



**Nota beantwoording zienswijzen
behorende bij het
'Ontwerpbestemmingsplan Reconstructie
Vennewatersweg'**

Planidentificatie: NL.IMRO.0399.Vennewatersweg-0401

en het bijbehorende ontwerpbesluit tot vaststelling van
een hogere grenswaarde geluid voor de Hoogeweg 40
en Hoogeweg 40a

11 november 2025

Inhoudsopgave

- 1. Inleiding**
 - 1.1 Leeswijzer**
 - 1.2 Actualiteit**
- 2. Verslag zienswijzen**
 - 2.1 Aanleiding**
 - 2.2 Beantwoording zienswijze 1**
 - 2.3 Beantwoording zienswijze 2**
 - 2.4 Beantwoording zienswijze 3**
 - 2.5 Beantwoording zienswijze 4**
 - 2.6 Beantwoording zienswijze 5**
- 3. Ambtshalve wijzigingen**
- 4. Eindconclusie**

1. Inleiding

In deze nota wordt ook verslag gedaan van de zienswijzen die zijn binnengekomen naar aanleiding van de ter inzagelegging van het ontwerpbesluit hogere grenswaarde geluid. Hierover geldt het volgende.

De Vennewatersweg voldoet momenteel niet aan de richtlijnen van het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek (CROW) voor veilig wegontwerp. Daarom is met oog op verkeersveiligheid de gemeente Heiloo van plan om de Vennewatersweg te reconstrueren. Autoverkeer kan na de reconstructie voorsorteren. Langzaam verkeer kan straks gefaseerd oversteken. De doorstroming en verkeersveiligheid verbeteren hierdoor enorm.

De reconstructie van de Vennewatersweg past niet geheel in het huidige bestemmingsplan Zandzoom (vastgesteld 11-07-2005) en het bestemmingsplan Zuiderloo (deels onherroepelijk in werking, vastgesteld 07-12-2015) omdat ten gevolge van de reconstructie enkele wegdelen buiten de bestemming 'Verkeer' komen te liggen. Er is daarom gekozen om een nieuw bestemmingsplan op te stellen om de reconstructie mogelijk te maken.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft vanaf 23 november 2023 gedurende een periode van zes weken ter inzage gelegen voor zienswijzen. Belanghebbenden hadden gedurende deze 6 weken de mogelijkheid op de inhoud van het ontwerpbestemmingsplan te reageren. Over de ter inzagelegging van het bestemmingsplan is voorafgaand aan de ter inzagelegging bekendheid gegeven via een publicatie in de plaatselijke 'Uitkijkpost', de website van de gemeente Heiloo en de website www.officielebekendmakingen.nl. Gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan heeft het ontwerpbesluit tot vaststelling van een hogere grenswaarde geluid voor de bestaande woning gelegen aan de Hoogeweg 40a ter inzage gelegen voor zienswijzen. Tijdens de zienswijzetermijn zijn 5 zienswijzen ontvangen waarvan 2 zienswijzen zijn gericht tegen het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerpbesluit hogere waarde geluid.

Wij hebben gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan een ontwerpbesluit ter inzage gelegd tot vaststelling van een hogere grenswaarde geluid voor de bestaande woning aan de Hoogeweg 40a. Na afloop van de zienswijzetermijn heeft er een actualisatie van het akoestisch onderzoek door Haskoning plaatsgevonden (zie bijlage 6 bij het bestemmingsplan). Uit deze actualisatie is gebleken dat er een andere hogere grenswaarde geluid moet worden vastgesteld voor de bestaande woning aan de Hoogeweg 40a en eveneens een hogere grenswaarde geluid moet worden vastgesteld voor de bestaande woning aan de Hoogeweg 40. Dit maakt dat wij op 19 juni 2024 een nieuw ontwerpbesluit hebben bekend gemaakt voor de vaststelling van een hogere grenswaarde geluid. Dit besluit vervangt het reeds ter inzage gelegde ontwerpbesluit voor de Hoogeweg 40a. Vanaf 20 juni 2024 is het nieuwe ontwerpbesluit voor de vaststelling van een hogere grenswaarde geluid voor de Hoogeweg 40 en Hoogeweg 40a ter inzage gelegd. Tegen beide ontwerpbesluiten zijn zienswijzen binnengekomen. Vanuit het oogpunt van zorgvuldigheid zullen wij in deze nota ingaan op de reacties die zijn gegeven op het oorspronkelijke ontwerpbesluit hogere grenswaarde geluid dat is bekendgemaakt op 22 november 2023, en inmiddels is vervangen, en de reacties die zijn gegeven op het voorliggende ontwerpbesluit hogere grenswaarden geluid zoals is bekendgemaakt op 19 juni 2024.

Vanuit het oogpunt van zorgvuldigheid hebben wij gemeend de reacties die in de ingediende zienswijzen (nummers 4 en 5) zijn gericht tegen het "oude" ontwerpbesluit hogere grenswaarde geluid ook van een antwoord te voorzien.

1.1 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk zijn de zienswijzen geanonimiseerd samengevat en van een antwoord voorzien. In hoofdstuk 3 is aangegeven of er (en zo ja welke) ambtshalve wijzigingen zijn doorgevoerd. Hoofdstuk 4 bevat een conclusie met daarin aangegeven de eventuele benodigde aanvullingen c.q. (bestemmingsplan)wijzigingen.

1.2 Actualiteit

Sinds het ter inzage leggen van het ontwerpbestemmingsplan heeft onder andere het volgende plaatsgevonden:

- De rotonde ter hoogte van de Kennemerstraatweg is in verband met verkeersveiligheid alvast aangevraagd, vergund en gerealiseerd. De omgevingsvergunning met kenmerk Z23 156243 is verleend op 25 april 2024, bekendgemaakt op 8 mei 2024.
- Met omwonenden, en daarmee de indieners van zienswijzen 1, 2 en 3, zijn nadere afspraken gemaakt met betrekking tot licht, geluid, groen en/of inritten. Naar mening van de gemeente is hiermee tegemoet gekomen aan hun zienswijzen omtrent deze aspecten.
- Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier heeft het plan goedgekeurd en heeft een watervergunning afgegeven met kenmerk HHNK/20231109. Provincie Noord-Holland (17 juli 2024), Veiligheidsregio Noord-Holland Noord (10 juli 2024), ProRail (14 juni 2024) zijn geïnformeerd over het bestemmingsplan en hebben op aangegeven data een advies over het plan afgegeven. Ook zij hebben ingestemd met het voorliggende bestemmingsplan Reconstructie Vennewatersweg.
- Op 11 november 2025 heeft de OD NHN een positief advies afgegeven ten aanzien van het uitgevoerde stikstofdepositie onderzoek en de ecologische beoordeling van stikstofdepositie.

Het ontwerp voor de reconstructie van de Vennewatersweg is niet veranderd.

2. Verslag ingediende zienswijzen

2.1 Aanleiding

In dit hoofdstuk zijn de ingekomen zienswijzen samengevat. Binnen de periode van ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan en het (oude) ontwerpbesluit hogere grenswaarde geluid zijn 5 zienswijzen ingediend. Met de ingediende zienswijzen 4 en 5 wordt een verzoek gedaan het bestemmingsplan Vennewatersweg én het “oude” ontwerpbesluit hogere grenswaarde geluid, zoals bekendgemaakt op 22 november 2023, niet vast te stellen.

Binnen de periode van ter inzage legging van het nieuwe ontwerpbesluit tot vaststelling van een hogere grenswaarde geluid voor de Hoogeweg 40a en Hoogeweg 40 is namens indiener 5 een zienswijze ingediend.

De samenvatting en reactie op de zienswijzen zijn in het kader van privacywetgeving geanonimiseerd.

2.2 Samenvatting en beantwoording zienswijze 1

Samenvatting

De indiener heeft enkele punten naar voren gebracht om mee te nemen bij de vaststelling van het bestemmingsplan. Daarbij is door indiener opgemerkt dat het aspect geluid vervalt na het sluiten van de koopovereenkomst met de gemeente waarin wordt opgenomen dat er een geluidsschermbord wordt geplaatst op de hoek Kennemerstraatweg en Vennewatersweg.

Onderdeel 2.2.1, Akoestisch onderzoek wegverkeer

Indiener geeft aan dat in het rapport Akoestisch onderzoek wegverkeer t.b.v. herinrichting Vennewatersweg de hoekwoning Kennemersstraatweg 405 aangeduid is als geluidgevoelig object, evenals Kennemerstraatweg 403. De geluidstoename is volgens indiener significant door de verdubbeling van de verkeersstroom. Indiener stelt dat het rapport geen rekening houdt met de gecombineerde invloed van de Vennewatersweg en de Kennemerstraatweg, langzaam wegverkeer (landbouwvoertuigen etc.), geluiden van het tankstation Texaco (wasinrichting, kloppen van matten en aankomend en wegrijdend wegverkeer) en andere factoren zoals de aansluiting A9 en de bouw van Zandzoom. Indiener verneemt graag wat het geluidsniveau zal zijn wanneer deze factoren wel worden meegenomen in de berekening want de geluidstoename is volgens indiener meer dan 1,5 dB. Indiener meent dat zijn onderdeel over geluid in de zienswijze vervalt zodra de koopovereenkomst tussen de indiener en de gemeente is gesloten waarin wordt opgenomen dat er een geluidsschermbord wordt geplaatst op de hoek Kennemerstraatweg en Vennewatersweg

Reactie gemeente

De reconstructie van de Vennewatersweg leidt ter hoogte van de Kennemerstraatweg 403 en 405 niet tot een verdubbeling van de hoeveelheid verkeer zoals de indiener veronderstelt. De locatie ter hoogte van Kennemerstraatweg 403 en 405 is in het verkeersrapport aangeduid als het wegvak Krommelaan-Vennewatersweg. In de autonome situatie is de verkeersbelasting op dit wegvak 11.800 mvt/etmaal; in de plansituatie 12.000 mvt/etmaal. De toename ter plekke is minder dan 2%. Op de Vennewatersweg ligt de toename op ongeveer 10% (zie verkeersparagraaf met kenmerk 010378.20230503.R1.05 in bijlage 2 van de toelichting van het bestemmingsplan). Dit is hoofdzakelijk het gevolg van autonome verkeersgroei. Wij merken hierbij op dat de wijziging van de Vennewatersweg zelf een minimaal effect heeft op de toename van het verkeer.

In het kader van de vaststelling van het bestemmingsplan heeft er een akoestisch onderzoek plaatsgevonden. Dat onderzoek is als bijlage 6 bij het bestemmingsplan gevoegd.

De geluidstoename door de reconstructie op onderhavige woning is zonder toepassing van enige bronmaatregel – zoals geluidsreducerend asfalt – minder dan 1,5 dB, zo blijkt uit bijlage 2A en 2B van het akoestisch onderzoek. Verder geldt dat er op rechte stukken (zoals bij deze woning) geluidswerend asfalt wordt toegepast. Het toepassen van dit geluidsreducerend asfalt is geborgd in het bestemmingsplan. Aan cumulatie van geluid (gecombineerde invloed van verschillende bronnen) hoeft alleen aandacht te worden besteed als de toename door de reconstructie van de Vennewatersweg hoger is dan 1,5 dB. Dat is hier niet het geval, zodat cumulatie van geluid voor deze woning buiten beschouwing kan worden gelaten.

Gemeente Heiloo en indiener van de zienswijze hebben begin 2024 een overeenkomst gesloten. Hierin zijn afspraken gemaakt over het plaatsen van een geluidwerende erfafscheiding. De gemeente is van mening dat hiermee tegemoet is gekomen aan de ingediende zienswijzen omtrent geluid.

Onderdeel 2.2.2, Drempels

Indiener merkt op dat ondanks eerder besprekingen, toezeggingen en ingediende zienswijze het ontwerp niet is aangepast op de nieuwe ontwerptekening. Indiener vraagt zich af waarom er drempels worden toegepast en waarom er twee soorten drempels in het ontwerp worden toegepast. De drempel Vennewatersweg is van beton elementen vervaardigd met een lengte van 1000 mm en de andere drempel Kennemerstraatweg is in asfalt uitgevoerd en heeft een lengte van 2400mm. Indiener stelt dat de drempel op de Vennewatersweg meer overlast geeft dan de drempel op de Kennemerstraatweg vanwege de lengte en daarnaast meer trilling geeft. Indiener vraagt zich af of er onderzoek is gedaan naar trilling die de drempels veroorzaken en wat voor gevolgen dit geeft voor de naastliggende omgeving.

