Deel 1

Nota zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Aansluiting A9

Reactie op algemene en veel genoemde aspecten

Nut en noodzaak

Ontsluiting woonwijken

In veel zienswijzen worden nut en noodzaak van deze nieuwe aansluiting op de A9 betwijfeld. Ofschoon uit zienswijzen blijkt dat niet iedereen de verkeersdrukte als problematisch ervaart of enig oponthoud in het verkeer als onvermijdelijk accepteert, is het verkeer op de Kennemerstraatweg (N203) zeker in de ochtend- en avondspits erg druk. Door de autonome groei van het autogebruik de komende jaren zal het verkeersaanbod op de Kennemerstraatweg en Rijksweg (N203) verder toenemen. Dat wordt nog versterkt door woningbouwplannen die de komende jaren in Heiloo en Limmen worden gerealiseerd. In de nieuwe wijken Zuiderloo en Zandzoom zijn dat in totaal circa 2.400 woningen en daarnaast worden op allerlei andere locaties woningen gebouwd waardoor het aantal woningen nog met enkele honderden zal toenemen. Veel inwoners van Heiloo en Limmen werken buiten de woonplaats en dan met name in de noordflank van de Randstad. Met een treinstation heeft Heiloo een goede verbinding met belangrijke werkgebieden in Amsterdam en Schiphol. Desondanks is de trein voor velen geen aantrekkelijke optie voor het woon-werkverkeer en zal men toch de voorkeur geven aan de auto. Het is dan zaak om ook dat autoverkeer vlot af te wikkelen en het verkeer snel naar het rijkswegennet te leiden. De nieuwe aansluiting op de A9 zal er toe leiden dat automobilisten uit het zuidelijk deel van Heiloo en Limmen via de nieuwe aansluiting naar de A9 rijden waardoor het verkeersaanbod op het noordelijk deel van de Kennemerstraatweg (ten noorden van de Stationsweg) en op de Rijksweg door Limmen en Uitgeest fors afneemt. Dat heeft een positief effect op het woon- en leefklimaat en komt de verkeersveiligheid ten goede.

Woningbouw Zandzoom en Zuiderloo zou stagneren

In een aantal zienswijzen wordt er op gewezen dat er wel plannen zijn voor de bouw van woningen in Zuiderloo en Zandzoom maar dat de realisatie daarvan twijfelachtig is. Door de crisis is de vraag naar nieuwe koopwoningen inderdaad afgenomen. Nu we de crisis feitelijk achter ons hebben gelaten, zien we dat de vraag naar koopwoningen sterk stijgt. Een groot aantal plannen is nu in voorbereiding en die zullen de komende jaren op de markt worden gebracht.

Gezien de grote belangstelling voor een aantal recente woningbouwplannen verwachten wij dat de vraag naar woningen in Heiloo en Limmen groot blijft mede vanwege de goede verbindingen met de noordflank van de Randstad over het spoor en over de weg.

Die goede bereikbaarheid betekent ook dat woningzoekenden uit de regio Amsterdam en Haarlem steeds vaker kijken naar een woning in onze regio. Castricum, Limmen en Heiloo worden door velen als aantrekkelijke woonplaatsen gezien. De druk op de woningmarkt neemt daardoor toe. Enkele reclamanten vinden dat een slechte ontwikkeling maar mensen zijn nu eenmaal vrij om hun woning te kopen waar zij dat willen. Exclusief bouwen voor eigen inwoners is niet mogelijk.

Ontsluiting bedrijventerreinen Boekelermeer en Oude Werf
Behalve dat deze nieuwe weg Limmen en Heiloo een directe aansluiting geeft op de A9 zullen ook de bedrijventerreinen Boekelermeer en Oude Werf via de oostelijke parallelweg een directe aansluiting op de A9 krijgen. Het (vracht)verkeer dat niet in Heiloo zelf hoeft te zijn, hoeft dan niet meer via de Kanaalweg en Kennemerstraatweg naar het hoofdwegennet (A9) te rijden. Tevens zal de nieuwe aansluiting een positief effect hebben op het (vracht)verkeer dat nu vanaf de afslag Uitgeest-Noord door Akersloot naar het bedrijventerrein Boekelermeer rijdt. Met de nieuwe aansluiting blijft dat verkeer de A9 volgen tot de nieuwe afslag en rijdt dan rechtstreeks via de Kanaalweg naar de Boekelermeer. Ook (vracht)verkeer dat bestemming bedrijventerrein Oude Werf heeft, behoeft niet meer via de Kennemerstraatweg te rijden maar kan ook via de oostelijke parallelweg rechtstreeks van en naar de A9 rijden.

Overschot aan bedrijventerreinen
In een aantal reacties wordt gesteld dat de aansluiting van het bedrijventerrein Boekelermeer op de A9 een forse financiële investering is en ten koste gaat van een belangrijk weidevogel-leefgebied ten behoeve van een relatief klein bedrijventerrein. Bovendien wordt er op gewezen dat er een overschot aan bedrijverterreinen in Noord-Holland is en zou het bedrijventerrein Boekelermeer nooit zo groot worden als aanvankelijke gedacht.
Wij weten dat ook voor de ontwikkeling van de Boekelermeer de crisis gevolgen heeft gehad. De uitgifte van kavels voor bedrijven bleef achter bij eerdere prognoses. Uit onderzoek van de Stec Groep blijkt echter dat de Boekelermeer een bedrijventerrein is en blijft met grote potentie. Wij signaleren inmiddels ook een toenemende belangstelling voor kavels in het Heilooër deel van het bedrijventerrein Boekelermeer. Ook vanuit Alkmaar horen we dergelijke geluiden.
Via de aansluitingen op de N242 aan de noordzijde van het bedrijventerrein Boekelermeer is de A9 snel te bereiken. De capaciteit van die aansluitingen is echter beperkt en leidt in de ochtend- en avondspits nu al tot congestie. Een extra aansluiting aan de zuidzijde direct op de A9 met daaraan gekoppeld het doortrekken van de Middenweg waardoor het Alkmaarse deel van de Boekelermeer met het Heilooër deel wordt verbonden, verbetert de doorstroming aan de noordzijde van de Boekelermeer en zorgt voor een snellere verbinding van het bedrijven-terrein met de noordflank van de Randstad.

Onderliggend wegennet
Een groep reclamanten maakt zich zorgen over een toename van verkeer door Heiloo en veranderende verkeersstromen op het onderliggend wegennet in Heiloo. Het gaat daarbij met name om toename van verkeer op de Kerkelaan, Kanaalweg en Stationsweg en Het Malevoort. Bewoners(groepen) leggen een directe koppeling tussen het bestemmingsplan voor de aansluiting A9 en het Verkeersplan Heiloo. Dat is ook wel begrijpelijk maar niet juist. De aansluiting A9 genereert geen extra verkeer. De Kennemerstraatweg is en blijft de verkeersas van waar af vrijwel alle woonwijken van Heiloo worden ontsloten. Wel treden verschuivingen van verkeersstromen op. Door de aansluiting A9 zal de belangrijkste aanrijdroute verschuiven van de noordzijde naar de zuidzijde van Heiloo. Het noordelijk deel van de Kennemerstraatweg en de Rijksweg door Limmen zullen minder autoverkeer te verwerken krijgen ten opzichte van de situatie zonder aansluiting A9.
De aansluiting A9 is niet de oorzaak van het probleem maar een deel van de oplossing.

Het kan natuurlijk gebeuren dat de toekomstige vlotte ontsluiting op de A9 een aantal forensen doet besluiten om de auto te pakken i.p.v. om met de trein naar het werk te gaan. De aansluiting A9 is echter slechts een van vele aspecten zoals reiscomfort, kosten en

beschikbaarheid van parkeerplaatsen op de bestemming die men weegt wanneer men een keuze maakt voor het ene of andere vervoersmiddel.

Belangrijk is verder om de wegenstructuur van Heiloo in ogenschouw te nemen. Door Heiloo gaat een centrale weg, de Kennemerstraatweg, die Heiloo verbindt met het landelijk wegennet en de centrumstad Alkmaar en vanaf deze weg worden alle woonwijken van Heiloo ontsloten. De aansluiting A9 betekent dat de bestaande stroom woon-werkverkeer tussen Heiloo en in mindere mate Limmen en de noordflank van de Randstad verandert. Thans rijdt het grootste deel via het Kooimeerplein en komt over de Kennemerstraatweg aan de noordzijde Heiloo binnen. Met de nieuwe aansluiting A9 zal men Heiloo vooral vanaf het zuiden benaderen. De Kennemerstraatweg blijft ook na realisatie van de nieuwe aansluiting de as van waaraf men de woonwijken links of rechts bereikt.

Strandverkeer
Bewoners van Heiloo West (omgeving van Het Malevoort) vrezen dat door de aansluiting A9 een aantrekkelijke verbinding naar de kust ontstaat. Zij zijn bang dat behalve extra verkeer van inwoners van de Egmonden op zomerse dagen veel strandverkeer gebruik zal gaan maken van de route over de Vennewatersweg, Het Malevoort en de Zeeweg naar Egmond aan Zee en in mindere mate Bergen aan Zee. Strandverkeer kan op zomerse dagen een forse verkeersstroom vanuit de grote steden naar de kust veroorzaken zoals op de route Amsterdam-Zandvoort. Ofschoon dergelijk ‘evenementen-verkeer’ zich nauwelijks in modellen laat vatten, achten wij de kans op een onverantwoord grote toename van strandverkeer op deze nieuwe route vanaf de A9 naar het strand klein. Gelet op de herkomst van de strandbezoekers is de route naar Egmond aan Zee of Bergen aan Zee via de afslag Heiloo niet voor de hand liggend. Uit de Zaanstreek is het strand van Castricum aan Zee een logischer keuze en vanuit Alkmaar en Heerhugowaard is dat de route via de Hoeverweg. Overigens is de parkeercapaciteit in zowel Egmond aan Zee als in Bergen aan Zee beperkt en die zal al snel volledig benut zijn zodat het dan ook geen zin meer heeft om met de auto naar deze badplaatsen te gaan.

Er werd ook gesuggereerd om de Vennewatersweg tussen Heiloo en Egmond-Binnen op te waarderen met een aansluiting op de Herenweg ten zuiden het dorp maar gelet op het verkeersaanbod, de bestaande routes, de ruimtelijke impact en de kosten is dat niet reëel. Een andere suggestie om het oost-west verkeer vanaf de Kennemerstraatweg te verminderen was om de westelijke randweg vanaf de N9/Martin Luther Kingweg opnieuw te onderzoeken. Zo’n nieuwe westelijke randweg is qua landschappelijke impact en kosten niet realistisch.

Verkeersplan Heiloo 2017
Het bepalen van de optimale bereikbaarheid van de verschillende delen van Heiloo en daarmee het voorkomen van ongewenste verkeersstromen en overbelaste straten zijn onderdelen van een verkeersplan. Vrijwel gelijktijdig met de procedure voor dit bestemmingplan vond participatie plaats over het nieuwe verkeersplan voor Heiloo. Bij het opstellen van het verkeersplan is ervan uitgegaan dat de aansluiting A9 wordt gerealiseerd. De verkeersmodellen met de veranderde verkeersstromen als gevolg van autonome ontwikkelingen, nieuwbouwplannen en de aansluiting A9 zijn als vertrekpunt gehanteerd voor het verkeersplan. Op basis van deze situatie worden binnen het verkeersplan maatregelen uitgewerkt en het effect daarvan doorgerekend. De conclusie is dat het verkeersplan en niet het bestemmingsplan dat de verbinding tussen A9 en de Kennemerstraatweg mogelijk maakt, het geëigende middel is om gesignaleerde en voorziene knelpunten aan te pakken.

Keuze voorkeursvariant

In diverse zienswijzen wordt de vraag gesteld waarom deze variant is gekozen. Het gaat dan met name om de oostelijke aantakking naar de Boekelermeer die ten koste gaat van weidevogelleefgebied.
De ontwerpvraag was destijds dat zowel Heiloo, Limmen als het bedrijventerrein Boekelermeer een aansluiting op de A9 moest krijgen. Voor Heiloo en Limmen betekende dat een weg tussen de A9 en de Kennemerstraatweg en voor de Boekelermeer een weg tussen A9 en Kanaalweg. Het zoekgebied was daardoor bepaald tot het deel van de A9 globaal gelegen tussen de Lagelaan en de Kanaalweg.
Aan de hand van een groot aantal criteria zoals verkeerskundige aspecten, aantasting landschap, cultuurhistorie en kosten zijn de verschillende varianten met elkaar vergeleken. De keuze is toen gevallen op variant 11 uit de variantennota (d.d. 8 juli 2010).
De essentie van keuze voor variant 11 is dat er ter hoogte van de Lagelaan een aansluiting in beide richtingen op de A9 wordt gemaakt met een verbinding naar de Kennemerstraatweg parallel aan de Lagelaan en een verbinding naar de Boekelermeer ten oosten van en parallel aan de A9. In het verdere proces is het ontwerp verder geoptimaliseerd waarbij met name aan de oostzijde het halve klaverblad wat krapper is gemaakt om het ruimtebeslag in verband met natuurwaarden zo beperkt mogelijk te houden.

Kosten van de aansluiting

De kosten van infrastructuur lopen snel in de tientallen miljoenen euro's. Dat geldt ook voor de aansluiting A9. De provincie Noord-Holland en de gemeenten Alkmaar, Heiloo en Castricum zien het belang van de aansluiting in en zijn bereid om gezamenlijk het benodigde geld beschikbaar te stellen. Over de verdeling van de kosten hebben deze vier partijen afspraken gemaakt.
Voor de gemeente Heiloo is de bijdrage verklaarbaar wanneer wordt gekeken wie er profijt heeft van de aansluiting. Naast de onttrekking uit de betreffende bestemmingsreserve is het een eenmalige investering waarvan de kapitaallasten jaarlijks een bescheiden beslag leggen op de begroting van Heiloo.
In een aantal zienswijzen wordt gesteld dat het geld dat wordt besteed aan de nieuwe weg ten koste gaat van andere voorzieningen in het dorp zoals welzijnswerk, de bibliotheek, sportvoorzieningen en de muziekschool. Ofschoon ook wij weten dat je geld maar een keer kunt uitgeven, kun je niet een-op-een zeggen dat een euro voor de aansluiting A9 een euro minder voor bijvoorbeeld de bibliotheek betekent.
Waaraan geld wordt besteed en hoeveel dat mag zijn, bepaalt de gemeenteraad bij het vaststellen van de begroting. De gemeenteraad van Heiloo heeft budget beschikbaar gesteld voor de aansluiting A9 volgens de door provincie en drie gemeenten overeengekomen verdeelsleutel.

In een aantal zienswijzen wordt de vrees geuit dat de aanleg van de aansluiting veel meer gaat kosten dan de begrote 33 miljoen. Die vrees is niet geheel onterecht. De besluitvorming tot aanleg van de aansluiting A9 (december 2015) is immers gebaseerd op een kostenraming uit 2014.
Recent is deze raming geactualiseerd waarbij zaken als eenheidsprijzen, voorbereidings- en onderzoekskosten geactualiseerd zijn. De nieuwe raming is € 3 miljoen hoger dan de oorspronkelijke raming. De projectpartners (gemeenten en provincie) hebben hierover afgesproken dat de provincie € 1,5 miljoen daarvan voor haar rekening neemt en de drie gemeenten het overige deel.

NNN en aantasting weidevogelleefgebied

In een groot aantal zienswijzen wordt in algemene bewoordingen het verlies aan oppervlakte van het weidevogelleefgebied aangevoerd als reden om de aansluiting A9 niet of in ieder geval de oostelijke parallelweg naar de Kanaalweg niet aan te leggen. De Vogelwerkgroep Midden- Kennemerland heeft in zijn zienswijze een uitvoerige onderbouwing gegeven waarom de aantasting van het weidevogelleefgebied ongewenst is. Wij verwijzen voor de reactie op zienswijzen betreffende het verlies van weidevogelleefgebied naar de separate reactie op de zienswijzen van de Vogelwerkgroep Midden-Kennemerland, Landschap Noord-Holland, Groenplatform Heiloo en Stichting Heilloze Weg. Het betreft dan met name de delen 'Natuuronderzoek en effecten natuur' en 'Natuurcompensatie'.

Grondzaken ten aanzien van NNN

De gemeente heeft overeenstemming bereikt met een melkveebedrijf over verwerving van de gronden die benodigd zijn voor de weg. Het gaat zowel om gronden die in eigendom zijn bij het bedrijf als om gronden die worden gepacht. Met het bedrijf zijn daarnaast afspraken over de verkoop van circa 12,7 hectare extra grond ten behoeve van de realisatie van NNN. Deze verkoop wordt geëffectueerd door middel van een zogenaamde vrijwillige kavelruil, waarbij het melkveebedrijf aansluitend aan de huiskavel vervangende grond toebedeeld krijgt.
Het melkveebedrijf is daarnaast pachter van gronden die in eigendom zijn bij de erven C. Hes-Swart. Het melkveebedrijf is in onderhandeling met de erven C. Hes-Swart over aankoop van de percelen. (Zie beantwoording zienswijze erven C. Hes-Swart, nummer 8) Het gaat om circa 6,6 hectare. Indien pachter er in slaagt de percelen te verwerven, dan zal de pachter deze gronden eveneens in de vrijwillige kavelruil inbrengen ten behoeve van de realisatie van NNN. De pachter zal vervolgens vervangende gronden aansluitend aan zijn huiskavel, aan de westzijde van de A9, in eigendom toebedeeld krijgen.
De gemeente is daarnaast nog in onderhandeling met een andere grondeigenaar over de aankoop van ca. 3,9 ha, waarvan een gedeelte is gelegen binnen de begrenzing NNN.

Weidevogelcompensatie

De weidevogelcompensatie wordt in eerste instantie gezocht in hetzelfde gebied als waar de verstoring plaatsvindt. Primair wordt ingezet op het afsluiten van langjarige weidevogel-beheercontracten. Daarbij gelden een aantal voorwaarden:

- De weidevogelcompensatie dient plaats te vinden buiten het NNN-begrensde gebied.
- De weidevogelcompensatie dient plaats te vinden binnen de begrenzing van het weidevogelleefgebied.
- De gronden mogen niet reeds met een weidevogelbeheerpakket belast zijn.

De combinatie van bovengenoemde voorwaarden zorgt er voor dat er in het gebied maar beperkte mogelijkheden voor weidevogelcompensatie zijn. Op dit moment wordt er met een aantal grondeigenaren c.q. -gebruikers gesproken over het afsluiten van weidevogelbeheer-contracten.
Naast het afsluiten van weidevogelbeheercontracten wordt gekeken of (een deel van) het bedrag voor weidevogelcompensatie kan worden besteed aan inrichtingsmaatregelen en/of incidentele vergoedingen om de kwaliteit van het weidevogelleefgebied te verbeteren.

Deel 2

Nota zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Aansluiting A9

	Ingebracht door	Samenvatting	Antwoord
1.	Reclamant 1	Reclamant vreest strandverkeer op Het Malevoort als gevolg van de nieuwe aansluiting. Hij pleit voor nieuwe weg naar Egmond-Binnen om verkeer naar de kust direct naar de Herenweg (N512) te leiden.	Zie voor reactie: Nota zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Aansluiting A9, Deel 1
2.	Reclamant 2	Reclamant pleit voor de variant waarbij de aansluiting op de Kanaalweg via de voormalige afvalstort loopt waardoor Het Die en omgeving wordt gespaard. Pleit voor het verschuiven in oostelijke richting van de kruising Kennemerstraatweg-Lagelaan-Kapellaan om de bewoners van Kennemerstraatweg 423 te ontzien.	Deze variant met een bocht over de voormalige afvalstort is onderzocht maar is vanwege de kosten afgevallen. De extra kosten werden geschat op 5 miljoen met name door het vervangen van het viaduct in de Kanaalweg over de A9. Met de bewoner van Kennemerstraatweg 423 zijn verscheidene gesprekken geweest over de nieuwe situatie. Het in oostelijk richting verschuiven van de kruising - en daarmee een deel van de Kennemerstraatweg rond dit punt - heeft vergaande consequenties en is daarom niet realistisch gebleken.
3.	Reclamant 3	Reclamanten stellen dat de noodzaak niet is aangetoond. Aantasting cultuurhistorie Financieel een te groot risico Verkeersproblemen, verkeersveiligheid en overlast en de bereikbaarheid verslechtert.	Zie voor reactie: Nota zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Aansluiting A9, Deel 1
4.	Reclamant 4	Nut en noodzaak niet aangetoond	Zie voor reactie: Nota zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Aansluiting A9, Deel 1

	Ingebracht door	Samenvatting	Antwoord
		Financieel, verkeerstechnisch, cultuurhistorisch en ecologische/milieutechnisch te complex/riskant voor Heiloo. • Aansluiting kost te veel en dat gaat ten koste van andere belangrijker zaken, cultuur, zorg., sport etc. • Verlies weidevogelleefgebied	
5.	Reclamant 5	Deze zienswijze komt grotendeels overeen met de zienswijze onder 4. • Hinder voor omwonenden rond Het Malevoort zoals geluidsoverlast,, onveiligheid, fijnstof, door de toename van verkeer.	Zie voor reactie: Nota zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Aansluiting A9, Deel 1
6.	Reclamant 6	Deze zienswijze komt grotendeels overeen met de zienswijze onder 4. • Aansluiting kost te veel en dat gaat ten koste van andere belangrijker zaken, cultuur, zorg., sport etc. • Verslechtering leefmilieu • Aantasting natuur- en rustgebieden, weidevogelgebied	Zie voor reactie: Nota zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Aansluiting A9, Deel 1
7.	Reclamant 7	Niet de aansluiting A9 is de bottleneck in de verkeersafwikkeling in Heiloo maar dat zijn de Kerkelaan en Stationsweg waarover al het verkeer vanaf de Kennemerstraatweg naar het westelijk deel van Heiloo en de Egmonden rijdt. In het Verkeersplan Heiloo (2017) moet het verkeer op de Kerkelaan en Stationsweg naar een acceptabel niveau moeten worden teruggebracht.	Zie voor reactie: Nota zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Aansluiting A9, Deel 1 Niet het bestemmingsplan voor de aansluiting A9 maar het verkeersplan Heiloo kan een samenhangend pakket maatregelen opleveren dat het verkeer vlot en veilig door Heiloo voert,.

