waterplan: deelproject Stationsgebied) een tijdelijke invulling geweest. Met de ontwikkeling van het gebied wordt een definitieve inrichting bepaald. Een aantal uitgangspunten wordt daarbij gehandhaafd, zoals de doorvoer van schoon water via de verlenging van de Scheybeek richting het Wijkerooiplantsoen. In het Definitief Ontwerp (2021) wordt zoveel mogelijk de Scheybeek met de groenstrook behouden en waar mogelijk wordt het ontwerp aangepast. De verkeersproblematiek van de Velsertaverse (N197) staat hier vooralsnog los van.	Ja, in de gebieds-ontwikkeling
1	De wandelaar zou vanaf de Rijk, via de Waalweg langs de Scheybeek moeten kunnen lopen. Oorspronkelijk was beoogd om via de bestaande onderdoorgang richting het Wijkerooiplantsoen te kunnen wandelen.	Door de aanleg van de busbaan is het vooralsnog niet meer mogelijk om via de bestaande onderdoorgang richting het Wijkerooiplantsoen te lopen, omdat de onderdoorgang dan in een stukje niemandsland uit zou komen dat eenzijdig bereikbaar is en sociaal-onveilig zou worden. In het kader van het gebiedsprogramma Spoorzone zal wel nader onderzocht worden of de ruimte die ontstaat tussen de toekomstige busbaan en de spoorbanen, én de ruimte tussen de spoorbanen en de A22 een parkachtige invulling kunnen krijgen en met elkaar en met het Wijkerooiplantsoen kunnen worden verbonden. Dit betreft echter een langetermijnvisie en is daarom nog onzeker. In de tussentijd is het belang van de busbaan dusdanig groot, dat het acceptabel is om enkele aanpassingen te doen aan de Scheybeek en het Groen- en Waterplan. Wandelaars kunnen via de voet- en fietsonderdoorgang hun weg naar Velsen-Noord vervolgen. De toekomstige ontwikkelingen in het gebied Wijckerpoort houden ook rekening met wandelaars en fietsers in het gebied.	Nee
1	Bij aanleg van de busbaan Wijckerpoort, kan de wandelroute via de bushaltes en de beek bij de vervallen rangeerspoelen onder de bestaande onderdoorgang worden doorgezet. De fietsroute kan op het gedeelte wat vervalt, worden verlegd naar het Wijkerooiplantsoen.	De bestaande onderdoorgang komt verstopt achter het talud van de busbaan te liggen. Daar ontstaat een gebied tussen de busbaan en de spoortunnel waar geen sociale controle mogelijk is. Dit is niet veilig en dus ongewenst om aan te leggen. De Fietsersbond Velsen-Noord deelt deze mening, evenals de OV- subsidieverlener van de provincie. Ook kunnen toekomstige bewoners (in het ontwikkelgebied) geen gebruik maken van een fietspad tussen de busbaan en de spoortunnel van NS. De busbaan is immers een barrière. In het kader van het gebiedsprogramma Spoorzone zal wel nader onderzocht worden of de ruimte die ontstaat tussen de toekomstige busbaan en de spoorbanen én de ruimte tussen de spoorbanen en de A22 een parkachtige invulling kunnen krijgen en met elkaar en met het Wijkerooiplantsoen kunnen worden verbonden.	Nee
1	Er moet een integraal plan worden opgesteld voor de eigen (grond)waterhuishouding. Daarin moet de wateroverlast in de (voormalige) spoorzone (zowel Gildenspoor, Gildenbuurt en Duinvlietstraat), stukje groen Andreaweg en het Wijckerpoortterrein, inclusief Velsertaverse (loost nu regenwater op het Wijkerooiplantsoen) op een adequate wijze beheersbaar worden gemaakt. Zowel in de zin van vasthouden van water, als in de zin van afvoeren ervan.	Het ontwerp zal dusdanig worden uitgevoerd dat dit geen negatieve consequenties heeft voor de huidige waterhuishouding. In overleg met het waterschap (HHNK) is afgesproken dat hemelwater van de busbaan Wijckerpoort moet infiltreren in de bodem van het terrein van de gebiedsontwikkeling (Wijckerpoort) en niet zal worden afgevoerd naar de polder Meerweiden (Velsen-Noord). Ook als een regenbui groter is dan de maatgevende bui T100 (bui eens per 100 jaar) moet het water binnen dit gebied opgevangen kunnen worden. De verdere planvorming ten aanzien van de (grond)waterhuishouding zal onderdeel uitmaken van de gebiedsontwikkeling en de door de gemeente Velsen te realiseren ontwikkelingen op de kruising Wijkerstraatweg /Wijkerooistraat.	Ja
1	De kwaliteit van het water in de Scheybeek moet worden gewaarborgd. Dus geen (tijdelijke) lozingen vanuit een spoorloot (zijde Ankies Hoeve), vanaf het parkeerterrein (Wijckerpoort) of vanaf de Velsertaverse.	Zie ook het antwoord op de vorige vraag van deze inspreker. De kwaliteit van het water in de Scheybeek zal niet aangetast worden door (tijdelijke) lozingen. Hemelwater dat valt op het terrein van de gebiedsontwikkeling Wijckerpoort zal binnen het gebied zelf opgevangen worden en zal niet geloosd worden op de Scheybeek.	Ja
1	Gezien de huidige doorstroming van de N197 is het beter om het kruispunt van de Velsertaverse met de Velsertaverse en Wijkerstraatweg op een andere manier in te richten. Hiermee is dan de vraag of zowel de aanleg van de busbaan als de voet- en fietsonderdoorgang dan nog noodzakelijk is, kijkend naar bijvoorbeeld een ongelijkvloerse oversteek.	De provincie en de gemeenten Velsen en Beverwijk voeren bestuurlijke gesprekken over de aanpak tot het verbeteren van de verkeerssituatie in de regio in de komende 10 jaar. De aanleg van de voet- en fietsonderdoorgang en de busbanen zorgt niet voor beperkingen binnen de genoemde aanpak, maar zorgt wel voor een sterke verbetering van de doorstroming van het busverkeer (alternatief voor de auto) en fietsverkeer vanaf 2022/2023. De onderdoorgang vormt een belangrijke schakel in de ontwikkeling van de doorfietsroute in het IJmond-gebied. Het is daarom belangrijk dat het project (busbanen en onderdoorgang) op korte termijn wordt gerealiseerd. Wachten met de uitvoering totdat de hele verkeersproblematiek kan worden verbeterd, betekent een uitstel van vele jaren. Dat is niet verantwoord. Het kruispunt is nu al zo efficiënt mogelijk ingericht voor de verschillende verkeersstromen, waardoor weinig optimalisatie meer mogelijk is binnen de huidige verharding. Door de ligging van de Velsertaverse (N197), met invloed van spoorlijnen, A22 en hoogteverschillen zijn grootschalige ingrepen erg complex en niet op korte termijn uit te voeren.	Nee
1	De huidige Velsertaverse opheffen voor het autoverkeer en aanpassen naar een busbaan. Dit is een goedkope variant, waarbij het huidige kruispunt intact blijft. Wel moet een andere invulling geven worden aan het autoverkeer. Via een extra aansluiting op de N197 ter hoogte van de Westerthoutweg, kan het verkeer invoegen op de bestaande situatie.	Dit voorstel betekent een rigoureuze aanpassing van de verkeersstructuur. Immers het (vele) verkeer van de Velsertaverse zal via een andere route moeten gaan rijden. Onderdelen van deze route zullen dan ook aangepast moeten worden, om te voorkomen dat het probleem verplaatst wordt. Dergelijke aanpassingen vergen een lange onderzoeks- en voorbereidingstijd en zijn niet binnen afzienbare tijd te realiseren. Wachten met de uitvoering van de busbanen en de voet- en fietsonderdoorgang totdat de hele verkeersproblematiek kan worden verbeterd, betekent een uitstel van vele jaren. Dat is niet verantwoord.	Nee
1	Er dient voldoende opstelruimte te komen bij de gelijkvloerse oversteek.	Door de aanwezigheid van de spoorwegovergang over de Velsertaverse (N197) is het niet mogelijk de opstelruimte voor fietsers te verbeteren. De verwachting is bovendien dat een aanzienlijk deel van de fietsers via het Wijckerpoortterrein en de voet- en fietsonderdoorgang zal gaan, waardoor er minder fietsers voor de verkeerslichten hoeven te wachten.	Nee