Reactie gemeente

De drempels accentueren de oversteeklocaties voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers). Deze worden verhoogd uitgevoerd om deze locaties ook voor het gemotoriseerde verkeer te accentueren. Doel daarvan is om de snelheid van het gemotoriseerd verkeer ter hoogte van de oversteeklocatie te beperken. Dit komt de verkeersveiligheid van fietsers en voetgangers (als kwetsbare weggebruikers) ten goede. De verhoogde oversteeklocaties zijn conform landelijk toegepaste CROW-normeringen ontworpen.

De reden voor het feit dat de oversteeklocatie in de Kennemerstraatweg over een langere lengte verhoogd wordt aangebracht dan de drempel Vennewatersweg schuilt in het feit dat hier een busverbinding loopt en dat daarbij eisen worden gesteld wat betreft verhogingen die “in een bocht” zijn gelegen. Dit leidt ertoe dat deze verhoging over langere lengte moet worden doorgetrokken ten behoeve van het comfort van bestuurders en reizigers in de bussen. Bij de drempel in de Vennewatersweg gelden deze specifieke eisen niet. Bovendien remt een drempel over kortere afstand het verkeer beter af wat de verkeersveiligheid van overstekende fietsers en voetgangers ten goede komt.

Wat betreft trillingen moet in ogenschouw worden genomen dat er een behoorlijke afstand bestaat van circa 15 meter of meer tussen de verhoogde oversteeklocaties en de woningen aan de Kennemerstraatweg 403 en 405. Bovendien worden de verhogingen ontworpen conform landelijke CROW-richtlijnen. In de richtlijnen is de maatvoering (hoogte, lengte, hoe stijl de verhoging is) opgenomen. Daarbinnen is naast aandacht voor het snelheid remmende effect van de verhoging ook aandacht voor het beperken van eventuele trillingen die een verhoging mogelijk veroorzaken.

Er is geen aanleiding om te veronderstellen dat de verhoogde oversteeklocaties leiden tot een merkbare toename van trillingen, laat staan dat deze tot potentiële schade aan panden zouden kunnen leiden.

De rotonde Kennemerstraatweg is in de zomer van 2024 vernieuwd na het verlenen en onherroepelijk worden van de hiervoor benodigde omgevingsvergunning met zaaknummer Z23 156243 (datum besluit 25 april 2024, bekendgemaakt op 8 mei 2024). Er is geen nader onderzoek gedaan naar trillingen.

Onderdeel 2.2.3, In/uitrit Vennewatersweg

Indiener vraagt zich af hoe de veiligheid gewaarborgd wordt voor het in- en uitrijden van de uitrit. Indiener geeft een drietal opties aan om de veiligheid te kunnen waarborgen.

1. Fietspad vanaf rotonde richting Vennewatersweg 3,00 meter houden en pas na de uitrit van Kennemerstraatweg 405 op de Vennewatersweg gaan verbreden naar 3,50 meter;

2. Fietspad zo dicht mogelijk tegen de Vennewatersweg ontwerpen (berm versmallen) zodat de meeste ruimte wordt gecreëerd vanaf in-/ uitrit naar fietspad;
3. Toepassen van markeringen en spiegels voor het in- en uitrijden.

Reactie gemeente

De ruimte ter hoogte van de uitrit op de Vennewatersweg is inderdaad beperkt, dat maakt de situatie niet optimaal. Het fietspad komt pas na de uitrit op de Vennewatersweg uit op 3,5 meter breedte. Het fietspad komt zo dicht mogelijk op de weg tot minimaal 1 meter met een haagbegroeiing.

Gemeente Heiloo en indiener van de zienswijze hebben begin 2024 een overeenkomst gesloten. Hierin zijn afspraken gemaakt over de inrit. De inrit is verbreed waardoor er meer zicht is en meer ruimte om in en uit te rijden. Naar mening van de gemeente is hiermee tegemoet gekomen aan de zienswijze omdat de situatie veiliger is gemaakt.

Onderdeel 2.2.4, Duiker door Vennewatersweg t.b.v. Noord-Zuid verbinding

Indiener geeft aan dat op het ontwerp de sloot met duikerconstructie ontworpen staat tot halverwege de garage van de indiener. Indiener verzoekt de huidige situatie te behouden en te verwerken in het nieuwe ontwerp.

Reactie gemeente

Op de tekening komt de duiker direct in het verlengde van de greppel, ten noorden daarvan. De duiker komt dus niet onder particuliere grond.

De rotonde Kennemerstraatweg is in de zomer van 2024 vernieuwd na het verlenen en onherroepelijk worden van de hiervoor benodigde omgevingsvergunning met zaaknummer Z23 156243 (datum besluit 25 april 2024, bekendgemaakt op 8 mei 2024). Betreffend grondwerk is op de hierboven genoemde wijze aangepast.

Onderdeel 2.2.5, Maatvoering

Indiener verzoekt het bestaande hekwerk te respecteren/te behouden op de hoek Kennemerstraatweg/Vennewatersweg en daarbij de berm van minimaal 1 m te behouden tussen het hekwerk en het fietspad. Indiener geeft aan dat dit niet goed staat op de ontwerptekening.

Reactie gemeente

De rotonde Kennemerstraatweg is in de zomer van 2024 vernieuwd na het verlenen en onherroepelijk worden van de hiervoor benodigde omgevingsvergunning met zaaknummer Z23 156243. Genoemd hekwerk is blijven staan. Het fietspad is eromheen aangelegd op 1 meter afstand. Naar mening van de gemeente is hiermee tegemoet gekomen aan de ingediende zienswijzen.

Onderdeel 2.2.6, Inrit aan de Kennemerstraatweg

Indiener verzoekt de inrit te verbreden en de lichtmast te verplaatsen zodat indiener zijn oprit op een veilige en verantwoorde manier kan op- en afrijden.

Reactie gemeente

Met de indiener van de zienswijze is afgesproken dat dit niet wordt meegenomen in het werk.

2.3 Samenvatting en beantwoording zienswijze 2

Samenvatting

De indieners van zienswijze 2 verzoeken primair om het ontwerpbestemmingsplan niet als zodanig vast te stellen, nu het ontwerp niet in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening, aldus indieners. Secundair verzoeken zij om aanpassingen aan het ontwerp te doen teneinde te komen tot een plan waarbinnen ook de belangen van de indieners bij een goed woon- en leefklimaat voldoende worden gewaarborgd.

Onderdeel 2.3.1, Licht- en geluidhinder

Indieners stellen dat voor de wijziging van de rotonde een deel van de wal en bomen/struiken tussen de woning van de indieners en de rotonde verwijderd dient te worden. De weg en het fietspad komen hierdoor dichterbij de woning van de indieners te liggen en worden voor een deel niet meer afgeschermd door bomen of struiken. Volgens indieners worden hierdoor de koplampen van auto's op de rotonde meer zichtbaar en hier is volgens indieners onvoldoende rekening mee gehouden. Daarnaast stellen de indieners dat zij de geluidbron beter kunnen zien en hierdoor de geluidssituatie anders beleven. Indieners merken op dat in het plan niet wordt gesproken over overlastbeperkende maatregelen. Er is onvoldoende blijk gegeven van een deugdelijke belangenafweging en de belangen van de indieners zijn onvoldoende onderkend en meegewogen in de besluitvorming, aldus indieners.

Reactie gemeente

Wij wijzen erop dat op grond van het vigerende bestemmingsplan Zuid-Oost ter plekke de bestemming "Verkeer" geldt. Die bestemming maakt het nu al mogelijk om de rotonde uit te breiden met een extra rijstrook en de weg tezamen met een fietspad dichterbij uw woning te doen realiseren. Het voorliggende bestemmingsplan wijzigt die planologische situatie dus niet. Voor de goede orde merken wij op dat de strook grond – bestemming Tuin – voor uw woning blijft behouden op grond van het bestemmingsplan Zuid-Oost. Bij de vaststelling bestemmingsplan Zuid-Oost is dus ook al een afweging van belangen gemaakt en hebben wij dus de bestemming Verkeer op deze wijze al mogen vaststellen.

Voor de volledigheid merken wij op dat wij bij de vaststelling van het voorliggende bestemmingsplan (opnieuw) een akoestisch onderzoek hebben verricht en dat hieruit volgt dat de toename van geluid ten gevolge van het plan lager is dan 1,5 dB. Hieruit volgt dat er geen geluidbeperkende maatregelen genomen hoeven te worden.

De rotonde Kennemerstraatweg is in de zomer van 2024 vernieuwd na het verlenen en onherroepelijk worden van de hiervoor benodigde omgevingsvergunning met zaaknummer Z23 156243 (datum besluit 25 april 2024, bekendgemaakt op 8 mei 2024). In overleg met de direct aanwonende en de indiener van de zienswijze is in de zomer van 2025 een Kokowall (geluidreducerende erfafscheiding die tevens een afscherming vormt voor autoverlichting op de rotonde) geplaatst en zijn afspraken gemaakt over het plaatsen van een groene afscherming. Met deze afspraken die met indiener zijn gemaakt is volgens ons tegemoet gekomen aan de ingediende zienswijzen.

2.4 Samenvatting en beantwoording zienswijze 3

Samenvatting

De ingediende zienswijze 3 bevat een tweetal bezwaarpunten.

Onderdeel 2.4.1, Geluidsbelasting

Indiener stelt dat het voorliggende bestemmingsplan Vennewatersweg praktisch overeenkomt met het plan van juni 2020. Toen heeft de gemeente in een brief van 17 augustus 2020 aangegeven dat er een toename is te verwachten van de geluidsbelasting, en dat de gemeente verplicht is dit te onderzoeken en de gevolgen aan te pakken. Het bureau M+P heeft vervolgens de woning Vennewatersweg 8 bezocht en ingemeten. Op 20 november 2020 heeft M+P vastgesteld dat de woning niet voldoet aan de wettelijke bepalingen en dat er maatregelen nodig zijn. In het rapport staat aangegeven dat het berekend binnen niveau bij 4 van de 5 geluidgevoelige ruimtes varieert tussen 34,8 en 44,0 dB en dat een binnen niveau van maximaal 33 dB is toegestaan.

Indiener stelt op 15 januari 2021 een uitgewerkt plan te hebben ontvangen van M+P om te voldoen aan de wettelijke binnenwaarden. Hierin staat dat er namens de gemeente contact zal worden opgenomen over de manier, tijdstip etc. wanneer dit met goedkeuring van de eigenaar en voor rekening van de gemeente kan worden uitgevoerd. Het bestemmingsplan is uiteindelijk vernietigd.

Indiener merkt op dat bij het maken van het nieuwe bestemmingsplan van november 2023 er geen aandacht is geweest voor het treffen van geluidwerende maatregelen bij Vennewatersweg 8. Indiener kan dat niet plaatsen, omdat er dan vanuit wordt gegaan dat de geluidsbelasting kennelijk sinds 2020 drastisch is afgenomen en dat terwijl er ondertussen het volgende is gebeurd:

- Een bestemmingsplan is goedgekeurd voor Vennewatersweg 18, voor het vestigen van een transportbedrijf;
- Het bestemmingsplan Zandzoom is in behandeling wat voor verkeerstoename en toename geluidsbelasting gaat zorgen;
- De geluidsbelasting (en daadwerkelijke overlast) in de praktijk nog meer tegenvalt, iets dat bevestigd wordt door de verkeersparagraaf van bureau Goudappel van 31 oktober 2023;
- Het vrachtverkeer naar de winkelcentra in Heiloo verplicht gaat worden om over de Vennewatersweg te rijden;
- De Kanaalweg afgesloten gaat worden en het autoverkeer omgeleid gaat worden over de Vennewatersweg.