	Ingebracht door	Samenvatting	Antwoord
8.	Reclamant 8	• Reclamanten maken zich zorgen om de bereikbaarheid van de percelen ten oosten van de nieuw Parallelweg. Zij pleiten voor drie aparte ontsluitingen vanaf de parallelweg voor langzaam verkeer naar de drie kadastrale percelen aan de andere zijde van de nieuwe weg tussen het halve klaverblad en de Kanaalweg.	De percelen van reclamant aan de Oostzijde van de A9 zijn (door middel van een reguliere pachtovereenkomst) in pacht uitgegeven aan een melkveebedrijf. De pachter is in onderhandeling met reclamant over aankoop van de percelen. Indien pachter er in slaagt de percelen te verwerven, dan zal de pachter deze gronden in de vrijwillige kavelruil inbrengen ten behoeve van de realisatie van NNN. De pachter zal vervolgens vervangende gronden aansluitend aan zijn huiskavel, aan de westzijde van de A9, in eigendom toebedeeld krijgen. Indien de pachter er niet in slaagt de gronden van reclamant te verwerven, dan zullen vanaf de parallelweg, drie ontsluitingen voor langzaam verkeer worden gerealiseerd. Dit is reeds eerder aan de reclamant toegezegd.
9.	Achmea Rechtsbijstand	Reclamant brengt de volgende aspecten naar voren: • Onherstelbare schade voor Nanne en zijn handelsonderneming • Ten onrechte geen profiel opgenomen • Bereikbaarheid: aansluiting Kapellaan eventueel aanleg paralelweg • Parkeerplaatsen langs Kennemerstraatweg • Onduidelijkheid over de inrichting van de kruising • Woongenot wordt aangetast • Geluidhinder, luchtkwaliteit • Planschade • Alternatieven onvoldoende onderzocht • Fietsoversteek • Overdracht om niet van gronden doodlopend stukje Kapellaan. • In- en uitrit parkeerterrein Fletcher Hotel.	Met de bewoner van Kennemerstraatweg 423 zijnde afgelopen jaren verscheidene gesprekken gevoerd over de aansluiting A9 en dan in het bijzonder de wijze waarop die nieuwe weg aansluit op de Kennemerstraatweg. Aanvankelijk was het plan om de Kapellaan af te sluiten vanaf de Kennemerstraatweg maar dat idee is mede naar aanleiding vragen van reclamant heroverwogen en nu blijft de Kapellaan vanaf de Kennemerstraatweg bereikbaar. Over het nieuwe ontwerp met aansluiting van de Kapellaan hebben met de bewoner van Kennemerstraatweg 423 verscheidene gesprekken plaatsgevonden met medewerkers van gemeente, provincie en verkeersdeskundigen van Arcadis. In een brief van d.d. 18 april 2017 wordt uitvoerig ingegaan op verschillende aspecten ten aanzien van het ontwerp van de kruising en eventuele mogelijkheden om de negatieve gevolgen van deze nieuwe aansluiting voor bewoners te verzachten. In de zienswijze wordt een groot deel van de in de voornoemde brief besproken punten opnieuw aangevoerd. Met

	Ingebracht door	Samenvatting	Antwoord
			verwijzing naar die brief Is onze reactie op de formele zienswijze als volgt. • Het perceel van reclamant blijft vanaf de Kennemerstraatweg via de Kapellaan bereikbaar. Hetgeen thans ook het geval is. • De Kapellaan blijft open. • Langs de Kennemerstraatweg komen ter hoogte van de woning van reclamant geen parkeerplaatsen. Dat is ook niet mogelijk ter plaatse van een VRI. De huidige 2 stuks parkeerplaatsen bij de inrit aan de Kennemerstraatweg komen terug bij de inrichting van de toegangsweg vanaf de Kapellaan. Dit wordt nader uitgewerkt in het definitieve ontwerp. • Dat de wegindeling niet uit de verbeelding blijkt, is juist. De uitgewerkte tekeningen zijn wel aan reclamant overhandigd. Naar aanleiding van zijn zienswijze achten wij het bij nader inzien gewenst dat een dwarsprofiel op de verbeelding wordt geplaatst met een juridische verankering in de planregels. • Door de nieuwe verkeerssituatie wordt het woongenot aangetast. De woning staat nu al dicht tegen het fietspad en de weg aan waardoor de woonsituatie verre van rustig is. In de nieuwe situatie zal die verder verslechteren. • Het geluidsniveau als gevolg van wegverkeer is thans hoog en zal toenemen. Er wordt een hogere waarde vastgesteld en er zullen bouwtechnische voorzieningen worden getroffen om het geluidsniveau binnen op maximaal 33 dB(A) te krijgen. • Extra verkeer betekent per definitie meer luchtverontreiniging maar uit onderzoek blijkt dat de grenswaarden voor zowel stikstofoxiden als fijnstof niet worden overschreden of dat die grenswaarden ook maar worden benaderd. • Gezien de veranderde planologische situatie, achten wij planschade aannemelijk. De Wet ruimtelijke ordening biedt

	Ingebracht door	Samenvatting	Antwoord
			mogelijkheden om die schade te claimen. Wij zullen daaraan conform de bestaande regels voldoen op het moment dat wij zo'n planschadeverzoek ontvangen. • De alternatieven zijn met reclamant besproken en voor wat betreft de Kapellaan is aan zijn wens tegemoetgekomen, waardoor de kruising ca 25 meter naar het zuiden is opgeschoven. Verschuiven van de kruising in oostelijke richting is niet mogelijk gebleken zonder forse en kostbare aanpassingen aan het ontwerp. Die staan niet in verhouding tot de positieve effecten die deze verschuiving zou veroorzaken. Het aankopen van de woning is vanuit het project niet nodig en zal daarom ook niet geschieden. Het door reclamant geopperde idee om de bestaande woning te slopen en elders op het terrein een nieuwe te bouwen, achten wij gelet op verbetering van het woongenot een prima plan. Daarvoor hoeft de woning echter niet door ons te worden aangekocht. Voor zover planologische medewerking van ons vereist is om een vervangende woning te bouwen op grotere afstand van de kruising zijn wij in beginsel bereid daaraan medewerking te verlenen. • Direct ten zuiden van de kruising zal geen fietsoversteek over de Kennemerstraatweg worden aangelegd. Deze is aan de noordzijde gesitueerd. Deze plek is logischer vanuit een oogpunt van veiligheid en optimale doorstroming van de fietsers en rekening houdend met de noord-zuid en oost-west fietsverbindingen. • Het verzoek om gronden van het doodlopende stukje Kapellaan om niet over te dragen, zullen wij niet honoreren. Ook houden deze gronden de bestemming 'Verkeer'. • De definitieve inrichting en de routing over het parkeerterrein van Fletcher Hotel zijn nog niet tot in detail uitgewerkt. Wel is zeker dat er een in- en uitrit aan de zijde van de Kapellaan zal komen. Dat vertrekkende auto's naar binnen schijnen zal waarschijnlijk

	Ingebracht door	Samenvatting	Antwoord
			onvermijdelijk zijn zonder aanvullende maatregelen, maar getracht wordt om dat zo veel mogelijk te beperken door bijvoorbeeld het plaatsen van een heg. Deze detaillering wordt nader uitgewerkt in het definitief ontwerp hetgeen door de aannemer wordt uitgewerkt na gunning van de opdracht in de zomer van 2018. Deze in- en uitrit van Fletcher Hotel op de Kapellaan achten wij niet verkeersonveilig.
10.	Reclamant 10	Deze zienswijze komt grotendeels overeen met de zienswijze onder 4. • Steeds meer natuur wordt ingeleverd • Sluiproute naar de kust • Pleit ervoor het fietsgebruik te stimuleren	Zie voor reactie: Nota zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Aansluiting A9, Deel 1
11.	Reclamant 11	Reclamanten zijn van mening dat het plan voorbarig en onvolledig is omdat de consequenties die de aansluiting zal hebben namelijk extra verkeer in Heiloo onvoldoende worden onderkend. Eerst zou een verkeersplan voor Heiloo moeten worden vastgesteld met een financiële onderbouwing. De kosten zijn ook niet eerlijk verdeeld waardoor Heiloo onevenredig veel bijdraagt. In het bijzonder maakt reclamant zich zorgen over de verkeersafwikkeling aan de zuidzijde van Heiloo en dan in het bijzonder de status van de Hoogeweg.	Zie voor reactie: Nota zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Aansluiting A9, Deel 1 Door de aansluiting A9 zal de functie van de Hoogeweg niet veranderen.
12.	Reclamant 12	Reclamanten wijzen er op dat hun woonomgeving sinds zij er 25 jaar geleden zijn komen wonen ingrijpend veranderd is. Door de aanleg van het oostelijke parallelweg naar de Kanaalweg komen zij als het ware op een eilandje te zitten. De woonsituatie wordt onhoudbaar en leidt tot	Ook wij zien dat er rond de woning van reclamanten de afgelopen jaren veel is veranderd door onder andere de toename van het verkeer op de A9 en de aanleg van de spitsstrook waardoor de kwaliteit van de woonomgeving heeft ingeboet. Met de aansluiting A9 en dan met name de verbinding naar de Kanaalweg wordt de woning van reclamanten geheel omsloten door wegen. Ofschoon aan de

	Ingebracht door	Samenvatting	Antwoord
		spanningen en gezondheidsklachten. Zij zouden het liefst willen verhuizen. De woning is echter praktisch onverkoopbaar geworden door ontwikkelingen die verschillende overheden mogelijk hebben gemaakt. Reclamanten hebben het gevoel dat de aantasting van hun woongenot niet serieus wordt genomen door de provincie en gemeente. Plezierig wonen op deze plek is door alle ontwikkelingen niet meer mogelijk. De gemeente zou reclamanten daarom moeten uitkopen.	wettelijke eisen zal worden voldaan, wordt het woongenot door deze nieuwe infrastructuur verder aangetast. Uitkopen zoals reclamant voorstelt, is geen optie daar de opstallen en gronden voor de realisatie van de aansluiting niet benodigd zijn. Vermogensschade als gevolg van de aansluiting A9 wordt deels vergoed als planschade maar van volledig uitkopen kan geen sprake zijn. Wij kunnen ons voorstellen dat de locatie als woonplek minder aantrekkelijk wordt. Om die reden zijn we in beginsel bereid om mee te werken aan een andere passende bestemming. Het initiatief daartoe zou moeten komen van reclamant of van een potentiële koper.
13.	Werkgroep Malevoort p/a de heer M. Boterman Boswinde 10 1852 XH HEILOO	De werkgroep vreest doorgaand (kust)verkeer naar de Egmonden over de Vennewatersweg en Het Malevoort. Er worden in dit bestemmingsplan geen maatregelen genomen om dat te voorkomen. 8000 motorvoertuigen per etmaal betekenen een onaanvaardbare belasting van het leefmilieu en deelt de woonwijk in tweeën. Het Verkeersplan Heiloo (2017) waaraan thans wordt gewerkt kan niet los worden gezien van het bestemmingsplan dat de aanleg van de aansluiting A9 mogelijk maakt. Met name het verkeer naar de kust dat gebruik maakt van de nieuwe aansluiting is onderbelicht gebleven. Reclamanten stellen dat er geen onderzoek is gedaan naar de effecten ten aanzien van geluid, fijnstof en stikstofoxiden. Ook is ten onrechte geen MER opgesteld.	Zie voor reactie: Nota zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Aansluiting A9, Deel 1 Onderzoek naar fijnstof en geluid is slechts verplicht in de directe invloedssfeer van nieuwe infrastructuur. De verwachte toename van verkeer op Het Malevoort is gering en blijft laag en het is daarom niet aannemelijk dat grenswaarden worden overschreden of dat zelfs maar in de buurt van grenswaarden wordt gekomen als gevolg van extra verkeer op Het Malevoort. Voor deze nieuwe weg behoefde geen m.e.r. te worden opgesteld. Uit de onderzoeken die zijn verricht blijkt dat er geen sprake is van belangrijke nadelige milieueffecten. Er is daarom geen aanleiding voor aanvullende m.e.r.-beoordeling of -onderzoeken.

	Ingebracht door	Samenvatting	Antwoord
14.	Reclamant 14	Deze zienswijze komt grotendeels overeen met de zienswijze onder 4. • Meer verkeer en meer geluidsoverlast • Verslechtering van het leefmilieu en aantasting natuur- en rustgebieden en weidevogelleefgebied. • Financiering gaat ten koste van andere belangrijke voorzieningen.	Zie voor reactie: Nota zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Aansluiting A9, Deel 1
15.	Vereniging Bewonersbelangen Kerkelaan e.o. Kerkelaan 39 1851 HD HEILOO	De vereniging maakt zich zorgen om de leefbaarheid en veiligheid, geluid- en luchtkwaliteit en de verkeerstoename op de Kerkelaan. • De vereniging is van mening dat eerst een door de leden van de bewonersvereniging Kerkelaan gedragen verkeersplan uitgewerkt en opgesteld wordt alvorens het bestemmingsplan mag worden vastgesteld. • Wijst erop dat de Kerkelaan tijdens de bouw van het spoorviaduct in de Vennewatersweg niet als omleidingsroute mag worden gebruikt. • Pleit om nogmaals het idee van een westelijke rondweg om Heiloo te onderzoeken. De vereniging wil de vaststelling van het bestemmingsplan koppelen aan garanties wat betreft de leefbaarheid, veiligheid, geluid- & luchtkwaliteit en een afname van de verkeersintensiteit van/aan de Kerkelaan.	Zie voor reactie: Nota zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Aansluiting A9, Deel 1 De bouw van het spoorviaduct in de Vennewatersweg en de omleidingsroutes die dan vanwege de afsluiting van de Vennewatersweg moeten worden ingesteld, hebben geen enkele relatie met het bestemmingsplan voor de aansluiting A9 en zijn hier niet relevant. Overigens is het de bedoeling dat het spoorviaduct eerder wordt gerealiseerd dan de aansluiting A9.
16.	Reclamant 16	Reclamanten brengen naar voren: • Noodzaak is niet aanwezig want er zijn voldoende aansluitingen op de A9	Zie voor reactie: Nota zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Aansluiting A9, Deel 1

	Ingebracht door	Samenvatting	Antwoord
		• Vreest dat de kosten verder zullen stijgen waarvoor de inwoners van Heiloo uiteindelijk opdraaien. • Meer luchtverontreiniging en geluidhinder als gevolg van verkeer. • De rust in het vredige Heiloo wordt verstoord.	Extra verkeersgeluid en luchtverontreiniging zal slechts optreden waar de nieuwe ontsluiting wordt gerealiseerd omdat daar thans over de Lagelaan en oostelijke parallelweg weinig verkeer rijdt. Elders in Heiloo zal geen merkbare toename zijn en op een aantal wegen en weggedeelten zal het verkeer en daarmee geluid en luchtverontreiniging zelfs merkbaar afnemen.
17.	Reclamant 17	Deze zienswijze komt grotendeels overeen met de zienswijze onder 4. • Vreest dat de aanleg van de weg veel duurder wordt hetgeen ten koste gaan van belangrijke voorzieningen zoals cultuur, zorg en groenvoorziening. • Meer verkeer, geluidsoverlast, groter onveiligheid en meer luchtverontreiniging.	Zie voor reactie: Nota zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Aansluiting A9, Deel 1
18.	Reclamant 18	Reclamant merkt op dat de basis voor de aansluiting op de A9 al in 2003 is gelegd. Inmiddels is er veel veranderd en zijn de aannames van toen achterhaald. De aansluiting is niet meer noodzakelijk en heeft een grote impact op het gebied ten westen van de A9. Reclamant pleit er voor nut en noodzaak nogmaals te onderzoeken rekening houdend met de actuele economische en maatschappelijk ontwikkelingen.	Ofschoon de basis voor de aansluiting A9 al jaren geleden is gelegd en zelfs in de jaren 60 van de vorige eeuw al ideeën waren voor een aansluiting van Heiloo op de A9 is de noodzaak om die aansluiting te realiseren eerder toe- dan afgenomen. Ondanks allerlei technische mogelijkheden om op afstand te werken zien wij de forensenstroom richting noordflank van de Randstad toenemen en verwachten dat die ontwikkeling zich de komende jaren voortzet.
19.	Vereniging Bewonersbelangen Stationsweg p/a de heer A.R. Ruiter Stationsweg 54	De vereniging vreest dat de aansluiting A9 verkeersoverlast gaat betekenen in de dorpskern van Heiloo. • Vreest een onaanvaardbare verkeersdruk op de Stationsweg.	Zie voor reactie: Nota zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Aansluiting A9, Deel 1 Veel opmerkingen en vragen hebben betrekking op de afwikkeling van het verkeer door Heiloo. Die discussie behoort te worden

	Ingebracht door	Samenvatting	Antwoord
	1851 LL HEILOO	• Verkeersplan en dit bestemmingsplan kunnen niet los van elkaar worden gezien. • Wat de verkeerseffecten betreft wordt primair gekeken naar het aantal voertuigen dat een weg aan kan. Een veilige en aantrekkelijke woonomgeving komt op de tweede plaats. • Nut en noodzaak van de zuidelijke ontsluiting Boekelermeer is niet aangetoond. Verder wordt uitgegaan van verouderde gegevens. • De kosten lopen op. Gevreesd wordt dat uiteindelijk onvoldoende geld resteert voor noodzakelijk voorzieningen in het dorp. Uitstel of afstel van noodzakelijke maatregelen is voor reclamanten onaanvaardbaar. • Merkt op dat het spoorviaduct Vennewatersweg ook kostbaar is en er geen geld is voor een bypass ter plaatse. Gevreesd wordt dat het oost-west verkeer gedurende de afsluiting van de Venewaterweg de Stationsweg als alternatief kiest.	gevoerd in het kader van het Verkeersplan Heiloo en daarin zal een samenhangend pakket van maatregelen worden opgenomen. De aansluiting betreft geen uitbreiding van het rijkswegennet waarvoor het rijk verantwoordelijk is maar een aansluiting van Heiloo en Limmen en het bedrijventerrein Boekelermeer op de A9. Wij hebben geen garanties aan bedrijven verstrekt voor wat betreft of er een aansluiting op de A9 komt en zo ja wanneer die dan gerealiseerd zou moeten zijn. Het project voor de aanleg van een spoorviaduct in de Venne-watersweg staat geheel los van het plan voor de aansluiting A9
20.	Buurtbelangen Kanaalweg p/a de heer P. de Rijk Kanaalweg 24 1851 LP HEILOO	BBK vreest extra verkeer op de Kanaalweg. Ondanks afspraken in het verleden is onduidelijk welke verkeersbeperkende maatregelen worden genomen en of die effectief zijn. Omdat er nog geen verkeersplan is gemaakt, zijn ook de te verwachten verkeersintensiteiten onbekend.	Zie voor reactie: Nota zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Aansluiting A9, Deel 1
21	Reclamant 21	HMS is een internationaal opererend paardenbedrijf dat gespecialiseerd is in het trainen en africhten van dressuurpaarden. • Door de nieuwe weg naar de Kanaalweg verdwijnt de enige geluidsluwe zijde en wordt het bedrijf aan	De zorgen van HMS Stables begrijpen wij. Ofschoon er geen wettelijke bepalingen zijn voor wat betreft het maximale geluidsniveau dat dieren en in het bijzonder dressuurpaarden mogen verdragen, komt hetgeen de heer Schekkerman - die dagelijks met (dressuur)paarden werkt - ten aanzien van het gehoor en gedrag van

