Royal HaskoningDHV
*Enhancing Society Together*

# Bestemmingsplan Reconstructie Vennewatersweg

Toelichting

**Documenttitel:** Bestemmingsplan Reconstructie Vennewatersweg
Toelichting

**Status:** Ontwerp

**Datum:** 20-10-2023

**Projectnaam:** Vennewatersweg

**Projectnummer:** BI7407

**Opdrachtgever:** Gemeente Heiloo

**Referentie:** BI7407

**Auteur(s):** Sanne Groot

**Collegiale toets:** Jan-Willem Geuke

**Datum/paraaf toets:**

**Vrijgegeven door:**
**Datum/paraaf vrijgave:**

# Reconstructie  Vennewatersweg

# Inhoudsopgave


## Toelichting 5

**Hoofdstuk 1 Inleiding 7**
1.1 Aanleiding en doel 7
1.2 Ligging en begrenzing plangebied 7
1.3 Vigerende plannen 7
1.4 Leeswijzer 8

**Hoofdstuk 2 Huidige situatie 9**
2.1 Beschrijving plangebied 9
2.2 Historie 10

**Hoofdstuk 3 Beleidskader 13**
3.1 Rijksbeleid 13
3.1.1 Nationale omgevingsvisie (Novi) 13
3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) 14
3.2 Provinciaal beleid 14
3.2.1 Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 14
3.2.2 Omgevingsverordening NH2050 15
3.3 Regionaal beleid 16
3.3.1 Netwerkvisie Noord-Holland 16
3.4 Gemeentelijk beleid 16
3.4.1 Toekomstvisie Heiloo 2030 16
3.4.2 Structuurvisie Heiloo 2030 16
3.4.3 Verkeersbeleid Heiloo 2018-2030 18

**Hoofdstuk 4 Planbeschrijving 21**

**Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten 23**
5.1 Algemene beoordeling milieueffecten (m.e.r.) 23
5.2 Verkeer 26
5.3 Geluid 28
5.4 Luchtkwaliteit 35
5.5 Externe veiligheid 37
5.6 Bodemkwaliteit 38
5.7 Water 39
5.8 Ecologie 44
5.8.1 Soortenbescherming 44
5.8.2 Gebiedsbescherming 51
5.9 Archeologie en cultuurhistorie 55

**Hoofdstuk 6 Juridische planopzet 59**
6.1 Algemeen 59
6.2 Toelichting op de regels 59

**Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid 61**
7.1 Economische uitvoerbaarheid 61
7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 61

## Bijlagen

**Bijlage 1** Definitief Ontwerp Vennewatersweg

**Bijlage 2** Verkeersparagraaf Goudappel

**Bijlage 3** Raadsbesluit afronding verkeersbeleid

**Bijlage 4** Bodemonderzoek

**Bijlage 5** Actualisatie Bodemonderzoek

**Bijlage 6** Akoestisch onderzoek Vennewatersweg

**Bijlage 7** Nader onderzoek Bronmaatregelen geluid

**Bijlage 8** Ecologische Quickscan 2019

**Bijlage 9** Nader ecologisch onderzoek RHDHV

**Bijlage 10** Nader ecologisch onderzoek W+B

**Bijlage 11** Quickscan schuur Hoogeweg 40a

**Bijlage 12** Aanvullend natuuronderzoek schuur Hoogeweg 40a

**Bijlage 13** Stikstofberekening gebruiksfase

**Bijlage 14** Stikstofberekening aanlegfase

**Bijlage 15** Ecologische beoordeling stikstofdepositie

**Bijlage 16** Ecologisch Activiteitenplan

# Toelichting

# Hoofdstuk 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding en doel

De gemeente Heiloo is van plan om de Vennewatersweg te reconstrueren. Deze weg is van belang om Heiloo bereikbaar, verkeersveilig en leefbaar te houden. De Vennewatersweg is de belangrijkste oost-west verbinding van Heiloo. De weg moet geschikt worden gemaakt voor een vlotte en veilige afwikkeling van verkeersstromen.

De reconstructie van de Vennewatersweg past niet 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.

## 1.2 Ligging en begrenzing plangebied

De Vennewatersweg is gelegen in het zuiden van Heiloo. Het plangebied van dit bestemmingsplan betreft het weggedeelte tussen de kruisingen met de Lijnbaan en de Kennemerstraatweg. In figuur 1-1 is dat gedeelte van de Vennewatersweg c.q. het plangebied weergegeven met een rode omlijning.

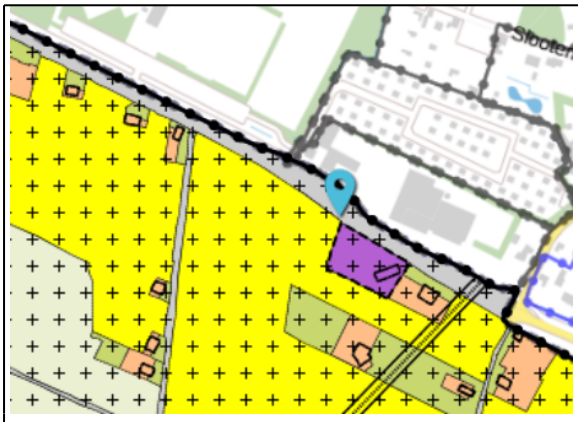


*Figuur 1-1: Ligging Vennewatersweg.*

## 1.3 Vigerende plannen

Het plangebied zoals deze bij benadering bij figuur 1-1 is weergegeven, maakt deel uit van de vigerende bestemmingsplan Zandzoom (vastgesteld 11-07-2005) en het bestemmingsplan Zuiderloo (deels onherroepelijk in werking, vastgesteld 07-12-2015). Er is voor het plangebied van Zandzoom tevens een nieuw bestemmingsplan in voorbereiding. De reconstructie van de Vennewatersweg wordt op grond van de bestemmingsplannen Zandzoom en Zuiderloo niet toegestaan omdat het voornemen niet past binnen bepaalde delen van de geldende bestemming.
Op figuur 1-2 is een uitsnede van de plankaart van bestemmingsplan Zuiderloo te zien. Figuur 1-3 is een

weergave van het voorontwerp bestemmingsplan Zandzoom (gepubliceerd 17-10-2016) waar op moment van schrijven van voorliggend bestemmingsplan nog het vigerende bestemmingsplan Zandzoom uit 2005 geldt. De grens tussen de planologische regimes ligt op de kruising met de Westerweg.



*Figuur 1-2: Voorontwerp bestemmingsplan Zandzoom en bestemmingsplan Zandzoom ter hoogte van de Vennewatersweg.*



*Figuur 1-3: Bestemmingsplan Zuiderloo.*

In het vigerend planologisch kader heeft het plangebied de bestemming 'Verkeer', 'Wonen', en de dubbelbestemming: 'Waarde - Archeologie'.

## 1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van de toelichting wordt de huidige situatie in het plangebied beschreven. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 het beleidskader van het Rijk, de provincie en gemeente Heiloo uiteen gezet. In hoofdstuk 4 wordt het plan nader beschreven. Hoofdstuk 5 gaat over de omgevingsaspecten die voor dit plangebied relevant zijn. Hoofdstuk 6 beschrijft de juridische opzet waarbij de plankaart en planregels worden besproken. Tot slot volgt in de hoofdstukken 7 een beschrijving van de uitvoerbaarheid van het plan en de resultaten van de inspraak en overleg.

# Hoofdstuk 2 Huidige situatie

## 2.1 Beschrijving plangebied

De Vennewatersweg ligt in het zuiden van Heiloo. De weg vormt een verbinding tussen de Kennemerstraatweg (N203) en Het Malevoort in Heiloo west en loopt door tot Egmond-Binnen. De Vennewatersweg is een gebiedsontsluitingsweg (50 km/h) en biedt toegang tot verschillend erven. De Vennewatersweg kruist de volgende lokale erftoegangswegen (van west naar oost):

- Lijnbaan
- Groeneweg
- Westerweg
- Hoogeweg
- Kennemerstraatweg

De kruispunten met de Vennewatersweg zijn voorzien van een voorrangsregeling. Het kruispunt met de Lijnbaan is een drietaks voorrangskruispunt, waarbij het verkeer vanaf de Lijnbaan moet stoppen en voorrang moet verlenen. Het kruispunt met de Westerweg is een viertaks voorrangskruispunt, waarbij voorrang moet worden verleend door verkeer afkomstig vanaf de Westerweg. Via een middensteunpunt kunnen fietsers in twee etappes oversteken.