Inspreker 2

Inspreker 2	Reactie(s)	Antwoord	Geeft de inspraak-reactie aanleiding om het ontwerp te wijzigen?
2	<p>Inspreker wil graag ook de aanpalende infrastructurale aanpassingen in Velsen-Noord en het Wijckerpoortterrein, evenals de impact op de groene buffer tussen Velsen-Noord en de Velsertaverse in het VO opgenomen zien. Inspreker verzoekt opnieuw inspraak te organiseren, waarbij ook dit wordt betrokken.</p>	<p>Zoals inspreker zelf al aangeeft, zijn de door hem genoemde infrastructurale werken 'aanpalend'. De verdere inrichting en aanpassingen behoren bij verschillende, andere projecten die door de gemeente Velsen en/of de gemeente Beverwijk worden uitgevoerd en waarbij participatie plaatsvindt.</p>	<p>Ja, middels separaat inspraakproces vanuit gemeenten.</p>
2	<p>Het bevreedt inspreker dat de provincie Noord-Holland de initiatiefnemer van het project HOV station Beverwijk is, maar dat de zienswijzen moeten worden ingediend bij de gemeenten Beverwijk en Velsen. Is dit rechtsgeldig?</p>	<p>Ja, dat is rechtsgeldig aangezien het vaststellen van de ontwerpen die de infrastructuur en het openbaar gebied betreffen, een bevoegdheid is van de beide colleges. Ieder voor het eigen grondgebied.</p>	<p>Nee</p>
2	<p>Inspreker vindt het onterecht dat het argument verkeersveiligheid wordt gebruikt om de ongeregelde rechtsaffers te laten vervallen en op te nemen in de VRI. Er is tot op heden altijd gesproken over dat alle maatregelen worden genomen in het licht van een betere doorstroming op de N197.</p> <p>Verder is het de overtuiging van de inspreker dat als de ongeregelde rechtsaffers verdwijnt, het stilstaande verkeer op de Wijkerstraatweg flink zal toenemen met grote gevolgen voor o.a. de kruising Andreaweg/Wijkerstraatweg/Wijkeroogstraat. Zeker in spijtstijden wordt het hier dan ontoegankelijk, terwijl het juist belangrijk is voor de ontsluiting van de voet- en fietsverbinding onder de Velsertaverse en de verkeersafhandeling binnen Velsen-Noord. Daar bovenop komt dat de prognose voor motorvoertuigen op de Wijkerstraatweg richting 2030 staat op 10.000 en dat er tot op heden geen oplossing is voor het sluipverkeer.</p> <p>De uitstroom uit Velsen-Noord zal worden beperkt, hetgeen slecht is voor de leefbaarheid in Velsen-Noord. De beoogde betere doorstroming kan namelijk alleen worden bereikt als de verkeerslichten op de Velsertaverse (afslag naar Velsertunnel – rechtdoor A22 richting Alkmaar en rechtdoor naar Beverwijk) langer op groen staan. Dit echter heeft niet alleen gevolgen voor Velsen-Noord, maar ook voor het verkeer (veel vrachtverkeer) komend vanuit Beverwijk (parallelweg) richting de Velsertunnel.</p>	<p>Maatregelen om de doorstroming te bevorderen, worden vanzelfsprekend ook getoetst op het aspect verkeersveiligheid. Op basis van verkeerskundig onderzoek (rapport RHDHV BG5481TPNT1910030803, 5 november 2019) is een verkeerslicht opgenomen bij de huidige vrije rechtsaffers, voor een veilige afwikkeling van het verkeer in oostelijke richting. Door de te realiseren aansluiting van de busbaan heeft het verkeer vanaf de Wijkerstraatweg beperkte ruimte (minder lengte) om van rijstrook te wisselen, bijvoorbeeld voor de richting Beverwijk-Oost. Door dit verkeer met een verkeerslicht te regelen, kan veilig van rijstrook gewisseld worden. Het soepel van rijstrook kunnen wisselen, heeft een positief effect op de doorstroming van het verkeer. Doorstroming en verkeersveiligheid kunnen niet los van elkaar gezien worden. Het effect van de rechtsaffers op de wachtrij op de Wijkerstraatweg blijft beperkt. Dit omdat er voor rechtsafbewegingen weinig conflicterende richtingen op de kruising zijn en het licht vaak op groen kan staan.</p> <p>Reeds in de huidige situatie is een reconstructie van de kruising Andreaweg/Wijkerstraatweg/Wijkeroogstraat gewenst, gezien de vele verkeersbewegingen op dit kruispunt. Na de aanleg van de voet- en fietsonderdoorgang zullen meer fietsers bij dit kruispunt over willen steken. De gemeente Velsen zal dan ook voordat de onderdoorgang in gebruik wordt genomen, de kruising reconstrueren. Hierover wordt door de gemeente Velsen een apart participatie- en inspraaktraject gehouden.</p> <p>Uit doorrekeningen van de verkeerslichtenregeling blijkt dat een geregelde rechtsaffers de uitstroom vanuit Velsen-Noord niet beperkt. Het enige verschil is dat automobilisten niet in één keer de Velsertaverse (N197) op kunnen rijden, maar moeten wachten op groen licht. Dit kan voor Velsen-Noorders enig oponthoud betekenen bij de verkeerslichten. Dit geldt overigens ook voor het sluipverkeer.</p> <p>Voor de aanpak van de problematiek van het sluipverkeer in Velsen-Noord wordt door de gemeente Velsen een apart traject gevolgd. Hierbij zijn het Wijkplatform en bewoners betrokken.</p>	<p>Nee</p>