	Ingebracht door	Samenvatting	Antwoord
		alle zijde omsloten door drukke wegen die verkeerslawaai veroorzaken; • Blessures bij paarden als gevolg van schrik van onverwacht geluid zijn een reëel risico met forse economische schade; • De geheel door wegen omsloten ligging zal internationale klanten afschrikken waardoor zij hun paarden elders laten trainen (bedrijfsschade) • Het permanent aanwezige geluid van auto's, vliegtuigen en bedrijven veroorzaak gezondheidsproblemen nog afgezien van de slechte luchtkwaliteit die effect heeft op de gezondheid van mens en dier. Conclusie: het bedrijf kan niet op het huidige topniveau blijven opereren wanneer de aansluiting wordt gerealiseerd. Voor het bedrijf zal een andere locatie moeten worden gevonden.	dressuurpaarden stelt, ons aannemelijk voor. Feit is echter dat er geen wettelijke bepalingen zijn die ons verplichten om geluidwerende maatregelen te treffen ten behoeve van paarden. Of de toename van geluid als gevolg van de nieuwe oostelijke parallelweg betekent dat het opleiden van dressuurpaarden feitelijk onmogelijk wordt, kunnen wij niet beoordelen. Evenmin weten wij of (potentiële) klanten zich laten afschrikken door de ligging van het bedrijf als gevolg van de komst van de parallelweg. Al geruime tijd zijn gemeente en provincie in gesprek met HMS Stables. Wij zijn in beginsel bereid om mee te werken aan een verhuizing van het bedrijf. Enerzijds door ons in te zetten om planologische belemmeringen op een eventuele nieuwe locatie in Heiloo weg te nemen en anderzijds om voor de huidige locatie aan de Kanaalweg een andere passende bestemming te vinden. Dat laatste dan in samenhang met de naastgelegen woonboerderij. Helaas heeft dat nog niet tot een doorbraak geleid. Het blijkt bijzonder lastig te zijn om voor deze gronden een nieuwe bestemming het vinden die ook geld oplevert om de bedrijfsverplaatsing (deels) van te betalen. Bij de verdere uitwerking van het plan zal worden onderzocht of voorzieningen kunnen worden getroffen die (licht)hinder voor paarden zo veel mogelijk beperken.
22.	Reclamant 22	Deze zienswijze komt grotendeels overeen met de zienswijze onder 4. • De aansluiting maakt de regio aantrekkelijk voor mensen van buiten waardoor de sociale cohesie wordt verstoord;	Zie voor reactie: Nota zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Aansluiting A9, Deel 1 Wij nemen kennis van de mening van reclamant dat de instroom van mensen van buiten de regio een slechte ontwikkeling zou zijn die de sociale cohesie ondermijnt en de druk op de woningmarkt vergroot. Dat is een ander soort discussie die niets te maken heeft met bestemmingsplan aansluiting A9.

	Ingebracht door	Samenvatting	Antwoord
		• Minder betaalbare woningen worden gebouwd waardoor de regionale woningmarkt wordt verstoord; • De aansluiting betekent een onverantwoord groot financieel risico voor de gemeente Castricum. • De kosten van aanvullende verkeerskundige maatregelen zijn niet bekend; • Extra geld voor de aansluiting gaat ten koste van andere belangrijke voorzieningen. • Toename van verkeer op de Soomerwegh en de Zeeweg in Castricum tast het leefmilieu aan. • Belangrijke cultuurhistorische, landschappelijk en natuurwaarden in de regio Castricum gaan verloren als gevolg van deze weg	Het lijkt ons onwaarschijnlijk dat de aansluiting A9 tot een toename van verkeer op de Soomerwegh en de Zeeweg in Castricum leidt. Dat verkeer rijdt daar nu ook al en neemt thans de afslag Uitgeest of Akersloot. Uit de verkeersmodellen blijkt dat de aansluiting A9 bij Heiloo niet of nauwelijks effect heeft op het aantal voertuigen op de Zeeweg en Soomerwegh.
23.	Reclamant 23	Reclamanten vrezen dat de aansluiting meer problemen veroorzaakt dan oplost. Hun woonsituatie wordt aangetast door de aansluiting • Aansluiting is niet nodig omdat bevolking niet groeit; • Onderliggend wegennet kan het extra verkeer niet aan; • Verkeersplan is nog niet vastgesteld; • Veiligheid fietsers bij de Oosterzijweg is in het geding; • Financiering is een groot risico; • Natuurgebied ten oosten van de A9 wordt aangetast; • Leefmilieu wordt aangetast;	Zie voor reactie: Nota zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Aansluiting A9, Deel 1 • Bij een gelijkvloerse kruising bij de rotonde is de verkeersveiligheid voor met name fietsers niet in het geding. Een fietstunnel is om budgettaire redenen geschrapt en de nu voorgestelde oversteek achten wij een aanvaardbaar alternatief. • De relatie die wordt gelegd tussen een toename van woning-inbraken en een snelle vluchtroute naar de A9 onderschrijven wij niet. • Mocht er sprake zijn van waardedaling van onroerend goed dan is daarop de planschaderegeling van toepassing

	Ingebracht door	Samenvatting	Antwoord
		• Snelle ontsluiting via de A9 doet criminaliteit stijgen; • Waardedaling woning door zicht op de afrit.	
24.	Reclamant 24	Deze zienswijze komt grotendeels overeen met de zienswijze onder 4. • Meer (sluip)verkeer, geluidsoverlast en toename onveiligheid • Aantasting cultuurhistorische waarden; • Financiering vormt een groot risico en gaat ten koste van belangrijke voorzieningen	Zie voor reactie: Nota zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Aansluiting A9, Deel 1
25.	Heiloo Energie p/a de heer C. Müller Hoogeweg 13 1851 PG HEILOO	Naast het positieve effect dat het verkeer op het noordelijk deel van de Kennemerstraatweg afneemt, zijn er onbedoelde neveneffecten: • De aansluiting stimuleert het gebruik van de auto ten koste van het OV en dan met name de trein voor de langere afstanden; • Meer CO2 uitstoot • Extra vervuiling in de vorm van fijnstof dat een gevaar vormt voor de gezond.	Zie voor reactie: Nota zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Aansluiting A9, Deel 1 • De aansluiting op de A9 zelf stimuleert het autogebruik niet. • Om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren, blijven wij ons inzetten voor het behoud van de IC-status van het station Heiloo en voor het behoud en zo mogelijk verbeteren van de treinverbindingen met de Randstad waaronder het spoorboekloos rijden.
26.	Reclamant 26	Reclamant brengt de volgende aspecten onder de aandacht: • De financiering vormt een groot risico voor een kleine gemeente als Heiloo. • De aansluiting heeft een desastreus effect op de natuur, het milieu en de landschappelijke waarden; • Extra oost-west verkeer door het dorp via Vennewatersweg, Het Malevoort en Zeeweg naar de Egmonden.	Zie voor reactie: Nota zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Aansluiting A9, Deel 1

	Ingebracht door	Samenvatting	Antwoord
27.	Vogelwerkgroep Noord-Kennemerland p/a Heereweg 44 1901 ME CASTRICUM	Zie de aparte uitgebreide samenvatting van de zienswijzen van Vogelwerkgroep Midden-Kennemerland, Landschap Noord-Holland, Groenplatform Heiloo en Stichting Heilloze Weg	Zie de aparte uitgebreide reactie op de zienswijzen van Vogelwerkgroep Midden-Kennemerland, Landschap Noord-Holland, Groenplatform Heiloo en Stichting Heilloze Weg
28.	Reclamant 28	Reclamant brengt de volgende punten naar voren: • De aansluiting op de A9 zal geen oplossing bieden voor de verkeersproblemen in Heiloo; • Het onderliggend wegen is al zwaar belast en dat wordt alleen maar erger. Het woongenot van reclamant, die nabij de Kennemerstraatweg woont, wordt aangetast. • Het Verkeersplan is nog niet vastgesteld, Dit dient te gebeuren voordat een besluit wordt genomen over de aansluiting A9. • Reclamant vindt het onredelijk dat zij als inwoner van Heiloo extra moeten bijbetalen voor de aansluiting terwijl de aansluiting voor iedereen is en derhalve uit de opbrengst wegenbelasting en provinciale opcenten zou moeten worden betaald. • Vanuit de grondexploitaties worden naar verwachting te weinig opbrengsten gegenereerd waardoor ofwel de lokale belastingen worden verhoogd ofwel bezuinigd wordt op voorzieningen. Nut en noodzaak zijn niet aangetoond want tegenover een kleine tijdswinst staan forse maatschappelijk nadelen.	Zie voor reactie: Nota zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Aansluiting A9, Deel 1 • Wij begrijpen de gedachtegang van reclamant wel dat de kosten geheel door de provincie en het Rijk zouden moeten worden gedragen omdat de provincie door de opcenten op de Motorrijtuigenbelasting en het Rijk via de wegenbelasting jaarlijks miljoenen ontvangen. De provincie ziet dat echter anders maar neemt wel een fors deel van de kosten voor haar rekening. Wij vinden de kostenverdeling tussen de vier partijen nu alleszins redelijk.
29.	Reclamant 29	• De aansluiting A9 is een stimulans voor woningbouw en het vestigen van bedrijven terwijl	Wij nemen kennis van het standpunt van inspreker maar denken dat het voor de toekomst van Heiloo het beste is wanneer er wel een

	Ingebracht door	Samenvatting	Antwoord
		consolidering in het belang van het leefklimaat in Heiloo beter zou zijn.	bescheiden groei van het aantal inwoners is en dat hier ook werkgelegenheid blijft.
30.	Schenkeveld advocaten namens Stichting Administratiekantoor Golfbaan Oosterzij B.V. e.a. Postbus 172 1800 AD ALKMAAR	Namens Golfbaan Oosterzij brengt reclamant naar voren dat: • Aanpassing van hole 1 met enorm vanghek tast de aantrekkelijkheid van de golfbaan aan. • Driving range wordt afgesneden van de golfbaan hetgeen leidt tot vermindering van inkomsten. • Tunnel naar driving range moet ook geschikt zijn voor materieel en hulpdiensten • Hinder door verkeersgeluid en fijnstof • Er is wel overleg geweest maar dat heeft niet geresulteerd in oplossingen. • Heeft bij voorbaat bezwaar tegen een extra rijstrook. • Vraagt zekerheid over fietspad naar Noordermolen • De gemeenteraad is niet juist geïnformeerd • Het plan is in strijd met goede ruimtelijke ordening • Gedane toezeggingen zijn niet nagekomen. • Strijd met de PRV de artikelen 15 en 25 geen goede landschappelijke inpassing NNN en Weidevogelleefgebied • Koppeling tussen bestemmingsplan en beeldkwaliteitsplan ontbreekt. • Verder wordt alles erbij gehaald: Archeologie, Ecologie, Externe veiligheid, Explosieven, Verkeer, Geluidhinder, Luchtkwaliteit, Water, Vormvrije m.e.r.-beoordeling • Goede leefomgeving niet gewaarborgd • Economische uitvoerbaarheid niet aangetoond.	De afgelopen anderhalf jaar heeft er veelvuldig overleg plaatsgevonden tussen vertegenwoordigers van de golfbaan, de gemeente en de provincie. Die gesprekken verliepen in een goede sfeer en op tal van punten zijn resultaten geboekt. Wij gaan er van uit dat ook op de laatste punten waarover we nu nog in gesprek zijn, overeenstemming zal worden bereikt. De zienswijze beschouwen wij dan ook meer als een noodzakelijke formele stap van de kant van de golfbaan om eventueel later in beroep te kunnen gaan in geval dat de gesprekken niet tot het door de golfbaan gewenste resultaat leiden. Wat de inhoudelijke opmerkingen betreft gaan wij er van uit dat de komende maanden en dus ruim voordat met de aanleg van de weg zal worden begonnen, sluitende afspraken kunnen worden gemaakt. Wat betreft het fietspad naar de Noordermolen merken wij op dat het betreffende fietspad geen deel uit maakt van dit bestemmingsplan. Een aantal ander reclamanten heeft bij voorbaat al aangegeven tegen de aanleg van dit fietspad te zijn daar het een negatief effect zou hebben op de weidevogels. Die discussie zal te zijner tijd nog moeten worden gevoerd. Het beeldkwaliteitsplan heeft geen directe koppeling met het bestemmingsplan. Omdat de gemeente Heiloo zelf mede-opdrachtgever is en veelal eigenaar van de grond, is de inrichting conform het BKP gewaarborgd. Het BKP werkt met name aanvullend op de welstandsnota bij de toets van bouwwerken waarvoor een omgevingsvergunning is vereist.

	Ingebracht door	Samenvatting	Antwoord
		• Strijd met 3.2, 3.4 en 3.46 Awb	
31.	Groenplatform Heiloo p/a mevrouw E. Meurs Bakkersweg 20 1852 EE HEILOO	Zie de aparte uitgebreide samenvatting van de zienswijzen van Vogelwerkgroep Midden-Kennemerland, Landschap Noord-Holland, Groenplatform Heiloo en Stichting Heilloze Weg	Zie de aparte uitgebreide reactie op de zienswijzen van Vogelwerkgroep Midden-Kennemerland, Landschap Noord-Holland, Groenplatform Heiloo en Stichting Heilloze Weg
32.	Hoogheemraadschap HNK Postbus 250 1700 AG HEERHUGOWAARD	• Het Hoogheemraadschap stemt in met het (ontwerp) bestemmingsplan	Wij nemen kennis van de instemming van het Hoogheemraadschap
33.	Inspraakcollectief Limmen Zandzoom p/a mevrouw I. Morsch Kapelweg 42 1906 EB LIMMEN	Reclamant richt zich met name op het Castricumse deel van het plan. Inhoudelijk brengt hij punten naar voren die ook door andere reclamanten naar voren zijn gebracht. • Nut en noodzaak • Uitvoerbaarheid is niet aangetoond en staat onder druk. • Ruimtelijke belemmeringen, natuur en cultuurhistorische waarden, MER (ook maatschappelijk belang → PRV) • Het bestemmingsplan is te ruim en maakt te veel mogelijk.	Zie voor reactie: Nota zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Aansluiting A9, Deel 1
34.	Landschap Noord-Holland Postbus 222 1850 AE HEILOO	Zie de aparte uitgebreide samenvatting van de zienswijzen van Vogelwerkgroep Midden-Kennemerland, Landschap Noord-Holland, Groenplatform Heiloo en Stichting Heilloze Weg	Zie de aparte uitgebreide reactie op de zienswijzen van Vogelwerkgroep Midden-Kennemerland, Landschap Noord-Holland, Groenplatform Heiloo en Stichting Heilloze Weg

	Ingebracht door	Samenvatting	Antwoord
35.	Reclamant 35	Deze zienswijze komt grotendeels overeen met de zienswijze onder 4. • De kosten zijn te laag ingeschat; • De opbrengsten uit nieuwbouwplannen zijn te hoog ingeschat. • Negatieve effecten op het onderliggend wegennet; • Kosten bijkomende aanpassingen aan wegen zijn niet meegerekend. • Aantasting Heilooër Die gebied; • Geen onderzoek gedaan naar milieueffecten; • Aanleg legt groot beslag op financiële middelen en ambtelijke capaciteit hetgeen ten koste gaat van belangrijke voorzieningen terwijl de gemeenten al moeite hebben om hun begrotingen sluitend te krijgen.	Zie voor reactie: Nota zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Aansluiting A9, Deel 1
36.	Reclamant 36	De zienswijze van reclamant komt vrijwel geheel overeen met die van de Stichting Heilloze Weg. Zie daarom de aparte uitgebreide samenvatting van de zienswijzen van Vogelwerkgroep Midden-Kennemerland, Landschap Noord-Holland, Groenplatform Heiloo en Stichting Heilloze Weg	Zie de aparte uitgebreide reactie op de zienswijzen van Vogelwerkgroep Midden-Kennemerland, Landschap Noord-Holland, Groenplatform Heiloo en Stichting Heilloze Weg
37.	Reclamant 37	Deze zienswijze komt grotendeels overeen met de zienswijze onder 4 en 35	Zie voor reactie: Nota zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Aansluiting A9, Deel 1
38.	Reclamant 38	• Fietsverbinding Oosterzijweg. Pleit voor een veilige oversteek voor met name schoolgaande jeugd. De Oosterzijweg vervult een veel belangrijker functie voor fietsverkeer dan waarvan bij het ontwerp is uitgegaan	• Bij een gelijkvloerse kruising bij de rotonde is de verkeersveiligheid voor met name fietsers niet in het geding. Een fietstunnel is om budgettaire redenen geschrapt en de nu voorgestelde oversteek achten wij een aanvaardbaar alternatief. Daarnaast kan de

	Ingebracht door	Samenvatting	Antwoord
			schoolgaande jeugd ook kiezen voor een VRI geregelde oversteek bij de Kennemerstraatweg.
39.	Reclamant 39	• Pro forma zienswijze	De zienswijze is niet verder onderbouwd. Met reclamanten zijn vele gesprekken gevoerd die hebben geleid tot overeenstemming.
40.	Stichting Heilloze Weg p/a Ypesteinerlaan 59 1851 WG HEILOO	Zie de aparte uitgebreide samenvatting van de zienswijzen van Vogelwerkgroep Midden-Kennemerland, Landschap Noord-Holland, Groenplatform Heiloo en Stichting Heilloze Weg	Zie de aparte uitgebreide reactie op de zienswijzen van Vogelwerkgroep Midden-Kennemerland, Landschap Noord-Holland, Groenplatform Heiloo en Stichting Heilloze Weg.
41.	Reclamant 41	Deze zienswijze komt grotendeels overeen met de zienswijze onder 4. Twee punten worden toegevoegd: • De ontsluiting van het bedrijventerrein Boekelermeer is te duur en kan makkelijk via Alkmaar. • Vreest een grote verkeerstoename aan de zuidzijde van Heiloo.	Zie voor reactie: Nota zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Aansluiting A9, Deel 1
42.	Reclamant 42	Reclamant brengt de volgende punten naar voren: • Ruimtelijk aspect (met name natuurwaarden, NNN) • Verkeerstoename (ook naar Egmond en Bergen) • In de nieuwe woonwijk Zandzoom wordt nu de bouw van veel meer woningen mogelijk gemaakt om extra geld te genereren. • Financiering is niet afdoende gedekt. De kosten lopen op waardoor ook de bijdrage van Heiloo groter wordt. Reclamant vraagt zich af waarom Uitgeest en Bergen niet meebetalen.	Zie voor reactie: Nota zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Aansluiting A9, Deel 1 • Het is niet juist om de conclusie te trekken dat extra woningen in Zandzoom worden gebouwd omdat die extra geld voor de aansluiting A9 moeten opleveren. In het besluitvormingsproces voor het bestemmingsplan Zandzoom maakt de gemeenteraad een aparte afweging ten aanzien van het aantal woningen, de woningtypes en gewenst woonmilieu. • Wat betreft de afspraken met individuele partijen in het gebied doen wij geen uitspraken. Wij beperken ons tot de mededeling dat er gesprekken worden gevoerd en wij er gelet op de besprekingen