Het kruispunt met de Groeneweg is met de komst van de spoortunnel een ongelijkvloerse fietsoversteek geworden. Het kruispunt met de Hoogeweg is een viertaks voorrangskruispunt, waarbij het verkeer vanaf de Hoogeweg moet stoppen en voorrang moet verlenen. Via een middensteunpunt kunnen fietsers in twee etappes oversteken. De kruispunten Westerweg en Hoogeweg zijn omwille van de verkeersveiligheid, tijdelijk voorzien van 30 km/uur-drempels om de rijsnelheid van het gemotoriseerde verkeer te beperken. Met zigzagstrepen op de Vennewatersweg wordt geattendeerd op het naderen van een gevaarlijk punt.

De Veldbies is als tijdelijke bouwweg door middel van een inritconstructie met betonplaten op de Vennewatersweg aangesloten. Te zijner tijd wordt de bouwweg vervangen door de aansluiting van de Liguster. Voor het bouwverkeer van Zuiderloo is een tijdelijke bouwweg gerealiseerd in het verlengde van de Haagbeuk, waarvan de toegang vanaf de Vennewatersweg als uitrit met betonplaten is vormgegeven. Te zijner tijd wordt dit een volwaardige aansluiting van de Haagbeuk.
Het kruispunt met de Kennemerstraatweg is een enkelstrooksrotonde met fietsoversteken op alle vier takken en een zebrapad op de tak Ypesteinerlaan. Op de tak Kennemerstraatweg-Noord is de fietsoversteek vormgegeven als tweerichtingen-oversteek.
Binnen Heiloo is de Vennewatersweg één van de vijf mogelijkheden om het spoor te kruisen. Het gebruik varieert tussen de 3.900 en 7.200 motorvoertuigen per etmaal.

De Vennewatersweg is aan de noordzijde voorzien van een vrijliggend fietspad, waar fietsers in twee richtingen gebruik van kunnen maken. De spoortunnel is voorzien van een fietspad en een trottoir. Voetgangers zijn voor en na de spoortunnel Vennewatersweg gedwongen gebruik te maken van het fietspad.

Fietser kunnen op vijf locaties de Vennewatersweg oversteken, namelijk:

- Lijnbaan, voorrangskruispunt zonder middensteunpunt;
- Westerweg, voorrangskruispunt met middensteunpunt;
- Groeneweg, ongelijkvloerse kruising over de spoortunnel;
- Hogeweg, voorrangskruispunt met middensteunpunt;
- Kennemerstraatweg, enkelstrooksrotonde met fietsers in de voorrang.

De middensteunpunten bieden fietsers en voetgangers de mogelijkheid om in twee fasen de Vennewatersweg over te steken. Bij de voorrangskruispunten zijn de middensteunpunten krap gedimensioneerd (2,0 meter in plaats van 2,5 meter) en geven de middeneilanden beperkte fysieke afscherming. De vormgeving van de middensteunpunten voldoet niet aan de richtlijnen die vandaag de dag worden gesteld. Fietser kunnen via de fietsoversteek Groeneweg ongehinderd en veilig de

Vennewatersweg passeren. De route via de Groeneweg is daarmee een goed alternatief geworden voor de route via de Hoogeweg.

In figuren 2-1 t/m 2-4 zijn impressiefoto's van de Vennewatersweg te zien.



*Figuur 2-1: Kruising Vennewatersweg-Hoogeweg.*



*Figuur 2-2: Vennewatersweg vanaf kruising Hoogeweg naar het oosten.*




*Figuur 2-3: Vennewatersweg richting spoorwegovergang (momenteel gesloten wegens aanleg spoortunnel).*

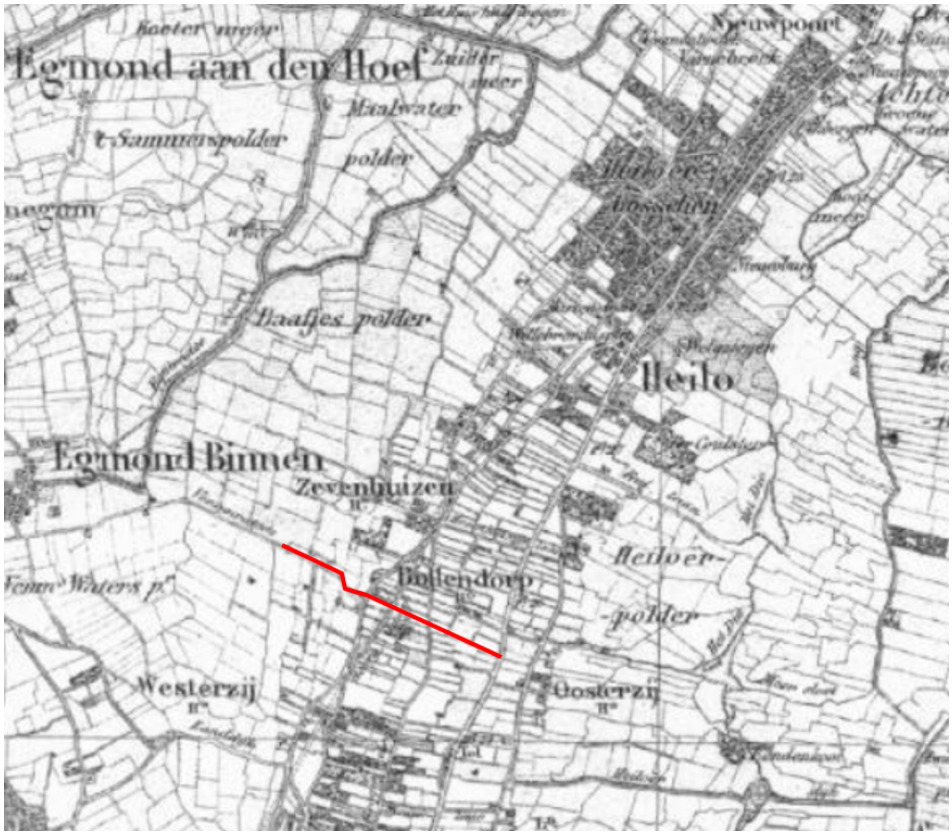


*Figuur 2-4: Vennewatersweg vanaf de rotonde Kennemerstraatweg.*

## 2.2 Historie

### 2.2 Historie

Heiloo ligt op een langgerekte zandrug, die circa 2000 jaar voor het begin van de jaartelling parallel aan de kustlijn is gevormd. De zandrug werd opgeworpen door de zee, waardoor er ook wel wordt gesproken van een strandwal. Deze historische strandwal wordt in het westen begrensd door de Westerweg en in het oosten door de Oosterzijweg. Op het hoogste punt van deze strandwal ligt de Hoogeweg, welke dus ook de Vennewatersweg kruist. Deze wegstructuur wordt ook wel beschouwd als een van de cultuurhistorische linten van Heiloo.
In figuur 2-5 is de oude wegenstructuur uit omstreeks 1850 te zien. De spoorlijn was nog niet aangelegd en de Vennewatersweg liep destijds nog tussen het centrum van Egmond-Binnen tot aan de huidige Westerweg in Heiloo.



*Figuur 2-5: Historische lintstructuur van Heiloo. De Vennewatersweg is bij benadering rood weergegeven.*

In de jaren '90 van de 20e eeuw is de Vennewatersweg over het spoor doorgetrokken naar de Kennemerstraatweg. De wegstructuur is sindsdien niet gewijzigd.

# Hoofdstuk 3 Beleidskader

## 3.1 Rijksbeleid

### 3.1.1 Nationale omgevingsvisie (Novi)

De NOVI biedt een langetermijnperspectief op de ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland tot 2050. Met de vaststelling van de NOVI is haar voorganger (de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte) vervallen. Met de NOVI geeft het kabinet richting aan de grote opgaven die het aanzien van Nederland de komende dertig jaar ingrijpend zullen veranderen. Denk aan het bouwen van nieuwe woningen, ruimte voor opwekking van duurzame energie, aanpassing aan een veranderend klimaat, ontwikkeling van een circulaire economie en omschakeling naar kringlooplandbouw. Alles met zorg voor een gezonde bodem, schoon water, behoud van biodiversiteit en een aantrekkelijke leefomgeving.

**Vier prioriteiten**
Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 brengt de NOVI de langetermijnvisie in beeld. Het Rijk wil op nationale belangen sturing en richting geven. Dit komen samen in vier prioriteiten:

1. Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie
Nederland moet zich aanpassen aan de gevolgen van klimaatverandering en moet in 2050 klimaatbestendig en waterrobuust zijn. Om dit te bereiken moeten er maatregelen in de leefomgeving getroffen worden zoals het behouden en aanleggen van voldoende groen en wateropslag in de steden. Ook moet Nederland in 2050 een duurzame energievoorziening hebben. Dit kan onder andere gerealiseerd worden door de aanleg van zonnepanelen en windmolens. Windmolens op zee hebben de voorkeur, maar ook op het land zijn ze nodig. Door de windmolens waar mogelijk zo veel mogelijk te clusteren wordt vernsippering over het landschap voorkomen en kan de ruimte zo efficiënt mogelijk worden benut. Participatie en invloed van bewoners is daarbij erg belangrijk. Zonnepanelen moeten eerst op daken en gevels worden geplaatst voordat er over wordt gegaan op het plaatsen van zonnepanelen in het landschap.
Ook zet het Rijk zich in voor het maken van ruimtelijke reserveringen voor het hoofdenergiesysteem op nationale schaal.