Indiener geeft aan dat in het verslag van het akoestisch onderzoek (bureau van der Boom 16-10-2023) staat dat voor de gevels van de woningen met een geluidsbelasting hoger dan 53dB geluidwerende voorzieningen nodig zijn. Indiener is dan ook van mening dat het rapport maatregelen geluidwering van 15 januari 2021 gewoon uitgevoerd dient te worden.

Reactie gemeente

Bij het vorige bestemmingsplan (2020) is het effect in beeld gebracht dat werd veroorzaakt door verschillende bestemmingsplannen gezamenlijk (BP Vennewatersweg, BP Zandzoom en BP Aansluiting A9). Voor BP Zandzoom en BP Aansluiting A9 geldt echter de situatie dat deze nog niet zijn vastgesteld door de gemeenteraad en hierover dan ook nog geen zekerheid bestaat. Die ontwikkelingen maken geen onderdeel uit van dit plan. Voorliggend plan staat dus los van die ontwikkelingen. Het plan ziet uitsluitend op de reconstructie van de Vennewatersweg met het oog op verbetering van de doorstroming en verkeersveiligheid. Bij het ontwerpbestemmingsplan is het rapport M+P toegevoegd maar dit rapport is gebaseerd op een oud akoestisch onderzoek van Haskoning en daarmee inmiddels

achterhaald door een nieuw en geactualiseerd akoestisch onderzoek van Haskoning van 17 mei 2024. Bij de vaststelling van het onderhavige bestemmingsplan is dit achterhaalde rapport van M+P dan ook niet meer meegenomen.

Binnen het akoestisch onderzoek voor onderhavig bestemmingsplan is het effect beoordeeld dat door het bestemmingsplan Vennewatersweg, zijnde de reconstructie ervan met het oog op de doorstroming en verkeersveiligheid, wordt veroorzaakt.

Uit het verkeersonderzoek (bijlage 2 bij het bestemmingsplan) blijkt dat het verkeer tussen de huidige situatie en de plansituatie met maximaal 15% zal toenemen. Dit is voornamelijk het gevolg van autonome ontwikkelingen. Door de reconstructie van de Vennewatersweg veranderen de verkeersstromen nauwelijks. Alleen de afsluiting van de Hoogeweg zorgt voor een verplaatsing van verkeer naar de Westerweg, Liguster en Kennemerstraatweg. Dit leidt op deze wegen niet tot problemen. De nieuwe verkeersaantallen passen bij de functie en vormgeving van deze wegen.

Uit het akoestisch onderzoek volgt dat er ter hoogte van de woning van indiener geen sprake is van een toename van meer dan 1,5 dB zodat op basis van de Wet geluidhinder geen noodzaak bestaat tot het onderzoeken van geluidbeperkende maatregelen. Een onderzoek naar geluidwerende maatregelen is pas nodig als uit het akoestisch onderzoek blijkt dat het geluid op de gevel met meer dan 1,5 dB toeneemt (en dat niet met geluidbeperkende maatregelen kan worden voorkomen). Nu dat met de aangepaste uitgangspunten niet meer het geval is, is er geen wettelijke plicht meer tot het onderzoeken van geluidwerende maatregelen. Het geluid bij deze woning (Vennewatersweg 8) is nu al 56 dB en dat blijft na wijziging van de Vennewatersweg 56 dB.

Onderdeel 2.4.2, Verplaatsing inrit

Indiener stelt dat er geen overleg is geweest over de verplaatsing van de inrit naar de woning en dat er simpelweg een inrit is getekend door een ligusterhaag naar een gazon. Hier kan de indiener niet mee akkoord gaan.

Reactie gemeente

Er is sinds 2021 meerdere keren overleg geweest met indiener over de inrit en de haag. Voor rekening van gemeente zou de inrit worden verplaatst en een haag aangebracht worden ter plaatse van de bestaande inrit. De indiener is het eens met de benodigde werkzaamheden. Om hieraan uitvoering te geven, is hier in 2024 en 2025 opnieuw overleg over geweest. De kosten voor aanpassing zijn voor de gemeente. Gemeente en indiener zijn het nog niet eens over de hoogte van de kosten. Hierover worden nog nadere afspraken gemaakt.

2.5 Samenvatting en beantwoording zienswijze 4

Samenvatting

Indiener van de zienswijze heeft haar zienswijze gericht tegen het gehele ontwerpbestemmingsplan Vennewatersweg en tegen alle onderdelen daarvan. Volgens indiener ontbreekt op dit moment cruciale informatie bij het bestemmingsplan Vennewatersweg en zijn tal van onderzoeken nog niet (afdoende) uitgevoerd. De zienswijze bevat diverse punten welke in deze paragraaf één voor één worden samengevat en van een reactie vanuit de gemeente zijn voorzien. De nummering van de inhoudelijke bezwaarpunten correspondeert met de opsomming van punten in de betreffende zienswijze.

Algemeen onderdeel 2, Bezwaren tegen het Ontwerpbestemmingsplan

Indiener geeft aan dat het bestemmingsplan ten aanzien van verkeer en verkeerseffecten in samenhang dient te worden gezien met het (ontwerp) bestemmingsplan Zandzoom, het Verkeersbesluit Ronde Vennewatersweg/Kennemerstraatweg en het Bestemmingsplan Aansluiting A9.

Reactie gemeente

De indiener stelt hiermee de begrenzing van het bestemmingsplan aan de orde. Uitgangspunt is dat de gemeente beleidsruimte heeft bij het bepalen van de begrenzing van een bestemmingsplan. Deze ruimte is niet zo groot dat de gemeente een begrenzing kan vaststellen die in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Bij die beoordeling is relevant of een duidelijk onderscheid of juist een onlosmakelijk functioneel verband bestaat tussen de verschillende deelgebieden, zowel wat betreft het (voormalige) gebruik van de gronden als de ruimtelijke situering daarvan. De gemeente stelt zich op het standpunt dat het bestemmingsplan voorziet in de reconstructie van de Vennewatersweg die noodzakelijk is omdat de Vennewatersweg in de huidige vorm niet voldoet niet aan de richtlijnen voor veilig wegontwerp. Daarom is met oog op verkeersveiligheid de gemeente Heiloo van plan om de Vennewatersweg te reconstrueren waarbij de kruispunten met noord-zuid verbindingen en fietsoversteekplaatsen verkeersveilig worden aangepast. De door indiener genoemde projecten voorzien elk in een afzonderlijke behoefte die geen (onlosmakelijk) functioneel verband vertonen met het onderhavige bestemmingsplan.

Algemeen gronden van bezwaar 2.1

Onderdeel 2.1.1, Ontwerp bestemmingsplan is in strijd met een goede ruimtelijke ordening

Indiener geeft aan dat het bestemmingsplan in strijd is met de volgende artikelen:

- 3.1.6 lid 1 onder f Bro (uitvoerbaarheid)
- 3.1.6 lid 2 Bro (actuele regionale behoefte)
- 3.1.6 lid 5 Bro onder a, b en c (onvolledige/onvoldoende toelichting).

Reactie gemeente

Vooraf wordt opgemerkt dat indiener behalve de drie in de zienswijze genoemde artikelen uit het Bro, zijn standpunt dat het ontwerpbestemmingsplan in strijd is met de goede ruimtelijke ordening, niet heeft gemotiveerd. Hier kan dan ook in de beantwoording van deze zienswijze niet verder op ingegaan worden.

In reactie op het algemene standpunt van indiener dat sprake is van “strijd met goede ruimtelijke ordening”, stelt de gemeente – ook in algemene zin - dat het ontwerpbestemmingsplan in overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening is opgesteld. Of de wijzigingen van de weg in overeenstemming zijn met een “goede ruimtelijke ordening” is in onderzoeken behorend bij dit ontwerpbestemmingsplan uitvoerig onderzocht. Uit deze onderzoeken volgt dat de wijzigingen die het (ontwerp)bestemmingsplan mogelijk maakt, in overeenstemming zijn met de goede ruimtelijke ordening.

De onderdelen van de zienswijzen worden vervolgens per onderdeel besproken.

Artikel 3.1.6 lid 1 onder f Bro (uitvoerbaarheid)

Ten aanzien van het standpunt van de indiener over de strijd met artikel 3.1.6 lid 1 onder f Bro (economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid) geldt dat in paragraaf 7.1 van de toelichting is beschreven dat het plan economisch uitvoerbaar is. De kosten voor de uitvoering van de werkzaamheden worden gedragen door de gemeente Heiloo. De gemeente Heiloo kan en zal deze kosten zelfstandig dragen. Hiermee staat de economische uitvoerbaarheid vast.

Voor zover nodig zijn met grondeigenaren en grondgebruikers eerder al afspraken gemaakt over verwerving van benodigde gronden.

Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier heeft het plan goedgekeurd en heeft een watervergunning afgegeven met kenmerk HHNK/20231109. Provincie Noord-Holland (17 juli 2024), Veiligheidsregio Noord-Holland Noord (10 juli 2024), ProRail (14 juni 2024) zijn geïnformeerd over het bestemmingsplan en hebben op aangegeven data een advies over het plan afgegeven. Ook zij hebben ingestemd met het voorliggende bestemmingsplan Reconstructie Vennewatersweg.

Gelet op het bovenstaande zijn de wijzigingen die dit bestemmingsplan mogelijk maakt, zowel economisch als maatschappelijk uitvoerbaar.

Artikel 3.1.6 lid 2 Bro (actuele regionale behoefte)

Op grond van artikel 3.1.6 lid 2 Bro moet voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen in de toelichting bij een bestemmingsplan de behoefte aan deze ontwikkelingen beschreven worden.

De ontwikkelingen die het onderhavige bestemmingsplan mogelijk maakt (de wijzigingen aan de weg) vormen geen “nieuwe stedelijke ontwikkeling” als bedoeld in artikel 1.1.1 Bro.

In de overzichtsuitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (d.d. 28 juni 2017, ECLI:NL:RVS:2017:1724) heeft de Afdeling in rechtsoverweging 6.2 het volgende overwogen over “stedelijke ontwikkelingen”:

“Onder meer de volgende ontwikkelingen zijn door de Afdeling niet als stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid, in samenhang met artikel 1.1.1, eerste lid, onder i, van het Bro, aangemerkt: een weg (uitspraak van 18 februari 2015, ECLI:NL:RVS:2015:448 (Den Haag)), een busbaan (uitspraak van 16 september 2015, ECLI:NL:RVS:2015:2929 (Velsen))”

Een weg wordt niet aangemerkt als stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 1.1.1. Bro omdat de nota van toelichting en de strekking van de regeling is gericht op het tegengaan van leegstand. De wijziging van de bestaande weg levert daarnaast geen dusdanig nieuw ruimtebeslag op, dat deze wijziging moet worden aangemerkt als “nieuwe stedelijke ontwikkeling”.

Nu de wijzigingen aan de weg niet worden aangemerkt als “nieuwe stedelijke ontwikkeling” is de verplichting uit artikel 3.1.6 lid 2 Bro om de behoefte aan deze ontwikkeling te motiveren, niet aan de orde. Het ontwerpbestemmingsplan is dan ook niet in strijd met artikel 3.1.6 lid 2 Bro.

Ten overvloede merkt de gemeente op dat er wel degelijk een noodzaak (behoefte) tot wijziging van de Vennewatersweg aanwezig is zoals in de plantoelichting uitvoerig wordt omschreven. In onder andere paragraaf 1.1, hoofdstuk 4 en paragraaf 5.2 van de toelichting wordt, met onderbouwing van de “Verkeerparagraaf Goudappel” (bijlage 2 bij de toelichting), uitvoerig gemotiveerd waarom het voor verbetering van zowel de verkeersveiligheid als de doorstroming van verkeer noodzakelijk is dat aanpassingen aan de Vennewatersweg plaatsvinden. Na de reconstructie kan op de meeste kruisingen worden voorgesorteerd bij het afslaan/oversteken voor autoverkeer, en gefaseerd worden overgestoken voor langzaam verkeer. Dit voorkomt remmen en optrekken van autoverkeer, beperkt de kans op aanrijdingen en biedt langzaam verkeer meer veiligheid bij het oversteken.