Inspreker 3

Inspreker 3	Reactie(s)	Antwoord	Geeft de inspraak- reactie aanleiding om het ontwerp te wijzigen?
3	Dichtbij is reeds een bestaande onderdoorgang. Deze wordt nauwelijks gebruikt, omdat de route niet logisch is en vanwege de huidige staat van het Wijckerpoortterrein. Inspreker stelt voor om deze onderdoorgang te gebruiken en social-veilig te maken.	De bestaande voet- en fietsonderdoorgang komt straks achter het talud van de busbaan te liggen. Daar ontstaat een gebied tussen de busbaan en de spoortunnel, waar geen sociale controle mogelijk is. Dit is niet social-veilig en dus niet gewenst. Ook kunnen toekomstige bewoners (in het ontwikkelgebied Wijckerpoort) geen gebruik maken van een fietspad tussen de busbaan en de spoortunnel van NS. De busbaan is immers een barrière. In het kader van het gebiedsprogramma Spoorzone zal wel nader onderzocht worden of de ruimte die ontstaat tussen de toekomstige busbaan en de spoorbanen en de ruimte tussen de spoorbanen en de A22 een parkachtige invulling kunnen krijgen en met elkaar en met het Wijkerpoortplantsoen kunnen worden verbonden. Dit betreft echter een langetermijnvisie en dit is nog onzeker.	Nee
3	Veel fietsverkeer komt nu van of gaat naar de pont die naar IJmuiden vaart, en fietst via de Duinvlietstraat, of via de Wijkerstraatweg. Deze fietsers zullen daarna niet een extra lus maken om van de voet- en fietsonderdoorgang gebruik te gaan maken, maar via de stoplichten aan het einde van de Wijkerstraatweg oversteken naar Beverwijk. Dit is de kortste, veiligste, snelste en meest logische route.	Het is de vraag of het de snelste route zal zijn. De route door de voet- en fietsonderdoorgang is wat langer, maar de het verkeerslicht bij de kruising levert een wachttijd op. Veel fietsers vinden een route zonder verkeerslichten makkelijker en beter, dan een route met wachttijden voor een verkeerslicht. Straks kunnen fietsers en wandelaars zelf kiezen. Daarnaast zal een deel van de fietsers richting de Halve Maan/Breestraat in Beverwijk gaan en voor deze fietsers is de route via de onderdoorgang niet langer dan via de kruising.	Nee
3	De bestaande onderdoorgang heeft mogelijkheden om hulpdiensten erdoor te leiden, wat niet mogelijk is bij de nieuwe onderdoorgang, nu deze maximaal 2,6 meter hoog kan worden doordat de Velsertaverse ter plekke te laag is.	Naar aanleiding van de inspraak is besloten de voet- en fietsonderdoorgang grotere afmetingen te geven, dan in het oorspronkelijke plan staat. Hierdoor is er meer ruimte voor fietsers en voetgangers, en krijgt de onderdoorgang een meer open karakter. De onderdoorgang wordt 3 meter hoog en dat is voldoende om hulpdiensten door te kunnen laten. Overigens is de bestaande onderdoorgang nog nooit voor hulpdiensten gebruikt. Vanuit de Veiligheidsregio Kennemerland zijn ook geen vragen gekomen om de bereikbaarheid van Velsen-Noord in deze te verbeteren. Als de busbaan is aangelegd, kan deze ook bij calamiteiten door de brandweer en/of ambulances worden gebruikt om via de Velsertaverse Velsen-Noord te bereiken.	Ja
3	Het argument dat het gebruik van de bestaande onderdoorgang te duur wordt, vanwege de aanleg van een onderdoorgang onder de nog aan te leggen nieuwe busbaan, raakt kant noch wal. Het plaatsen van een betonnen bak, waarover zand voor de nieuwe busbaan gestort gaat worden, kost nog geen 20% van het graven van een 25 meter lange onderdoorgang onder de Velsertaverse. Als alternatief kan het fietspad ook recht door getrokken worden, zoals door fietsers en voetgangers ook nu al door het gras gegaan wordt. Dan hoeft men niet eens de busbaan over te steken.	Bij gebruikmaking van de bestaande onderdoorgang onder de Velsertaverse (N197) is het noodzakelijk dat de busbaan ongelijkvloers met de voet- en fietsonderdoorgang gekruisd wordt. Het recht door trekken van het fietspad tussen de busbaan en de Velserspoorttunnel is als optie afgevalen, omdat vanwege de ligging geen sociaal-veilige situatie gecreëerd kan worden. Maar ook omdat het nieuwe fietspad onderdeel moet gaan worden van het ontwikkelgebied. Het fietspad dient derhalve aan de westkant van de busbaan te liggen. Gebruik maken van de bestaande onderdoorgang is eveneens vanwege het gebrek aan sociale veiligheid afgevalen. Er is onvoldoende doorzicht mogelijk tussen deze en de nieuwe onderdoorgang. Aangezien er budget beschikbaar is gesteld om een voet- en fietsonderdoorgang te realiseren onder de Velsertaverse (N197) op maaiveldniveau, met voldoende doorzicht naar weerszijden als onderdeel van de doorfietsroute, is de deze onderdoorgang in de plannen opgenomen. In het kader van het gebiedsprogramma Spoorzone zal wel nader onderzocht worden of de ruimte die ontstaat tussen de toekomstige busbaan en de spoorbanen en de ruimte tussen de spoorbanen en de A22 een parkachtige invulling kunnen krijgen en met elkaar en met het Wijkerpoortplantsoen kunnen worden verbonden. Dit betreft echter een langetermijnvisie en dit is nog onzeker.	Nee Nee
3	Is onderzocht hoeveel van de 2000-3000 fietsers daadwerkelijk gebruik gaan maken van de route via de onderdoorgang? Ze moeten hiervoor omrijden en gebruikmaken van een route die niet veilig aanvoelt.	Zodra de busbanen, de voet- en fietsonderdoorgang én de ontwikkeling van het gebied Wijckerpoort gereed zijn, ziet het gebied er heel anders uit. Door de gebruikers van de beoogde ontwikkelingen en omwonenden ontstaat er sociale controle en zal men zich veiliger voelen. Bovendien zullen gebruikers van de onderdoorgang door de hogere ligging van de Velsertaverse nauwelijks in hoogte dalen bij het gebruik ervan. De totaal af te leggen lengte voor fietsers tussen de Duinvlietstraat en het station Beverwijk neemt na realisatie van de gebiedsontwikkeling slechts met circa 30 meter toe. Doordat er niet gewacht hoeft te worden bij de verkeerslichten op de kruising met de Velsertaverse, zal de reistijd voor fietsers sterk afnemen. De verwachting is dat circa 75% van de fietsers de onderdoorgang zal gaan gebruiken, met name overdag wanneer de wachttijden voor de verkeerslichten lang kunnen zijn. Door de realisatie van een goede fietsverbinding tussen de Halve Maan en het Wijkerpoortterrein, zal er zeker overdag een aanzienlijk deel van de fietsers via het Wijkerpoortterrein gaan fietsen en vervolgens via de voet- en fietsonderdoorgang. Met name voor fietsers naar en van Beverwijk-Centrum, station Beverwijk en de Spoorring is dit een snellere route.	Nee
3	Het argument dat de aanleg van de onderdoorgang de wachttijd van gemotoriseerd verkeer op de Velsertaverse vermindert en de verkeersdoorstroming verbetert, is op grond van bovenstaande al onzinnig.	Het besluit dat de bovengrondse kruising blijft bestaan, heeft als gevolg dat er maar beperkte verbetering voor het doorgaande autoverkeer valt te verwachten. De voordelen van een kortere wachttijd door het verdwijnen van de VRI, kan daarom slechts ten dele worden gerealiseerd.	Nee