2. Duurzaam economisch groeipotentieel
Nederland werkt toe naar een duurzame, circulaire, kennisintensieve en internationaal concurrerende economie in 2050. Om deze positie te bereiken en te handhaven zijn goede verbindingen via weg, spoor, lucht, water en digitale netwerken vereist. Ook zijn nauwe samenwerkingsverbanden met internationale partners belangrijk, ook op defensieterrein.
Het Rijk zet in op het creeëren van een innovatief vestigingsklimaat met een goede *quality of life*: een leefomgeving die inwoners volop voorzieningen biedt op het gebied van wonen, bewegen, recreëren, ontmoeten en ontspannen.
Het uitgangspunt is wel dat de economie toekomstbestendig wordt, oftewel concurrerend, duurzaam en circulair. Dit moet worden bereikt door duurzame energiebronnen te gebruiken en productieprocessen te veranderen zodat men niet langer afhankelijk is van fossiele bronnen.

3.Sterke en gezonde regio's
In steden en stedelijke regio's zijn veel nieuwe locaties nodig voor wonen en werken. De voorkeur is om deze locaties binnenstedelijk te realiseren, zodat de open ruimten tussen stedelijke regio's behouden blijven. Dit vraagt optimale afstemming op en investeringen in mobiliteit. Tegelijk moet de leefbaarheid en klimaatbestendigheid in steden en dorpen verbeterd worden. Dit houdt in: schone lucht, voldoende groen, water en publieke voorzieningen waar mensen kunnen bewegen, ontspannen en samenkomen. Daarbij hoort een uitstekende bereikbaarheid en toegankelijkheid, ook voor mensen met een handicap. De leefomgevingskwaliteit- en veiligheid moet toenemen. Dit betekent dat voorafgaand aan nieuwe ontwikkelingen helder moet zijn welke randvoorwaarden de leefomgevingskwaliteit- en veiligheid stelt en welke maatregelen er nodig zijn wanneer er voor nieuwe ontwikkelingslocaties wordt gekozen. Zo blijft de gezondheid geborgen. Niet alleen groei heeft aandacht in de NOVI. Er wordt ook aandacht besteed

aan het versterken van de vitaliteit en leefbaarheid in krimpregio's.

4. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied
Er ontstaat een nieuw perspectief voor de Nederlandse landbouwsector als koploper in de duurzame kringlooplandbouw. Een goed verdienpotentieel voor de bedrijven wordt gecombineerd met een minimaal effect op de omgevingskwaliteit van lucht, bodem en water. Dit levert ook een noodzakelijke positieve bijdrage aan het verbeteren van de biodiversiteit. Bodemdaling moet worden aangepakt. Verhoging van het waterpeil is in bepaalde veenweidegebieden op termijn noodzakelijk. Met de betrokken regio's en gebruikers wordt afgesproken waar en hoe deze aanpassingen zorgvuldig moeten worden uitgevoerd. In alle gevallen wordt er ingezet op ontwikkeling van de karakteristieke eigenschappen van het Nederlandse landschap. Dit vertegenwoordigt een belangrijke cultuurhistorische waarde. Verrommeling en versnippering, bijvoorbeeld door wildgroei van distributiecentra, is ongewenst en wordt tegengegaan.

**Afwegingsprincipes**
De druk op de fysieke leefomgeving in Nederland is zo groot, dat belangen soms botsen. Het streven is combinaties te maken en win-win situaties te creëren, maar dit is niet altijd mogelijk. Soms zijn er scherpe keuzes nodig en moeten belangen worden afgewogen. Hiertoe gebruikt de NOVI drie afwegingsprincipes:

1. Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies: In het verleden is scheiding van functies vaak te rigide gehanteerd. Met de NOVI zoekt het Rijk naar maximale combinatiemogelijkheden tussen functies, gericht op een efficiënt en zorgvuldig gebruik van onze ruimte;
2. Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal: wat de optimale balans is tussen bescherming en ontwikkeling, tussen concurrentiekracht en leefbaarheid, verschilt van gebied tot gebied. Sommige opgaven en belangen wegen in het ene gebied zwaarder dan in het andere;
3. Afwentelen wordt voorkomen: het is van belang dat de leefomgeving zoveel mogelijk voorziet in mogelijkheden en behoeften van de huidige generatie van inwoners zonder dat dit ten koste gaat van die van toekomstige generaties.

### 3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

In de Structuurvisie Infrastructuur (SVIR) en Ruimte heeft de Rijksoverheid de nationale belangen omschreven waarvoor het Rijk zelf verantwoordelijkheid draagt. Een goede doorwerking van deze nationale belangen wordt juridisch geborgd via het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro).

De nationale belangen betreffen onder meer onderwerpen op het gebied van de hoofdinfrastructuur (reserveringen rond hoofdwegen en hoofdspoorwegen, vrijwaring rond rijksvaarwegen en hoofdbuisleidingen), de elektriciteitsvoorziening, het vereenvoudigde regime van de ecologische hoofdstructuur en waterveiligheid (bescherming van primaire waterkeringen en bouwbeperkingen in het IJsselmeergebied).

De Vennewatersweg is geen onderdeel van de hoofdinfrastructuur. Andere nationale belangen die in de Barro worden geborgd spelen niet in voorliggend bestemmingsplan.

## 3.2 Provinciaal beleid

### 3.2.1 Omgevingsvisie Noord-Holland 2050

Op 19 november 2018 hebben de Provinciale Staten de Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 vastgesteld. In de Omgevingsvisie geeft de provincie aan welke provinciale belangen een rol spelen bij de ruimtelijke ordening in Noord-Holland. De visie laat in algemene zin zien wat de ontwikkelprincipes zijn voor de hele provincie om een hoge leefomgevingskwaliteit te bieden. Het leidende principe van de Omgevingsvisie NH2050 is de balans tussen economische groei en leefbaarheid. Een gezonde en veilige leefomgeving die goed is voor mens, plant én dier. Onder de hoofdambitie, balans tussen economische groei en leefbaarheid, zijn samenhangende ambities geformuleerd. Hierbij komen de volgende thema's aan bod:
Leefomgeving:

- Klimaatverandering: een klimaatbestendig en waterrobuust Noord-Holland.
- Gezondheid en veiligheid: het behouden en waar mogelijk verbeteren van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving. Dit betreft bodem, water, lucht, omgevingsveiligheid, geluidsbelasting en ontwikkeling in de ondergrond.
- Biodiversiteit en natuur: biodiversiteit in Noord-Holland vergroten, ook omdat daarmee andere doelen zoals een gezonde leefomgeving kan worden bereikt.

Gebruik van leefomgeving:
- Economische transitie: een duurzame economie, met innovatie als belangrijke motor. De provincie biedt ruimte aan ontwikkeling van circulaire economie, duurzame landbouw, energie transitie en experimenten.
- Wonen en werken: vraag en aanbod van woon- en werklocaties moeten beter met elkaar in overeenstemming zijn. Woningbouw moet vooral in en aansluitend op de bestaande verstedelijkte gebieden worden gepland, in overeenstemming met de kwalitatieve behoeftes en trends. Duurzaamheid van de totale voorraad is het uitgangspunt.
- Mobiliteit: Inwoners en bedrijven van de provincie Noord-Holland verplaatsen producten of personen effectief, veilig en efficiënt waarbij negatieve gevolgen van mobiliteit op het klimaat, gezondheid, natuur en landschap steeds nadrukkelijk meegewogen worden. De provincie zet zich in voor het verwerken van mobiliteitsopties die hieraan bijdragen zoals goede OV-verbindingen, uitstekende infrastructuur voor alle modaliteiten en technologische innovatie.
- Landschap: het benoemen, behouden en versterken van unieke kwaliteiten van diverse landschappen en cultuurhistorie.

Energie transitie:
De ambitie voor de energie transitie is dat Noord-Holland als samenleving in 2050 volledig klimaatneutraal en gebaseerd is op hernieuwbare energie. De provincie biedt de ruimte aan noodzakelijke energie transitie en de daarvoor benodigde infrastructuur. Daarbij wordt tevens rekening gehouden met de ambities voor verstedelijking en landschap.