Artikel 3.1.6 lid 5 Bro onder a, b en c (onvolledige/onvoldoende toelichting)

De gemeenteraad van Heiloo hecht een groot belang aan een volledige toelichting waarin alle relevante aspecten worden betrokken en waarin alle belangen zijn onderkend. Uit de zienswijze blijkt echter niet waarom of op welk punt indiener van mening is dat de toelichting onvoldoende volledig is. Dit maakt dat de gemeente verder niet inhoudelijk kan reageren op dit onderdeel van de zienswijze.

In algemene zin wordt opgemerkt dat de toelichting volledig is en voldoet aan de vereisten uit het Bro.

Dit onderdeel van de zienswijze vormt geen aanleiding voor wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan.

Onderdeel 2.1.2, Ontwerpbestemmingsplan is in strijd met de Algemene wet bestuursrecht

Indiener geeft aan dat het bestemmingsplan in strijd is met onder meer de volgende artikelen uit de Algemene wet bestuursrecht (Awb):

3:2 Awb: de op het bevoegd gezag rustende plicht om bij de voorbereiding van een besluit de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen te vergaren,

3:4 Awb: verplichte belangenafweging en voorkomen van onevenredige benadeling in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen.,

3:46 Awb: motiveringsplicht.

Reactie gemeente

In de zienswijze heeft indiener niet gemotiveerd waarom hij zich op het standpunt stelt dat het ontwerpbestemmingsplan in strijd is met de genoemde artikelen uit de Awb. Dat maakt dat niet inhoudelijk op dit punt gereageerd kan worden.

De gemeenteraad zal het plan uiteraard alleen vaststellen als voldaan kan worden aan de bepalingen uit de artikelen 3:2, 3:4 en 3:46 Awb. Hier wordt volgens de raad bij vaststelling van dit bestemmingsplan aan voldaan.

De toelichting bij het bestemmingsplan is het middel om de belangenafweging en motivering weer te geven. Zo moet de toelichting op grond van artikel 3.1.6 lid 1 onderdeel d Bro de uitkomsten van het op grond van artikel 3:2 Awb verrichte onderzoek weergeven.

Bij terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan is met de verwijzing naar de uitgevoerde onderzoeken en de beoordeling en beschrijving van deze onderzoeken uitvoering gegeven aan artikel 3:2 Awb. Met het uitvoeren van de onderzoeken zijn de relevante feiten en belangen in kaart gebracht en beoordeeld. Uit deze onderzoeken volgt dat de wijziging van de Vennewatersweg niet leidt tot een onevenredige benadeling van belanghebbenden.

In het kader van deze bestemmingsplanprocedure zijn belanghebbenden voorafgaand aan terinzagelegging actief benaderd en geïnformeerd. Met deze zienswijzenprocedure wordt iedereen daarnaast in de gelegenheid gesteld om in een zienswijze belangen naar voren te brengen. Deze belangen worden bij vaststelling van het bestemmingsplan meegewogen en zorgvuldig beoordeeld.

Dit onderdeel van de zienswijze vormt geen aanleiding voor aanpassing van het bestemmingsplan.

Onderdeel 2.1.3, Handelen in strijd met de Algemene beginselen van behoorlijk bestuur

Indiener stelt dat het onderhavige voornemen tot aanpassing van de Vennewatersweg een langsepende kwestie is, waarin de gemeente Heiloo niet conform de Algemene beginselen van behoorlijk bestuur heeft gehandeld. Indiener is van mening dat het ontwerpbestemmingsplan en het (oude) ontwerpbesluit voor vaststelling van een hogere grenswaarde geluid voor de Hoogeweg 40a onvoldoende zijn gemotiveerd en de onderliggende onderzoeken (verkeer, geluid, ecologie, stikstof, waterhuishouding, etc.) ondeugdelijk zijn. Indiener stelt dat het onderliggend Verkeersplan 2018-2030 op tal van punten niet uitvoerbaar is, en berust op onjuiste verkeerscijfers en op onzorgvuldige besluitvorming. Indiener stelt dat daarmee ook de daarvan afgeleide geluids- en stikstofanalyse niet correct is.

Reactie gemeente

Het Verkeersplan 2018-2030 is vastgesteld op 5 maart 2018 en ligt nu niet ter beoordeling voor, maar is al wel uitvoerbaar gebleken. Op 28 november 2022 heeft de raad besloten over het aanvullend maatregelpakket. Inmiddels zijn verschillende projecten vanuit het Verkeersplan uitgevoerd (bijvoorbeeld herinrichting Kerkelaan-Belieslaan en herinrichting Westeweg) of in voorbereiding (bijvoorbeeld herinrichting Zeeweg-Stationsweg en herinrichting Zevenhuizerlaan).

Voor het bestemmingsplan is een aanvullend verkeersonderzoek uitgevoerd (bijlage 2 bij toelichting) voor een actueel inzicht in de verkeerscijfers en zijn vervolgens op basis van de geactualiseerde gegevens milieuberekeningen (waaronder stikstofonderzoek) en akoestisch onderzoeken uitgevoerd met het nieuwe vigerende verkeersmodel voor de regio Alkmaar. Het prognosejaar van het verkeersmodel betreft het jaar 2030, waarin alleen de onherroepelijke en vastgestelde ruimtelijke en infrastructurele plannen in de regio zijn meegenomen.

Uit de zienswijze van indiener blijkt niet waarom bij het bestemmingsplan sprake zou zijn van strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Dat maakt dat niet inhoudelijk op specifieke onderdelen van dit punt gereageerd kan worden.

Met de uitgevoerde onderzoeken behorend bij het bestemmingsplan zijn de feiten en de betrokken belangen zorgvuldig in kaart gebracht en zijn deze feiten en belangen afgewogen. In de toelichting van het bestemmingsplan worden de afwegingen en conclusies ten aanzien van de onderzoeken beschreven.

Het uitgevoerde akoestisch onderzoek en het stikstofonderzoek staan daarnaast op zichzelf en hebben geen direct verband met het verkeersplan, zodat ook langs die weg het verkeersplan niet ter beoordeling voorligt.

Wij merken volledigheidshalve hierbij op dat naar aanleiding van de ingediende zienswijzen er een geactualiseerd akoestisch onderzoek door Haskoning heeft plaatsgevonden dat als bijlage 6 bij het bestemmingsplan is gevoegd.

Ook in het stikstofonderzoek van 21 oktober 2025 (bijlage 12 bij het bestemmingsplan) is gerekend met de meest recente en realistische verkeerscijfers.

Dit onderdeel van de zienswijze vormt geen aanleiding voor aanpassing van het bestemmingsplan.

Specifieke punten van bezwaar

Onderdeel 2.2.1, Aantasting bestemming 'Agrarische met landschappelijke en natuurwaarden'

Indiener acht aanpassing van het huidige bestemmingsplan voor verbreding van een weg, waardoor het open, agrarische, landelijke gebied wordt aangetast, niet acceptabel. Enerzijds omdat de argumentatie om deze aanpassing uit te voeren onvoldoende onderbouwd en ondeugdelijk is. Anderzijds omdat deze verbinding tot een "snelweg naar de kust" dwars door de dorpskern van Heiloo zal leiden. Indiener stelt dat noch de dorpskernen, noch het BPL-gebied en noch het Natura2000 gebied deze druk aan kan, zeker niet op zomerse piekdagen.

Reactie gemeente

De bestemming 'Agrarisch met landschappelijke natuurwaarden' waarnaar verwezen wordt in de zienswijze is gelegen in bestemmingsplan 'Landelijk Gebied Heiloo'. Het plangebied van de reconstructie van de Vennewatersweg ligt niet binnen dit bestemmingsplan. Derhalve is deze bestemming niet van toepassing en is er geen sprake van aantasting.

Van een snelweg naar de kust is geen sprake. De maximumsnelheid op de Vennewatersweg zal 50 km/uur blijven. De weg zal met snelheidsbeperkende maatregelen worden ingericht zodat men zich hier ook aan houdt. Het verkeersonderzoek van Goudappel, wat is opgenomen in bijlage 2 van het bestemmingsplan, onderschrijft dat er geen ontoelaatbare verkeerssituaties zullen ontstaan in de dorpskern van Heiloo of daarbuiten.

Tot slot wijst de indiener erop dat het Bijzonder provinciaal landschap (Bpl) en het Natura-2000 gebied de verkeersdruk niet aankan. Deze aanname is onjuist. Het Bpl is een beschermingsregime vanuit de Provinciale Omgevingsverordening van de provincie Noord-Holland. Dit is erop gericht om landschappelijke kernkwaliteiten te beschermen tegen ongewenste stedelijke ontwikkelingen, zie artikel 6.59 van de Omgevingsverordening Provincie Noord-Holland. De reconstructie van de Vennewatersweg is geen stedelijke ontwikkeling (zoals toegelicht in de reactie van de gemeente bij onderdeel 2.5.1 hiervoor).

Daarnaast is in bijlage 12 en 13 van het bestemmingsplan, respectievelijk het stikstofonderzoek en de ecologische beoordeling voldoende onderbouwd dat de reconstructie van de Vennewatersweg geen significante negatieve gevolgen heeft voor omliggende Natura-2000 gebieden.

Dit onderdeel van de zienswijze vormt geen aanleiding voor aanpassing van het bestemmingsplan.

Onderdeel 2.2.2, Bijzonder Provinciaal Landschap

Indiener merkt op dat het plangebied (deels) ligt binnen Bijzonder Provinciaal Landschap (Bpl) waarin niet gebouwd mag worden. Mede gelet op de alternatieve vestigingsmogelijkheden is aantasting van het Bpl-gebied volgens indiener onnodig en derhalve niet acceptabel.

Reactie gemeente

Het Bpl is een beschermingsregime vanuit de Provinciale Omgevingsverordening van de Provincie Noord-Holland. Dit is erop gericht om landschappelijke kernkwaliteiten te

beschermen tegen ongewenste stedelijke ontwikkelingen, zie artikel 6.59 van de Omgevingsverordening Provincie Noord-Holland. Het bestemmingsplan is volgens de gemeente om drie redenen niet in strijd met het Bpl:

1. Het plangebied van het bestemmingsplan ligt niet in Bpl.
2. Omdat het bestemmingsplan niet in Bpl ligt gaat er ook geen areaal verloren en hoeven er ook geen alternatieve vestigingsmogelijkheden te worden gezocht.
3. De reconstructie van de Vennewatersweg is geen stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 6.59 van de Omgevingsverordening.

Dit onderdeel van de zienswijze vormt geen aanleiding voor aanpassing van het bestemmingsplan.

Onderdeel 2.2.3, Aantasting landschappelijke en cultuurhistorische waarden

Indiener stelt dat de open strandvlakte met zichtlijnen naar de kust ernstig en onnodig wordt aangetast. Volgens indiener druist het ontwerpbestemmingsplan in tegen het advies van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) dat in haar rapport "Zorg voor landschap" pleit voor een landschapsinclusief omgevingsbeleid.

Reactie gemeente

Uit de zienswijze van de indiener blijkt niet hoe het ontwerp bestemmingsplan in strijd zou zijn met het rapport 'Zorg voor landschap' van het PBL. Dat maakt dat niet inhoudelijk op specifieke onderdelen van dit punt gereageerd kan worden. De gemeente kan het standpunt dat de reconstructie leidt tot verstoring van zichtlijnen niet volgen. De bestaande weg wordt gereconstrueerd met de huidige ligging (as, hoogte en kruispunten) van de weg als uitgangspunten voor de reconstructie om zo goed mogelijk aan te sluiten op de omliggende gronden. Zichtlijnen veranderen dan ook niet of nauwelijks.

Onderdeel 2.2.4, MER beoordeling

Indiener is van mening dat de conclusie dat voor dit ontwerpbestemmingsplan geen MER behoeft te worden opgesteld, niet afdoende onderbouwd is en daarnaast gezien de nabijheid van Natura 2000-gebied onterecht is.

Reactie gemeente

Een MER is verplicht als het plan kan leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. In paragraaf 5.1 van de toelichting is uitgebreid gemotiveerd dat voor dit bestemmingsplan een vormvrije m.e.r.-beoordeling volstaat en er geen MER-plicht geldt. De indiener heeft niet onderbouwd in welk opzicht deze motivering ondeugdelijk zou zijn, zodat de gemeente niet specifiek op deze stelling kan reageren.