	Ingebracht door	Samenvatting	Antwoord
		• Onduidelijkheid wat betreft de afspraken die zijn gemaakt met het melkveebedrijf aan de Lagelaan en de golfbaan en de gevolgen voor het tracé. • Onduidelijke Afwijkingsregel	op dit moment van uit gaan dat overeenstemming met partijen wordt bereikt. • Door het ontbreken van het woord 'aantallen' in het tweede deel van de zin artikel 9 onder a. zou inderdaad de indruk kunnen ontstaan dat die daarvan onbeperkt kan worden afgeweken. Dat is natuurlijk niet het geval maar omdat nergens in de planregels aantallen worden genoemd, heeft dat geen consequenties. Wat betreft de masten voor telecommunicatie wijzen wij er op dat het een afwijkingsbevoegdheid betreft en het college per concrete aanvraag voor een omgevingsvergunning een afweging maakt of hij wel of niet gebruik maakt van die bevoegdheid.
43.	Reclamant 43	Reclamant vreest een toename van verkeer in Heiloo • Het spoorviaduct in de Vennewatersweg zorgt voor andere verkeersstromen door Heiloo waarbij de Stationsweg en Kerkelaan rustiger worden en de Vennewatersweg/Het Malevoort drukker. • Uit het rapport van Goudappel Coffeng blijkt dat op de N512 minder verkeer rijdt na aansluiting A9. Gaat dat verkeer nu via de Vennewatersweg, Het Malevoort en Zeeweg naar Egmond? • Er is geen plan voor de afwikkeling van verkeer naar de Egmonden. • Rapporten en brieven van de gemeenten lijken elkaar tegen te spreken. • Het Malevoort lijkt de status van ontsluitingsweg te krijgen terwijl ooit is toegezegd dat deze weg nooit een doorgaande weg zou worden. Als dat gebeurt	Zie voor reactie: Nota zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Aansluiting A9, Deel 1 • Het Verkeersplan Heiloo wordt geactualiseerd en is in ontwikkeling. De door inwoners gesignaleerde problemen worden daarin opgenomen. Met name op de Kerkelaan en de Stationsweg wordt verkeershinder ervaren. Om problemen in die smalle straten op te lossen, zou het goed zijn wanneer verkeer naar Heiloo-West meer gebruik maakt van de route Vennewatersweg-Het Malevoort die qua breedte en inrichting en met woningen op veel grotere afstand meer verkeer zouden kunnen verwerken. Die discussie moet echter in het kader van het verkeersplan worden gevoerd en niet in het kader van dit bestemmingsplan. Datzelfde geldt voor de verkeersafwikkeling naar de Egmonden. • Volgens het verkeersmodel zal er na opening van de aansluiting A9 inderdaad minder verkeer rijden over de N512. Het gaat over

	Ingebracht door	Samenvatting	Antwoord
		dan betekent dat meer verkeer, meer lawaai, verslechtering van de luchtkwaliteit en veiligheid voor een grote groep mensen binnen de invloedssfeer van Het Malevoort en de Zeeweg.	relatief kleine aantallen. Op de Vennewatersweg en Het Malevoort laat het model een toename zien dus het is aannemelijk dat een deel van dat verkeer over de A9 doorrijdt naar de nieuwe aansluiting en vervolgens naar de wijken in Heiloo-West en een gering aantal naar de Egmonden.
44.	Vogelwerkgroep Alkmaar e.o. p/a de heer M. Platteeuw Kotterstraat 40 1826 CE ALKMAAR	De reactie van reclamant komt voor een belangrijk deel overeen met die van de Vogelwerkgroep Midden-Kennemerland. De volgende aspecten worden genoemd: • De natuur wordt de dupe van de aanleg van deze weg; • Weidevogelleefgebied gaat verloren; • Nut en noodzaak zijn onvoldoende aangetoond; • VWG Alkmaar is tegen de oostelijke parallelweg vanwege het ruimtebeslag • Een groot maatschappelijk belang dat aantasting van NNN-gebied rechtvaardigt, ontbreekt. • Compensatie is beperkt tot de oppervlakte die verplicht moet worden gecompenseerd en komt ook nog in NNN-gebied dat sowieso als weidevogelleefgebied ingericht en beheerd zou worden. • De invloed van lichtvervuiling is onvoldoende meegewogen. • Door ervaringen wijs geworden, moet volledige compensatie/mitigatie bewezen functioneren voordat met de werkzaamheden wordt begonnen. • Pleit voor een representatieve 0-opname gedurende een aantal jaren.	Zie voor reactie: Nota zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Aansluiting A9, Deel 1 Verder wordt verwezen naar de aparte uitgebreide reactie op de zienswijzen van Vogelwerkgroep Midden-Kennemerland, Landschap Noord-Holland, Groenplatform Heiloo en Stichting Heilloze Weg. Wij wijzen u daarbij met name op de zienswijze van de Vogelwerkgroep Midden-Kennemerland en onze reactie daarop.

	Ingebracht door	Samenvatting	Antwoord
		• Geeft bij voorbaat aan tegen een fietspad naar de Noordermolen te zijn vanwege de negatieve gevolgen voor weidevogelgebied.	
45.	Vereniging van Eigenaren Tulip Garden Kapellaan 98 1851 PE HEILOO	Reclamant brengt twee specifieke aspecten naar voren: de toegang tot het appartementencomplex en het weren van fietsers op de nieuwe kruising Kennemerstraatweg, Kapellaan, Lagelaan. <u>Uit- en inrit appartementencomplex</u> • Is rekening gehouden met het in- en uitgaande verkeer van het appartementencomplex? • Wordt de huidige inrit van Fletcher gewijzigd? • Welke afspraken zijn er gemaakt over de nieuwe Kapellaan over het parkeerterrein? • Hoe wordt de afwatering van het terrein geregeld. Nu is die al problematisch. <u>Fietsverkeer kruising Kennemerstraatweg, Kapellaan, Lagelaan</u> • De VvE voorziet op dit punt grote problemen met fiets- en wandelverkeer en pleit voor het weren van fietsers en wandelaars op deze kruising en die te leiden over de Oosterzijweg en Hoogeweg. • Pleit tevens voor een fietsbrug of -tunnel in de Oosterzijweg om een veilige oversteek te kunnen maken. Het bevreemdt de VvE dat Veilig Verkeer Nederland, afdeling Heiloo niet bij het plan is betrokken.	De bereikbaarheid van het appartementencomplex aan de Kapellaan is ook in de toekomst gewaarborgd. Veel vragen van reclamant betreffen details die niet op in een bestemmingsplan worden vastgelegd. Bij de verdere uitwerking van de inrichting van dit deel van de Kapellaan, zal met reclamant in overleg worden getreden om te bezien of het mogelijk is ook de door bewoners geconstateerde kleine ongemakken meteen op te lossen. Wij waarderen het meedenken van reclamant maar denken dat het weren van fietsers en voetgangers op de nieuwe kruising niet wenselijk en ook niet nodig is. Verkeersmaatregelen waarvan fietsers en voetgangers het nut niet van inzien, worden vaak niet nageleefd en leiden daardoor juist tot gevaarlijke situaties. Het pleidooi voor een fietstunneltje komt ook terug in zienswijzen van anderen. Bij een gelijkvloerse kruising bij de rotonde is de verkeers-veiligheid voor met name fietsers niet in het geding. Een fietstunnel is om budgettaire redenen geschrapt en de nu voorgestelde oversteek achten wij een aanvaardbaar alternatief. Het is in Heiloo niet gebruikelijk om VVN actief te betrekken bij bestemmingsplannen. De afdeling Heiloo moet overigens op de

	Ingebracht door	Samenvatting	Antwoord
			hoogte zijn geweest van de plannen maar heeft zelf ook geen inspraakreactie geleverd of een zienswijze ingediend.
46.	Dekens-Tophoff advocaten namens G.P. Groot Beheer B.V. Postbus 9093 1800 GB ALKMAAR	• Reclamant verkeerde in de veronderstelling dat in dit bestemmingsplan de mogelijkheid van een tankstation zou worden opgenomen. Nu dat niet is gebeurd vreet hij dat de gemeente binnen het plangebied Zandzoom een plek moet vinden omdat de gemeente verplichtingen heeft jegens BP. Een tankstation in Zandzoom kan de belangen van reclamant schaden. • Pleit er voor in dit bestemmingsplan wel uitsluitsel te geven omtrent de eventuele komst van een tankstation. • Wob-verzoek wat betreft de afspraken tussen BP en gemeente	Het bestemmingsplan 'Aansluiting A9' biedt geen mogelijkheid tot de vestiging van een tankstation langs deze nieuwe weg. Het plangebied is namelijk beperkt tot het tracé van de weg zelf. In het geldende bestemmingsplan Zandzoom en het voorontwerpbestemmingsplan Zandzoom dat thans in procedure is - en waarbinnen de overige gronden tussen de Kennemerstraatweg en Oosterzijweg vallen - is de mogelijkheid voor de vestiging van een motorbrandstoffenverkooppunt niet opgenomen. De afweging of er ruimte wordt gereserveerd voor een tankstation, zal in het kader van het bestemmingsplan Zandzoom moeten worden gemaakt. In beginsel wijzen wij het verlenen van medewerking aan de vestiging van een motorbrandstoffenverkooppunt niet af. Ofschoon wij het wat vreemd vinden om in een zienswijze op een ontwerpbestemmingsplan een Wob-verzoek te doen dat geen enkele relatie heeft met het betreffende bestemmingsplan melden wij u dat de gevraagde documenten u zijn toegezonden naar aanleiding van een Wob-verzoek in de inspraakreactie op het voorontwerpbestemmingsplan Zandzoom (brief nr. 17-424 d.d. 24 januari 2017
47.	Vereniging Penn p/a de heer J.C.J. de Man Rechte Hondsbosschelaan 8 1851 HM HEILOO	• Pleit voor uitstel om nut en noodzaak nogmaals kritisch te beoordelen. • Met het oog op de klimaatafspraken in Parijs zou het aantal autokilometers en daarmee het gebruik van fossiele brandstoffen moeten worden verminderd. De aanleg van deze nieuwe aansluiting stimuleert het autogebruik echter en vermeerdert daardoor de uitstoot van CO_2, fijnstof etc. Het plan	Zie voor reactie: Nota zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Aansluiting A9, Deel 1 Zoals wij ook al in onze inspraakreactie aan reclamant schreven, onderschrijven wij de klimaatafspraken van Parijs. Wij worden echter ook geconfronteerd met een toenemend verkeersaanbod de komende jaren. Het toenemende autogebruik leidt tot druk op het onderliggend wegennet en ook dat is een punt van zorg wat het woon- en leefklimaat in Heiloo en Limmen betreft. Het betreft dan met

	Ingebracht door	Samenvatting	Antwoord
		strookt niet met Rijks, provinciaal en gemeentelijk beleid ten aanzien van klimaatdoelstellingen.	name het noordelijke deel van de Kennemerstraatweg en de Rijksweg door Limmen. De aansluiting A9 heeft daar een positief effect door een significant kleiner verkeersaanbod op die weggedeeltes doordat verkeer eerder naar het hoofdwegennet wordt geleid. De aansluiting A9 draagt daardoor bij aan een verbetering van de verkeerssituatie in Heiloo.

Deel 3

Nota zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Aansluiting A9

Zienswijzen van Vogelwerkgroep Midden-Kennemerland, Landschap Noord-Holland, Groenplatform Heiloo en Stichting Heilloze Weg

Z1 = Vogelwerkgroep Midden-Kennemerland
Z2 = Landschap Noord-Holland
Z3 = Groenplatform Heiloo
Z4 = Stichting Heilloze Weg

Nr.		Korte samenvatting zienswijze	Antwoord	
Nut en Noodzaak, onderbouwing belang en uitvoerbaarheid				
Z1-D1, Z3-D2, Z4-D1		Insprekers stellen dat nut en noodzaak van de aansluiting A9 onvoldoende is aangetoond. Insprekers stellen dat: a) de argumentatie m.b.t. het bedrijventerrein Boekelermeer en de woonwijken Zandzoom en Zuiderloo onvoldoende is aangetoond en o.a. zijn verzwakt door het in 2016 uit de markt halen van ruim de helft van het bedrijventerrein en de vertraging van de woningbouw en de verlaging van de woningaantallen. b) Een andere inspreker (Z1) stelt tevens dat in het bestemmingsplan een te negatief toekomstbeeld wordt geschetst en dat de argumentatie m.b.t. de verkeersonveiligheid door toenemend verkeer (met name door vrachtverkeer) onjuist is. c) Daarnaast stelt inspreker Z4 dat de bestaande infrastructurele voorzieningen (waaronder de recente verbrede verbindingsweg N203) reeds voldoende en veilig zijn en dat op geen van de huidige wegen de verkeerslimiet overschreden noch is er sprake van structurele files	a) Zie algemene beantwoording in Deel 1 van de 'Nota zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Aansluiting A9' b) Verkeersmodellen laten zien dat de wegen in Heiloo en Limmen de komende jaren drukker worden en dat daardoor de verkeersveiligheid wordt aangetast. Deze constatering achten wij gelet op de verkeersrapporten juist en valide. c) Op normale dagen kan het huidige wegennet het autoverkeer aan zonder ernstige congestie maar de ontsluiting van Heiloo en Limmen is kwetsbaar. In de nabije toekomst verwachten we echter problemen gelet op de huidige verkeersdruk, de autonome groei van het autoverkeer en de toename van het aantal woningen in Heiloo en Limmen en bedrijven op bedrijventerrein Boekelermeer.	
Z3-D7		Inspreker is van mening dat de aansluiting op de A9 op dit moment geen aanspraak kan maken op een situatie van groot openbaar belang. Ter onderbouwing stelt de inspreker dat: a) het bedrijventerrein Boekelermeer en de woonwijken Zandzoom en Zuiderloo later en beperkter worden ontwikkeld en het huidige weggenet functioneert naar behoren (er zijn	Inwoners, ondernemers en bezoekers van Heiloo en Limmen hebben profijt van een korte en vlotte verbinding met het rijkswegennet. Daarnaast is het woon- en leefklimaat van bewoners van de grote delen van de Kennemerstraatweg en Rijksweg gebaat bij deze nieuwe aansluiting. Voor wat betreft woningbouw in Zandzoom en Zuiderloo en de ontwikkeling van het bedrijventerrein Boekelermeer verwijzen we naar Deel 1 van de 'Nota zienswijzen…'	

		volgens inspreker geen verkeerslimieten overschreden en er zijn geen structurele files). b) Door de ANWB is recent aangetoond dat het effect van steeds meer asfalt dat wordt aangelegd, inmiddels is uitgewerkt. De wegen slibben weer dicht en er ontstaan weer nieuwe knelpunten. Dit was volgens inspreker destijds ook de reden voor afwijzing door Rijkswaterstaat voor de aansluiting Lagelaan naar de A9.	Dergelijke onderzoeken zijn ons bekend maar het betreft hier niet de aanleg van asfalt om de capaciteit van het hoofdwegennet te vergroten maar om verkeer van het onderliggend wegennet vlot naar het hoofdwegennet te leiden. Rijkswaterstaat is in het verleden kritisch geweest ten aanzien van deze aansluiting op de A9 maar heeft thans geen verkeerskundige bedenkingen meer.	
Z1-D2, Z4-D2		Insprekers stellen dat het niet is aangetoond dat de woningbouwplannen voldoen aan de Ladder van Duurzame Verstedelijking. Inspreker stelt dat de wijk Zandzoom niet nodig is voor de autonome bevolkingsgroei en niet voorziet in een actuele regionale vraag maar is bedoeld voor de bovenregionale vraag uit metropoolregio Amsterdam. Inspreker stelt, onder verwijzing naar onderzoek van de Stec Groep uit februari 2017, daarnaast dat de woningbouwplannen van Heiloo en Castricum de vraag overtreffen. Volgens inspreker Z1 is dit tevens strijdig met het Programma "De Nieuwe Strandwal" dat de basis is voor onder meer dit OBP. In dit programma wordt namelijk als doel gesteld het vraag gestuurd realiseren van woningen binnen het plangebied.	Wij nemen kennis van het standpunt van insprekers. De woningbouw is al mogelijk op basis van vigerende bestemmingplannen. Wij zijn er van overtuigd dat deze bestemmingsplannen voldoen aan de Ladder Duurzame Verstedelijking maar voor het onderhavige bestemmingsplan is dat niet relevant. Vraag gestuurd bouwen is het uitgangspunt en dat heeft betrekking op zowel kwalitatieve aspecten als aantallen woningen die jaarlijks worden gebouwd. Het is dan ook niet de vraag of het aantal woningen wordt gebouwd maar wanneer en in welk vorm. Wij verwachten de komende jaren een toename van het aantal te bouwen woningen. Willen we ernstige problemen qua bereikbaarheid over een paar jaar voorkomen dan moet nu de planologische basis worden gelegd voor een adequate ontsluiting.	
Z1-D5, Z4-D3		Inspreker stelt dat de uitvoerbaarheid van het plan, inclusief het OBP, zeer discutabel is en onderbouwd dit met de volgende punten: 1. het geaccordeerde budget voor het totale project zal aanzienlijk worden overschreden. 2. De gronden voor de aansluiting zijn (op 1 mei 2017) nog niet allemaal verworven. 3. Onvoldoende is aangetoond dat de natuurcompensatie reëel is, van dezelfde kwaliteit en verzekerd is. Gronden zijn niet verworven noch beheerovereenkomsten gesloten. De aan het OBP gekoppelde natuurcompensatie is op dit moment weinig meer dan een berekening van wat minimaal zou moeten, maar biedt geen enkel zicht op implementatie (ook door het afhaken van Landschap Noord-Holland in deze discussie). 4. Aangetoond is dat de Aansluiting A9 tot meer verkeer door de kern van Heiloo zal leiden, waardoor de verkeerslimieten van de wegen overschreden worden. Alle tot op heden	1. Tussen de drie gemeenten en provincie zijn afspraken gemaakt over het totale budget en de verdeling daarvan. Mocht het budget niet toereikend zijn dan zullen partijen in overleg treden om tot een oplossing te komen. 2. Die constatering is juist maar we zijn met alle partijen in gesprek en verwachten met hen overeenkomsten te kunnen sluiten voor minnelijke verwerving. 3. Dit aspect komt later terug. Zie blz. 10 'Natuurcompensatie'. 4. Op zich genereert de aansluiting op de A9 geen extra verkeer in Heiloo. Het verkeer benadert Heiloo alleen vanaf de zuidzijde i.p.v. de noordzijde. De ontsluitingsweg blijft de Kennemerstraatweg. Hoe het verkeer vervolgens in	

		ontwikkelde scenario's voor de oplossing van de extra verkeersdruk bieden geen adequate oplossing voor de verkeersafwikkeling door Heiloo. 5. Onvoldoende is aangetoond dat er überhaupt een oplossing mogelijk is voor het vergrote verkeersaanbod ten gevolge van de Aansluiting A9. Dit is o.a. strijdig met uitgangspunt uit het Programma "De Nieuwe Strandwal".	Heiloo wordt afgewikkeld is onderdeel van het Verkeersplan Heiloo 2017. 5. Zie voor onze reactie Deel 1 van de 'Nota beantwoording .. '. De nieuwe aansluiting genereert geen extra verkeer. Wel veranderen verkeersstromen door Heiloo. Thans komt het grootste deel van het verkeer over de Kennemerstraatweg vanaf het noorden Heiloo binnen. Na aansluiting op de A9 zal een aanzienlijk deel van het verkeer Heiloo over de Kennemerstraatweg maar dan vanaf het zuiden benaderen. Het verkeer op het noordelijk deel van de Kennemerstraatweg en op de Rijksweg door Limmen zal afnemen.	
Onderbouwing belang en alternatieven m.b.t. verlies aan natuurwaarden/natuurcompensatie				
Z1-D3, Z4-D4, Z3-D10		Insprekers stellen dat voor het opofferen van ca. 17 ha (weidevogel)natuur en verlies aan Natuurnetwerk Nederland onvoldoende is aangetoond dat er geen reële alternatieven zijn, die zijn er volgens de insprekers (Z1 en Z4) namelijk wel: 1. het doortrekken van de Middenweg is een alternatief voor de oostelijke afslag; 2. de aantakking noordelijk van de Kanaalweg zoals de Adviescommissie Ruimtelijke Ordening van de provincie NH constateert, ontziet het gebied deels; 3. een variant met een parallelweg westelijk van de A9 conform de Varianten nota 2010 ontziet het gebied geheel; 4. het aanbrengen van een fasering; pas aanleggen als verkeerslimieten daadwerkelijk overschreden worden en/of bedrijfskavels daadwerkelijk allemaal verkocht zijn of.	1. Doortrekken van de Middenweg is geen optie omdat die zou leiden tot extra verkeer vanaf het bedrijventerrein Boekelermeer via de Kanaalweg en vervolgens door Heiloo en Limmen naar de A9. De gemeenteraad van Heiloo heeft het doortrekken van de Middenweg om die reden afhankelijk gesteld van de aansluiting A9. 2. Deze suggestie van de ARO hebben gedeputeerde staten niet overgenomen vanwege de hoge kosten (ca. 5 miljoen duurder); 3. In 2010 zijn verschillende varianten tegen elkaar afgewogen. Ook de westelijke variant was er een maar die scoorde op verscheidene aspecten slechter. 4. Uitstel is voor ons geen optie. Nu al zit de het noordelijk deel van de Kennemerstraatweg tegen zijn limiet aan. Door de realisatie van nieuwe woningen zal het nog drukker worden. Om problemen te voorkomen, dient nu de planologische voorbereiding voor de nieuw aansluiting te worden afgerond.	
Z1-D4, Z4-D5		Inspreker stelt dat er voor het verlies aan weidevogelnatuur en NNN geen sprake is van een groot maatschappelijk belang aangezien het bedrijventerrein en de woonwijken met het huidige wegennet goed bereikbaar zijn, er geen verkeerslimieten worden overschreden op de N203/Kennemerstraatweg en hier ook geen files zijn, noch bovengemiddelde (aantal, ernst) onveilige situaties (temeer deze weg recentelijk is verbreed en daardoor veiliger geworden).	Zie algemene beantwoording in Deel 1 van de Nota zienswijzen ontwerpbestem-mingsplan Aansluiting A9	