*5 bewegingen met ontwikkelprincipes*
Naast de ambities worden in de Omgevingsvisie vijf samenhangende bewegingen geschetst. De bewegingen laten zien hoe de provincie omgaat met opgaven die op de samenleving afkomen en die zij willen faciliteren. Hiertoe zijn een aantal ontwikkelprincipes en randvoorwaarden meegegeven. Het gaat om de volgende vijf bewegingen:
1. Dynamisch schiereiland: Hierin is het benutten van de unieke ligging van Noord-Holland, te midden van water, leidend.
2. Metropool in ontwikkeling: Hierin wordt beschreven hoe de Metropoolregio Amsterdam steeds meer als één stad functioneert.
3. Sterke kernen, sterke regio's: gaat over de ontwikkeling van centrumgemeenten die de gehele regio waarin ze liggen vitaal houden.
4. Nieuwe energie: benut de economische kansen van de energie transitie.
5. Natuurlijk en vitaal landelijke omgeving: staan het ontwikkelen van natuurwaarden en een economisch duurzame agrarische sector centraal.

Met de reconstructie van de Vennewatersweg wordt er bijgedragen aan de ambities van de provincie, met name binnen de beweging 'sterke kernen, sterke regio's. Heiloo valt namelijk in de regio Alkmaar, welke in de Omgevingsvisie is aangemerkt als centrumgemeente en ontwikkelregio. Door de reconstructie van de Vennewatersweg wordt er bijgedragen aan de ontwikkeling en vitaliteit van Heiloo. In hoofdstuk 4 en 5 wordt dit principe nader onderbouwd.

### 3.2.2 Omgevingsverordening NH2050
De belangrijkste onderwerpen uit de Omgevingsvisie zijn verankerd in de nieuwe Omgevingsverordening Noord-Holland. Deze vervangt alle bestaande verordeningen die betrekking hebben op de leefomgeving zoals de Provinciale Ruimtelijke Verordening, de Provinciale Milieuverordening, de Waterverordeningen en de Wegenverordening.

Doel en uitdaging
De provincie wil een eenvoudiger, duidelijker en meer integraal systeem van regels. Met meer ruimte voor lokaal en regionaal maatwerk en bestuurlijke afwegingsruimte. Om dat te bereiken stelt de provincie samen met haar partners de Omgevingsverordening op.

Voor de provincie betekent dit een andere, nieuwe manier van werken. Ook de regels worden op een nieuwe manier opgesteld. De nieuwe regels richten zich op het 'hoe': hoe kom je tot een goede fysieke leefomgeving? De fysieke leefomgeving staat voor alles wat mensen zien, voelen en ruiken zoals gebouwen, wegen, parken, bossen, rivieren en een schone lucht. Voorheen richtten de regels zich vooral op het 'wat': wat mag niet en welke uitzonderingen gelden? Het gaat dus meer om het doel en minder om het middel. In de Omgevingsverordening NH2020 worden daarvoor de eerste stappen gezet.

De geconsolideerde versie van de Omgevingsverordening NH2020 is 10 juli 2023 door Provinciale Staten vastgesteld.

## 3.3 Regionaal beleid

### 3.3.1 Netwerkvisie Noord-Holland

In de Netwerkvisie Noord-Holland (2015) zijn enkele regionale beleidsuitgangspunten vastgelegd. In de regio Alkmaar zijn de belangrijkste prioriteiten:

- Doorstroming op de ring;
- Regionale ontsluiting voor zowel woonwijken als bedrijventerreinen;
- Het weren van doorgaand verkeer door het centrum van Alkmaar en dorpskernen;
- Het verbeteren van de betrouwbaarheid van de doorstroming.

Door de reconstructie van de Vennewatersweg, die in voorliggend bestemmingsplan planologisch mogelijk wordt gemaakt, wordt de doorstroming in Heiloo verbeterd en worden ook de nieuwe woonwijken Zandzoom en Zuiderloo ontsloten. Hiermee voldoet het plan aan de belangrijkste prioriteiten van de Netwerkvisie.

## 3.4 Gemeentelijk beleid

### 3.4.1 Toekomstvisie Heiloo 2030

De toekomstvisie 2030 is in 2013 samen gemaakt door inwoners, maatschappelijke instellingen, ondernemers en de gemeente Heiloo en schept een beeld van de kwaliteiten, wensen en doelen van het dorp. De toekomstvisie is de basis voor de structuurvisie en de strategische visie van de gemeente Heiloo.

De uitgangspunten van de Toekomstvisie 2030 zijn:

- Heiloo blijft een zelfstandige gemeente maar werkt samen met gemeenten in de regio om de dienstverlening en het voorzieningenniveau op een kwalitatief hoog peil te houden;
- Heiloo is een forensengemeente;
- Inwoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties nemen verantwoordelijkheid voor een duurzame toekomst (People, Planet, Profit);
- Iedereen voert de regie over zijn eigen leven en is in principe verantwoordelijk voor het voorzien in eigen behoeften.

Voorliggend plan faciliteert de ontsluiting van nieuwe woonwijken en draagt daarbij direct bij aan een verbeterde bereikbaarheid van het dorp en daarin liggende wijken. Hierdoor voldoet voorliggend plan aan de toekomstvisie.

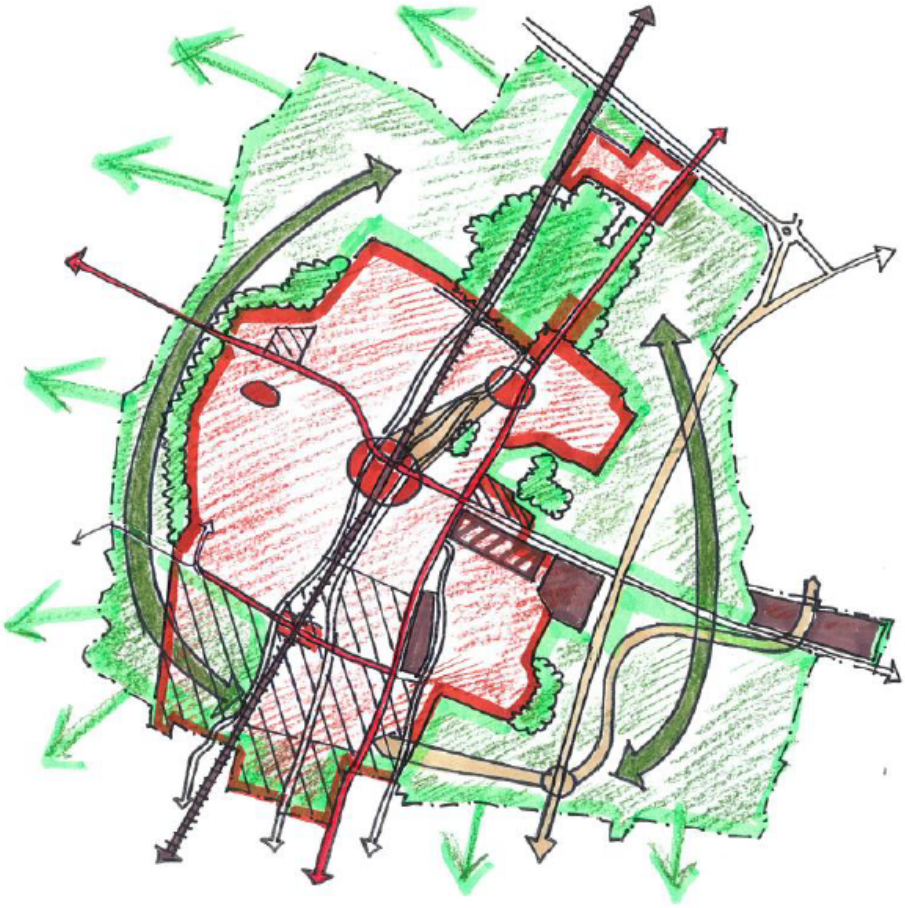
### 3.4.2 Structuurvisie Heiloo 2030

Op 3 november 2014 is de Structuurvisie 2030 vastgesteld door de gemeenteraad van Heiloo. De structuurvisie beschrijft hoe de gemeente denkt dat Heiloo er in 2030 op ruimtelijk gebied uit ziet. De structuurvisie is een uitwerking en verdieping van de ruimtelijke aspecten uit de Toekomstvisie 2030. Het

zijn de ruimtelijke ontwikkelingen die op dit moment zijn te voorzien en die relevant zijn voor de toekomstige ruimtelijk-fysieke inrichting van Heiloo. Al deze aspecten vormen het vertrekpunt voor de structuurvisie en zijn de basis van de feitelijke opdracht voor Heiloo tot 2030. Deze opdracht is vertaald naar de volgende missie:

1. Het dorpse karakter van Heiloo versterken;
2. De diversiteit aan het woningaanbod vergroten;
3. een goede balans tussen bebouwing, groen, water en infrastructuur;
4. Het bevorderen van duurzaamheid, waaronder energiezuinig en milieubewust leven;
5. Optimaliseren van maatschappelijke voorzieningen, recreatiemogelijkheden en accomodatiegebruik;
6. Verbeteren werkgelegenheid door optimaliseren van bedrijvigheid, zakelijke dienstverlening, detailhandel, horeca en toerisme.