De ligging van het plangebied nabij een Natura 2000-gebied kan een aanleiding zijn tot een MER-plicht. Dit is echter alleen het geval wanneer er een passende beoordeling nodig is. In bijlage 13 van de toelichting van het bestemmingsplan is op basis van onderzoek geconcludeerd dat significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden op voorhand kunnen worden uitgesloten en dat er daarom ook geen passende beoordeling nodig is. Er is daarom geen MER-plicht. Uit de vormvrije m.e.r.-beoordeling en de bijbehorende aanmeldnotitie blijkt dat er geen belangrijke negatieve effecten op het milieu te verwachten zijn die het doorlopen van de m.e.r.-procedure noodzakelijk maken.

Onderdeel 2.2.5, NOx en Pfas onderzoek

Indiener merkt op dat onvoldoende is aangetoond dat het plan voldoet aan de nieuwe milieuwetgeving ten aanzien van onder andere stikstof en Pfas, in zowel de bouw- als de gebruiksfase.

Reactie gemeente

Uit de zienswijze van de indiener blijkt niet hoe het ontwerpbestemmingsplan in strijd is met milieuwetgeving. Er zijn bodemonderzoeken uitgevoerd waaruit blijkt dat er geen PFAS is aangetroffen. Derhalve voldoet de bodemkwaliteit op dit aspect aan de gestelde eisen in de milieuwetgeving. Daarnaast is er ook een stikstofdepositie onderzoek uitgevoerd waarbij gebruik is gemaakt van de meest recente versie van de AERIUS-rekentool (update 7 oktober 2025 en de laatste rekenvoorschriften. Uit het stikstofdepositie-onderzoek van 21 oktober 2025 en de door Van der Goes en Groot uitgevoerde ecologische effectbeoordeling van 31 oktober 2025, bijlagen 12 en 13 van het bestemmingsplan, blijkt dat significante negatieve effecten op omliggende Natura 2000-gebieden op voorhand kunnen worden uitgesloten. Indien daar een noodzaak toe bestaat, zullen onderliggende onderzoeken worden geactualiseerd. Een noodzaak daartoe is vooralsnog niet gebleken. De conclusies zijn op 11 november bevestigd door de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord en als bijlage 19 toegevoegd aan het bestemmingsplan. Indiener heeft niet gemotiveerd in welk opzicht deze onderzoeken onjuist of onzorgvuldig zijn en niet aan het bestemmingsplan ten grondslag gelegd kunnen worden.

Dit onderdeel van de zienswijze vormt geen aanleiding voor aanpassing van het bestemmingsplan.

Onderdeel 2.2.6, Milieueisen

Volgens indiener biedt het ontwerpbestemmingsplan onvoldoende zekerheid. Indiener stelt dat het niet met zekerheid vast te stellen is dat het plan niet leidt tot extra negatieve effecten op het op 1,5 kilometer afstand gelegen Natura 2000-gebied (Noord Hollandse Duingebied).

Reactie gemeente

Er is een ecologische voortoets uitgevoerd om effecten op Natura 2000-gebieden te onderzoeken. Dit onderzoek is toegevoegd als bijlage 13 van de toelichting van het bestemmingsplan. Daarin wordt geconcludeerd dat stikstofdepositie door de tijdelijke werkzaamheden geen belemmering vormt voor de voortgang van de bestemmingsplanprocedure, en dat er op basis van de Spoedwet aanpak stikstof geen beperkingen gelden vanwege het ontbreken van nadelige effecten op de instandhouding van de Natura 2000-gebieden. Er kan geconcludeerd worden er geen significante negatieve effecten optreden door de tijdelijke stikstofdepositie van dit project.

Daarnaast zijn andere storingsfactoren in de natuurtoets (bijlage 8 van de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan) reeds uitgesloten. Zie hieronder een kopie van de relevante passage uit de natuurtoets¹:

Bij de uitvoering van het project worden diverse werkzaamheden uitgevoerd en machines en materieel ingezet. Tijdens de werkzaamheden kunnen de volgende storingsfactoren optreden:

- *geluidsproductie door materieel;*
- *lichtuitstraling door materieel en bouwlampen;*
- *optische effecten door rijdend materieel, beweging van materialen en mensen;*
- *stikstofdepositie op verzurings- en/of vermestings-gevoelige habitattypen en leefgebieden van soorten;*
- *vergraven van het terrein.*

Veel van deze factoren kunnen dieren belemmeren in het foerageren en rusten, wat nadelig is voor onder andere de energiebalans en de ongestoorde voortplanting. Daarnaast kan de afschrikkende werking ertoe leiden dat verblijfplaatsen worden verlaten of juist niet worden bereikt. Hierdoor kunnen bijvoorbeeld eieren onvoldoende bebroed worden of jongen onvoldoende gevoed of beschermd worden en daardoor sterven. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied betreft het

¹ Bron: Paragraaf 4.3 Natuurtoets Vennewatersweg, RHDHV 2020 (Bijlage 8 bij het bestemmingsplan).

Noordhollands Duinreservaat. Dit Natura 2000-gebied ligt op circa 2 km afstand van het plangebied. Overige Natura 2000-gebieden liggen op grotere afstand van het plangebied. De verstoringsfactoren, uitgezonderd stikstofdepositie, reiken gezien de ruime afstand van de projectlocatie tot Natura 2000-gebieden en tussenliggende elementen als bebouwing minder ver waardoor effecten zijn uit te sluiten.

Voor zover indiener met zijn zienswijze ook het oog heeft op mogelijke negatieve effecten op Natura 2000-gebieden vanwege stikstofdepositie, verwijzen wij ook naar onze reactie hiervoor bij onderdeel 2.2.5.

Dit onderdeel van de zienswijze vormt geen aanleiding voor aanpassing van het bestemmingsplan.

Onderdeel 2.2.7, Natuurtoetsen

Indiener is van mening dat de natuurtoetsen uitgevoerd door Antea Group en aangevuld door Haskoning onvolledig is. Volgens indiener zijn er meer ecologische waarden in het geding dan blijkt uit de QuickScans. Indiener stelt dat er wel degelijk sprake is van overtreding van de Wet natuurbescherming.

Reactie gemeente

In de zienswijze wordt niet duidelijk gemaakt welke ecologische waarden er volgens indiener in het geding zijn die niet in de uitgevoerde natuurtoetsen zijn meegenomen. Alle onderzoeken zijn door deskundigen conform de onderzoeksprotocollen en de Wet Natuurbescherming uitgevoerd. De conclusies zijn volledig onderbouwd en met de vereiste zorgvuldigheid tot stand gekomen. Uit die onderzoeken blijkt dat het bestemmingsplan in het kader van ecologie uitvoerbaar is.

Dit onderdeel van de zienswijze vormt geen aanleiding voor aanpassing van het bestemmingsplan.

Onderdeel 2.2.8, Onzorgvuldige vaststelling ontwerpbestemmingsplan en bestemmingsplan biedt teveel ruimte

Indiener stelt dat het ontwerpbestemmingsplan onzorgvuldig is vastgesteld, veel meer mogelijk maakt dan is voorzien en ruimte biedt om af te wijken van de regels.

Reactie gemeente

Het bestemmingsplan is zodanig opgesteld dat er geen andere ontwikkelingen dan de reconstructie van de Vennewatersweg mogelijk worden gemaakt. Bestaande functies en bouwwerken worden gerespecteerd en blijven toegestaan. Verder komen de afwijkingsregels overeen met het bestaande planologisch regime uit bestemmingsplan Zuiderloo. Er is dus niet meer ruimte om af te wijken van de regels dan voorheen het geval was.

Dit onderdeel van de zienswijze vormt geen aanleiding voor aanpassing van het bestemmingsplan.

Onderdeel 2.2.9, Nut en noodzaak

Indiener merkt op dat onvoldoende is aangetoond wat het nut, noodzaak en/of het grote maatschappelijke belang zijn van het ontwerp bestemmingsplan Reconstructie Vennewatersweg.

Reactie gemeente

In paragraaf 1.1, hoofdstuk 4 en paragraaf 5.2 van de toelichting is uitgebreid uiteengezet wat het nut, de noodzaak en het grote maatschappelijke belang is van de reconstructie van

de Vennewatersweg die met dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt. De huidige inrichting van de Vennewatersweg voldoet niet aan de landelijke geldende principes voor het veilig inrichten van 50 km/uur wegen. Niet alle kruispunten zijn voorzien van een middensteunpunt om in twee fasen de Vennewatersweg over te steken. Bij voorrangskruispunten die deze voorziening wel hebben, zijn de middensteunpunten te krap gedimensioneerd en geven de middensteunpunten beperkte fysieke afscherming. Een duurzame en integrale aanpassing van de Vennewatersweg zoals met dit bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt is voor een goede en verkeersveilige doorstroming daarom zeer noodzakelijk. Autoverkeer kan voorsorteren bij het afslaan en langzaam verkeer kan gefaseerd oversteken, wat het aantal aanrijdingen zal verminderen.

Dit onderdeel van de zienswijze vormt geen aanleiding voor aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze (oud) ontwerpbesluit hogere grenswaarde geluid voor de Hoogeweg 40a
Algemeen onderdeel 3.1, ontwerpbesluit hogere grenswaarde geluid

Indiener merkt op dat de regels van het ontwerpbestemmingsplan Reconstructie Vennewatersweg teveel ruimte bieden om het gebruik van de vereiste bouwmaterialen met zekerheid vast te stellen. Volgens indiener is mede daarom onvoldoende aangetoond dat met de toegepaste (bouw)materialen aan de hogere grenswaarden voor het geluid wordt voldaan.

Reactie gemeente

In de regels van het bestemmingsplan is het toepassen van stil asfalt geborgd, zie artikel 3.3. Daarin staat:

Reconstructie of verbreding van rijbanen ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer- geluidsarm asfalt' zonder toepassing van geluidsarm asfalt van het type SMA-NL8G+ of akoestisch gelijkwaardig asfalt, is verboden. Bij verbreding van rijbanen dient de gehele rijbaan te worden voorzien van geluidsarm asfalt.

Dit betekent dat de wegdelen ter plaatse van de rechte stukken van de Vennewatersweg (dus de kruisingsvlakken en rotondes uitgezonderd) tussen de kruisingen Lijnbaan-Westerweg, Liguster-Haagbeuk en Haagbeuk-Kennemerstraatweg moeten worden voorzien van stil asfalt van het type SMA-NL8G+ of akoestisch gelijkwaardig. Daarmee zijn de akoestische eigenschappen van het toe te passen asfalt wettelijk geborgd en is rechtszeker dat er aan de hogere grenswaarden wordt voldaan.

Wij merken op dat naar aanleiding van de ingediende zienswijzen er een geactualiseerd akoestisch onderzoek door Haskoning heeft plaatsgevonden. Dat onderzoek van 17 mei 2024 is als bijlage 6 bij het bestemmingsplan gevoegd. Het geactualiseerde akoestisch onderzoek heeft ertoe geleid dat wij op 19 juni 2024 hebben bekend gemaakt een nieuw besluit hogere grenswaarde geluid te nemen waarin een (andere) hogere grenswaarde geluid voor de Hoogeweg 40a is opgenomen en tevens een hogere grenswaarde geluid voor de Hoogeweg 40 wordt vastgesteld. Dat besluit vervangt derhalve het eerder ter inzage gelegde ontwerpbesluit voor de hogere grenswaarde geluid Hoogeweg 40a waartegen de zienswijze is gericht. Tegen het "nieuwe" ontwerpbesluit heeft indiener geen zienswijze gericht. Evenwel geldt ook voor de vaststelling van het hogere grenswaarde geluid voor Hoogeweg 40a en Hoogeweg 40 dat de akoestische eigenschappen van het toe te passen asfalt wettelijk zijn geborgd en daarmee rechtszeker is dat aan de hogere grenswaarden wordt voldaan. Wij verwijzen verder naar het geactualiseerde onderzoek.

Verzoek indiener zienswijze 4

Indiener vraagt om het Bestemmingsplan Reconstructie Vennewatersweg en het ontwerpbesluit hogere grenswaarde geluid voor de Hoogeweg 40a, dat inmiddels is vervangen, in te trekken c.q. te vernietigen.