Z3-D11		Inspreker stelt dat er in het kader van de natuurcompensatie onvoldoende is aangetoond dat de aansluiting in deze opzet een groot maatschappelijk belang dient.	Zie hieronder bij 'Natuurcompensatie' blz. 10	
Natuuronderzoek en effecten natuur				
Z1-D7		Inspreker stelt dat de Quickscan (27 feb 2014; bijlage 4a in OBP) op een aantal punten onvoldoende, onvolledig, ondeskundig en te kort door de bocht is. Inspreker wijst daarbij op de volgende punten: 1. De uitgevoerde QSN is volgens inspreker summier en weinig ter zake kundig op het gebied van vogels en broedvogels. Inspreker geeft o.a. aan dat er slechts 1 dag veldonderzoek is gedaan in het najaar (buiten de broedtijd) en dat er geen aanvullend gedocumenteerd onderzoek ten aanzien van (jaarrond) (broed)vogels beschikbaar is. 2. Inspreker stelt dat de beschrijving van het belang van het gebied ten oosten van de A9 voor weidevogels onvoldoende is beschreven en daarbij niet gebruik is gemaakt van eerder aangeleverde gegevens op het voorontwerpbestemmings-plan. 3. Inspreker stelt dat de waarnemingen van de watersnip ten onterecht zijn afgedaan als niet-broedvogels. 4. Inspreker stelt dat een mogelijke verblijfplaats van de buizerd ten onrechte wordt uitgesloten op grond van de afwezigheid van sporen in de vorm van prooiresten gezien de periode van het veldbezoek (oktober). In deze periode is er volgens de inspreker weinig meer over van prooiresten die met name worden aangevoerd in het broedseizoen.	Een Quickscan natuurwetgeving betreft een oriënterend onderzoek, waarbij op basis van een verkennend veld- en bronnenonderzoek wordt onderzocht of er rekening moet worden gehouden met de wettelijke bepalingen op dit gebied in projecten voor ruimtelijke ontwikkeling of bij planologische wijzigingen. De mate van diepgang en uitwerking van de Quickscan en de onderzoeksinspanning sluiten hier op aan. Naar aanleiding van de Quickscan zijn voor het onderdeel soortbescherming aanvullende soortonderzoeken naar zoogdieren, vissen, vaatplanten, jaarrond beschermde nesten van vogels en vleermuizen (BügelHajema, 2016, Bureau Aandacht Natuur, 2016 en Arcadis, 2016) uitgevoerd. Deze aanvullende onderzoeken dienen in samenhang met de Quickscan te worden beschouwd. De resultaten hiervan zijn samengebracht in het activiteitenplan Flora- en faunawet op grond waarvan succesvol een ontheffing van de Wet natuurbescherming* is verkregen. Daaruit concluderen wij dat er afdoende onderzoek is uitgevoerd in lijn met de wettelijke verplichtingen. Hierna wordt verder nog een reactie gegeven op de specifieke ingebrachte punten: 1. Door middel van maatregelen (zoals werken buiten het broedseizoen, het plangebied tijdig ongeschikt maken voor broedvogels e.d.) kunnen effecten op niet-jaarrond beschermde broedvogels eenvoudig worden voorkomen. Wanneer hier bij de uitvoering rekening mee wordt gehouden is het niet nodig om volledig in beeld te brengen welke vogelsoorten aanwezig zijn in het plangebied. Dit is een algemeen gehanteerde en door het bevoegd gezag geaccepteerde werkwijze. Het volstaat daarmee om in de Quickscan alleen in algemene zin het belang van het plangebied voor broedvogels te schetsen en de wettelijke consequenties daaraan te verbinden. In het voor- en najaar van 2016 zijn in totaal 8 gecombineerde veldbezoeken uitgevoerd door Bureau Aandacht Natuur, waaronder o.a. de bomen/bosjes onderzocht zijn op aanwezigheid van nesten van jaarrond beschermde vogelsoorten. Hierbij zijn geen jaarrond beschermde vaste rust- en verblijf-plaatsen van vogels waargenomen. De resultaten van deze veldbezoeken zijn gedocumenteerd in het Activiteitenplan Flora- en faunawet (bijlage 4d van het OBP) en in een separaat rapport van Bureau Aandacht Natuur, welke beschikbaar gesteld zal worden.	

			2. Door inspreker genoemde weidevogel-soorten zijn in het kader van de Flora- en faunawet/Wnb buiten het broedseizoen niet beschermd. In lijn met bovenstaande beantwoording (punt 1) is het daarom niet nodig om een volledig beeld van de weidevogelpopulatie en -soorten in het plangebied te schetsen. Ook in het kader van de beleidsmatige bescherming van het weidevogelleefgebied via de Provinciale ruimtelijke verordening is het niet nodig om de dichtheid en soortensamenstelling nader in beeld te brengen. 3. Het kan inderdaad niet worden uitgesloten dat de watersnip ook als broedvogel in het plangebied voorkomt. Dit heeft echter, gezien ook de voorgaande beantwoording, geen consequenties voor de conclusies uit de Quickscan en de reeds verleende ontheffing van de Wet Natuurbescherming. 4. In de Quickscan zijn prooiresten uitsluitend als voorbeeld genoemd van sporen die kunnen duiden op aanwezigheid van een verblijfplaats van de buizerd. Tijdens het veldbezoek in het kader van de Quickscan (alsook latere bezoeken in 2016) is naar meerdere sporen van aanwezigheid gezocht. Er zijn helemaal geen sporen aangetroffen (waaronder ook geen horst) of gedragingen van individuen waargenomen die kunnen duiden op een jaarrond beschermde verblijfplaats. * Er is in 2016 een ontheffingsaanvraag van de Flora- en faunawet gedaan. Doordat de Wet natuurbescherming in werking is getreden, is de aanvraag volgens de Wet natuurbescherming beoordeeld en op basis daarvan is een ontheffing verleend.	
Z1-D8		Inspreker heeft een tweetal bezoeken (24-7-2016 en 29-4-2017) aan het plangebied uitgevoerd en heeft daarbij een aantal opmerkelijke zaken vastgesteld die tot afwijkende conclusies leiden ten opzichte van de Quickscan: a) In deelgebied 2, percelen A, Ben C, staan er naast Canadese populieren ook abelen. b) In de bomen aan zowel de oost- als westzijde op het talud van de Kooibrug zijn wel geschikte holtes voor boombroeders (o.a. vleermuizen en boommarter vastgesteld). Inspreker geeft aan dat ten minste 2 holen ten tijde van het veldbezoek (29/4/2017) zeer waarschijnlijk bezet waren door grote bonte specht. c) In deelgebied 2, perceel C, ten oosten van de Kooibrug is in 2016 een broedgeval van de boomvalk waargenomen.	Naar aanleiding van de resultaten van de Quickscan zijn in 2016 verschillende aanvullende soortonderzoeken (BügelHajema, 2016, Bureau Aandacht Natuur, 2016 en Arcadis, 2016) uitgevoerd om een volledig en gedetailleerd beeld te krijgen van de aanwezige beschermde soorten in het plangebied. Deze aanvullende onderzoeken dienen in samenhang met de Quickscan te worden beschouwd (zie ook de beantwoording bij Z1-D7). De resultaten en conclusies hiervan zijn samengebracht in het Activiteitenplan Flora- en faunawet op grond waarvan inmiddels op 21 juni 2017 succesvol een ontheffing van de Wet Natuurbescherming is verkregen. De aanvullende onderzoeken die in 2016 hebben plaatsgevonden hebben geen jaarrond beschermde nesten of verblijfplaatsen van broedvogels of boommarter vastgesteld. Wel is een verblijfplaats van ruige dwergvleermuis aangetroffen. Voor het verdwijnen van deze verblijfplaats worden mitigerende maatregelen getroffen en is een ontheffing verkregen. Er kan niet worden uitgesloten dat zich in de tussentijd nieuwe soorten in het gebied vestigen. Naleving van een ecologisch werkprotocol en ecologische begeleiding van de werkzaamheden zien er op toe dat er geen	

		d) Tijdens beide bezoeken werd een buizerd waargenomen rond de Kooibrug oostelijk van de A9. In deelgebied 2, perceel C is een mogelijk nest geconstateerd. Op grond van het bovenstaande stelt de inspreker dat de Flora en Faunawet, thans Wet natuurbescherming (Wnb) ook van toepassing is wat betreft: jaarrond beschermde nesten van broedvogels inzake buizerd en boomvalk, en mogelijke verblijfplaatsen (holtes) van boommarter en vleermuizen. Hiervoor is vervolgonderzoek en waarschijnlijk verdere mitigatie noodzakelijk.	verbodsbepalingen worden overtreden. Indien noodzakelijk wordt aanvullend ontheffing aangevraagd voor nieuw gevestigde soorten. Hierna wordt nog afzonderlijk op de ingebrachte punten ingegaan: a) De beschrijving van het plangebied in de Quickscan is niet volledig en is uitsluitend bedoeld om een beeld te schetsen van het plangebied. De aanwezigheid van abelen heeft geen consequenties voor de conclusies van het uitgevoerde natuuronderzoek. b) De bomen op het talud ter hoogte van de Kooijbrug zijn in 2016 aanvullend onderzocht door Bureau Aandacht Natuur op aanwezigheid van vleermuizen, broedvogels en andere soorten. Hierbij zijn geen verblijfplaatsen vastgesteld, de boomholtes zijn door Bureau Aandacht Natuur als ongeschikt voor vleermuizen beoordeeld. Tevens zijn geen jaarrond beschermde nesten of verblijfplaatsen van respectievelijk broedvogels en boommarter aangetroffen. c) Tijdens de veldbezoeken in 2016 is geen verblijfplaats vastgesteld. Mocht zich desondanks een jaarrond beschermd nest van deze soort in het plangebied bevinden (ten tijde van de uitvoering), dan dient hier rekening mee te worden gehouden en wordt aanvullend ontheffing aangevraagd. Ruim voor de start van de uitvoering wordt het plangebied nogmaals onderzocht, o.a. op aanwezigheid van beschermde soorten die zich nieuw hebben gevestigd in het gebied. De aanwezigheid van een jaarrond beschermd nest van de boomvalk hoeft de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan echter niet in de weg te staan, temeer voor vernietiging van een nest ontheffing kan worden verleend van de Wnb. d) Voor eventueel aanwezige nesten van buizerd geldt hetzelfde als voor de boomvalk. De uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan is niet in het geding.	
Z1-D9		Inspreker verwijst naar p29 van de Quickscan en de mogelijke waterpeilverlaging in het weidevogelleefgebied rond de Kooibrug en vraagt zich af waarom dit hier wordt vermeld en stelt dat hier rekening mee dient te worden gehouden bij de compensatie. Inspreker geeft aan dat hier in andere stukken (zoals bijlage 4h compensatieplan) niet over wordt gesproken).	Ten tijde van het opstellen van de Quickscan in 2014 is inderdaad uitgegaan van een peilverlaging in het weidevogelleefgebied rond de Kooibrug. Inmiddels is duidelijk geworden dat hiervan geen sprake is. Op een tweetal locaties in het plangebed vindt een wijziging van de polderscheiding plaats waaronder de omgeving Kooibrug, daarnaast worden een aantal watergangen verlegd. Dit heeft echter geen gevolgen voor het waterpeil in het omliggende weidevogelleefgebied en NNN. Compensatie hiervoor is dan ook niet aan de orde. Zie hiervoor ook bijlage 2a van het OBP,	
Z1-D10		Inspreker bestrijdt de conclusies in de Quickscan (p34) over de bomen rond de Kooibrug en de Boswet. De bomen in deelgebied 2 en 3 vallen	Los van de omvang van de aanwezige beplanting heeft de Boswet, thans het onderdeel houtopstanden van de Wnb, geen betrekking op uit populieren of wilgen	

		volgens de inspreker qua oppervlakte gewoon onder de Boswet; voor deelgebied 2 geldt dat zelfs voor de bomen in perceel A en B apart ook. Inspreker is van mening dat de deelgebieden 2 en 3 tezamen moet worden beschouwd omdat het om bij elkaar behorende beplanting van hetzelfde brug-talud gaat.	bestaande wegbeplantingen (art 4.1, lid f van de Wnb). Gezien het hier gaat om wegbeplantingen, bestaande uit Canadese populieren, kan worden geconcludeerd dat de bepalingen van het onderdeel houtopstanden van de Wnb niet van toepassing zijn.	
Z1-D11		Inspreker betreurt het dat de rapportage van het aanvullend onderzoek (Bureau Aandacht Natuur, 2016) ontbreekt als bijlage bij dit OBP zodat ook dit verifieerbaar wordt. Inspreker geeft daarbij aan dat het erop lijkt dat dit alleen een aanvullend onderzoek naar vleermuizen lijkt te zijn en daarmee voor bepaalde soortgroepen uitsluitend gebruik wordt gemaakt van verouderde gegevens. Dit leidt volgens de inspreker mogelijk tot missers en foute conclusies m.b.t. de natuurwetgeving.	De resultaten van het onderzoek van Bureau Aandacht Natuur uit 2016 zijn met de resultaten van de andere onderzoeken (BügelHajema, 2016 en Arcadis, 2016 samengebracht in het Activiteitenplan Flora- en faunawet. Het onderzoek van Bureau Aandacht Natuur heeft zich voornamelijk gericht op vleermuizen, aanvullend is het plangebied ook onderzocht op aanwezigheid van jaarrond beschermde nesten van vogels en zijn waarnemingen van andere beschermde soorten meegenomen (zie ook blz.2, 3^{e} alinea van het onderzoek). Het aanvullend onderzoek van Bureau Aandacht Natuur wordt beschikbaar gesteld. Hieruit kan worden geconcludeerd dat er gebruik is gemaakt van voldoende recente gegevens. Daarnaast is er geen aanleiding om de conclusies m.b.t. natuurwetgeving te herzien.	
Z1-D12		Inspreker stelt dat het projectplan moet worden aangepast/herschreven na correcties van de hiervoor beschreven tekortkomingen van de Quickscan. Tevens dienen volgens de inspreker recente veldonderzoeksgegevens te worden geleverd (minder dan 3 jaar oud). Inspreker stelt dat dit een wettelijke verplichting is.	Het projectplan was benodigd voor het aanvragen van de ontheffing Flora- en faunawet. Aanpassing van het projectplan heeft geen nut meer. De ontheffing (Flora- en faunawet/Wet natuurbescherming) is immers reeds verleen. Voor nieuwe soorten (zie ook beantwoording bij Z1-D8 c en d) wordt, indien van toepassing, een aanvulling op de bestaande ontheffing ingediend. Er bestaat geen wettelijke verplichting voor het aanleveren van recente (minder dan 3 jaar oud) onderzoeksgegevens in het kader van een bestemmingsplan of ontheffings- of vergunningsaanvraag.	
Z1-D13		Inspreker stelt dat het Activiteitenplan (bijlage 4d van het OBP) niet veel meer is dan een letterlijke herhaling van de tekst in de Quickscan (bijlage 4a van het OBP). Inspreker stelt dat het Activiteitenplan volledig moet worden aangepast/ herschreven na correcties van de hiervoor beschreven tekortkomingen van de Quickscan en recente veldonderzoeksgegevens (minder dan 3 jaar oud) moeten worden benut.	Er zijn in het kader van de aansluiting A9 in de periode 2014 – 2016 verschillende onderzoeken uitgevoerd. De resultaten hiervan zijn samengebracht in het Activiteitenplan Flora- en faunawet, teneinde een volledig overzicht te geven van de aanwezige beschermde soorten op grond waarvan een ontheffing van de Flora- en faunawet is aangevraagd. De door inspreker genoemde tekortkomingen op de Quickscan leiden niet tot andere conclusies of gevolgen met betrekking tot de reeds verleende ontheffing van de Wet natuurbescherming (zie verder ook de beantwoording bij Z1-D7 en Z1-D8 en Z1-D12) en daarmee uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.	
Z1-D14		Inspreker stelt dat in het Activiteitenplan (bijlage 4d van het OBP) suggestieve referenties naar het rapport van Bureau Aandacht Natuur van 2016 zijn opgenomen. Volgens de inspreker gaat dat rapport uitsluitend over vleermuizen.	De resultaten van het veldonderzoek van Bureau Aandacht Natuur uit 2016 maakt integraal onderdeel uit van het Activiteitenplan. De rapportage van dit onderzoek zal beschikbaar worden gesteld in het kader van het bestemmingsplan. Naast onderzoek naar vleermuizen, zijn bij het onderzoek van Bureau Aandacht Natuur ook	

			waarnemingen van andere beschermde soorten meegenomen in het onderzoek en zijn de bomen/bosjes in het plangebied onderzocht op de aanwezigheid van nesten van jaarrond beschermde vogelsoorten (zie ook de beantwoording bij Z1-D11).	
Z1-D15		Inspreker stelt dat het Mitigatieplan (bijlage 4e van het OBP) en de ontheffingsaanvraag Flora- en faunawet (bijlage 4f van het OBP) moet worden aangepast/aangevuld naar aanleiding van de correcties van de hierboven beschreven tekortkomingen van de Quickscan.	Het Mitigatieplan geeft een overzicht van de mitigerende maatregelen die in het kader van de natuurwetgeving en beleid (NNN/weidevogelleefgebied) worden getroffen. Delen van het Mitigatieplan zijn opgenomen als bijlage bij de verleende ontheffing van de Wnb. Er is vooralsnog geen aanleiding om de ontheffing en daarmee het Mitigatieplan aan te passen (zie ook de beantwoording bij Z1-D13). Eventuele aanvullingen (indien van toepassing) op de verleende ontheffing en daaruit voortvloeiende maatregelen worden tevens opgenomen in het Mitigatieplan.	
Z2-D4		Inspreker geeft aan dat aanwezige natuur (waaronder gebieden in beheer/eigendom van inspreker) negatief wordt beïnvloed door de nieuwe infrastructuur als gevolg van een toename van licht, geluid en stikstof. Met betrekking tot een toename van stikstof (o.a. op het stikstofgevoelige veenmosrietland in het Limmerdie) stelt de inspreker dat de PAS systematiek van toepassing moet zijn.	Voor de afname van de functionaliteit van aanwezige beschermde natuurgebieden (NNN en weidevogelleefgebied) als gevolg van verstoring (door licht en geluid) vindt conform de Provinciale ruimtelijke verordening en Uitvoeringsregeling natuurcompensatie Noord-Holland compensatie plaats. In de berekening van de compensatie is verstoring van geluid, gezien de reikwijdte en intensiteit, als maatgevend beschouwd. Negatieve beïnvloeding van aanwezige natuurgebieden is, hetzij onder strikte voorwaarden, toegestaan. Voor een toename van stikstofdepositie is het PAS inderdaad van toepassing, hiervoor is reeds ontwikkelruimte aangevraagd en verkregen (zie hiervoor ook bijlage 8 van het OBP). Zie verder ook hierna de beantwoording bij Z3-D4.	
Z2-D10		Inspreker stelt dat in het verleden bij de aanleg van de spitstroken A9 onderzoek is gedaan naar de aanwezigheid van de Noordse woelmuis en waterspitsmuis. Inspreker stelt dat de maatregelen die genomen worden voor deze soorten los staan van de omliggende omgeving, waaronder het natuurreservaat in eigendom en beheer van de inspreker. De aanleg van het eilandje langs de weg sluit niet aan bij het gebruik van het landschap door muizen en legt geen verbinding met het voorkomen van muizen in het omliggende gebied. Gedetaileerdere maatregelen zijn nodig om aantasting van het leefgebied en de populatie van muizen te voorkomen.	Als gevolg van de aansluiting is geen sprake van verlies of aantasting van actueel leefgebied van de Noordse woelmuis, er gaat uitsluitend potentieel leefgebied in de vorm van rietland verloren. Om de functionaliteit van het plangebied te behouden is ervoor gekozen om alternatief geschikt leefgebied aan te leggen in de vorm van rietlanden in het waterbergingsgebied. Deze locatie (ten noorden van de aansluiting) wordt door middel van een faunapassage bij de Moersloot (onder de aansluiting door) verbonden met het gebied ten zuiden van de aansluiting. Bovengenoemde maatregelen ten behoeve van de Noordse woelmuis, alsook maatregelen voor de waterspitsmuis (zie ook het mitigatieplan, bijlage 4e van het OBP) worden in het kader van het ontwerp van de aansluiting nog in detail door de aannemer uitgewerkt.	
Z3-D12		Inspreker geeft door middel van een uitvoerige beschrijving aan dat in het gebied een aantal plant- en diersoorten voorkomen met een hoge tot zeer hoge beschermde status: Noordse woelmuis, waterspitsmuis, vleermuizen, bittervoorn, kleine modderkruiper en vaatplanten. Voor deze soorten worden diverse aanbevelingen gedaan en wordt gewezen op de beschermde status.	De door inspreker genoemde soorten, zijn tijdens de verschillende onderzoeken (zie ook hiervoor) aangetroffen, uitgezonderd de kleine modderkruiper. De kleine modderkruiper is tijdens het visonderzoek (Arcadis, 2016) niet aangetroffen in het plangebied. Bovendien heeft de kleine modderkruiper met de inwerkingtreding van de Wet natuurbescherming geen beschermde status meer. Dit laatste geldt ook voor de bittervoorn en aanwezige vaatplanten (gewone dotterbloem, zwanenbloem en	