Aan de hand van de thema's wonen, werken, verplaatsen en verblijven, vermaken en verblijven, leren en zorgen en recreëren en bewaren wordt de missie verder uitgewerkt.
Het bovenstaande leidt samengevat tot de structuurvisie kaart in figuur 3-1.





Begrenzing bebouwd gebied

Ontwikkelingsgebieden woningbouw 2015-2030

Groen met woningbouw in lagere dichtheden als overgang naar Limmen en het agrarisch gebied

Agrarisch gebied

Relatie (zicht) met open landschap

*Figuur 3-1: structuurvisie kaart Heiloo 2030.*

Voorliggend bestemmingsplan valt binnen het thema 'verplaatsen en verblijven. In dit thema heeft de gemeente de volgende visie:

*Binnen het dorp blijft de oost-west circulatie een punt van zorg. Door de spoorboekloze trein-verbinding zal de barrière, die het spoor vormt, nog groter worden. Het spoor vormt een fysieke en visuele barrière in het dorp. Geluidschermen versterken dat nog aanzienlijk. Aan de andere kant blijft het intercitystation van Heiloo een belangrijke voorwaarde voor de aantrekkelijkheid als forensendorp. Onderzoek moet worden verricht naar de toegankelijkheid en herkenbaarheid van het NS-station en de park-ride-work-functie daarvan. De uitbreiding fietsnetwerken wordt betrokken bij de evaluatie van het huidige beleid.*
*De spoortunnel in de Vennewatersweg geeft in combinatie met de aansluiting A9 verlichting op de oost-west verbindingen Kerkelaan en Zeeweg. Het agrarisch verkeer, en dan met name dat van bloembollenbedrijven tussen de Egmonden en het agrarisch gebied ten oosten van de A9, wordt zo veel mogelijk via de Vennewatersweg gedirigeerd. Met het realiseren van de afslag A9 moeten knelpunten die zouden kunnen ontstaan voor het agrarisch verkeer worden opgelost zodat bereikbaarheid kan worden gegarandeerd. De spoorwegonderdoorgang vermindert de toename van het verkeer op de andere oost-westverbindingen. Onderzoek naar de verbetering van de spoorkruising bij de Stationsweg en de Kerkelaan - met name voor langzaam verkeer - moet zeker worden verricht maar de wijze waarop dat kan gebeuren, is met name bij de laatste op dit moment een ruimtelijk en financieel vraagstuk.*
*Het kustverkeer naar Egmond aan Zee moet zo veel mogelijk worden geweerd van het Heilooër wegennet. Verkeer naar de kust dat op de A9 rijdt, wordt via de westelijke randweg Alkmaar naar de Hoeverweg (N512) geleid. Het is van belang dat deze route in de toekomst wordt verbeterd en de snelste en meest logische route naar de kust vormt.*

In figuur 3-1 is te zien dat de Vennewatersweg op de visiekaart met een rode lijn is weergegeven en een belangrijk onderdeel vormt van de verkeersstructuur van Heiloo. Dit komt met name door de realisatie van de spoortunnel waardoor er een ononderbroken verbinding ontstaat tussen Heiloo-west en Heiloo-oost. Voorliggend bestemmingsplan faciliteert een verbetering van deze verbinding waardoor het plan ook past binnen de structuurvisie.

### 3.4.3 Verkeersbeleid Heiloo 2018-2030

Op 5 maart 2018 is het Verkeersbeleid Heiloo 2018-2030 vastgesteld door de raad van de gemeente Heiloo. In het verkeersplan is aangegeven hoe men om wil gaan met verkeer en vervoer bij ruimtelijke ontwikkelingen. Het hoofddoel is om Heiloo bereikbaar, leefbaar, verkeersveilig en duurzaam te houden. Het verkeersbeleid houdt rekening met de ontwikkelingen zoals de groeiende mobiliteit, de nieuwe woonwijken Zuiderloo/Zandzoom, Melco en Varne Buiten en de infrastructurele werken als de spoorwegonderdoorgang en de aansluiting op de A9. De aansluiting A9 zorgt voor een oplossing van een groot aantal problemen die zijn ontstaan door ruimtelijke ontwikkelingen en de toename van de mobiliteit.

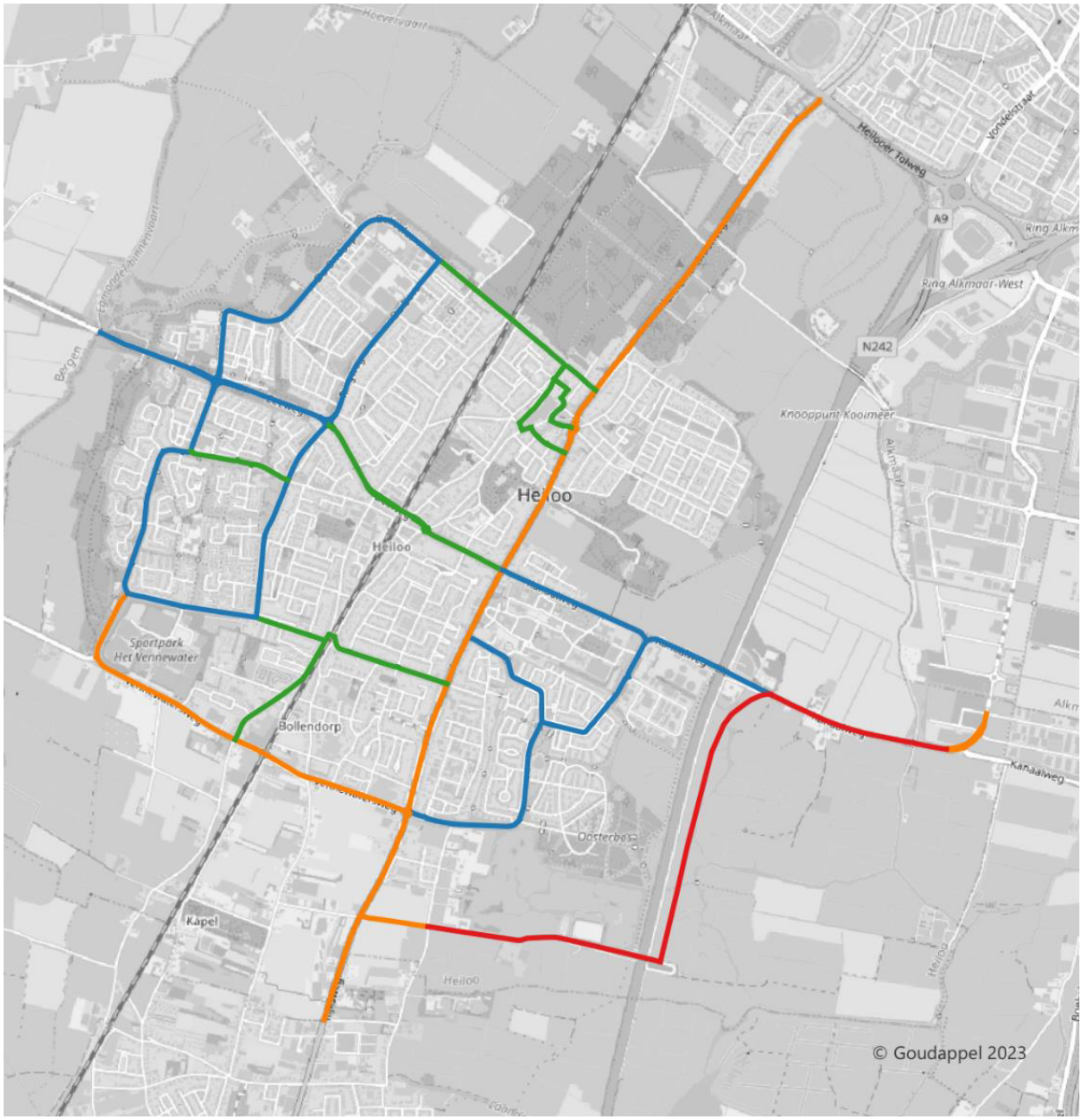
De gemeente Heiloo heeft samen met bewoners en ondernemers de volgende principes uitgewerkt tot dubdoelen:

1. Heiloo fietsdorp:
    a. Op belangrijke fietsroutes is de auto te gast;
    b. 30 km wegen worden ook als zodanig naar functie ingericht;
    c. beperkingen of afsluitingen voor motorverkeer gelden niet voor fietsverkeer tenzij noodzakelijk;
    d. bij erftoegangswegen worden gelijkwaardige kruisingen toegepast.
2. Verkeersremmende maatregelen boven handhaving:
    a. Wegen inrichten naar beoogde functie zodat op een natuurlijke wijze het gewenste gedrag wordt afgedwongen. In specifieke gevallen ondersteunen met handhaving.
3. Bereikbaarheid voor verschillende doelgroepen:
    a. Voor vracht-, landbouw- en busverkeer zijn specifieke routes aangewezen waarbij conflicten tussen zwaar verkeer en fietsers zo veel mogelijk worden vermeden;

b. bedrijven in woonkern met kleine voertuigen bevoorraaden;
c. het doorgaand verkeer (zonder herkomst of bestemming in Heiloo) weren op erftoegangswegen (bijv. door inrichting).