Reactie gemeente

Gelet op de reactie op de inhoudelijke onderdelen van de zienswijze van indiener en de reactie op de overige zienswijzen ten aanzien van het bestemmingsplan, ziet de gemeente geen aanleiding om het verzoek van indiener te honoreren. De gemeente ziet in de reactie ook geen aanleiding om geen hogere grenswaarde geluid vast te stellen.

2.6 Samenvatting en beantwoording zienswijze 5

Samenvatting

De indiener van zienswijze 5 verzoekt het bestemmingsplan en het (oude) besluit hogere grenswaarde geluid voor de Hoogeweg 40a niet vast te stellen of anders rekening te houden met de door hem ingediende zienswijze.

Onderdeel 2.6.1, Toename verkeersintensiteit

Indiener stelt dat de verkeersintensiteit rondom zijn woning, als gevolg van de geplande projecten (Zandzoom, afslag A9), het gevoerde verkeersbeleid en de autonome groei de komende jaren sterk zal toenemen. Deze toename zal volgens indiener leiden tot een hogere geluidsbelasting op zijn woning. Indiener merkt op dat het vooralsnog onduidelijk is wat de toekomstige geluidsbelasting op zijn woning uiteindelijk gaat worden.

Reactie gemeente

Uit het verkeersonderzoek (bijlage 2 bij het bestemmingsplan) blijkt dat het verkeer tussen de huidige situatie en de plansituatie met maximaal 15% zal toenemen. Dit is voornamelijk het gevolg van autonome ontwikkelingen. Door de reconstructie van de Vennewatersweg veranderen de verkeersstromen nauwelijks. Alleen de afsluiting van de Hoogeweg zorgt voor een verplaatsing van verkeer naar de Westerweg, Liguster en Kennemerstraatweg. Dit leidt op deze wegen niet tot problemen. De nieuwe verkeersaantallen passen bij de functie en vormgeving van deze wegen.

Op basis van de ingediende zienswijzen heeft er bij de voorbereiding tot vaststelling van het bestemmingsplan een geactualiseerd akoestisch onderzoek door Haskoning plaatsgevonden dat als bijlage 6 bij het bestemmingsplan is gevoegd. Voor dat onderzoek is gekeken naar de huidige feitelijke geluidsbelasting bij de woning van indiener en naar de toekomstige geluidsbelasting na de reconstructie van de Vennewatersweg. Uit bijlage 2 van het akoestisch rapport volgt dat de toetswaarde bij de woning van indiener met hoogstens 3,04 dB wordt overschreden zonder toepassing van een bronmaatregel. In paragraaf 4.1. van het akoestisch onderzoek wordt ingegaan op de toepassing van bronmaatregelen. Hieruit volgt dat toepassing van geluidreducerend asfalt een reductie kan opleveren van ca 2 à 3 dB. Bij kruisingen en rotondes is echter geluidreducerend asfalt niet mogelijk omdat geluidreducerend asfalt niet goed bestand is tegen het wringend effect van optrekkend en afremmend verkeer. Dit maakt dat niet de hele weg ter hoogte van de betreffende woning van de indiener van geluidreducerend asfalt kan worden voorzien. Buiten het kruisingsvlak kan nog wel een geluidreducerend asfalt in de vorm van SMA NL8 G+ worden toegepast zodat de geluidbelasting met ca 1 dB kan worden gereduceerd. Uit bijlage 2a volgt dat na toepassing van deze bronmaatregel alsnog een overschrijding van de wettelijke toetswaarde overblijft. Vanuit veiligheid (belemmering zicht) en stedenbouwkundig oogpunt is het niet gewenst schermen te plaatsen op deze locatie. Dit maakt dat er een hogere grenswaarde geluid besluit wordt genomen voor de Hoogeweg 40 en Hoogeweg 40a. Zie in dit verband ook bijlage 2a van het akoestisch onderzoek waarin de resultaten na toepassing van de bronmaatregel zijn opgenomen. De toepassing van geluidsreducerend asfalt – en daarmee het geluidreducerend effect – is geborgd in artikel 3.3 van de planregels.

Wij merken hierbij op dat wij op 19 juni 2024 hebben bekend gemaakt een nieuw besluit tot vaststelling van de hogere grenswaarden geluid te nemen voor zowel de Hoogeweg 40a als de Hoogeweg 40. Indiener heeft binnen de ter inzage legging van dit (nieuwe) ontwerpbesluit hogere grenswaarde geluid een zienswijze ingediend. Voor de beantwoording daarvan wordt verwezen naar paragraaf 2.6a van deze nota.

De plannen voor Zandzoom en de Aansluiting A9 zijn nog in ontwikkeling, zijn geen onderdeel van voorliggend plan en nog niet zeker. Er is dan ook geen sprake van cumulatie. De vaststelling van voorliggend plan is noodzakelijk om de reconstructie van de

Vennewatersweg mogelijk te maken met het oog op de doorstroming en verkeersveiligheid. Daarom is voor de vaststelling van voorliggend plan in het kader van de Wet geluidhinder beoordeeld wat de toename van geluid is als gevolg van de reconstructie van de Vennewatersweg. Voor zover het bestemmingsplan Zandzoom en/of Aansluiting A9 gevolgen heeft voor uw woon- en leefomgeving dient dat daarin aan de orde te komen en eventuele maatregelen te worden geborgd.

Onderdeel 2.6.2, Sloop Hoogeweg 40a

De huidige grote schuur op het perceel 40a ligt ten noorden van de woning van de indiener en vormt momenteel een kunstmatige barrière tussen de Vennewatersweg en de woning van de indiener. Hiermee beslaat de schuur zo ongeveer de volle lengte van het perceel van de indiener. Indiener stelt dat na de sloop van de schuur het verkeersgeluid van de Vennewatersweg en de ventweg rechtstreeks de woning van de indiener bereikt. Hiermee zal de netto geluidsbelasting op zijn woning sterk toenemen.

Indiener geeft aan dat er plannen zijn om op deze locatie een woonhuis te realiseren. Echter, het bouwvlak en volume van de nieuwe woning zal aanzienlijk kleiner zijn dan de huidige schuur. Indiener stelt dat het bestemmingsplan Zandzoom 2023 bovendien nog niet is vastgesteld en het onzeker is (bezwaarprocedures/milieuaspecten) of het woonhuis daadwerkelijk zal kunnen worden gerealiseerd.

Reactie gemeente

Bij de geluidberekeningen is in het geactualiseerde akoestisch onderzoek ervan uitgegaan dat beide schuren op het perceel van Hoogeweg 40a worden gesloopt (zie paragraaf 3.10 van de rapportage, bijlage 6 bij het voorliggende bestemmingsplan). Deze schuren zijn dan ook niet meegenomen bij het bepalen van de geluidbelasting in de toekomstige situatie. De schuren aan de Hoogeweg 40a zijn in mei/juni 2024 daadwerkelijk gesloopt en vormen geen geluidwerende barrière meer voor betreffende woning Hoogeweg 40. Dit aspect is meegenomen bij de beoordeling en vaststelling van het hogere grenswaarde besluit. Anders dan indiener stelt, is bij de vaststelling van de hogere grenswaarde geluid – en in het akoestisch onderzoek – niet uitgegaan van de situatie dat ter plaatse van de schuren een nieuwe woning wordt opgericht over de volledige breedte van de gesloopte schuren. Verder geldt dat de woning aan de Hoogeweg 40a er staat en daarvoor (ook) een hogere waarde wordt vastgesteld. De woning aan de Hoogeweg 40a – althans de bestemming en het bouwvlak – maken geen onderdeel uit van de reconstructie van de Vennewatersweg c.q. het voorliggende plan. In het ontwerpbestemmingsplan Zandzoom is de bestaande woning gelegen aan de Hoogeweg 40a ook niet wegbestemd. Bij herhaaldelijke navraag aan de eigenaren van de woning gelegen aan de Hoogeweg 40a blijkt ook niet van een concreet voornemen om de woning zonder nieuwbouw te doen slopen. Dit maakt dat wij op basis van de planologische mogelijkheden en de feitelijke situatie een hogere waarde besluit hebben genomen. Voor de beantwoording van de zienswijze die is ingediend tegen het ontwerpbesluit tot vaststelling van de hogere grenswaarde voor Hoogeweg 40 en Hoogeweg 40a verwijzen wij naar paragraaf 2.6a van deze nota.

Onderdeel 2.6.3, Kap houtopstanden

Indiener geeft aan dat de huidige bomensingel langs de Vennewatersweg en de bomen aanwezig in de voortuin van perceel Hoogeweg 40a momenteel een dichte geluidsbarrière vormen. Volgens indiener zal de kap van deze houtopstanden resulteren in een hogere geluidsbelasting op zijn perceel en in zijn woning.

Reactie gemeente

De geluidberekeningen zijn uitgevoerd overeenkomstig het Reken- en Meetvoorschrift geluid 2012 (RMG2012). Daarbij is rekening gehouden met bodem- en luchtdemping door 'akoestisch zachte' gebieden, zoals bosschages en gras. Eventuele geluidafscherming door begroeiing hoeft in geluidberekeningen niet te worden meegenomen. Dat is technisch

gezien ook niet mogelijk, door het onvoorspelbare karakter ervan (bomen en struiken kunnen worden gesnoeid en gekapt). In het akoestisch onderzoek is dus niet gerekend met een geluidsbarrière van de bomen.

Onderdeel 2.6.4, Aanleg rotonde

Indiener stelt dat de nieuw te realiseren rotonde op 35m van zijn woning zal worden aangelegd. Als gevolg van het afremmen en optrekken van het verkeer op de rotonde zal volgens indiener de geluidbelasting aantoonbaar verder toenemen.

Reactie gemeente

De geluidberekeningen zijn uitgevoerd overeenkomstig het Reken- en Meetvoorschrift geluid 2012 (RMG2012). Het effect van de verplaatsing van de weg is bij deze berekeningen meegenomen.

Volgens het RMG2012 moet een 'obstakeltoeslag' worden toegepast als een kruising of rotonde de snelheid van het verkeer minimaal halveert. De kruising ter hoogte van de woning van indiener is geen reguliere rotonde waarvoor al het verkeer zal afremmen en daarna weer optrekt. Het merendeel van het verkeer is noord-zuid (en vice versa) georiënteerd en kan daardoor gelijktijdig ongehinderd worden afgewikkeld.

Onderdeel 2.6.5, Verbreding Vennewatersweg

Indiener stelt dat door de verbreding van de weg de rijbaan richting de woning van de indiener verschuift, waardoor de geluidsbelasting nog meer toe zal nemen.

Reactie gemeente

De verschuiving van de weg heeft inderdaad effect op het geluid bij de woningen. Bij de geluidberekeningen is rekening gehouden met de toekomstige wegligging, zoals geborgd in het raadsvoorstel en -besluit. Dit is aangegeven in paragraaf 3.1 van het akoestisch onderzoek en in bijlage A2 zijn kaarten opgenomen waarop dit zichtbaar is. Er is in de berekening dus uitgegaan van de juiste wegligging.

Onderdeel 2.6.6, Aanleg ventweg

Indiener stelt dat de te realiseren ventweg zal zorgen voor een tweede verkeersstroom dicht bij zijn woning, waardoor er sprake is van extra (cumulatieve) geluidsbelasting. Indiener geeft aan dat in de noordgevel (parallel aan de Vennewatersweg) van zijn pand zich drie openslaande ramen bevinden die behoren bij drie slaapvertrekken en dat zijn woonhuis in 1970 is gebouwd en nauwelijks is geïsoleerd. Indiener concludeert dat door de verhoogde verkeersintensiteit in combinatie met de genoemde ingrepen de geluidsbelasting op zijn huis en het perceel drastisch zal toenemen, hetgeen de nodige nadelige consequenties zal hebben voor zijn woon- en leefklimaat.

Reactie gemeente

Voor de nieuwe ventweg (nieuwe Haagbeuk) ten zuiden van de Vennewatersweg zal een maximumsnelheid van 30 km/uur gaan gelden. De hoeveelheid verkeer die van deze weg gebruik zal gaan maken bedraagt circa 400 motorvoertuigen per etmaal, zie verkeersparagraaf met kenmerk 010378.20230503.R1.05 in bijlage 2 van de toelichting van het bestemmingsplan). De Wet geluidhinder is niet van toepassing op 30 km/u-wegen.