		Voor de Noordse woelmuis wordt in het bijzonder gesteld dat compensatie door aanleg van geïsoleerde eilandjes een vergissing is en realisatie van verbindingen juist onontbeerlijk zijn voor goed functioneren van de compensatie.	gevlekte rietorchis) in het plangebied. Er wordt bij de uitvoering en het ontwerp rekening gehouden met de aanwezigheid van de aanwezige en door inspreker genoemde soorten (zie ook bijlage 4d en 4e van het OBP). Er is geen sprake van aanleg van geïsoleerde eilandjes voor de Noordse woelmuis (zie ook het antwoord bij Z2-D10). Overigens is er geen sprake van verlies of aantasting van actueel leefgebied van de Noordse woelmuis en dus ook geen sprake van (verplichte) compensatie.	
Z4-D7		Inspreker stelt dat door het opofferen van de (weidevogel)natuur, het bedrijventerrein en de doorsnijding van het gebied met een fietsverbinding de bestaande ecologische verbindingen (EHS) op veel plaatsen structureel verloren gaan. Er ontstaan eilandjes en populaties zullen verdwijnen. De mitigerende maatregelen zijn daarbij onvoldoende om populaties te behouden.	Er is geen sprake van ecologische verbindingszones (EVZ) in het plangebied. Als gevolg van de aansluiting is alleen langs de rand van het NNN (voorheen EHS) sprake van oppervlakteverlies en verstoring, waardoor van versnippering en het ontstaan van geïsoleerde eilandjes geen sprake is. De functionaliteit van het NNN-gebied in de omgeving van het plangebied blijft mede dankzij mitigatie en compensatie behouden.	
Z4-D8		Inspreker stelt dat door het verwijderen van beplanting rond het huidige viaduct A9/Lagelaan waardevol nestel-, foerageer- en schuil-gebied voor beschermde fauna verdwijnt. Het volledig open laten van het oostelijk deel leidt tot verlies aan beschermde soorten als boomvalk, buizerd, uilen en vleermuizen.	Aanplant van nieuwe bomen in het oostelijk deel van het plangebied zal ten koste gaan van de functionaliteit van het weidevogelleefgebied als gevolg van een verhoogde predatiekans. Het oostelijk deel van de aansluiting van de A9 wordt daarom bewust niet beplant. Er wordt bij de uitvoering en het ontwerp rekening gehouden met aanwezige beschermde soorten, hiervoor is reeds een ontheffing van de Wnb verkregen (zie verder ook de beantwoording bij Z1-D8).	
Z4-D9		Het werkprotocol dat gekoppeld is aan de vergunningen is op punten strijdig met de wet en is intern strijdig. Bovendien staat het werkzaamheden in het broedseizoen toe.	We gaan er vanuit dat inspreker met het werkprotocol refereert aan het Mitigatieplan (bijlage 4e van het OBP). Het Mitigatieplan heeft als doel een volledig overzicht te geven van de maatregelen, afkomstig uit verschillende rapportages, waarmee rekening gehouden moet worden bij het ontwerp van de aansluiting en/of de uitvoering. Het is ons niet duidelijk op welke punten en met welke wetgeving dit rapport strijdig zou zijn. Het rapport is o.a. benut voor het aanvragen van een ontheffing van de Flora- en faunawet, welke inmiddels met succes is verkregen. Werken in het broedseizoen is conform de Wnb (en voorheen de Flora- en faunawet) toegestaan, mits geen sprake is van (opzettelijke) verstoring van vogels.	
Natuurcompensatie				
Z1-D16		Inspreker stelt dat de in bijlage 4h van het OBP beschreven natuurcompensatie, weinig meer is dan een berekening van wat minimaal zou moeten, maar geen zicht geeft op implementatie (gronden zijn niet verworven, noch beheerovereenkomsten gesloten).	Het huidige compensatieplan in bijlage 4h van het OBP voldoet nog niet volledig aan de vereisten uit artikel 4 en 5 van de Uitvoeringsregeling natuurcompensatie Noord-Holland. Dit had te maken met de huidige stand van zaken wat betreft de aankoop van gronden en afspraken met beherende partijen ten tijde van de terinzagelegging van het OBP. De Uitvoeringsregeling van de provincie ziet er op toe dat de compensatie tijdig is geregeld en vastgelegd alvorens het bestemmingsplan definitief kan worden vastgesteld.	

Z1-D17		Inspreker stelt dat de passage in § 4.3 van bijlage 4h over het ontbreken van getallen t.a.v. weidevogels onjuist is, temeer inspreker bij zijn inspraakreactie van 21 juli 2016 de betreffende gegevens heeft aangeleverd.	De gegevens zullen worden benut voor bijlage 4h voor de beschrijving van de weidevogelpopulatie ter plaatste. Dit heeft echter geen gevolgen voor de conclusies en compensatieopgave. In het kader van de beleidsmatige bescherming van het weidevogelleefgebied via de Provinciale ruimtelijke verordening of de Uitvoeringsregeling natuurcompensatie Noord-Holland is het niet nodig om de dichtheid en soortensamenstelling nader in beeld te brengen.	
Z1-D18		Inspreker stelt dat het verstorende effect van instralend licht (§ 5.4.2) ten onrechte niet is meegenomen en tot een grotere compensatie zal leiden. Inspreker geeft ter onderbouwing aan dat de verwachte verstoring door licht veel groter zal zijn door verlichting op het klaverblad en de op- en afritten, terwijl het instralen van koplampen in het gebied (op hoogte/viaduct en verhoogde op- en afritten) door te verwachten zeer frequent verkeer omvangrijk zal zijn, ook bij pogingen tot mitigatie.	Lichtverstoring door het instralen van koplampen of lichtuitstraling van lichtmasten in het NNN/weidevogelleefgebied wordt door mitigatie voorkomen. In het mitigatieplan zijn hiervoor mogelijke maatregelen genoemd welke nog in detail worden uitgewerkt. Inclusief deze maatregelen is het naar onze mening correct om te veronderstellen dat verstoring door geluid maatgevend zal zijn en op basis hiervan de compensatie te bepalen. Daarnaast zijn verstoringsafstanden van licht onzeker, omdat er maar weinig experimenteel onderzoek is uitgevoerd naar de invloed van wegverlichting op nestlocaties van weidevogels, terwijl dergelijk onderzoek voor geluid wel voorhanden is.	
Z1-D19		Inspreker vraagt zich af waar de evaluatie van de verlaging van de waterstand in het gebied rond de Kooibrug is gebleven (ref. Quickscan) en wat hiervan de consequentie is t.a.v. de verplichte compensatie?	Zie hiervoor het antwoord bij Z1-D9.	
Z1-D20		Inspreker stelt het jammer te vinden dat bij het niet slagen van het vinden van geschikte locaties en/of afsluiten van beheerpakketten het geld wordt terug gedoneerd aan de Provincie en stelt dat er zo geen goede aanleiding is om kwalitatief te compenseren.	De compensatie vindt plaats conform de Uitvoeringsregel natuurcompensatie Noord-Holland. Uitgangspunt van de uitvoeringsregel is dat in de eerste plaats fysieke compensatie plaatsvindt. Het is echter toegestaan, indien fysieke compensatie niet mogelijk is, om financiële compensatie toe te passen door het storten van een bijdrage in de reserve groen ten behoeve van natuurcompensatiemaatregelen. De bijdrage is uitsluitend beschikbaar voor compensatie van natuur.	
Z1-D21, Z2-D1		Insprekers stellen dat de voorgestelde (verplichte) compensatie minimaal is en in het veld weinig extra, kwalitatieve natuur zal opleveren. Ook gezien de invloed van licht, geluid, stikstofuitstoot en bewegende auto's. Insprekers spreken daarbij hun teleurstelling uit over het feit dat de compensatie binnen de begrenzing van het NNN wordt gerealiseerd op nog niet verworven gronden.	De compensatie is berekend volgens een veel gehanteerde en geaccepteerde werkwijze, daarbij vinden toeslagen plaats voor de ontwikkelingstijd. Bij de berekening van de benodigde compensatieopgave zijn ook gronden betrokken die door de aanwezigheid van bebouwing en beplanting in de huidige situatie ongeschikt zijn voor weidevogels. Desondanks is voor deze gronden compensatie berekend voor een toename van verstoring. Daarmee is een voorzorgsbeginsel gehanteerd. Er zijn in de Uitvoeringsregeling geen uitgangspunten opgenomen voor compensatie op gronden de in de huidige situatie onder invloed zijn van storingsfactoren zoals licht en geluid. Het NNN en weidevogelleefgebied dat verloren gaat of in functionaliteit wordt aangetast door verstoring heeft in de huidige situatie echter ook al te maken met verstoring en invloeden vanaf de A9. Er vindt compensatie plaats voor de toegenomen verstoring binnen deze natuurgebieden.	

			De compensatie wordt uitgevoerd volgens de Uitvoeringsregeling natuurcompensatie Noord-Holland. Compensatie binnen het NNN is volgens deze uitvoeringsregeling toegestaan (art. 2, lid a).	
Z3-D8		Inspreker stelt dat de 17,2 ha natuurcompensatie krap bemeten is en vraagt zich af hoe deze is berekend?	In bijlage 4h van het OBP is een nadere toelichting van de compensatie en de wijze waarop deze is berekend opgenomen. Compensatie vindt plaats conform de Uitvoeringsregeling natuurcompensatie Noord-Holland.	
Z3-D9, Z4-D6		Inspreker vraagt of de natuurcompensatie voldoende concreet, reëel en van dezelfde kwaliteit en verzekerd is. Inspreker geeft daarbij aan dat dit niet het geval is zolang: a) de grondverwerving niet rond is; b) de medewerking van de eigenaren niet verzekerd is (uit het OBP blijkt onvoldoende dat de gemeente de grondeigenaren dwingt om mee te werken aan de natuurcompensatie); c) onduidelijk is hoe de compensatie is berekend; d) er gecompenseerd wordt in gebieden die al aangewezen zijn als NNN-gebied.	Zie voor de reactie ook Deel 1 van de 'Nota zienswijzen …' a) De gesprekken met de eigenaren van de benodigde gronden verkeren in een vergevorderd stadium. Wij gaan er van uit dat de gronden op korte termijn minnelijk kunnen worden verworven b) Wij gaan er van uit dat we met de betreffende eigenaren overeenkomsten zullen sluiten. Zie ook Deel 1 van de 'Nota zienswijzen …' c) In bijlage 4h bij het OBP is de berekening van de compensatie is opgenomen. d) Dit is toegestaan volgens de Uitvoeringsregel natuurcompensatie Noord-Holland en de provinciale ruimtelijke verordening.	
Z2-D2		Inspreker stelt dat de gekozen compensatie niet past binnen de toezegging van het provinciaal college zoals aangegeven in de PS vergadering van 14 december 2016. Het betreft hier de behandeling van de statenvoordracht 98 TWINH aansluiting A9-Heiloo. Het provinciaal college gaf in die vergadering aan dat de 'insteek is om de compensatie buiten het NNN te realiseren'.	Het is juist dat Gedeputeerde Staten de intentie hebben om compensatie buiten het NNN te realiseren. Dat sluit echter niet uit dat wanneer dat binnen redelijke grenzen niet mogelijk blijkt te zijn ook in NNN kan worden gecompenseerd.	
Z2-D6		Volgens inspreker was het voorstel om de compensatie binnen toekomstige NNN gebieden uit te voeren waar in de huidige situatie reeds agrarisch natuurbeheer plaatsvindt (deze zouden al natuur worden) en niet binnen de bestaande NNN.	Zie voor de reactie Deel 1 van de 'Nota zienswijzen …'	
Z2-D7		Inspreker geeft aan dat de natuurcompensatie wordt aangekocht door de provincie, maar tegen marktprijs zou worden doorverkocht aan een terreinbeheerder. Inspreker stelt dat de terreinbeheerder hierdoor in feite de natuurcompensatie betaalt.	Wij nemen hier kennis van. Voor dit bestemmingsplan dit aspect overigens niet relevant. Het gaat er om dat er op een adequate manier wordt gecompenseerd.	
Z1-D22		Inspreker verzoekt om een meer ruimhartige compensatie, ook gezien de verantwoordelijkheid die de provincie draagt ten aanzien van weidevogels.	Wij begrijpen de wens van inspreker maar inspanningen van de provincie om de leefomstandigheden voor weidevolgels te verbeteren zijn niet beperkt tot het gebied waar de aansluiting A9 wordt gerealiseerd.	
Z3-D14		Inspreker geeft aan dat het van groot belang is om met de waterhuishouding in het gebied rekening te houden teneinde het compensatiegebied optimaal te laten functoineren. Dit geldt zowel	Zie de reactie bij Z1-D9. Van een peilverlaging nabij de Kooibrug is geen sprake meer.	

		voor tijdens de werkzaamheden als na afloop. Het grondwaterpeil moet een natuurlijk verloop hebben: ontwateren/verlaging van het waterpeil kan volgens de inspreker in geen geval.		
Z3-D15		Inspreker stelt dat het compensatiegebied minimaal 1 jaar voor aanvang aaleg aansluiting A9 gereed dient te zijn en blijk te hebben gegeven van goed functioneren. Volgens inspreker betekent dit: a) De bomen die gekapt worden, moeten drie groeiseizoen eerder herplant zijn. b) De sloten die worden vergraven, moeten al een jaar eerder op de nieuwe locatie hergraven zijn en de bittervoorn, zoetwatermossel en kleine modderkruiper op tijd verplaatst c) Er vindt geen verlaging van het grondwaterpeil plaats. d) De werkzaamheden ter compensatie worden in de meest gunstige tijdzones uitgevoerd. Dit specifiek naar de leef- en groeiomstandigheden van de betreffende plant- en diersoorten.	De werkzaamheden die moeten worden uitgevoerd in het kader van natuurcompensatie en de mitigerende maatregelen zullen conform de gestelde regels en eventuele aanvullende eisen die voortvloeien uit ontheffingen en vergunningen worden uitgevoerd. De komende tijd worden de uit te voeren werkzaamheden gedetailleerd uitgewerkt opdat die meteen kunnen worden uitgevoerd wanneer zeker is dat de aansluiting A9 kan worden gerealiseerd.	
Z4-D10		Inspreker stelt dat de vrijwillige kavelruil in het beoogde compensatiegebied is mislukt. Volgens inspreker is onduidelijk welke kavels daadwerkelijk worden ingebracht in de natuurcompensatie en de natuurcompensatie daardoor zowel kwalitatief als kwantitatief tekort schiet.	Zie voor de reactie Deel 1 van de 'Nota zienswijzen …'	
Fietsbrug				
Z1-D23		Inspreker stelt dat de fietsbrug uit het OBP en in lijn daarmee de nog te realiseren fietsverbinding door het NNN/weidevogelgebied tot aanzienlijke verstoring op weidevogels zal leiden en verzoekt om dit plan niet tot uitvoering te laten komen.	De fietsbrug maakt wel onderdeel uit van dit bestemmingsplan maar het fietspad naar de Noordermolen niet. Voordat wordt besloten tot aanleg van het fietspad zal eventuele verstoring op de weidevolgelstand zeker worden onderzocht.	
Z2-D9		Inspreker was voorstander van de aanleg van het fietspad naar de Noordermolen. Bij ruime natuurcompensatie was enige natuur-aantasting te accepteren. Inspreker zal zijn visie op dit fietspad afhankelijk van de uit te voeren natuurcompensatie heroverwegen. De aanleg van dit fietspad zal de omliggende natuur aantasten en met de ervaring van de natuurcompensatie rond de afslag A9 is de inspreker geen voorstander meer van het fietspad.	We nemen kennis van het gewijzigde standpunt van inspreker. Voor wat betreft de aanleg van het fietspad verwijzen we naar de bovenstaande beantwoording.	
Grondzaken, praktische zaken				

Z2-D3		Inspreker stelt dat voor de parallelweg eigendom van de inspreker zal worden onttrokken. Voor het verlies aan oppervlakte is een bieding gedaan, maar op eerdere reactie van inspreker is nog niet gereageerd.	Zie voor de reactie Deel 1 van de 'Nota zienswijzen …'	
Z2-D5		Inspreker stelt dat de bereikbaarheid van zijn percelen wordt bemoeilijkt door de aanleg van de paralleweg en stelt dat de gebruikers hierdoor een drukke weg moeten oversteken om bij het land te komen. In vooroverleg met de provincie is volgens de inspreker gesproken over aanleg van interne kavelpaden zodater minder oversteken over de parallelweg nodig zijn. Inspreker wil hierover graag concrete afspraken maken voordat het OBP in werking treedt.	Zie voor de reactie Deel 1 van de 'Nota zienswijzen …'	
Z2-D8		Inspreker betreurt het dat bij de kavelruil niet de gehele NNN realisatie is meegenomen. De kavelruil was volgens de inspreker een moeizaam proces dat veel onzekerheid gaf aan de lokale agrariërs. Inspreker geeft aan dat een nieuwe kavelruil of aankoopronde voor de NNN hierdoor als ongewenst wordt ervaren, omdat iedereen nu eerst moet wennen een de nieuwe situatie. Ook heeft kavelruil ervoor gezorgd dat de maximale grondprijs als uitgangspunt wordt gehanteerd voor alle grondaankopen.	Zie voor de reactie Deel 1 van de 'Nota zienswijzen …'	
PAS, stikstofdepositie				
Z3-D4, Z4-D16		Inspreker Z3 stelt dat met betrekking tot het onderdeel stikstofdepositie het OBP gebaseerd is op verouderde en incorrecte onderzoeksgegevens. De stikstofdepositie is volgens de inspreker niet op de juiste wijze berekend en kan dus niet als uitgangspunt worden gehanteerd in het OBP. Het OBP dient , voor een juiste afweging, op dit punt te worden aangepast aan correcte, actuele onderzoeksgegevens. Beide insprekers stellen bovendien dat OBP ten onrechte gebruik maakt van het PAS, teneinde dit programma nog onderwerp is van diverse juridische procedures en het onwaarschijnlijk is dat deze stand zal houden.	Op 1 juli 2015 is het PAS in werking getreden. Voor een toename van stikstofdepositie is het PAS daarom van toepassing, dit is ook verankerd in de Wnb. Onder toedeling van de benodigde ontwikkelingsruimte bij de toestemmingverlening verzekert het bevoegd gezag zich ervan dat een project de natuurlijke kenmerken van een Natura 2000-gebied niet aantast. Voor de aansluiting A9 is reeds ontwikkelruimte aangevraagd en verkregen (zie hiervoor ook bijlage 8 van het ontwerp-bestemmingsplan).	
Verkeer				
Z3-D5		Inspreker stelt dat de gebruikte verkeersgegevens verouderd zijn en niet representatief voor de bestaande/huidige situatie 2016 en zeker niet voor de situatie in 2030. Inspreker geeft aan dat in het verkeersmodel van Goudappel Coffeng voor de prognoses voor 2030 de verkeersgegevens uit 2010 zijn gebruikt. De laatste door G C	De basis voor de verkeersgegevens waren de cijfers van 2010 maar daarop is met indexering tot 2016 een herberekening toegepast en gecontroleerd en waar nodig gecorrigeerd met recente lokale tellingen. Voor het ontwerp van de nieuwe weg en om een inzicht te krijgen hoe het autoverkeer zich verder vanaf de Kennemerstraatweg over Heiloo verspreidt, zijn die gegevens voldoende. Zie ook Deel 1 van de 'Nota zienswijzen …'	