4. Leefbaarheid waarborgen:
   a. Tijdig signaleren van benadering grenswaarden luchtkwaliteit en geluidsbelasting door monitoren van verkeersstromen;
   b. Conformatie aan wettelijke grenzen van luchtkwaliteit en geluidsbelasting. De voorkeurswaarden mogen niet worden overschreden.
5. Duurzaam veilig:
   a. De principes van Duurzaam Veilig worden binnen het verkeersbeleid waar mogelijk als uitgangspunt gehanteerd. In specifieke gevallen moet maatwerk worden geboden en kunnen deze principes niet strikt worden aangehouden. In dergelijke gevallen wordt gekeken op welke wijze de verkeersveiligheid van alle verkeersdeelnemers zo goed mogelijk kan worden gewaarborgd.

De Vennewatersweg is een onderdeel van de hoofdautostructuur in Heiloo. Volgens de categorisering is deze weg een Gebiedsontsluitingsweg A (GOW A), zie de figuur hieronder.




*Figuur 3-2: Wegencategorisering Heiloo (bron: Verkeersbeleid 2018-2030, bewerking Goudappel).*

In een categorisering van het wegennet wordt het wegennet ingedeeld in de verkeersruimte (de gebiedsontsluitingswegen, GOW) en het verblijfsgebied (de erftoegangswegen, ETW). De gebiedsontsluitingswegen zorgen voor het ontsluiten en verbinden van de wijken. Op deze wegen heeft de doorstroming van het gemotoriseerde verkeer met een redelijke snelheid prioriteit. Op kruispunten wordt zo nodig gezorgd voor een lage snelheid en is uitwisseling mogelijk. Op gebiedsontsluitingswegen van het hoogste type (GOW A), zoals de Vennewatersweg, wordt het aantal kruispunten en conflictpunten zo veel mogelijk beperkt. De reconstructie, waarbij de kruispunten zo veel mogelijk als verkeerpleinen worden ingericht, is nodig om het aantal conflictpunten te verminderen en zodoende de veiligheid te verbeteren.

In het verkeersbeleid staat dat het (toekomstig) autoverkeer evenwichtiger moet worden verdeeld over de wegen in Heiloo. Hiervoor zijn uitgangspunten en kaders opgenomen. Het doorgaand verkeer rijdt daarbij zoveel mogelijk op de 50 km/uur-wegen in Heiloo: de gebiedsontsluitingswegen. De woonstraten moeten zoveel mogelijk ontlast worden en een inrichting krijgen die daarbij hoort. Verder is één van de wensen om de verkeersdruk op de Kerkelaan en de Stationsweg te verminderen. In 2022 is de route Kerkelaan - Belieslaan al heringericht en heeft een inrichting gekregen die past bij een erftoegangsweg met maximumsnelheid van 30 km/u. De verwachting is dat in 2024 ook de route Stationsweg - Zeeweg op vergelijkbare wijze kan worden heringericht. Over de acceptabele hoeveelheid verkeer (toetswaarde) die op de verschillende wegen in Heiloo per dag kan worden afgewikkeld, heeft de gemeenteraad op 28 november 2022 een aanvullend besluit genomen, zie Bijlage 3. In dit raadsbesluit zijn nieuwe toetswaarden vastgesteld. Bij overschreiding van deze toetswaarden is nader onderzoek noodzakelijk. Bij nader onderzoek wordt een toets op capaciteit en op verkeersveiligheid uitgevoerd. Als uit dit nader onderzoek blijkt dat de vormgeving en verkeersintensiteit op elkaar zijn afgestemd, is er sprake van een acceptabel verkeersbeeld.

# Hoofdstuk 4 Planbeschrijving

De Vennewatersweg is de belangrijkste oost- west verbinding van Heiloo. In het plangebied is een beperkte toename van verkeer waarneembaar op het traject tussen de Haagbeuk en de Kennemerstraatweg. Dit is het saldo van de verkeersgroei als gevolg van de realisatie van de ruimtelijke ontwikkelingen van Zuiderloo en de afname van verkeer als gevolg van de 30 km/uurmaatregelen op de Westerweg. Door de herinrichting van de Westerweg, neemt de hoeveelheid verkeer op deze zijweg van de Vennewatersweg af.
Door de autonome groei van het verkeer wordt het ook elders in Heiloo drukker. Op het noordelijk deel van de Kennemerstraatweg is daardoor sprake van een overschrijding van de toetswaarde zoals die is vastgesteld in het raadsbesluit van de gemeente Heiloo op 28 november 2022, zie Bijlage 3.
Op de Kerkelaan zijn de verkeersaantallen te hoog voor de functie van erftoegangsweg en de vormgeving die daarbij behoort. Op de Stationsweg is sprake van een toename van verkeer. De verkeersaantallen zijn te hoog voor de functie van erftoegangsweg en de vormgeving die daarbij behoort.

Op een aantal zijwegen van de Vennewatersweg wordt het als gevolg van autonome ontwikkelingen drukker dan in de huidige situatie het geval is. Door de toename van afslagbewegingen neemt de kans op conflicten toe tussen voertuigen onderling (bijvoorbeeld kop-staart botsingen bij afslagbewegingen naar de toegangen van het plangebied Zuiderloo).

De Gemeente Heiloo heeft er daarom voor gekozen om de Vennewatersweg te reconstrueren zodat de weg geschikt wordt voor een grotere verkeersdruk zodat de verkeersstromen op een vlotte en veilige manier afgewikkeld kunnen worden.

Zoals is te zien bij figuur 4-1 worden er verschillende kruispunten aan de Vennewatersweg gereconstrueerd. Het gaat om de volgende kruisingen (van oost naar west):
1. Lijnbaan
2. Westerweg
3. Hoogeweg
4. Nieuw: ontsluiting met Zandzoom en Zuiderloo
5. Rotonde Kennemerstraatweg

In figuur 4-1 is het schetsontwerp van de gekozen variant weergegeven. Het definitieve ontwerp is in Bijlage 1 opgenomen.





*Figuur 4-1: Schetsontwerp Reconstructie Vennewatersweg.*

**Lijnbaan**
De weg wordt hier verbreed zodat er ruimte is voor een opstelstrook voor het afslaan richting de Lijnbaan.

**Westerweg**
Het kruispunt wordt aangepast naar een voorrangsplein waarbij fietsers aan de westzijde van het voorrangsplein kunnen oversteken.

**Hoogeweg**
De Hoogeweg zal richting het noorden en richting het zuiden twee verschillende ontsluitingen krijgen. Van- en naar het noorden zal er een voorrangsplein worden aangelegd welke toegang geeft tot een drietakskruispunt waarvan de westelijke weg toegang zal geven tot de oorspronkelijke Hoogeweg. De noordelijke weg bij het drietakskruispunt (rechtdoor) zal toegang geven tot de nieuwbouwwijk Zuiderloo. Het zuiden van de Hoogeweg zal toegankelijk worden via een parallelweg, die tussen de ontsluiting van de Haagbeuk en de Groeneweg zal gaan lopen. Fietsers kunnen bij de Hoogeweg niet oversteken en zullen worden omgeleid naar de oversteek bij het spoor of bij de Haagbeuk

**Ontsluiting Zandzoom/Zuiderloo**
Bij dit kruispunt wordt een voorrangspleintje aangelegd. Daar kunnen fietsers aan de westzijde van het voorrangsplein oversteken. Er komt een parallelweg aan de zuidkant van de Vennewatersweg welke de zuidkant van de Hoogeweg zal ontsluiten.