Onderdeel 2.6.7, Akoestisch onderzoek

Volgens indiener wijkt het nieuwe akoestisch onderzoek op meerdere punten af van de vorige akoestische onderzoeken en is in de ogen van de indiener onvolledig en gebaseerd op foutieve gegevens. Indiener merkt op dat het onduidelijk blijft wat de geluidseffecten zijn van de reconstructie en overige planontwikkelingen op zijn woning.

Reactie gemeente

In de zienswijze wordt niet duidelijk gemaakt op welke punten het nieuwe akoestisch onderzoek afwijkt en welke foutieve gegevens er zijn gebruikt. Wij merken dan ook in algemene zin op dat wij zorgvuldig onderzoek hebben laten doen naar het aspect geluid als gevolg van de reconstructie van de Vennewatersweg. Het geactualiseerde akoestisch onderzoek van Haskoning is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd. Voor de goede orde merken wij op dat het rapport van M+P, dat als bijlage 6 bij het ontwerpbestemmingsplan was gevoegd, was gebaseerd op een oud akoestisch onderzoek van Haskoning en daarmee inmiddels is achterhaald, omdat daarbij is gekeken naar een andere omvang van het plan in relatie tot andere plannen (veel groter dan het plan dat nu voorligt). In huidige situatie wordt binnenniveau wel gehaald. Bij de vaststelling van het onderhavige bestemmingsplan is dit achterhaalde rapport van M+P dan ook niet meer meegenomen.

Wij verwijzen verder naar hetgeen hierboven als reactie is gegeven op onder onderdeel 2.6.1.

Onderdeel 2.6.8, Waterhuishouding

Indiener vreest dat de wijzigingen in het watersysteem nadelige gevolgen zullen hebben voor de afwatering rond zijn woning.

Reactie gemeente

Alle direct aan zijn perceel grenzende gronden maken geen onderdeel uit van het bestemmingsplan Reconstructie Vennewatersweg. Op ongeveer 25 meter ten noorden van zijn perceel (dus ten noorden van Hoogeweg 40a) liggen gronden die horen bij de beoogde reconstructie. Onderdeel van de reconstructie is hier een greppel aan te leggen die bestand is om hevige regenval op te vangen en wateroverlast op het perceel van indiener te voorkomen. De beoogde reconstructie zal daardoor eerder een positief dan een negatief effect hebben op de waterhuishouding van de gronden van Hoogeweg 40.

Onderdeel 2.6.9, Luchtkwaliteit

Indiener stelt dat de toename van de verkeersintensiteit rond zijn woning negatieve effecten heeft op de luchtkwaliteit. Onduidelijk is wat de gevolgen zijn van de toename van de verkeersintensiteit op de luchtkwaliteit. Volgens indiener is dit onvoldoende onderzocht.

Reactie gemeente

Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan is getoetst aan de luchtkwaliteitseisen van de Wet Milieubeheer. De maximale concentraties van Stikstofdioxide (No²) en fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}) worden niet overschreden. De luchtkwaliteit blijft binnen de normen en verslechtert niet. Dit wordt onderbouwd in paragraaf 5.4 van de toelichting van het voorliggende bestemmingsplan.

Onderdeel 2.6.10, Milieu/natuur

Indiener merkt op dat naast de functie van natuurlijke geluidsbarrière van de te kappen houtopstanden ook een belangrijke ecologische functie hebben. Ze bieden woon- en verblijfplaats voor veel (broed)vogels, grondgebonden zoogdieren, vleermuizen, reptielen en beschermde amfibieën en overige fauna en flora en hebben een belangrijke corridorfunctie (Oost-West). Volgens indiener is het onduidelijk waarom de houtopstanden gekapt moeten worden.

Reactie gemeente

De houtopstanden moeten worden gekapt om ruimte te maken voor de reconstructie van de Vennewatersweg en de parallelweg. Alle houtopstanden en bosschages zijn uitgebreid onderzocht, zie bijlagen 7 t/m 11 en bijlagen 14 t/m 15 en paragraaf 5.8 van de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan.

Vaste verblijfplaatsen of verlies van (essentieel) leefgebied van zwaar beschermde, (grondgebonden zoog) dieren zijn uitgesloten, derhalve is er dus geen sprake van een negatief effect op deze soortgroep. Echter de reconstructie van de Vennewatersweg, en het drukker worden ervan, zorgt wel voor een vergroot risico voor de marters op dodelijke verkeersongelukken. Het plangebied maakt namelijk wel onderdeel uit van het functionele leefgebied van marterachtigen. Daarom wordt de Vennewatersweg op enkele plekken voorzien van faunapassages. Dit om te voorkomen dat verblijfplaatsen en foerageergebieden niet meer bereikbaar zijn voor de marterachtigen en om te voorkomen dat ze door intensiever verkeer worden gedood. Ook zal er een houtwal en een takkenril worden aangelegd waarlangs de dieren veilig kunnen foerageren.

Er is ter bescherming van alle fauna een ecologisch werkprotocol en een ecologisch activiteitenplan (bijlage 14 van de toelichting in het bestemmingsplan) opgesteld. Hierin staat bijvoorbeeld dat bomen buiten het broedseizoen moeten worden gekapt en dat deze eerst moeten worden gecontroleerd op nesten. Op 9 januari 2024 heeft de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord een ontheffing Wet natuurbescherming afgegeven voor de reconstructie, zaaknummer OMG-008532/DMS423776 en in de verleende ontheffing (bijlage 15 van de toelichting in het bestemmingsplan) is genoemd activiteitenplan opgenomen. De fauna staat de uitvoerbaarheid van het plan dan ook niet in de weg. Ten tijde van de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan was die ontheffing nog niet verleend. De toelichting zal op dat punt dan ook worden aangepast.

Onderdeel 2.6.11, Hinder bouwfase

Indiener merkt op dat hij als bewoner tijdens de reconstructie te maken krijgt met bouw- en geluidsoverlast. Volgens indiener vinden veel van de werkzaamheden dicht bij zijn woning plaats en zullen zij hinder ondervinden van de langdurige afsluiting van de Vennewatersweg.

Reactie gemeente

Het gaat hier om een uitvoeringsaspect en heeft geen betrekking op het bestemmingsplan. De reconstructie geeft kortstondig overlast. Uiteraard streven wij ernaar om de overlast zo kort mogelijk te houden. De uitvoering van de werkzaamheden, zullen voor een groot deel niet nabij het perceel van de indiener plaats vinden.

Onderdeel 2.6.12, Participatie

Indiener concludeert dat hij als direct belanghebbende bewoner opnieuw niet is betrokken bij de totstandkoming van voorliggend plan. In de ontwerpfase wordt reeds een dichtgetimmerd plan gepresenteerd. Indiener stelt dat er geen informatiebijeenkomst is georganiseerd en dat hij niet verder actief is betrokken bij de totstandkoming van het plan. Indiener vindt dit opmerkelijk nu bij de gemeente bekend moet zijn dat hij al eerder procedures bij de Raad van State inzake bestemmingsplan Reconstructie Vennewatersweg (202103305/1) gewonnen heeft.

Reactie gemeente

De wettelijke procedure voor vaststelling van het bestemmingsplan is gevolgd. Wij wijzen erop dat volgens vaste jurisprudentie het bieden van inspraak voorafgaand aan de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan geen onderdeel uitmaakt van de in de Wro en Bro geregelde bestemmingsplanprocedure (zie bijvoorbeeld ABRvS 17 juli 2019, ECLI:NL:RVS:2019:2473, r.o. 2.2.). Er heeft geen nieuwe inspraakavond plaatsgevonden omdat het Definitief Ontwerp van de reconstructie en het bestemmingsplan niet verschillen van de vorige procedure en de bezwaren van omwonenden al bekend waren. Direct omwonenden zijn individueel geïnformeerd over de op handen zijnde procedure vóór terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan.

2.6a Samenvatting en beantwoording zienswijze ontwerpbesluit hogere grenswaarde geluid Hoogeweg 40

De ingediende zienswijze tegen het ontwerpbesluit hogere grenswaarde geluid voor de woning Hoogeweg 40 verzoekt het ontwerpbesluit hogere grenswaarde niet in deze vorm vast te stellen, maar beter onderzoek te (laten) verrichten en te zorgen voor een betere onderbouwing van het besluit.

Reactie gemeente

Indiener verwijst naar de zienswijze die hij heeft ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan met bijbehorende (oude) ontwerpbesluit hogere grenswaarde. Wij verwijzen naar paragraaf 2.6 van deze nota waarin een reactie op die zienswijze is gegeven.

Onderdeel 2.6a.1 Geen stil asfalt

Indiener merkt op dat in het ontwerpbesluit staat dat geborgd is dat er geluidreducerend asfalt van het type SMA-NL8G+ of akoestisch gelijkwaardig asfalt wordt toegepast maar dat ondanks deze bronmaatregel de geluidsbelasting boven de genoemde voorkeursgrenswaarde uitkomt. Indiener geeft verder aan dat er geen stil asfalt naast de woning van de indiener komt. In vorige rapporten was er nog wel sprake van stil asfalt over het volledige traject, maar dit is uiteindelijk grotendeels geschrapt vanwege slijtage/kosten, aldus indiener. Volgens indiener mag er dan ook geen rekening worden gehouden met stil asfalt in de berekeningen.

Reactie gemeente

In het geactualiseerde akoestisch rapport, bijlage 6 bij het bestemmingsplan, is er bij de berekening van de geluidsbelasting op (onder meer) de woning gelegen aan de Hoogeweg 40 rekening mee gehouden dat niet op alle wegdelen van de Vennewatersweg geluidreducerend asfalt kan worden toegepast. Toepassing van geluidreducerend asfalt van het type SMA-NL8G+ of akoestisch gelijkwaardig kan een reductie opleveren van circa 2 à 3 dB. Bij kruisingen en rotondes is de toepassing van geluidreducerend asfalt niet wenselijk omdat geluidreducerend asfalt niet goed bestand is tegen het wringend effect van optrekkend en afremmend verkeer. Het geluidreducerend asfalt wordt daarom alleen op de wegdelen ter plaatse van de rechte stukken van de Vennewatersweg toegepast. Door buiten het kruisingsvlak nog wel geluidreducerend asfalt toe te passen kan de geluidbelasting bij (onder meer) de Hoogeweg 40 met circa 1 dB worden gereduceerd. De toepassing van het geluidreducerend asfalt is wettelijk geborgd in artikel 3.3. van de planregels. Hiermee is rechtszeker dat wordt voldaan aan de hogere grenswaarde die voor de Hoogeweg 40 is vastgesteld.

Onderdeel 2.6a.2 Onvoldoende coördinatie en afstemming

Indiener stelt dat in het akoestisch rapport wordt uitgegaan van onrealistische verkeerscijfers. Er wordt namelijk gesteld dat er geen toename van het verkeer wordt verwacht op de Vennewatersweg terwijl de reconstructie juist nodig is voor de verwachte toename. Indiener stelt daarbij dat door het gebrek aan coördinatie en afstemming met de overige eveneens in procedure zijnde projecten (Zandzoom, aansluiting A9) de gevolgen voor geluid, natuur en milieu onduidelijk zijn. In het akoestisch onderzoek wordt uitgegaan van "mogelijke ontwikkelingen", maar dat is volgens indiener onjuist omdat deze ontwikkelingen gewoon in procedure zijn. Tot slot geeft indiener aan dat het van belang is te verwijzen naar het advies van de CommissieMER over het project Zandzoom, dat erg kritisch is (pagina 3):

Effecten van opeenstapeling van geluid door spoorweg-, vliegverkeer en bedrijven zijn onvoldoende in beeld. Het MER gaat in op geluid en trillingen afkomstig van wegen en spoorwegen. De opeenstapeling van de verschillende soorten geluidbelasting wordt niet in

beeld gebracht. Dit is de belasting die mensen werkelijk ervaren en die de gezondheid kan schaden.

Uit dit advies van de CommissieMER stelt indiener dat afgeleid moet worden dat het ontwerpbesluit hogere grenswaarde niet op een correcte verzameling van feiten en belangen rust.