Inspreker 3	Reactie(s)	Antwoord	Geeft de inspraak-reactie aanleiding om het ontwerp te wijzigen?
3	Daarnaast is het zo dat de stoplichten voor fietsers en voetgangers tegelijk met gemotoriseerd verkeer groen licht hebben, zodat er eigenlijk geen extra wachttijd ten gevolge van overstekend fietsverkeer ontstaat.	Hoewel het lijkt dat de gelijkvloerse kruising geen invloed heeft op de verkeersregeling, is dit wel degelijk het geval. Dit komt onder meer doordat het verkeerslicht voor fietsers vaak langer op groen staat, dan voor de richtingen die tegelijkertijd met de fietsers groen krijgen. Dit is zeker zo als er ook voetgangers oversteken. Daarnaast kan de richting die na de kruising groen krijgt, eerder groen krijgen als er geen fietsers of voetgangers oversteken. Uit doorrekening van de regeling blijkt dat zonder overstekende fietsers/voetgangers de cyclustijd afneemt.	Nee
3	Voor de aanleg van de onderdoorgang moet men in het park naast de Wijkerroogstraat groen verwijderen. In het document staat dat het (reeds bijna dichtgegroeide) bestaande gat zal worden opgevuld met groen. Er zal dan maximaal 40 vierkante meter worden geplant, terwijl voor de aanleg van de nieuwe onderdoorgang minstens 240 vierkante meter groen zal moeten worden verwijderd. Er is al veel van het park verloren gegaan ten gunste van de aanleg van infrastructuur zonder dat daar groenvoorzieningen voor zijn teruggeplaatst.	De gemeente Velsen zal een Groenplan opstellen. Uitgangspunt van dit plan is dat alle te kappen bomen en bossages zullen worden gecompenseerd.	Ja, middels Groenplan gemeente
3	De woning van de inspreker bevindt zich aan het begin van de Wijkerstraatweg (aan de Beverwijkse zijde) en hij vreest voor waardedaling van zijn woning ten gevolge van de mogelijke bouw van de voet- en fietsonderdoorgang.	De Wet ruimtelijke ordening (Wro) heeft een regeling voor de schade die ruimtelijke plannen en besluiten kunnen veroorzaken. De gemeente kan aan degene die schade lijdt een tegemoetkoming geven. Voorwaarde is dat de schade niet redelijkerwijs voor de rekening van de eigenaar is en er geen andere vergoeding mogelijk is.	Nee
3	Inspreker stelt dat er geen sprake is van een duurzaamheidsbeleid, als er een voet- en fietsonderdoorgang wordt aangelegd ten koste van bomen en natuur. Er is namelijk ook een eenvoudig en duurzaam alternatief: de bestaande mogelijkheden benutten.	De bestaande onderdoorgang onder de Velsertaverse wordt afgesloten voor doorgaand verkeer. Als die wel zou worden gebruikt, levert dat een route op die niet sociaal-veilig is. Ook kunnen toekomstige bewoners (in het ontwikkelgebied Wijkerpoort) geen gebruik maken van een fietspad tussen de busbaan en de spoor-tunnel van NS. De busbaan is immers een barrière. De Fietsersbond Velsen-Noord onderschrijft dit. Daarom is dit alternatief geen optie en wordt het dan ook niet verder onderzocht. In het kader van het gebiedsprogramma Spoorzone zal wel nader onderzocht worden of de ruimte die ontstaat tussen de toekomstige busbaan en de spoorbanen en de ruimte tussen de spoorbanen en de A22 een parkachtige invulling kunnen krijgen en met elkaar en met het Wijkerroogplantsoen kunnen worden verbonden. Dit betreft echter een langetermijnvisie en is daarom nog onzeker.	Nee
3	Inspreker stelt dat er te gehaast en ondoordacht keuzes worden gemaakt, die niet zijn gebaseerd op feitenkennis, onderzoek en noodzaak. Zo is de doorfietsroute nog niet vastgelegd en zijn de plannen voor het gebied Wijkerpoort nog onzeker. Dit zijn belangrijke zaken om de noodzakelijke sociale veiligheid te kunnen waarborgen.	<p>Inspreker heeft gelijk als hij stelt dat de sociale veiligheid in het gebied Wijkerpoort beter is te waarborgen als het terrein is ingericht. Ook zullen pas na vaststelling en realisatie van de gehele doorfietsroute de effecten ervan in kaart kunnen worden gebracht. Toch is de aanleg van de nieuwe voet- en fietsonderdoorgang een doordachte en onderbouwde keuze.</p> <p>Al sinds 2013 is in de plannen opgenomen dat als onderdeel van de te realiseren doorfietsroute een onderdoorgang onder de Velsertaverse moet worden aangelegd, die ligt tussen Pontweg en station Beverwijk. Het realiseren van een onderdoorgang ter hoogte van de bestaande kruising Velsertaverse is technisch niet haalbaar, omdat daar een verdiepte ligging gerealiseerd moet worden, waarbij er een conflict is met de reeds aanwezige en de in 2021 aan te leggen TenneT hoogspanningsleidingen. Er is een studie verricht naar de locatie waar een onderdoorgang gemaakt kan worden die op maaiveldniveau ligt (ivm het doorzicht), waarbij er geen conflict is met de TenneT-leidingen en die zoveel mogelijk op de lijn Pontweg – station Beverwijk ligt. Dat heeft geleid tot de ligging zoals nu aangegeven in het voorontwerp. Ongeacht hoe de doorfietsroute precies gaat lopen, is de locatie van de onderdoorgang zoals opgenomen in het Voorlopig Ontwerp de meest logische vanuit het oogpunt van maakbaarheid, sociale veiligheid (doorzicht) en ligging in de lijn Pontweg – station Beverwijk. Ook is de ligging van de onderdoorgang, en het nieuwe fietspad in het verlengde daarvan richting station Beverwijk, onderdeel van een gebiedsontwikkeling ter plaatse, zodat fietsers een goede, snelle en veilige gelijkvloerse kruising met de Velsertaverse hebben.</p> <p>Het trace van de doorfietsroute is in 2018 door de gemeenteraden van Velsen, Beverwijk en Heemskerk vastgesteld. Door de vele reacties tijdens de participatieavonden met betrekking tot de Duinvlietstraat wil de gemeente Velsen met inwoners en overige belanghebbenden bezien of er een alternatief of tweede tracé van de doorfietsroute wenselijk en/of mogelijk is, zodat de Duinvlietsraat wordt ontlast. De Duinvlietstraat zal gezien de ligging hoe dan ook een belangrijke functie behouden in fietsnetwerk.</p>	Nee
3	Hoogstwaarschijnlijk is de vergunning van TenneT voor de aanleg van ondergrondse hoogspanningsleidingen in 2022 de reden voor het maken van gehaaste en ondoordachte keuzes.	De aanleg van de 380 Kv-leidingen van TenneT hebben het ontwerpproces voor de voet- en fietsonderdoorgang versneld. Maar dat betekent niet dat de keuze gehaast en ondoordacht is gemaakt. Op de huidige locatie kan een onderdoorgang gemaakt worden met veel doorzicht en weinig hoogteverschil. Dit komt de sociale veiligheid ten goede. Ook is er een goede aansluiting op de fietsroute door Velsen-Noord mogelijk. TenneT realiseert in 2021 boringen, terwijl de aanleg van de voet- en fietsonderdoorgang pas in 2022 zal plaatsvinden.	Nee

Inspreker 3	Reactie(s)	Antwoord	Geeft de inspraak- reactie aanleiding om het ontwerp te wijzigen?
3	Inspreker stelt al resumerend dat hij concludeert dat de gemeenten Velsen en Beverwijk, alsmede de Provincie Noord-Holland gaan investeren in een voet- en fietsonderdoorgang die niets toevoegt aan de verkeersveiligheid, een betere fietsroute of de verkeersdoorstroming en waar, met uitzondering van een aantal recreatieve fietsers, geen mens op zit te wachten. Inspreker gaat er dan ook vanuit dat de aanleg van deze onderdoorgang wordt heroverwogen en niet tot uitvoer zal worden gebracht.	In bovenstaande reacties is al ingegaan op de hier genoemde punten. Een heroverweging van de aanleg van de voet- en fietsonderdoorgang wijst uit dat het een zinvolle investering is om de doorfietsroute in de IJmond te kunnen realiseren. Er kan zo een snelle doorfietsroutes worden aangelegd, met als doel stimulering en verbetering van het fietsverkeer. Met als mogelijk gevolg terugdringing van het autogebruik en daarmee de uitstoot van CO2 en stikstof.	Nee