		gebruikte verkeersmetingen zijn dus 6 jaar oud en volgens inspreker te laag gezien de autonome stijging die nadien is gemeten.		
Z3-D6		Inspreker stelt dat de uitkomsten van het geactualiseerde verkeersmodel en de meest recente cijfers niet zijn meegenomen in het ontwerpbestemmingsplan en geeft aan dat dit een belangrijke hiaat is in de onderbouwing en uitwerking.	Voor zover relevant voor dit bestemmingsplan geven de verkeerscijfers een goed beeld van de toekomstige verkeersstromen. Inspreker lijkt twee verschillende plannen namelijk het Verkeersplan Heiloo met het bestemmingsplan Aansluiting A9 met elkaar te verbinden. Voor het verkeersplan is de aansluiting A9 als uitgangspunt genomen. Eventuele maatregelen om ongewenste verkeersstromen elders in Heiloo te voorkomen, zullen in onderlinge samenhang in het kader van het Verkeersplan Heiloo moeten worden afgewogen. Zie ook Deel 1 van de 'Nota zienswijzen …'	
Cultuurhistorie				
Z3-D16, Z4-D12		Insprekers stellen dat er in het plangebied meerdere cultuurhistorische elementen aanwezig zijn, dit in tegenstelling tot het OBP waarin slechts één element wordt genoemd. Insprekers geven aan dat het o.a. gaat om restanten van een oude eendenkooi, overblijfselen van de oude turfwinning, eeuwenoude verkavelingspatronen, een stolpboerderij uit 1875, Limmerdijk etc.	Bij het bepalen van de situering van de nieuwe weg is veel aandacht besteed aan de landschappelijk inpassing. Door aan te sluiten bij bestaande elementen in het landschap (Lagelaan, A9) achten wij het geheel alleszins aanvaardbaar.	
Z4-D13		Inspreker stelt dat voor het aantasten van cultuurhistorische elementen het maatschappelijke belang en het ontbreken van alternatieven niet is aangetoond.	De boerderij is weliswaar een cultuurhistorisch element maar heeft verder geen monumentale status.	
Z3-D17		Inspreker stelt dat Het Die al vanaf het jaar 1000 dateert en dit een afgeleide is van het Oer-IJ. Volgens inspreker dient dit cultuurhistorisch monument te worden opgenomen in het OPB.	Door de fly-over wordt Het Die/Moersloot zelf niet aangetast. Wij zijn van oordeel dat deze landschappelijke inpassing van de aansluiting de cultuurhistorische waarden het minst aantast.	
Z3-D18		Inspreker stelt dat het kustwerk (fly-over) over Het Die en de fietsroute dwars door Het Die onverenigbaar zijn met het behoud van dit waardevol cultuurhistorisch monument. Inspreker stelt dat schaduwwerking, vervuiling door uitstoot van o.a. CO2, fijnstof en stikstofdepositie, verkeerslawaai en recreatie-lawaai (fietsroute), lichtvervuiling, recreatie-vervuiling (zoals afval), verstoring/vervuiling door honden die worden uitgelaten en onvermijdelijk loslopende honden nadelige gevolgen zullen hebben voor monument.	Zoals hierboven gesteld, menen wij dat de landschappelijke inpassing zorgvuldig plaatsvindt en de cultuurhistorische waarde niet meer dan absoluut noodzakelijk aantast. Wat betreft het fietspad naar de Noordermolen merken we op dat dit pad geen deel uitmaakt van het onderhavige bestemmingsplan.	
Procedure, besluitvorming etc.				
Z3-D3		Inspreker stelt er geen sprake is geweest van daadwerkelijke burgerparticipatie in het project aansluiting A9 en de tracé keuze.	Die constatering is voor wat betreft de tracékeuze juist maar in het kader van het proces om tot een bestemmingplan te komen niet relevant. De keuze voor het tracé behoort bij de voorbereiding van een bestemmingsplan. In het kader van inspraak op het voorontwerpbestemmingsplan en door het indienen van zienswijzen op het	

			ontwerpbestemmingsplan is iedereen in de gelegenheid gesteld om op de tracékeuze te reageren en zelf suggesties aan te dragen.	
Z3-D1		Inspreker wil de gemeente Heiloo er op wijzen dat bij de voorbereiding van het bestemmingsplan zorgvuldigheid is vereist op grond van: • Artikel 3.2 van de Algemene wet bestuursrecht: bij de voorbereiding van een besluit verzamelt het bestuursorgaan de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen; • Artikel 3:46 van de Algemene wet bestuursrecht: een besluit dient te berusten opo een deugdelijke motivering; • Artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening: de gemeenteraad stelt voor het gehele grondgebied van de gemeente een of meer bestemmingsplannen vast, waarbij t.b.v. een goede ruimtelijke ordening de bestemming van de in het plan begrepen grond wordt aangewezenen met het oog op die bestemming regels worden gegeven. Op grond van het bovenstaande concludeert de inspreker dat juist als er tegemoet gekomen zou worden aan de wensen van de ondernemers er grotere kans bestaat op juridische problemen, omdat met haastwerk niet zeker is is of de wettelijke vereiste zorgvuldigheid in acht kan worden genomen.	Wij herkennen ons hierin niet. Wij bestrijden met klem de suggestie dat ondernemers druk hebben uitgeoefend om het bestemmingplan dat de aansluiting op de A9 mogelijk moet maken snel en zonder een zorgvuldige onderbouwing door de gemeenteraad vastgesteld te krijgen. Juist aan dit bestemmingsplan ligt een reeks van onderzoeken ten grondslag. Naar onze overtuiging zijn alle relevante aspecten verzameld en heeft een zorgvuldige afweging van belangen plaatsgevonden. Dat heeft geresulteerd in het voorliggende ontwerpbestemmingsplan.	
Z1-D6		Inspreker stelt een aantal onderdelen van het OBP ter discussie of heeft hier vragen over: 1. P30/31: het is misleidend te praten over minder auto-kilometers. 2. § 4.1.2: het laten verdwijnen van NNN gebied en weidevogelleefgebied door ruimtebeslag van infrastructurele projecten is in tegenspraak met de in de Green Deal opgenomen bijdragen aan biodiversiteit en ecologie. 3. § 4.2: het niveau van dit hoofdstuk is te simplistisch. 4. P47: Inspreker vraagt zich af wat de reden is van het verhoogde Barium niveau? 5. P47: inspreker verzoekt om een gedetailleerd plan van aanpak voor de met PAK's verontreinigde gronden.	1. Uit berekeningen blijkt dat het aantal autokilometers inderdaad wat afneemt. Dat is ook wel verklaarbaar omdat forensenverkeer nu via het Kooimeerplein rijdt en dan weer terugrijdt naar Heiloo. Met de aansluiting A9 hoeft men deze omweg niet meer te maken. 2. Aantasting van NNN- en weidevogelleefgebied en Green Deal Infranatuur zijn niet in tegenspraak met elkaar daar Green Deal juist de potentie ten aanzien van biodiversiteit van bermen en groenstroken langs infrastructuur wil benutten. 3. Wij nemen kennis van de kwalificatie. Inspreker geeft overigens niet aan dat essentiële informatie ontbreekt. 4. Van barium is bekend dat het van nature in Nederlandse bodems in een sterk variabel gehalte voor kan komen, tot boven de interventiewaarde. Het verhoogde gehalte aan barium kan worden gezien als verhoogde natuurlijke achtergrondwaarde.	

		6. P47: Inspreker verzoekt om de locaties van de molybdeen, kwik en naftaleen grondwater verontreinigingen en de oorzaken in beeld te brengen. Inspreker vraagt zich tevens af wat het plan van aanpak is.	5. Nader onderzoek is nodig om te bepalen of meer dan 25 m^3 grond boven interventiewaarde is verontreinigd en sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging 6. In sommige peilbuizen komt een licht verhoogd gehalte voor aan molybdeen, kwik en naftaleen (gehalte > streefwaarde, maar < tussenwaarde). De aangetroffen gehaltes zijn dusdanig laag (ook dit kunnen plaatselijk verhoogde natuurlijke achtergrondwaardes zijn) dat conform de wetgeving geen nader afperkend onderzoek dan wel sanering noodzakelijk is.	
Z4-D11		Inspreker stelt dat het per saldo verkleinen van het areaal cultuur- en natuurlandschap en de opoffering, verrommeling en verstoring van belangrijk weidevogel- en NNN-gebied niet in lijn is met het provinciale beleid en in het bijzonder het weidevogelbeleid.	Wij zullen niet ontkennen dat door de aanleg van deze weg agrarisch cultuurlandschap met natuurlijke waarden verloren gaat. Juist door aan te sluiten bij bestaande elementen in het landschap wordt verrommeling voorkomen. Verstoring van NNN- en weidevogelleefgebied wordt gecompenseerd. Dit strookt met het provinciaal beleid.	
Z4-D14		Inspreker stelt dat de effecten van de Aansluiting A9 onvoldoend zijn onderzocht en/of op basis van verouderde gegevens: a) Natuur- en (leef)milieu: bodemverontreiniging, luchtkwaliteit, geluids- en lichthinder b) Verkeer: een actueel regioneel verkeersplan ontbreekt al jaren c) Woningwaarde/woongenot/planschapde d) Flora en fauna: veldonderzoeken zijn kort en in de verkeerde periode uitgevoerd, verouderd. e) Archeologie: er is slechts een zeer beperkte proefsleuf gegraven. f) Explosieven.	Voor natuur (a) en onderzoeken wordt verwezen naar beantwoording van de Z1-D12 en Z1-D7. Ook in deze beweringen van inspreker herkennen wij ons niet. Op alle genoemde punten zijn onderzoeken verricht en zijn rapporten opgesteld. Wij nemen aan dat inspreker ook kennis heeft genomen van die rapporten die als bijlagen bij het ontwerpbestemmingsplan zijn gevoegd. Inspreker houdt het bij algemene uitspraken maar geeft niet aan waar we verkeerde conclusies trekken of verkeerde keuzes maken.	
Z4-D15		Inspreker stelt dat onvoldoende is aangetoond waarom er geen MER-beoordeling plaats moet vinden met het oog op effecten voor de natuur en de dorpskern. Inspreker verwijst daarbij naar artikel 2.7 en 2.8 van de Wnb en stelt dat volgens artikel 2.8 het plan uitsluitend kan worden vastgesteld, indien uit de passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat het plan de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden niet zal aantasten. Inspreker stelt dat deze zekerheid niet is verkregen.	Voor de aanleg van de aansluiting A9 hoeft op grond van het Besluit milieueffectrapportage geen m.e.r. te worden uitgevoerd. Vanwege een mogelijk negatief effect op Natura 2000-gebieden is een zogenaamde Aerius berekening gemaakt die op een kleine locatie in het Noordhollands Duinreservaat een geringe verhoging van stikstofdepositie laat zien. De verhoging was zo gering dat daarvoor een vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet kon worden verleend hetgeen op 15 augustus 2016 gebeurde.	
Z3-D13		Inspreker geeft aan dat er geen MER heeft plaatsgevonden. Ook een beoordeling of een MER nodig is heeft volgens de inspreker niet plaatsgevonden. Inspreker is van mening dat er in het onderhavige	Zoals hiervoor al gesteld, is het niet verplicht om voor dit bestemmingsplan een m.e.r. te worden opgesteld. Overigens zijn alle relevante aspecten wel onderzocht maar	

		gebied niet alleen sprake is van een hogere stikstofdepositie door de aanleg van de aansluiting A9, maar ook sprake is van hogerre C02, fijnstof en andere uitstoot. De Inspreker dringt aan op een MER inzake het project A9.	geen van de rapporten heeft aanleiding gegeven het plan drastisch aan te passen laat staan helemaal af te blazen.	
Z4-D21		Inspreker stelt dat een MER had moeten worden opgesteld. Gezien het feit dat deze achterwege is gebleven is volgens inspreker in deze procedure niet voldaan aan art. 3.2 van de Algemene Wet bestuurrecht. Inspreker onderbouwt dit door te stellen dat de aansluiting valt onder cat. C1.3 en cat. D1.2 van de bijlage bij het Besluit m.e.r.	Zie hierboven (Z3-D14)	
Z4-D17		Inspreker stelt dat het OBP meer mogelijk maakt dan is voorzien. Inspreker stelt dat het bestemmingsplan daarmee zonder procedure een auto(snel)weg mogelijk kan maken en ook het aantal rijbanen onbeperkt kan worden verhoogd. Inspreker verwijst daarbij naar: a) in art. 3, lid 3.1 van de planregels niet of nauwelijks beperkingen zijn opgenomen tav het aantal rijbanen en de inrichting van de weg. b) Nadere eisen in art. 3, lid 3.3 kunnen enkel betrekking hebben op bouwwerken, geen gebouwen zijnde, niet op de inrichting van de weg.	In theorie zouden we alle gronden met de verkeersbestemming kunnen bedekken met een laag asfalt maar dat is natuurlijk niet reëel. Voorgesteld wordt om een aantal dwarsprofielen op de verbeelding op te nemen.	
Z4-D18		Inspreker stelt dat het OBP te ruime mogelijkheden biedt om af te wijken van de planregels (art. 9) en maakt daartegen bezwaar. Inspreker maakt daarbij de opmerking dat de afwijking van 10% niet geldt voor aantallen en dat daaruit kan worden afgeleid dat voor aantallen onbeperkt kan worden afgeweken bij omgevingsvergunningen.	Kennelijk is hier sprake van een misverstand omdat in het tweede deel van de zin het woord 'aantallen' ontbreekt. De afwijking van maximaal 10% zou ook moeten gelden voor aantallen. In de planregels van het bestemmingsplan worden echter nergens aantallen genoemd. Deze standaard afwijkingsregel heeft op dit punt dan ook geen betekenis.	
Z4-D19		Inspreker stelt dat de verschuiving van het tracé naar het zuiden niet opgenomen is in de regels of verbeelding. Inspreker geeft daarbij aan dat er in tegenstelling tot hetgeen staat beschreven op pag. 10- nog geen overeenstemming is met de bewoners van Lagelaan 5/7.	In de bij het ontwerpbestemmingsplan behorende verbeelding is het tracé van de weg naar het zuiden verschoven. Een deel van de opstallen van de boerderij zal moeten worden gesloopt en elders op het perceel worden herbouwd. Daarover is met de betrokken eigenaren overeenstemming bereikt.	
Z4-D20		Inspreker acht het OBP te onvoldoende uitgewerkt en derhalte de terinzagelegging te prematuur omdat de nodige kennis omtrent relevante feiten te kort schiet. Inspreker onderbouwd dit met de volgende punten:	Inspreker verbindt hier twee verschillende plannen namelijk het Verkeersplan Heiloo 2017 met het bestemmingsplan Aansluiting A9. Voor het Verkeersplan is de aansluiting A9 als uitgangspunt genomen. Niet omdat de aansluiting zelf verkeer genereert maar omdat woon-werk verkeer tussen Heiloo en de noordvleugel van de Randstad veelal via de nieuwe aansluiting zal rijden en Heiloo over de Kennemerstraatweg vanaf het zuiden benadert en niet meer in overwegende mate	

		a) De verkeerseffecten en – maatregelen op basis van het begin 2017 geactualiseerd verkeersmodel en recente verkeersscenario's zijn niet in het OBP meegenomen. b) De maatschappelijke denktank/inwoners hebben nog geen kennis van de geactualiseerde verkeerseffecten en -maatregelen kunnen nemen, laat staan hierover kunnen inspreken c) Delen van het OBP zijn nog niet uitgewerkt, zoals de diverse ontsluitingswegen (Lage Laan, Kapellaan, etc) d) Tal van onderzoeken zijn gebaseerd op verouderde gegevens en dienen te worden geactualiseerd: 1. De N02 depositie in Natura 2000-gebied is gebaseerd op verkeersonderzoek dat uitgaan van tellingen van 2010 en ouder, dus verouderde gegevens 2. Onderzoek naar geluids- en lichthinder, luchtkwaliteit en water 3. Onderzoek naar flora- en fauna, archeologie en cultuurhistorische waarden e) De (niet-actuele) flora- en faunaonderzoekn tonen negatieve ecologische effecten aan waarvoor mitigatie nodig is, deze mitigatie is nog niet ingevuld f) Tal van onderzoeken hebben nog niet plaatsgevonden en dienen nog te worden uitgevoerd: 1. Nader (kenteken)onderzoek naar oorsprong en bestemming verkeer om gerichter (verkeers)maat-regelen te kunnen nemen 2. Aanvullend archeologisch onderzoek 3. Aanvullend bodemonderzoek ivm sterke verorntreiniging met PAK + sanering(splan) 4. Aanvullend vleermuizenonderzoek 5. Lokaal onderzoek naar luchtkwaliteit in de dorpskern en bij scholen (N02, C02, fijnstof etc.) 6. MER Beoordeling.	vanuit het noorden. De nieuwe aansluiting is dus niet de oorzaak van het probleem maar een deel van de oplossing. Allerlei uitwerkingen van oplossingen voor het verkeer op het onderliggend wegennet zullen in het kader van het Verkeersplan worden uitgevoerd. Ook zonder aansluiting A9 waren die nodig want nu al worden bewoners van de huizen langs oost-westverbindingen in Heiloo geconfronteerd met veel verkeer. Dat verkeer bestaat overigens voornamelijk uit inwoners van Heiloo die vanaf de Kennemerstraatweg van en naar huis rijden. Inspreker herhaalt dat onderzoeken niet deugdelijk zouden zijn. Hierop zijn wij eerder ingegaan.	
Z4-D22		Inspreker acht het OBP te onvoldoende afgewogen en de terinzagelegging te prematuur omdat de nodige kennis omtrent de af te wegen belangen tekort schiet. Op grond hiervan is volgens de	Inspreker heeft deze grieven op verscheidene plekken genoemd in haar zienswijze. Dat het gemeentebestuur een andere keuze heeft gemaakt dan inspreker zou willen - door te kiezen voor een aansluiting op de A9 - betekent niet dat die keuze per definitie fout is. Wij zijn ons van meet af aan bewust geweest dat de aanleg van deze	

		inspreker niet voldaan aan artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht. Dit onderbouwd te inspreker door te stellen dat: a) Er geen belangafweging binnen de gemeenteraad heeft plaatsgevonden. b) Een belangenafweging achterwege is gebleven, doordat de inspraak van de bewoners niet is meegewogen in het OBP en eerdere fasen van het project. c) Het bewonersparticipatieproject in 2016 is te strak door voorstanders van de huidige variant aangestuurd en geregistreerd, waardoor geen degelijke, onafhankelijke belangenafweging heeft plaatsgevonden. d) De buurtgemeente BES is tegen de gevolgen van de voorliggende variant, deze belangen zijn onvoldoende meegewogen. e) Er heeft geen MER noch MER beoordeling plaatsgevonden, de belangen van milieu, natuur en leefomgeving zijn onvoldoende meegewogen. f) De belangen van enkele (georganiseerde) ondernemers zijn duidelijk overwogen, inspreker stelt dat het College onder druk is gezet om cruciale besluiten te nemen dan wel om vigerende bestemmingsplannen aan de wensen van de betreffende ondernemers aan te passen. g) De belangen van natuurorganisaties zijn onvoldoende meegewogen, ondanks dat het OBP belangrijk weidevogelgebied en NNN gebied schaadt.	aansluiting een belangrijke ruimtelijke ingreep is en hebben om tot een goede belangenafweging te kunnen komen alle relevante aspecten laten onderzoeken. Wij hebben er geen enkel belang bij om rapportages achterwege te laten of conclusies die ons niet uitkomen te verbloemen. Wij achten het niet meer dan normaal dat wij ons bij belangrijke onderwerpen als de aansluiting A9 goed en volledig door deskundigen laten informeren en adviseren. Wij respecteren uw pleidooi voor uw specifieke belangen. Wij hebben als gemeentebestuur echter te handelen in het algemeen belang binnen de juridische kaders die de wet ons stelt.	
Z4-D23		Inspreker stelt dat het OBP onvoldoende is uitgewerkt en onvoldoende afgewogen (en daardoor onvoldragen) en berust op een onvoldoende onderbouwde en ondeugdelijke motivering en op grond hiervan niet is voldaan aan artk 3.46 van de Algemene wet bestuursrecht. Inspreker onderbouwd dit met” a) Het college heeft de meerderheid van de gemeenteraad overruled met de motivering dat de terinzageleggen van het voorontwerp een collegebevoegdheid is. b) Het collega heeft het voorontwerp ter inzage gelegd met de enige algemene motivering dat er geen vertraging mag optreden in het project Aansluiting A9 en zonder nadere specificatie van de effecten van de vertraging en motivatie	Over dit onderwerp heeft veelvuldig en intensief overleg plaatsgehad tussen college en de gemeenteraad. De aanleg van deze aansluiting is voor Heiloo een belangrijk project met een grote ruimtelijke impact en vergt een investering van de gemeente. Het is wellicht goed erop te wijzen dat de gemeenteraad het college heeft opgedragen de aansluiting A9 te realiseren binnen de door de gemeenteraad gestelde ruimtelijke en financiële kaders. Alle stappen in het proces zijn met de gemeenteraad besproken. Mocht de gemeenteraad het idee hebben onvoldoende te zijn geïnformeerd dan heeft de gemeenteraad zijn eigen bevoegdheden om het college daarop aan te spreken.	