**Rotonde Kennemerstraatweg**
Bij de kruising met de Kennemerstraatweg wordt er een partiële-ei rotonde aangelegd. Het verkeer vanaf de zuidkant van de Kennemerstraatweg kan bij dit ontwerp de binnenbocht van de rotonde nemen om rechtdoor of richting de Vennewatersweg naar links af te slaan. Dit ontwerp voorkomt verkeerscongestie. Het fietsverkeer kan afslaan aan de west en oostzijde van de Vennewatersweg en de noordkant van de Kennemerstraatweg. Dit betekent dat zij aan de zuidkant van de rotonde niet kunnen oversteken. Dit heeft te maken met de dubbele rijbaan die daar zal ontstaan die dan zal conflicteren met de aanleg van een fietspad. Reconstructie Vennewatersweg 22

# Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten

## 5.1 Algemene beoordeling milieueffecten (m.e.r.)

**Wettelijk kader**
Op grond van hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) is het noodzakelijk om ten behoeve van een bestemmingsplan dat kaderstellend is voor of een besluit neemt over projecten met grote milieugevolgen een milieueffectrapportage te doorlopen. Onderdeel C van de bijlage Besluit m.e.r. geeft de omvang van dergelijke projecten. Van andere projecten moet het bevoegd gezag beoordelen of deze projecten belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu kunnen hebben. Deze projecten staan in onderdeel D van de bijlage Besluit m.e.r.

Hierbij geldt de omvang van een project als *richtwaarde,* en niet als absolute drempelwaarde. Daarom is vrijwel altijd een toets noodzakelijk of sprake is van een project met grote milieugevolgen. Deze toets dient plaats te vinden aan de hand van de criteria van Bijlage III, van de EU-richtlijn m.e.r. De hoofdcriteria waaraan moet worden getoetst zijn: kenmerken van de projecten, plaats van de projecten en kenmerken van het potentiële effect.

**Beschouwing**
De aanleg, wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een autosnelweg of autoweg is opgenomen in categorie C1.3 van het Besluit m.e.r. De reconstructie van de Vennewatersweg is te omschrijven als een verlegging en verbreding van een bestaande weg van twee rijstroken. Indien de omvang van deze wijziging langer is dan een tracé van 10 kilometer, dan geldt er een directe m.e.r. plicht.
De reconstructie van de Vennewatersweg is slechts 1,3 kilometer lang. Dit is ook onder de drempelwaarde van dezelfde activiteit in categorie D. 1.2 van 5 kilometer. Dit betekent dat het verplicht is een vormvrije m.e.r.- beoordeling uit te voeren.

| | Activiteiten | Gevallen | Besluit |
|---|---|---|---|
| C.1.3 | De wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een, autosnelweg of autoweg | In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 10 kilometer of meer. | Het plan, bedoeld in de artikelen 5 en 8 j° 9, tweede lid, van de Planwet verkeer en vervoer, de structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1 en 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening en het plan, bedoeld in de artikelen 3.1, eerste lid, 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| D.1.2. | De wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een, autosnelweg of autoweg | In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 5 kilometer of meer. | Het plan, bedoeld in de artikelen 5 en 8 j° 9, tweede lid, van de Planwet verkeer en vervoer, de structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1 en 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening en het plan, bedoeld in de artikelen 3.1, eerste lid, 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet |

*Tabel 5-1: Overzicht relevante categoriën uit het Besluit M.e.r.*

Op grond van artikel 2, lid 5 besluit m.e.r. dient de initiatiefnemer in het kader van de vormvrije m.e.r.-beoordeling een aanmeldnotitie op te stellen en in te dienen bij het bevoegd gezag. Hierin wordt ingegaan op de vraag of de activiteit mogelijk tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan leiden. De inhoudelijke vereisten voor deze beoordeling staan benoemd in bijlage III van de Europese richtlijn m.e.r. Hierin staat dat de voorgenomen activiteiten aan de volgende drie aspecten moeten worden getoetst:

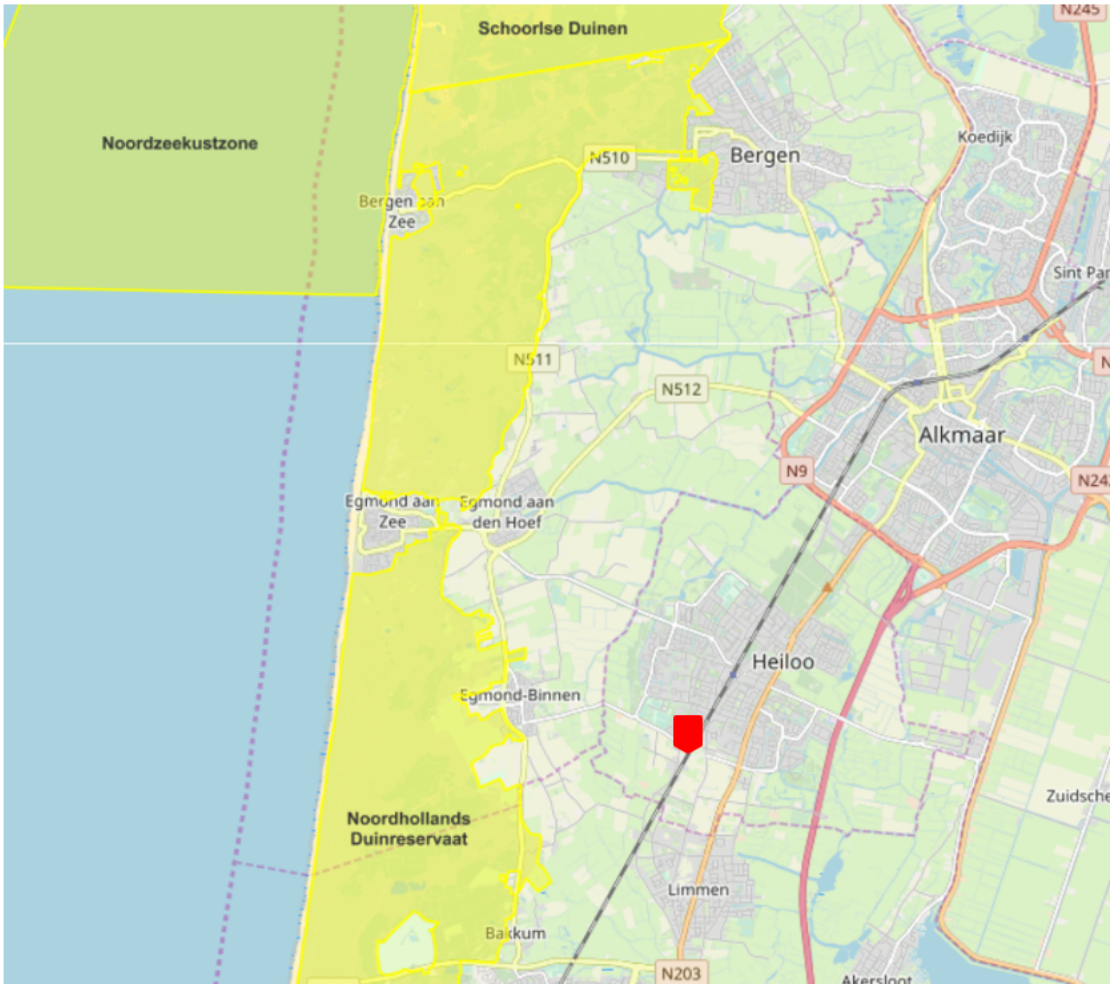
1. Kenmerken van het project;
2. Plaats van het project;
3. Samenhang met andere activiteiten (cumulatie);
4. Kenmerken van het potentiële effect.

Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling en aanmeldnotitie wordt middels voorliggende paragraaf als onderdeel van het bestemmingsplan behandeld.

*Kenmerken van het project*
Het plan omvat de reconstructie van de bestaande Vennewatersweg te Heiloo met een tracélengte van ca 1,3 kilometer en blijft daarmee ver onder genoemde drempelwaarden. Vanwege de planontwikkelingen van de nieuwbouwwijken Zandzoom en Zuiderloo wordt er een verkeerstoename van minimaal 20% verwacht. Deze verkeerstoename wordt planologisch mogelijk gemaakt in de bestemmingsplannen Zandzoom en Zuiderloo. De daarmee gepaarde milieubelasting is daarbij ook onderbouwd. Voorliggend bestemmingsplan maakt de fysieke aanpassing van de Vennewatersweg mogelijk zodat de verhoogde verkeersintensiteiten goed afgewikkeld kunnen worden.
De reconstructie heeft gevolgen voor de aspecten 'verkeer', 'luchtkwaliteit', 'stikstofdepositie', 'geluid', 'water' ,'ecologie' en 'archeologie en cultuurhistorie'. Deze aspecten zijn onderzocht en worden in het vervolg van dit hoofdstuk nader onderbouwd. De effecten ten aanzien van deze aspecten worden aanvaardbaar geacht.