Inspreker 4

Inspreker 4	Reactie(s)	Antwoord	Geeft de inspraakreactie aanleiding om het ontwerp te wijzigen?
4	<p>Uit de eerdere berichtgeving heeft de inspreker begrepen dat de oversteek voor fietsers en voetgangers over de Velsertaverse blijft bestaan, maar kan dit niet terugvinden in de stukken. Hierin is alleen beschreven hoe de voet- en fietsonderdoorgang eruit moet zien.</p> <p>Inspreker vraagt of het klopt dat de gelijkvloerse oversteek blijft bestaan, zodat je kan kiezen of je onderlangs of bovenlangs de weg oversteekt.</p>	<p>Naast de te realiseren voet- en fietsonderdoorgang blijft ook de bestaande gelijkvloerse oversteek over de Velsertaverse bestaan. De inwoners van Velsen-Noord kunnen dus blijvend kiezen voor de route via de VRI-geregelde oversteek of via de onderdoorgang.</p>	nvt
4	<p>Ook vraagt de inspreker zich af of er is nagedacht over de mogelijkheid dat het een grote hangplek wordt voor verslaafden en hangjongeren, aangezien beide groepen geen plek hebben. De huidige inrichting van de Wijckerpoort is ook niet social-veilig.</p>	<p>Uitgangspunt is dat er een sociaal veilige voet- en fietsonderdoorgang wordt gerealiseerd. Het voorlopig ontwerp zal in 2021/2022 nader worden uitgewerkt tot een Definitief Ontwerp, waarbij de bewoners (tijdens inloopavonden) mee kunnen denken. Het projectteam neemt daarbij de ontwikkelingen van het gebied Wijckerpoort goed in ogenschouw.</p> <p>Wij verwachten niet dat de onderdoorgang een hangplek gaat worden. De gemeente zal er op toezien dat dit niet gebeurt.</p>	Ja

Inspreker 5

Inspreker 5	Reactie(s)	Antwoord	Geeft de inspraakreactie aanleiding om het ontwerp te wijzigen?
5	De inspreker meent dat een aantal maanden terug het eerste plan door de bewoners van Velsen-Noord is afgekeurd. Reden hiervoor waren zorgen over de sociale veiligheid voor fietsers en voetgangers in en bij de voet- en fietsonderdoorgang. Aangezien de huidige tekeningen geen verschil laten zien, vraagt inspreker zich af of er wel naar het veiligheidsaspect is gekeken.	Tijdens de eerste participatieavond in Velsen-Noord waren er veel opmerkingen over het verdwijnen van de gelijkvloerse fietsoversteek over de Velsertaverse. Naast de te realiseren voet- en fietsonderdoorgang blijft ook de bestaande gelijkvloerse oversteek over de Velsertaverse bestaan. Op basis van de reacties van bewoners is hiervoor gekozen. De bewoners van Velsen-Noord kunnen dus blijvend kiezen voor een route via de met een verkeerslicht geregelde oversteek of via de onderdoorgang. De onderdoorgang wordt sociaal-veilig ontworpen en aangelegd.	nvt
5	Inspreker is bang dat het een hangplak gaat worden voor randgroep jongeren en verslaafden. Zolang de veiligheid van de gebruikers van de onderdoorgang niet is gegarandeerd, is hij tegen de voortgang van het project.	Uitgangspunt is dat er een sociaal-veilige voet- en fietsonderdoorgang wordt gerealiseerd. Het voorlopig ontwerp zal in 2021/2022 nader worden uitgewerkt tot een definitief ontwerp, waarbij inwoners en andere belangstellenden mee kunnen denken. Het projectteam houdt daarbij de ontwikkelingen van het gebied Wijckerpoort goed in ogenschouw.	Ja

Inspreker 6

Inspreker 6	Reactie(s)	Antwoord	Geeft de inspraak-reactie aanleiding om het ontwerp te wijzigen?
6	<p>Inspreker vindt de aantasting van de Scheybeek met een groenstrook door de busbaan onacceptabel. De als uitvloeisel van het Groen- en Waterplan gerealiseerde Scheijbeek, de groenstrook en de wandelroute erlangs, moeten tot het uiterste gehandhaafd worden óf ter plaatse gecompenseerd worden. Dat zou op een zodanige wijze moeten gebeuren, dat de filosofie van het Groen- en Waterplan op een minimaal gelijkwaardige manier behouden blijft. De Scheybeek bovengronds, met een groenstrook en een wandel- en/of fietspad erlangs. Maak onder de busbaan een onderdoorgang, waar ook de beek doorheen loopt.</p>	<p>De aanleg van het Groen- en Waterplan van de gemeente Velsen is voor wat betreft het gebied Wijckerpoort (binnen het Groen- en Waterplan: deelproject Stationsgebied) een tijdelijke invulling geweest. Met de ontwikkeling van het gebied wordt een definitieve inrichting bepaald. Een aantal uitgangspunten wordt daarbij gehandhaafd, zoals de doorvoer van schoon water via de verlenging van de Scheybeek richting het Wijkerpoortplantsoen. In het Voorlopig Ontwerp wordt zoveel mogelijk de Scheybeek met de groenstrook behouden en waar mogelijk wordt het ontwerp aangepast. Het belang van de busbaan en de voet- en fietsonderdoorgang is dusdanig groot dat het acceptabel is om enkele aanpassingen te doen aan de Scheybeek en het Groen- en Waterplan.</p>	Ja
6	<p>Het beeld van de huidige bomenrij langs de beek dient minimaal behouden te blijven. Voor de bomen die door de aanleg van de busbaan en de onderdoorgang verdwijnen, moeten bomen van dezelfde kwaliteit teruggeplaatst worden langs de route.</p>	<p>Er zal een optimalisatie in het ontwerp gezocht worden conform het voorstel van de inspreker, waarbij zoveel mogelijk bomen behouden kunnen blijven. De bomen die moeten worden gekapt ter hoogte van de aansluiting van de busbaan zullen worden gecompenseerd. Compensatie van de bomen zal onderdeel uitmaken van het nog op te stellen Groenplan en Groen- en Waterplan van de gemeente Velsen, als onderdeel van de gebiedsontwikkeling van het gebied Wijckerpoort.</p>	Ja