		waarom de verschillende effecten nopen tot voorkoming van vertraging. c) Het collega heeft het ontwerp ter inzage gelegd zonder de uitkomsten van het geactualiseerde verkeeersmodel bekend zijn, zonder dat er een actueel regionaal verkeersplan is, zonder dat er duidelijkheid is over de (financiele) uitvoerbaarheid en zonder dat nut en noodzaak zijn aangetoond d) De motivering dat er geen vertraging mag optreden in het project Aansluiting A9, zonder nadere specificatie van de effecten van de vertraging en motivatie waarom de verschillende effecten nopen tot vertraging, is onvoldoende.	Onduidelijk is wat inspreker verwacht van het actualiseerde regionale verkeersplan. Er is een reeks van onderzoeken verricht naar de effecten van de aansluiting A9 in het gebied tussen Uitgeest en Alkmaar-Egmond aan den Hoef.	
Z4-D24		Inspreker stelt dat op diverse punten sprake is van onzorgvuldige besluitvorming en derhalve onbehoorlijk bestuur en dat in deze procedure daarom niet is voldaan aan de algemene beginselen van Behoorlijk bestuur. Ter onderbouwing noemt de inspreker de volgende punten: a) De ONS is versnel en slechts één week voor de gemeenteraadsverkiezen 2014 ondertekend zodat de inwoners zich niet via de verkiezingen hebben kunnen uitspreken over de aansluiting A9. b) De ONS is ondertekend door een wethouder die geen mandaat had en de gemeenteraad niet heeft gekend. c) De betrokken wethouder de gemeenteraad heeft geweigerd inzage te geven in de realisatieovereenkomst voordat deze ondertekend was. d) Het collega de raad heeft overruled (de raad heeft het voorontwerp bestemmingsplan Aansluiting A9 medio 2016 afgekeurd) en besloten tot terinzagelegging. e) Het college legt de raad met het OBP een onvoldragen beslisdocument voor f) Het college heeft diverse bewonersgroepen (Malevoort, Stationsweg) toezeggingen gedaan over verkeersmaatregelen die met dit ontwerp van tafel zijn geveegd. g) Het college heeft in het recente verleden besluiten genomen strijdig met het ontwerp: lagelaan 5/7 heeft na 2005 een omgevingsvergunning gekregen voor een stal die nu moet	Voor wat betreft de relatie tussen college en gemeenteraad nemen we uw constateringen voor kennisgeving aan. Het betreft de onder a) t/m e) genoemde punten f) De verkeersmaatregelen waarop kennelijk wordt gedoeld, zullen in het kader van het Verkeersplan 2017 in samenhang met andere maatregelen worden uitgevoerd. Die zijn dus niet van tafel geveegd. g) Voor zover wij weten, hebben wij geen besluiten die niet stroken met dit bestem-mingsplan/aansluiting A9. De ligboxenstal uit 2010 blijft namelijk gehandhaafd. De Hoogeweg blijft fietsstraat. De weg maakt overigens geen onderdeel uit van het onderhavige bestemmingsplan. h) Wij hebben geen idee op welke projecten inspreker doelt. i) Dat was ook niet nodig omdat de aansluiting A9 sowieso noodzakelijk is om autoverkeer uit Heiloo en Limmen snel naar het rijkswegennet te leiden. Het verkeersplan heeft betrekking op tal van andere onderwerpen ten aanzien van de bereikbaarheid van woonwijken en voorzieningen in Heiloo zowel te voet, op de fiets met de auto of met het openbaarvervoer. Waarbij de auto vanzelfsprekend de grootste impact heeft. De realisatie van de aansluiting A9 is bij het opstellen van het Verkeersplan als uitgangspunt genomen. Die zal ook een aantal verkeersknelpunten wegnemen. De nieuwe aansluiting A9 is een deel van de oplossing maar zeker niet de oorzaak van een aantal verkeersvraagstukken in de kern van Heiloo.	

		worden gesloopt en de Hoogeweg is in 2014 van doorgaande weg afgewaardeerd naar fietsstraat, terwijl het voorontwerp uigaat van een opwaardering naar een doorgaande weg. h) Er zijn anticiperend op de Aansluiting A9 al diverse projecten gestart waarvan het college ten onrechte ontkend dat er een verband is met de Aansluiting A9. i) Het college heeft, voorafgaand aan haar besluit over de Aansluiting A9, verzuimd om een integraal, onderling samenhangend verkeersplan op te stellen.		
Z4-D25		Volgens inspreker is op tal van punten sprake van hiaten en onzorgvuldigheden in de bestemmingsplanprocedure en stelt dat deze derhalve ook niet voldaat aan de eisen zoals gesteld in ondermeer de Wet ruimtelijke ordening. Inspreker onderbouwt dit door te stellen dat: a) Er sprake is van ad hoc beleid om de onverwachte toename van de verkeersstromen door Heiloo tgv de Aansluiting op te vangen b) De haast waarmee de bestemmingsplanprocedure wordt voorgezet, ondanks hiaten en onzorgvuldigheden, is ingegeven door eerdere besprekingen, afspraken en werkzaamheden vooruitlopend op deze procedure.	De kritiek van inspreker delen wij niet. Inspreker verbindt allerlei zaken aan elkaar waartussen geen of een gering oorzakelijk verband is. Wij herhalen nog maar eens dat de aansluiting A9 niet de oorzaak is van een toename van verkeer door Heiloo. De Kennemerstraatweg is en blijft de centrale as van waaruit vrijwel alle woonwijken van Heiloo worden ontsloten. De enige werkzaamheden die zijn uitgevoerd vooruitlopend op de aansluiting A9 is de verlegging van de WNK-watertransportleiding geweest. Dat moest wel gebeuren omdat de eerstvolgende gelegenheid zich pas weer over een paar jaar voordoet. Wij hebben daarmee bewust een gecalculeerd risico genomen.	
Z4-D26		Inspreker stelt dat er in deze procedure niet is voldaan aan art 3.2 van de algemene wet bestuursrecht, omdat het onzeker is of de vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 (thans Wnb) voor de door de Aansluiting A9 veroorzaakte extra NO2 depositie in Natura 2000-gebieden stand houdt. Tegen het ontwerpbesluit van de Provincie NH om de vergunningsaanvraag te honoreren is bezwaar aangetekend door diverse organisaties omdat: a) Gezien de huidige hoge stikstofdepositie in het Noord-Hollands Duinreservaat en Eilandspolder iedere verhoging vermeden moet worden. b) De NO2 berekeningen uitgaan van verouderde, incorrecte verkeersgegevens c) De vergunningaanvraag in elk geval bezien dient te worden in relatie met de vergunningsaanvraag van het oprichten van een veehouderij aan de Kanaalweg 21 in Heiloo omdat sprake is	Zoals eerder gesteld is de vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 door GS verleend. Die vergunning is inmiddels onherroepelijk. De relatie met het agrarische bedrijf aan de Kanaalweg 21 ontgaat ons. Aanvragen om gebruik te kunnen maken van de zogenaamde ontwikkelingsruimte worden op volgorde van binnenkomst behandeld. Eventuele cumulatie blijkt dan vanzelf. Voor de aansluiting A9 is in ieder geval een vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 verleend en daardoor is een deel van de ontwikkelingsruimte opgesoupeerd. Voor dit project is dat verder niet relevant. De werkzaamheden aan de WNK-leiding zijn al geruime tijd geleden afgerond en het terrein is weer in de oorspronkelijke staat teruggebracht. Het procesbelang is ons niet duidelijk maar voor het onderhavige bestemmingsplan is het in ieder geval niet relevant.	

		van een cumulatief effect dat niet is meegewogen in beide ontwerpbesluiten. d) Aanvullend stelt de inspreker dat bezwaar is aangetekend tegen de beschikking van de gemeente Castricum voor werkzaamheden van PWN in het plangebied. Hiervoor loopt een beroepszaak omdat in de beschikking, net als in het ontwerp, wordt verwezen naar het Ecologisch werkprotocol welke strijdig is met de Wnb en tevens intern strijdig is.		
Z4-D27		Inspreker stelt dat op grond van art. 169 en 180 van de gemeente wet het college een actieve informatieplicht heeft maar hier niet aan heeft voldaan. Op grond hiervan is inspreker van mening dat in deze procedure niet is voldaan aan art. 3.2 van de Algemene bestuursrecht. Als onderbouwing geeft de inspreker aan dat het college, ondanks herhaaldelijke verzoeken, geen informatie gegeven heeft over de totale kosten van de Aansluiting A9. De raad wordt door het achter houden van deze relevante financiële informatie volgens inspreker belemmerd in zijn besluitvorming, taakstellende taken en controlerende taken. Met betrekking tot de besluitvorming onderbouwd de inspreker dit met de volgende punten: a) Een uitkomst van de door de raad aangevraagde second opinion luidde dat een tunnel voor de kruising Oosterzijweg/Lagelaan een veiliger oplossing is dan de rotonde die uitgangspunt is van het voorontwerp; het college wijst een tunnel af omdat deze te duur is, maar geeft geen inzage in de kosten van alternatieve oplossingen. De raad wordt volgens inspreker informatie onthouden om in deze een juiste afweging/keuze te maken b) De raad heeft de totale kosten voor de Aansluiting A9 geaccordeeerd tot 8,5 miljoen euro (incl. taxatie). In maart 2017 is een overschrijding van 3 miljoen gemeld waarin Heiloo moet bijdragen. Het college heeft volgens inspreker de raad informatie onthouden om bij kostenoverschrijdingen te kunnen anticiperen op begrotingstegenvallers.	De artikelen 169 en 180 van de Gemeentewet hebben betrekking op de relatie tussen college respectievelijk de burgemeester en de gemeenteraad. Wat inspreker vindt van de wijze waarop het college resp. de burgemeester de gemeenteraad informeert, is in dit verband niet relevant.	
Z4-D28		Inspreker stelt dat het OBP uitgaat van achterhaalde ontwikkelingen en een verouderde situatie. Inspreker stelt dat de middelen en argumenten geoorloofd blijken om een plan uit de jaren 60 te	Het is inderdaad juist dat al sinds de jaren zestig wordt gesproken over een rechtstreekse aansluiting van Heiloo op de A9. Om verschillende redenen is dat plan tot nu toe niet gerealiseerd maar met de groei van Heiloo en Limmen is de noodzaak	

		realiseren. Inspreker betoogd dat de aansluiting eerst nodig was voor de woonwijjken en dat dit inmiddels andersom is en nodig is voor de verkoop van woningen en stimulering van bedrijfskavels. Inspreker onderbouwd dit met tal van punten. Op grond hiervan eist de inspreker een geactualiseerd ontwerp met een nieuwe afweging van nut en noodzaak op basis van de huidige situatie en met de kennis van nu.	inmiddels aanwezig op deze aansluiting nu eindelijk te realiseren. Inspreker bestrijdt die noodzaak en bagatelliseert de congestie en ergernis die velen inwoners nu regelmatig ervaren wanneer zij van huis naar werk rijden. Wij zien een groeiende stroom forensenverkeer tussen Heiloo/Limmen en de noordflank van de Randstad. De belangstelling voor woningen in Heiloo blijft onverminderd groot. Ook voor woningzoekenden uit de omgeving van Amsterdam en Haarlem biedt Heiloo een aantrekkelijk woonmilieu. Inspreker vindt dat een slechte ontwikkeling maar mensen zijn nu eenmaal vrij om hun woning te kopen waar zij dat willen. Ondanks een goede treinverbinding met Amsterdam en Haarlem is de trein voor velen geen reëel alternatief voor het woon-werk verkeer. De noodzaak voor de aanleg van de rechtstreekse aansluiting neemt alleen maar toe. Er zijn op dit moment geen concrete plannen voor verplaatsing van het tankstation aan de Westerweg naar de Lagelaan.	
Z4-D29		Inspreker maakt bezwaar tegen het ontwerp omdat het: a) Onvoldoende is uitgewerkt, onjuistheden bevat en een verkeerde voorstelling van zaken geeft. b) Op tal van punten niet voldoet aan het Rijks-, provinciaal-, Regionaal- en gemeentelijk beleid c) Niet inpasbaar is in het landschap. Inspreker onderbouwd dit met tal van concrete punten en opmerkingen op het OBP.	We nemen kennis van de beweringen van inspreker. In een iets andere vorm worden alle grieven tegen de aanleg van de aansluiting A9 herhaald. Wij nemen kennis van de perceptie maar gaan daarop hier niet nogmaals inhoudelijk reageren.	
Z4-D30		Inspreker stelt dat de voorkeursvariant niet gedegen is onderbouwd en er van de gekozen variant wordt afgeweken. Inspreker onderbouwd dit met de volgende punten: a) Al in 2005 door de toenmalige gedeputeerde Hooijmakers in een persbericht de huidige variant als enige optie is genoemd b) In het ontwerp staat: “Op 14 december 2010 heeft het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Heiloo een besluit genomen om te keizen voor variant 11 uit alle varianten scoort variant 11 het beste op verkeersveiligheid”. De besluit is slechts ter kennisgeving aan de gemeenteraad voorgelegd. c) Er ontbreekt een gedegen en actuele onderbouwing voor deze variant. Het argument verkeersveiligheid is niet valide; de verkeersveiligheid is nooit regionaal onderzocht en een integraal verkeersplan ontbreekt tot op heden.	a) De mening van de toenmalige gedeputeerde heeft geen rol gespeeld bij de variantenkeuze in 2010. b) Het is juist dat de keuze ter kennisgeving aan de gemeenteraad is voorgelegd. Dat achtte de gemeenteraad ook voldoende want als hij anders had gewild dan had over de keuze een inhoudelijk debat kunnen plaatsvinden. c) Zoals eerder gesteld zijn alle relevante onderzoeken uitgevoerd. Aan het Verkeersplan wordt gewerkt. d) De essentie van keuze voor variant 11 is dat er ter hoogte van de Lagelaan een aansluiting in beide richtingen worden gemaakt met een verbinding naar de Kennemerstraatweg parallel aan de Lagelaan en een verbinding naar de Boekelermeer ten oosten van en parallel aan de A9. In het ontwerpproces zijn sinds 2010 bij verdere uitwerking wijzigingen aangebracht maar in essentie is het nog steeds variant 11. e) Het verbaast ons dat op de inspraakavond bij u de indruk is gewekt dat het halve klaverblad zuidelijker zou worden gelegd. Ten aanzien van de ligging van de	

		d) In variant 11 wordt uitgegaan van: “Alle toe- en afritten en rotondes zijn enkelstrooks uitgevoerd. De Lagelaan, De Kanaalweg en de parallelweg hebben één rijstrook per richting”. Bovendien is in deze voorkeursvariant 11 geen rotonde in de oostelijke parallelweg voorzien. Het ontwerp wijkt op tal van punten af van de voorkeursvariant waardoor er sprake is van veel meer kosten en een veel grotere aantasting van de natuurwaarden in het Heilooer Die. De Lagelaan krijgt namelijk twee twee rijbanen, er wordt gesproken van turborotondes (= twee rijbanen) bij de kruising Lagelaan/Oosterzijweg), de toe- en afritten zijn tweebaans en er komt een rotonde in de parallelweg, een onnodige aantasting van het Die-gebied. Op grond van hiervan acht de inspreker de besluitvorming diffuus en wil weten waarom wordt afgeweken van de oorspronkelijke variant 11. e) Op de informatieavond is door de gemeente aangegeven dat het tracé van de Aansluiting/klaverblad zuidelijker komt te liggen dan op de die avond getoonde situatietekeningen. Deze verschuiving is niet opgenomen in de verbeelding en ook niet in de regels van het Ontwerp. De regels staan deze verschuiving niet toe. Op grond van het bovenstaande maakt de inspreker bezwaart tegen het ontbreken van een gedegen onderbouwing van de voorkeursvariant en tegen het creëren van een nieuwe variant zonder dat hieraan een gedegen onderzoek en de juiste besluitvorming ten grondslag ligt en zonder dat deze in het Ontwerp is meegenomen. De inspreker vereist een nieuwe afweging van de mogelijke varianten op basis van de huidige situatie en met de kennis van nu, waarbij ook de variant(en) zonder Aansluiting A9 zijn meegewogen alsmede de variant waarin de Middelweg de oostelijke Aansluiting A9 incl. parallelweg en rotonde vervangt.	feitelijke aansluiting op de A9 en de vorm van de aansluiting is eigenlijk nooit discussie geweest. De enige verschuiving waarvan toen sprake was, was die ter hoogte van de boerderij aan de Lagelaan 5-7. Die is op de verbeelding bij het ontwerpbestemmingsplan aangepast. Het pleidooi om de variantenkeuze over te doen zullen wij niet honoreren omdat er geen feiten en omstandigheden zijn die nu tot een andere keuze zouden moeten leiden.	
Z4-D31		Inspreker stelt dat er sprake is van politiek spel en onderbouwd dit met de volgende punten: a) Inspreker geeft aan dat bepaalde partijen in het totale programma Nieuwe Strandwal en bij de Aansluiting een	Wij herkennen ons niet in de door inspreker als politiek spel gekwalificeerde feiten en omstandigheden. a) De kwalificatie van de financiële positie van de Golfclub is geheel voor rekening van inspreker. Wij hebben alles afwegende en in overleg met betrokkenen gekozen voor zuidelijker tracé waarbij de melkveehouder de mogelijkheid krijgt	

		voorkeursbehandeling krijgen. Inspreker noemt hierbij twee concrete voorbeelden. b) Inspreker noemt de volgende zin op pag. 36 van de Variantennota opmerkelijk: “Zonder ontsluiting van de Boekelmeer Zuid (verbindingsweg) is de financiële haalbaarheid slecht door het feit dat Alkmaar dan niet meer meefinancieert”. Inspreker stelt dat uit e-mailverkeer blijkt dat het College van Heiloo met het afsluiten van de Boekelermeerweg voor autoverkeer Alkmaar doelbewust onder druk zet om mee te betalen (mail Opdam). c) Inspreker vindt het volgende citaat uit de RAP regio Alkmaar van December 2011 eveneens opmerkelijk: “Wat hier speelt, is dat beide gemeenten zich door de provincie ‘aangejaagd’ hebben gevoeld tot het innemen van grondposities. Gronden zijn deels door Heiloo en Castricum duur verworven; de rentelasten drukken thans zwaar op de gemeentelijke middelen, met name in Heiloo. Plannen schrappen is wat de gemeenten betreft geen optie (‘artikel 12-status’dreigt in geval van afboeken) en ook doorfaserren wordt vanwege rentelast erg zwaar”. d) Verder merkt inspreker op: In art. 8.7 van de Bestuurs-overeenkomst ‘Wonen in het Groen’ van 16 december 2005 staat: “In geval de aansluiting op de A9 niet gerealiseerd kan worden, is de geplande woningbouwontwikkeling in de gebieden zoals aangegeven in lid 6 van dit artikel, niet mogelijk”. Op grond van het bovenstaand is inspreker van mening dat de gemeenten en provincie elkaar in een wurggreep houden. Inspreker eist een nieuwe afweging van de mogelijke varianten op basis van de huidige situatie en met de kennis van nu en op basis van een onafhankelijke, onpartijdige belangenafweging c.q. met de garantie dat er geen sprake is van ongeoorloofde staatssteun.	zijn erf up to date in te richten. De vestiging van Kaptein BV op de Boekelermeer heeft op geen enkele wijze druk gezet op de besluitvorming ten aanzien van de aansluiting A9. b) De Boekelermeerweg is destijds afgesloten omdat werd gevreesd dat verkeer vanaf het Alkmaarse deel van de Boekelermeer via de Kanaalweg naar de Kennemerstraatweg zou rijden. Mede op verzoek van bewoners van de Kanaalweg is dat besluit genomen. Het is zeker geen besluit geweest om Alkmaar onder druk te zetten. c) Het citaat uit het RAP uit 2011 wordt door inspreker uit zijn verband gerukt. Het is slechts een beschrijving van de feitelijke situatie in een periode dat veel gemeenten gebukt gingen onder een zware financiële last van gronden waarvan de ontwikkeling was vertraagd en in sommige gevallen zelfs werd geschrapt. Dat heeft met de aansluiting A9 niets te maken. d) De Bestuursovereenkomst ’Wonen in het Groen Heiloo/Limmen’ van december 2015 is beëindigd/ontbonden door de overeenkomst Nieuwe Strandwal (O.N.S.) van maart 2014. De bepalingen van de Bestuursovereenkomst ‘Wonen in het Groen Limmen/Heiloo’ hebben thans geen waarde meer. Wederom pleit inspreker voor een nieuwe afweging maar ook nu weer zien wij geen enkele reden om dat de doen.	