Reactie gemeente

Wij wijzen erop dat de reconstructie van de Vennewatersweg nodig is omdat deze weg op dit moment niet voldoet aan de richtlijnen van het Centrum van Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek voor veilig wegontwerp. De reconstructie wordt gedaan met het oog op de verkeersveiligheid en de doorstroming van verkeer. Bij het akoestisch onderzoek (bijlage 6 van de toelichting van het bestemmingsplan) is rekening gehouden met de autonome ontwikkelingen. Door de reconstructie van de Vennewatersweg veranderen de verkeersstromen nauwelijks. Alleen de afsluiting van de Hoogeweg zorgt voor een verplaatsing van verkeer naar de Westerweg, Liguster en Kennemerstraatweg. Dit leidt op deze wegen niet tot problemen. De nieuwe verkeersaantallen passen bij de functie en vormgeving van deze wegen.

Voor wat betreft de samenhang met andere projecten, Zandzoom en de aansluiting A9, geldt dat in paragraaf 5 van het akoestisch onderzoek de bevindingen zijn neergelegd voor de doorkijk die is verricht. Daarbij is rekening gehouden met een worst case scenario. De plannen voor Zandzoom en de Aansluiting A9 zijn in ontwikkeling maar dienen nog te worden vastgesteld en zijn daarmee nog onzeker. Die ontwikkelingen vormen geen onderdeel van voorliggend plan. De reconstructie van de Vennewatersweg is, zoals hiervoor genoemd, noodzakelijk met het oog op de verkeersveiligheid en doorstroming van verkeer en staat op zichzelf. Daarom is voor de vaststelling van voorliggend plan in het kader van de Wet geluidhinder beoordeeld wat de toename van geluid is als gevolg van de reconstructie van de Vennewatersweg.

Ten aanzien van uw verwijzing naar het advies van de CommissieMER van 17 juni 2024 over de gebiedsontwikkeling Zandzoom merken wij het volgende op. U verwijst naar een overweging die de CommissieMER in genoemd advies heeft gegeven over de berekening van de totale geluidseffecten als gevolg van de beoogde gebiedsontwikkeling Zandzoom, zie pagina 13 van het advies. Indien u de visie van de CommissieMER onderstreept dan wel bezwaren heeft tegen de geluidsberekening die wij in het kader van de vaststelling van het bestemmingsplan Zandzoom hebben gemaakt, kunt u uw bezwaren naar voren brengen in die procedure. De vaststelling van de reconstructie van de Vennewatersweg staat los van genoemde ontwikkeling, zoals hierboven is toegelicht. Voor de volledigheid wijzen wij er nog op dat in het door u aangehaalde citaat de CommissieMER het heeft over de wenselijkheid om het geluid van bedrijven en vliegtuigen mee te nemen in de berekening van de cumulatie van diverse geluidsbronnen om de geluidsbelasting zo volledig mogelijk inzichtelijk te maken. Op geen enkele wijze refereert de CommissieMER daarbij aan de reconstructie van de Vennewatersweg.

Onderdeel 2.6a.3 Onjuiste vermelding

Indiener merkt op dat in het ontwerpbesluit een storende fout zit, namelijk dat de schuren tussen de Vennewatersweg en de woning gelegen aan de Hoogeweg 40a inmiddels zijn gesloopt en waarmee de akoestische afscherpende werking van die schuren voor de woning gelegen aan de Hoogeweg 40a is vervallen. Het gaat hierbij echter niet om Hoogeweg 40a, maar om de Hoogeweg 40, de woning van de indiener.

Reactie gemeente

Wij hebben naar aanleiding van uw zienswijze gezien dat er in het ontwerpbesluit abusievelijk Hoogeweg 40a is opgenomen waar Hoogeweg 40 is bedoeld. Wij hebben dit hersteld in het besluit.

Onderdeel 2.6a.4 Onvoldoende onderbouwing andere maatregelen

Indiener merkt op dat in het ontwerpbesluit in twee zinnen beschreven staat dat maatregelen ter beperking van de overdracht overwegende bezwaren kennen. Indiener stelt dat op geen enkele manier is onderbouwd en inzichtelijk gemaakt waarom deze maatregelen niet mogelijk zijn. In het ontwerpbesluit wordt enkel geciteerd uit bladzijde 14 van het akoestisch onderzoek. Indiener vraagt zich af sinds wanneer een akoestisch bureau bepaalt wat in de gemeente Heiloo stedenbouwkundig wel of niet aanvaardbaar is en hoe het akoestisch bureau kan bepalen of schermen financieel haalbaar zijn.

Reactie gemeente

De akoestisch adviseur Haskoning heeft de opdracht gekregen om te onderzoeken of sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder en zo ja, welke maatregelen aan de bron (stil asfalt) of in de overdracht (het plaatsen van geluidschermen) genomen kunnen worden om de geluidsbelasting te reduceren. Indien bepaalde maatregelen niet mogelijk zijn of op bezwaren stuiten dan dient dit vermeld te worden in het rapport en aangegeven te worden voor welke geluidgevoelige objecten een hogere waarde geluid moet worden vastgesteld. Wij verwijzen ook naar de inleiding die is opgenomen in het akoestisch onderzoek (bijlage 6 van de toelichting van het bestemmingsplan) en waar de opdracht is omschreven. Uiteraard is het vervolgens aan ons om te beoordelen of die bezwaren gegrond zijn.

Wij menen dat in dit geval de bezwaren tegen het plaatsen van geluidschermen gegrond zijn. De kosten voor het plaatsen van geluidschermen zijn hoog. Daarbij komt dat er hoge schermen geplaatst dienen te worden om voor een voldoende geluidsreductie, ook op verdiepingsniveau, te zorgen. Dat vinden wij vanuit het oogpunt van veiligheid en vanuit stedenbouwkundig oogpunt op deze locatie niet gewenst. De hoge schermen bij de Vennewatersweg kunnen leiden tot een beperking van zicht en doen daarmee afbreuk aan het doel van deze reconstructie, te weten het verbeteren van de verkeersveiligheid. De schermen zouden vlakbij de weg moeten worden geplaatst gelet op de ligging van de woning aan de Hoogeweg 40a, terwijl dat vanuit verkeersveiligheid niet is gewenst. Het plaatsen van geluidsschermen tast ook het landschappelijk karakter aan. Wij verwijzen in dit verband ook naar paragraaf 5.3. van de toelichting behorende bij het bestemmingsplan. Waar nu een doorgaande groene structuur staat (en blijft bestaan) zou dit worden onderbroken door hoge schermen. Ook zouden deze schermen komen te staan op de grens van gemeenteground en particuliere grond van een derde partij. Daarnaast vinden wij het niet wenselijk dat hier een scherm komt te staan op de locatie van een doorgaande ecologische route, zie hiervoor ook de door de Omgevingsdienst afgegeven Natuurvergunning (bijlage 15 van de toelichting van het bestemmingsplan).

Onderdeel 2.6a.5 Onvoldoende betrokken bij planvorming

Indiener is van mening dat hij niet actief op de hoogte wordt gehouden door de gemeente Heiloo over ontwikkelingen rondom zijn woning.

Reactie gemeente

Wij betreuren het dat indiener meent dat hij onvoldoende op de hoogte wordt gehouden van de ontwikkelingen rondom zijn woning. Indiener is, zoals blijkt uit zijn reactie, goed op de hoogte van de procedure. De wettelijke procedure is gevolgd. Er is daarnaast meerdere keren geprobeerd om met indiener in gesprek te komen. Helaas hebben die pogingen tot niets geleid.

Onderdeel 2.6a.6 Conclusie en verzoek

Indiener stelt dat hij zich kan voorstellen dat er een hogere grenswaarde geluid voor de woning moet worden vastgesteld. Indiener meent dat het ontwerpbesluit onvoldoende rekening houdt met overdrachtsmaatregelen, coördinatie met andere projecten en het advies van de CommissieMER. Bovendien staan er fouten in het ontwerp. Indiener verzoekt het ontwerpbesluit hogere grenswaarden niet in deze vorm vast te stellen maar beter onderzoek te laten verrichten en te zorgen voor een betere onderbouwing.

Reactie gemeente

Wij verwijzen naar hetgeen wij hierboven reeds als reactie hebben gegeven. Ten aanzien van het verzoek om beter onderzoek te laten verrichten merken wij op dat wij een geactualiseerd akoestisch onderzoek hebben laten verrichten voor de vaststelling van het bestemmingsplan en dit als bijlage 6 bij het bestemmingsplan is gevoegd. Wij zien geen reden om meer onderzoek te laten verrichten en menen voldoende te hebben onderbouwd waarom er een hogere grenswaarde geluid moet worden genomen. De indiener geeft overigens zelf ook al aan dat er door de ontwikkelingen een noodzaak bestaat tot het vaststellen van een hogere grenswaarde geluid.

3. Ambtshalve wijzigingen

Het ontwerpbestemmingsplan is op een aantal punten gewijzigd:

- Het plan ziet uitsluitend op de reconstructie van de Vennewatersweg met het oog op verbetering van de doorstroming en verkeersveiligheid.
- Paragraaf 3.1.3 Strategisch plan verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030) is toegevoegd.
- Paragraaf 3.3.1 Contouren uitvoeringsprogramma SPV 2030 regio Alkmaar is toegevoegd
- Bij paragraaf 5.3 Geluid en in Bijlage 6 is het geluidsonderzoek geactualiseerd. De conclusie is nu dat er voor de woningen aan de Hoogeweg 40 en 40a hogere waarden moeten worden vastgesteld. Voor andere woningen in de omgeving van het plangebied worden de grenswaarden niet overschreden.
- Het akoestisch onderzoek van M+P (2023) dat als bijlage 7 bij het ontwerp bestemmingsplan ter inzage was gelegd, was gebaseerd op een geluidsonderzoek van Royal HaskoningDHV van 3 april 2020. Omdat de brongegevens verouderd bleken is dit onderzoek inmiddels achterhaald en wordt het niet meer als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd.
- Aan Bijlage 5, Actualisatie Bodemonderzoek (2023), is een memo toegevoegd waarin de aanwezige en te verwachten bodemkwaliteit zijn beschouwd tot en met 2025. De uitkomsten van het eerder uitgevoerde bodemonderzoek (Bijlage 4) zijn niet gewijzigd.
- Bij paragraaf 5.8.1 Soortenbescherming is de tekst geactualiseerd in het kader van de verleende Wnb-ontheffing. Ook is de Wnb-ontheffing toegevoegd in Bijlage 15.
- Bij paragraaf 5.8.2 Gebiedsbescherming is het stikstofdepositie onderzoek (inclusief AERIUS-berekeningen) en de ecologische beoordeling van stikstofdepositie verwerkt. Beide rapporten zijn geactualiseerd, en zijn te vinden in Bijlage 12 en Bijlage 13. Significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden zijn op voorhand uitgesloten. In Bijlage 19 is het advies van de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord op de ecologische beoordeling (voortoets) toegevoegd.
- In het kader van archeologie (paragraaf 5.9 Archeologie en cultuurhistorie) is een archeologisch verkennend onderzoek uitgevoerd en een archeologisch programma van eisen opgesteld. Deze rapporten zijn te vinden in respectievelijk Bijlage 16 en Bijlage 17.

Deze wijzigingen zijn niet zondermeer voortgekomen uit zienswijzen maar uit vooroverlegreacties, ambtshalve wijzigingen en benodigde actualisaties.

4. Eindconclusie

Het ontwerpbestemmingsplan met het (oude) ontwerpbesluit hogere grenswaarde geluid heeft vanaf 23 november 2023 t/m 3 januari 2024 gedurende een periode van zes weken ter inzage gelegen. Er zijn vijf zienswijzen ingediend waarvan twee zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerpbesluit hogere grenswaarde geluid. Vervolgens heeft er vanaf 20 juni 2024 t/m 31 juli 2024 het nieuwe ontwerpbesluit hogere grenswaarde geluid ter inzage gelegen. Hiertegen is een zienswijze ingediend. De ingediende zienswijzen hebben direct dan wel indirect en tezamen met gewenste ambtshalve wijzigingen geleid tot aanpassingen in het plan.