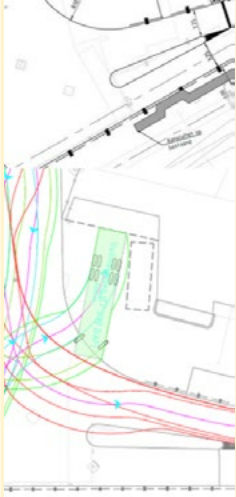
Inspreker 7

Inspreker 7	Reactie(s)	Antwoord	Geeft de inspraak-reactie aanleiding om het ontwerp te wijzigen?
7	De inspreker wil dat wordt vastgehouden aan het doorfietstracé via de Duinvlietstraat zoals dit is vastgesteld door de gemeenteraden van Beverwijk en Velsen. De Duinvlietsraat is de kortste en meest logische en geschikte route voor het traject tussen pont en station Beverwijk. De bottleneck tussen van Rijswijkstraat en Andreaeweg is ook goed in te richten als doorfietroute.	<p>Het tracé van de doorfietroute via de Duinvlietstraat is inderdaad een logische keuze voor fietsers die naar de pont gaan. Dit is ook te zien aan de huidige hoeveelheid fietsers die er gebruik van maakt. Het is een korte, rechtstreekse verbinding. Bovendien is er weinig ander verkeer dat voor oponthoudt kan zorgen. Met name het eerste gedeelte tussen de Andreaeweg en de Van Rijswijkstraat is een bottleneck. De inspreker heeft gelijk door te stellen dat dit gedeelte goed geschikt te maken is als doorfietroute.</p> <p>Door de vele reacties tijdens de participatieavonden met betrekking tot de Duinvlietstraat wil de gemeente Velsen met inwoners en overige belanghebbenden overleggen of er een alternatief en/of tweede tracé van de doorfietroute wenselijk en mogelijk is, zodat de Duinvlietsraat kan worden ontlast. De Duinvlietstraat zal gezien de ligging hoe dan ook een belangrijke functie behouden in het fietsnetwerk.</p>	Ja, participatie doorfietroute door gemeente
7	Veel fietsers gaan vanuit de onderdoorgang naar de Duinvlietstraat. De kruising Wijkerstraatweg-Wijkeroogstraat moet hiervoor als rotonde worden uitgevoerd, met een vrijliggend fietspad vanaf de voet- en fietsonderdoorgang naar deze rotonde. De herinrichting van deze kruising is niet meegenomen in het ontwerp.	De herinrichting van de kruising Wijkeroogstraat-Wijkerstraatweg wordt door de gemeente Velsen uitgevoerd. Hiervoor vindt nog een participatietraject plaats. Het is de bedoeling dat de herinrichting gereed is vóórdat de voet- en fietsonderdoorgang in gebruik wordt genomen. Een rotonde op deze kruising lijkt overigens de meest voor de hand liggende optie.	Ja, herinrichting door gemeente
7	Gezien de onzekerheden rondom de ontwikkeling van het Wijkerpoortterrein is het gewenst om ook in de tijdelijke situatie een volwaardig fietspad aan te leggen dat voldoet aan de eisen van een doorfietroute. Het bestaande fietspad over het Wijkerpoortterrein zou dan aangepast moeten worden. Dit kan op eenvoudige wijze.	<p>De gemeente Velsen neemt deze suggestie over.</p> <p>Op basis van de voortgang van de ontwikkelingen op het Wijkerpoortterrein op het moment dat de voet- en fietsonderdoorgang wordt aangelegd, zal bezien worden of het zinvol is om voor de tijdelijke situatie ook een volwaardig fietspad op het Wijkerpoortterrein te realiseren.</p>	Ja
7	De inspreker wil dat wordt vastgehouden aan het doorfietstracé via de Duinvlietstraat zoals dit is vastgesteld door de gemeenteraden van Beverwijk en Velsen. De Duinvlietsraat is de kortste en meest logische en geschikte route voor het traject tussen pont en station Beverwijk. De bottleneck tussen van Rijswijkstraat en Andreaeweg is ook goed in te richten als doorfietroute.	<p>Het tracé van de doorfietroute via de Duinvlietstraat is inderdaad een logische keuze voor fietsers die naar de pont gaan. Dit is ook te zien aan de huidige hoeveelheid fietsers die er gebruik van maakt. Het is een korte, rechtstreekse verbinding. Bovendien is er weinig ander verkeer dat voor oponthoudt kan zorgen. Met name het eerste gedeelte tussen de Andreaeweg en de Van Rijswijkstraat is een bottleneck. De inspreker heeft gelijk door te stellen dat dit gedeelte goed geschikt te maken is als doorfietroute.</p> <p>Door de vele reacties tijdens de participatieavonden met betrekking tot de Duinvlietstraat wil de gemeente Velsen met inwoners en overige belanghebbenden overleggen of er een alternatief en/of tweede tracé van de doorfietroute wenselijk en mogelijk is, zodat de Duinvlietsraat kan worden ontlast. De Duinvlietstraat zal gezien de ligging hoe dan ook een belangrijke functie behouden in het fietsnetwerk.</p>	Ja, participatie doorfietroute door gemeente
7	Veel fietsers gaan vanuit de onderdoorgang naar de Duinvlietstraat. De kruising Wijkerstraatweg-Wijkeroogstraat moet hiervoor als rotonde worden uitgevoerd, met een vrijliggend fietspad vanaf de voet- en fietsonderdoorgang naar deze rotonde. De herinrichting van deze kruising is niet meegenomen in het ontwerp.	De herinrichting van de kruising Wijkeroogstraat-Wijkerstraatweg wordt door de gemeente Velsen uitgevoerd. Hiervoor vindt nog een participatietraject plaats. Het is de bedoeling dat de herinrichting gereed is vóórdat de voet- en fietsonderdoorgang in gebruik wordt genomen. Een rotonde op deze kruising lijkt overigens de meest voor de hand liggende optie.	Ja, herinrichting door gemeente
7	Gezien de onzekerheden rondom de ontwikkeling van het Wijkerpoortterrein is het gewenst om ook in de tijdelijke situatie een volwaardig fietspad aan te leggen dat voldoet aan de eisen van een doorfietroute. Het bestaande fietspad over het Wijkerpoortterrein zou dan aangepast moeten worden. Dit kan op eenvoudige wijze.	<p>De gemeente Velsen neemt deze suggestie over.</p> <p>Op basis van de voortgang van de ontwikkelingen op het Wijkerpoortterrein op het moment dat de voet- en fietsonderdoorgang wordt aangelegd, zal bezien worden of het zinvol is om voor de tijdelijke situatie ook een volwaardig fietspad op het Wijkerpoortterrein te realiseren.</p>	Ja

Inspreker 7	Reactie(s)	Antwoord	Geeft de inspraak- reactie aanleiding om het ontwerp te wijzigen?
7	De kruising Halve Maan dient ook nader uitgewerkt te worden. De doorfietsroute is hier niet vloeiend en niet in de voorrang. Wij vragen ons af of het nodig is de twee voorsorteerstroken te handhaven nu het merendeel van de bussen over de busbanen gaat rijden. Een enkele voorsorteerstrook maakt de oversteek voor de fietser korter en veiliger. Samengevat: De aansluiting moet zodanig vormgegeven worden dat dit aansluit bij de richtlijnen voor de doorfietsroute.	<p>Er zal een aanpassing worden verricht, waarbij het fietspad komende vanaf de Velsersweg in de richting van de nieuwe spoorwegovergang de hoofdroute wordt en fietsers komende vanaf de Halve Maan voorrang moeten verlenen aan de fietsers op de hoofdroute. Dit betekent inderdaad dat de doorfietsroute hier niet in de voorrang ligt. Verkeersveiligheid heeft hier echter prioriteit.</p> <p>De kruising van het fietspad Halve Maan met de Emplacementsweg blijft gehandhaafd in de huidige vorm. In de huidige situatie is er sprake van een fietspad dat middels inritconstructie in de voorrang ligt en waarbij fietsers dus voorrang hebben op auto's die vanaf de Emplacementsweg naar de Halve Maan rijden en vice versa. Ook de twee voorsorteerstroken blijven gehandhaafd. Er zullen weliswaar minder bussen over deze kruising rijden, maar het autoverkeer zal gelijk blijven en op termijn mogelijk zelfs toenemen, na realisatie van de ontwikkeling van het gebied Wijckerpoort. Om geen terugslag te krijgen tot op de nieuwe overweg, moet er dus voldoende opstelruimte zijn voor de fietsoversteek. Daarom is het noodzakelijk om de twee voorsorteerstroken te handhaven.</p> <p>Bij de ontwikkeling van het gebied Wijckerpoort en Ankie's Hoeve wordt de verkeersstructuur nader vormgegeven. Ook hier geldt dat de bereikbaarheid van de gebouwen en de parkeerplaatsen veilig voor het fietsverkeer aangelegd moeten worden. In de verdere planvorming voor met name Ankie's Hoeve zal het wegenpatroon op die veiligheid beoordeeld en aangepast moeten worden.</p>	Nee
7	Er mist een fietslantaarn bij de kruising van het fietspad met de busbaan.	De fietslantaarn wordt toegevoegd.	Ja
7	De huidige slinger bij het zebrapad op de Wijckermolen verdwijnt, waardoor de snelheid van het verkeer toeneemt. Graag op de kruising Wijckermolen-Bootsmanszij een tussensteunpunt voor fietsers en voetgangers aanleggen.	Op de kruising Wijckermolen-Bootsmanszij is geen ruimte voor een tussensteunpunt. Waarschijnlijk wordt de slinger in de weg niet weggehaald, aangezien de kosten voor deze aanpassing te hoog zijn.	Nee
7	De opstelplaats voor fietsers en voetgangers bij de oversteek op de Velsersweg (zijde Beverwijk) is minimaal. Bij verdere uitwerking van het ontwerp moet meer ruimte worden gecreëerd. Ook de onnodige knikken in het fietspad tussen de oversteek op de Velsersweg en de oversteek op de Velsersweg moeten meer vloeiend worden gemaakt.	Ten gevolge van de ligging van de spoorwegovergang Velsersweg is het niet mogelijk om extra opstelruimte te realiseren. De verwachting is dat een aanzienlijk deel van de fietsers via het Wijckerpoortterrein en de voet- en fietsonderdoorgang zullen gaan, waardoor er minder fietsers voor de verkeerslichten hoeven te wachten.	Nee
7	Er is geen enkele verwijzing naar het Groen- en Waterplan. Ook niet naar hoe de beek, het groen en de fiets- en wandelroute op zorgvuldige wijze behouden of hersteld kan worden. Het compenseren van het verlies aan beek, groen en de fiets- en wandelroute moet een integraal onderdeel van het plan zijn. Het project en de werkzaamheden van Tennet zouden aanleiding moeten zijn om het groen en de watervoorziening definitief vorm te geven. Het nieuwe deel van het fietspad langs de Velsersweg kan dan op een zorgvuldige manier worden opgenomen. Daarnaast wordt in het ontwerpbestemmingsplan aangegeven: 'in het deelgebied heeft de waterverbinding nog een beperkt profiel met weinig groene begeleiding. Bij de definitieve ontwikkeling van de Wijckerpoort dient dit robuuster te worden uitgewerkt'.	Het groen en water in het gebied Wijckerpoort moet ook bij de ontwikkeling van het gebied worden vormgegeven en aangelegd. Het werkt belemmerend als daar nu al een invulling aan gegeven wordt. Wel moeten de Scheybeek en het fietspad langs de Velsersweg hun definitieve ligging krijgen. Uitgangspunt hierbij moet zijn dat deze zo dicht mogelijk bij de Velsersweg komen te liggen. Uiteraard rekening houdend met het talud van de weg, de aan te leggen kabels van Tennet, de bestaande bomenrij en de veiligheid van de gebruikers. De uitbreiding van de robuuste groene en blauwe zone hangt nauw samen met de geplande ontwikkeling van het gebied Wijckerpoort en de daarbij horende vormgeving.	Ja
7	Wat is de invloed van de aanleg van de 380KN in 2022 (bouwterrein voor boringen) op de dan gerealiseerde fietsroute?	Tennet en het projectteam hebben dit onderwerp onderling besproken. Tennet is eind 2021 gereed met haar werkzaamheden. De werkzaamheden van de nieuwe HOV busbaan beginnen daarna (zomer 2022). De nieuwe fietsroute heeft derhalve geen last van de werkzaamheden door Tennet.	nvt
7	Niet alle bijlagen van de inspraakprocedure staan op de website. Daarom houdt de Fietsersbond zich het recht voor om op haar inspraakreactie terug te komen, als in de ontbrekende documenten wezenlijke informatie staat die van invloed is voor haar besluitvorming.	Tussen de provincie Noord-Holland en de Fietsersbond is hierover inhoudelijk nader contact geweest tijdens de inspraakperiode. Er zijn door de provincie bijlagen naar de Fietsersbond gestuurd, die onderdeel uitmaken van de inspraakprocedure.	nvt
7	Er staat aangegeven dat voor variant 4b is gekozen. Onduidelijk is echter wat de andere varianten zijn en waarom deze zijn afgefallen.	<p>In 2018 is een bestuurlijk besluit genomen over de ligging van busbaan en de voet- en fietsonderdoorgang. In 2019 is uitgebreid met de klankbordgroep van de bewoners en Fietsersbond overleg gevoerd over het tot stand komen van de keuze van variant 4b. Het onderzoek wat hieraan ten grondslag ligt, is bij de klankbordgroep bekend en onderkend (sept. 2019).</p> <p>Het inspraakproces gaat over het voorontwerp van de busbaan en de onderdoorgang, en niet over het beleid en de keuzes die hieraan ten grondslag hebben gelegen. Dit dateert immers al uit 2013. Zie ook het antwoord op de vraag van de inspreker 3, waarin wordt uitgelegd hoe de keuze van de voet- en fietsonderdoorgang tot stand is gekomen.</p>	nvt

Inspreker 7	Reactie(s)	Antwoord	Geeft de inspraak-reactie aanleiding om het ontwerp te wijzigen?
7	Het Wijckerpoortterrein staat in de wintermaanden deels onder water. In het ontwerp staat geen afwatervoorziening. Wordt dit in het definitief ontwerp (DO) uitgewerkt?	Er is geen waterafvoer van het gebied Wijckerpoort richting Velsen-Noord toegestaan. Dus is opvang in het gebied zelf noodzakelijk. Dit is ook één van de uitdagingen bij de verdere ontwikkeling van het gebied Wijckerpoort. Er zal daarom rekening gehouden moeten worden met wadi's, watervoerende plekken of het aanleggen van een groter permanent wateroppervlak. Er zal integraal rekening gehouden worden met het watermanagement bij de invulling van de ontwikkeling van het gebied Wijckerpoort tussen de N197, NS-spoor en Tata-spoor.	Ja
7	In Velsen-Noord zorgt sluisverkeer en de congestie van het autoverkeer voor overlast en hiermee voor hinder en onveiligheid voor fietsers. De extra kruising van de busbaan met de Velsertaverse waar een verkeerslicht voor rechtsafslaand verkeer vanaf de Wijkerstraatweg staat, zal een toename geven van de congestie.	Uit doorrekening van de verkeerslichtenregeling door RHDHV blijken de gemiddelde wachtrijen voor rechtsafslaand verkeer vanuit Velsen-Noord zeer beperkt te zijn.	Nee
7	In de ontwerpnota wordt verwezen naar de Regionale Mobiliteitsvisie IJmond 2014, in het kader van de doorfietsroute. In deze Mobiliteitsvisie wordt ook een verbetering voor de doorstroming van de N197, een reconstructie van de Velsertaverse-Velserweg-Wijkerstraatweg en een fietsverbinding naar de Leeghwaterweg, genoemd. In hoeverre wordt in het ontwerp geanticipeerd op deze projecten?	<p>In het ontwerp van de busbanen en de voet- en fietsonderdoorgang is nog niet geanticipeerd op de reconstructie van de kruising Velsertaverse en Verserweg-Wijkerstraat, én een mogelijke verbinding van de Velsertaverse naar de Leeghwaterweg. Beide projecten zijn opgenomen in de Regionale Mobiliteitsvisie IJmond 2014. Vooralsnog is er dan ook geen zicht op hoe dit wordt vormgegeven.</p> <p>Het is van belang dat de busbanen en de voet- en fietsonderdoorgang op korte termijn worden gerealiseerd. De busbanen dragen bij aan een betere doorstroming van het openbaar vervoer, waardoor het een aantrekkelijk en goed alternatief biedt voor de auto. Dankzij de onderdoorgang kan in de IJmond een doorfietsroute worden gerealiseerd. Deze doorfietsroute stimuleert het fietsgebruik. De busbanen en de voet- en fietsonderdoorgang pas realiseren als de hele verkeersproblematiek is verbeterd, betekent een uitstel van vele jaren. Dit is geen optie, gezien de noodzaak ervan.</p>	nvt
7	De inspreker wil graag betrokken worden bij het Definitief Ontwerp en daarbij ook nog een kans op inspraak krijgen.	Het Definitief Ontwerp zal door de aannemer worden gemaakt, zodra het werk is aanbesteed. Naar verwachting zal dit eind 2021 gebeuren. De inspreker zal worden betrokken bij het definitieve ontwerpproces. De omgevingsmanager van het projectteam is hiervoor uw aanspreekpunt.	nvt
7	De inspreker is groot voorstander van een veilige oversteek onder de N197 én van de doorfietsroute. Met de voorgestelde aanpassingen krijgt de route tussen Pont-weg en station Beverwijk hoge kwaliteit.	Waarvan akte.	nvt

Inspreker 8

Inspreker 8	Reactie(s)	Antwoord	Geeft de inspraakreactie aanleiding om het ontwerp te wijzigen?
8	<p>De inspreker heeft de opslag aan de achterzijde van het station. Het laden en lossen vindt dan ook achter het station plaats, bereikbaar via het busstation. Vraagt om een 'eigen' laad- en losplek aan de achterzijde, zodat hij niet aan de voorzijde van het station hoeft te laden en lossen dan wel parkeren.</p> 	<p>Het voorstel is overgenomen in het Voorlopig Ontwerp en wordt in het Definitief Ontwerp verder uitgewerkt. Voor alle parkeerplaatsen achter station Beverwijk moeten straks ontheffingen worden aangevraagd voor het rijden over het busstation. Deze worden op kenteken afgegeven.</p>	<p>Ja</p>

2 VOORGESTELDE AANPASSINGEN

In dit hoofdstuk staat een overzicht van de voorstellen voor aanpassing van het Voorlopig Ontwerp die door de insprekers zijn gedaan en de wijze waarop deze worden meegenomen in het vervolgtraject.

Vraag: De onderdoorgang ligt afgelegen. Zowel aan de kant van Beverwijk als Velsen is er geen sociale controle.

Antwoord: Om de onderdoorgang een nog meer open karakter te geven, worden de afmetingen aangepast (hoger en breder) en komen er schuine wanden.

Vraag: Er moeten zoveel mogelijk bomen worden behouden. De bomen die onder de busbaan komen te staan of voor de entree van de onderdoorgang, moeten worden verplaatst. Bij voorkeur naar een andere plek langs de Velsertaverse, om op die manier de rij bomen langs de Velsertaverse te versterken. En waar nodig moet deze rij bomen compleet worden gemaakt door het planten van extra bomen.

Antwoord: Er zal een optimalisatie in het Definitief Ontwerp (2021) gezocht worden conform het voorstel van de inspreker, waarbij zoveel mogelijk bomen behouden kunnen blijven. Alle bomen die moeten worden gekapt ter hoogte van de aansluiting van de busbaan op de N197 zullen worden gecompenseerd. Compensatie van de bomen zal onderdeel uitmaken van het nog op te stellen Groen- en Waterplan bij de gebiedsontwikkeling Wijckerpoort.

Vraag: Er moet een juiste afstand tussen het fietspad en de Velsertaverse komen, om zo de bomenrij en de beek te kunnen behouden, ondanks de iets dieperliggende onderdoorgang.

Antwoord: Bij de uitwerking van het Definitief Ontwerp (2021) zal rekening worden gehouden met het zo veel mogelijk behouden van de bomenrij en de beek.

Vraag: Als de beek onder de busbaan wordt aangelegd, is het aanleggen van een wandelpad naast de beek geen optie. Een wandelpad onder de busbaan door en vervolgens via het bestaande viaduct is niet sociaal-veilig en volkomen overbodig. De wandelroute gaat straks namelijk door de voet- en fietsonderdoorgang en meteen linksaf richting Wijkerooiplantsoen naar de Scheybeek.

Antwoord: De gemeenten Velsen en Beverwijk gaan de wandelroutes integraal beschouwen en/of aanpassen, rekening houdend met de invulling van de ontwikkeling van het gebied Wijckerpoort tussen de N197, NS-spoor en Tata-spoor. Dit zal de komende jaren vorm krijgen.

Vraag: Onder de busbaan zal alleen een duiker voor water moeten worden aangelegd (bv. rechthoekig met een doorvoer van 2x1 meter, zoals bij de Scheybeek in de Westerhoutweg). Dit is mogelijk als het fietspad en de fietsstalling iets naar het oosten (het Wijckerpoortterrein) worden verplaatst. Zo kunnen ook de bomen tussen de voet- en fietsonderdoorgang en de busbaan behouden blijven. Dit biedt een aantal voordelen:

- a meer bomen kunnen behouden blijven.
- b de vrije doorrijhoogte van de voet- en fietsonderdoorgang wordt groter, waardoor deze iets dieper komt te liggen. Er is dan een langere hellingbaan nodig. Door het fietspad te verschuiven, komt er meer ruimte voor de hellingbaan.
- c vanaf de Velsertaverse is er meer zicht op het fietspad.

Antwoord: Deze waardevolle tips zullen meegenomen worden bij de verdere uitwerking van het Definitief Ontwerp in 2021.

Vraag: Het Wijckerpoortterrein staat in de wintermaanden deels onder water. In het Voorlopig Ontwerp staat geen afwatervoorziening, wordt dit in het Definitief Ontwerp uitgewerkt?

Antwoord: Er is geen waterafvoer van het gebied Wijckerpoort richting Velsen-Noord toegestaan. Dus is opvang in het gebied zelf noodzakelijk. Dit is ook één van de uitdagingen bij de verdere ontwikkeling van het gebied Wijckerpoort. Er zal daarom rekening gehouden moeten worden met wadi's, watervoerende plekken of het aanleggen van een groter permanent wateroppervlak. Er zal integraal rekening gehouden worden met het watermanagement bij de invulling van de ontwikkeling van het gebied Wijckerpoort tussen de N197, NS-spoor en Tata-spoor.

Vraag: De bloemenwinkel op het Stationsplein te Beverwijk heeft de opslag aan de achterzijde van het station. Het laden en lossen vindt dan ook achter het station plaats, bereikbaar via het busstation. Inspreker vraagt om een 'eigen' laad- en losplek aan de achterzijde. Zodat hij niet aan de voorzijde van het station hoeft te laden en lossen dan wel parkeren.

Antwoord: Het voorstel is al opgenomen in het Voorlopig Ontwerp en wordt in het Definitief Ontwerp (2021) verder uitgewerkt. Voor alle parkeerplaatsen achter station Beverwijk moeten straks ontheffingen worden aangevraagd voor het rijden over het busstation. Deze worden op kenteken afgegeven.

Colofon

Uitgave

Provincie Noord-Holland
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem
Tel.: 023 514 31 43 | Fax: 023 514 40 40
www.noord-holland.nl
post@noord-holland.nl

Eindredactie

Provincie Noord-Holland
Directie BU | Sector KBI

Fotografie

Provincie Noord-Holland

Grafische verzorging

Xeroxmediaservices

Haarlem, januari 2021