*Plaats waar de activiteit plaatsvindt (ligging ten opzichte van gevoelige gebieden)*
Rondom het plangebied liggen diverse Natura 2000-gebieden, waarvan de volgende binnen een afstand van 10 kilometer van het plangebied:
- Noordhollands Duinreservaat (ca 2 km)
- Eilandspolder (ca 6 km)
- Noordzeekustzone (ca 7,5 km)

Zie de onderstaande figuur voor de ligging van de Natura-2000 gebieden.




*Figuur 5-1: Ligging Natura-2000 gebieden ten opzichte van het plangebied, bij benadering weergegeven met rood.*

Om de toename- en afname van stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden inzichtelijk te maken is een nadere analyse nodig. Uit de uitgevoerde nadere analyse, zie subparagraaf 5.8.2, blijkt dat er geen toename in stikstofdepositie ontstaat welke schadelijk is voor de omliggende Natura-2000 gebieden.

*Samenhang met andere activiteiten ter plaatse (cumulatie)*
De reconstructie van de Vennewatersweg hangt samen met de nieuwbouwprojecten Zandzoom en Zuiderloo. De verkeersaantrekkende werking van Zuiderloo is reeds mogelijk gemaakt in bestemmingsplan Zuiderloo (vastgesteld 07-12-2015) maar is samen met de ontwikkelingen van Zandzoom berekend en beschouwd. De verkeersaantrekkende werking van Zandzoom wordt in bestemmingsplan Zandzoom onderbouwd.

*Kenmerken van de belangrijke nadelige gevolgen*
De mogelijke nadelige milieugevolgen ten gevolge van de voorgenomen reconstructie hebben betrekking op de volgende aspecten:
- Geluid (zie paragraaf 5.3)
- Lucht (zie paragraaf 5.4)
- Water (zie paragraaf 5.7
- Ecologie (zie paragraaf 5.8) met daarbij:
    1. beschermde soorten (zie subparagraaf 5.8.1)
    2. beschermde gebieden en stikstofdepositie (zie subparagraaf 5.8.2)

Ter onderbouwing van de milieukundige haalbaarheid van het bestemmingsplan is naar al deze aspecten onderzoek verricht, zie daarvoor de hiervoor vermelde paragrafen. Op grond van deze onderzoeken is aangetoond dat de voorgenomen ontwikkeling milieukundig uitvoerbaar is en dat effecten op het milieu

aanvaardbaar zijn. Wanneer er geen 'belangrijke nadelige gevolgen' zijn voor het milieu is het conform de wetgeving en de vigerende praktijk niet nodig om een volledige m.e.r.-procedure te doorlopen. Uit de uitgevoerde analyse blijkt dat er geen relevante effecten zijn die het doorlopen van de m.e.r.-procedure noodzakelijk maken. Om bovenstaande reden is het doorlopen van een m.e.r.-procedure niet nodig.

**Conclusie**
Gezien de kenmerken van de potentiële effecten van het voornemen in combinatie met de kenmerken/gevoeligheid van de omgeving waarin deze optreden, is het niet nodig een m.e.r.-procedure te voeren en/of een milieueffectrapport (MER) op te stellen voor dit bestemmingsplan.

## 5.2 Verkeer

**Inleiding**
In het belang van een goede ruimtelijke ordening moet sprake zijn van een aanvaardbare afwikkeling van alle soorten verkeer. Bij ruimtelijke planning dienen verkeerskundige aspecten afgewogen te worden, omdat deze van grote invloed zijn op de het doelmatig functioneren van verschillende functies. Wanneer nieuwe ontwikkelingen worden gepland, is het van belang te onderzoeken welke effecten dit heeft op de verkeerskundige situatie om zo nodig passende maatregelen te kunnen nemen.

**Beschouwing**
Goudappel heeft ter onderbouwing van dit plan een verkeersstudie uitgevoerd naar de reconstructie van de Vennewatersweg. De verkeersstudie is opgenomen in Bijlage 2. De verkeersstudie is mede gebaseerd op een besluit van de gemeenteraad van Heiloo van 28 november 2022. Met dat besluit, opgenomen in Bijlage 3, zijn actuele toetswaarden voor motorvoertuigen per etmaal vastgesteld, zodat deze aan dit plan ten grondslag gelegd kunnen worden. Daarnaast voorziet het besluit in een afronding van het Verkeersbeleid 2018-2030.

Hieronder volgen de belangrijkste bevindingen uit de verkeersstudie van Goudappel.

**Huidige situatie**

*Autoverkeer*
Binnen Heiloo is de Vennewatersweg één van de vijf mogelijkheden om het spoor te kruisen. Het gebruik varieert tussen de 3.900 en 7.200 motorvoertuigen per etmaal (mvt), wat relatief laag is voor een gebiedsontsluitingsweg. Van de zijwegen is de Kennemerstraatweg (ook een gebiedsontsluitingsweg type A) het drukst, met een dagelijks gebruik aan de noordzijde van meer dan 10.000 mvt en aan de zuidzijde bijna 16.000 mvt.

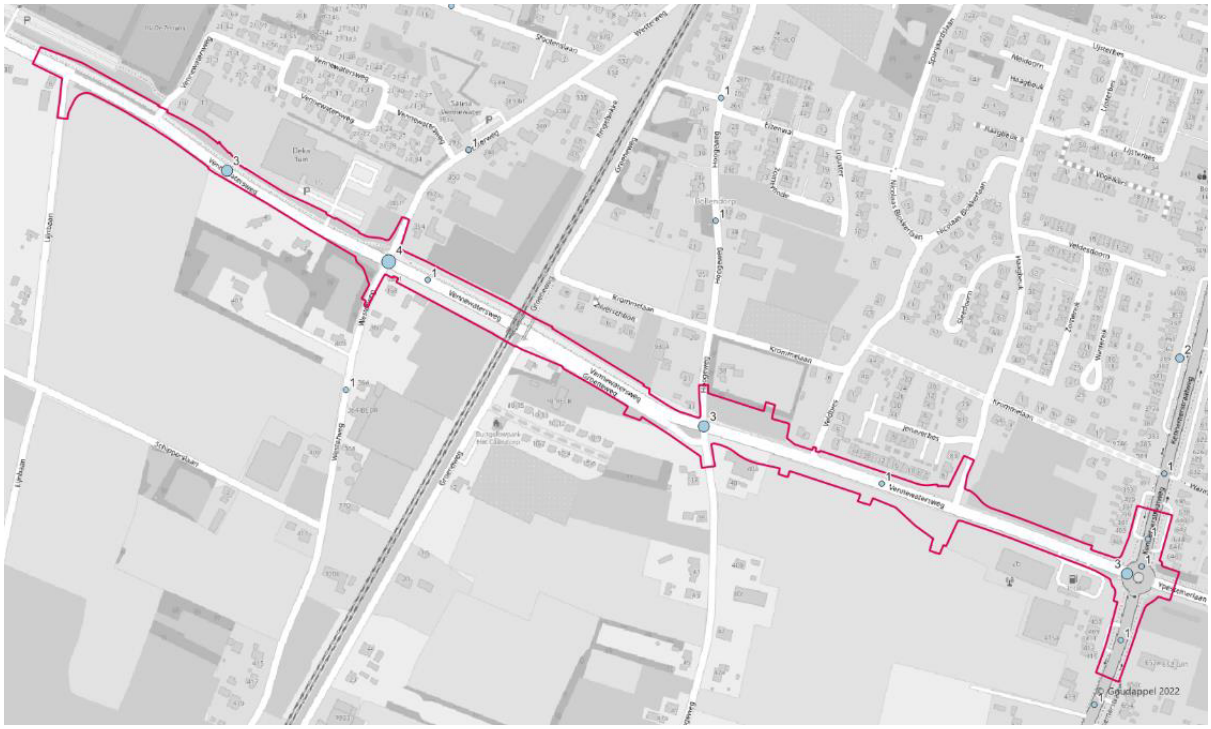
*Fietsers*
Fietser kunnen op vijf locaties de Vennewatersweg oversteken, namelijk:
- Lijnbaan, voorrangskruispunt zonder middensteunpunt;
- Westerweg, voorrangskruispunt met middensteunpunt;
- Groeneweg, ongelijkvloerse kruising over de spoortunnel;
- Hogeweg, voorrangskruispunt met middensteunpunt;
- Kennemerstraatweg, enkelstrooksrotonde met fietsers in de voorrang.

De middensteunpunten bieden fietsers en voetgangers de mogelijkheid om in twee fasen de Vennewatersweg over te steken. Bij de voorrangskruispunten zijn de middensteunpunten krap gedimensioneerd (2,0 meter in plaats van 2,5 meter) en geven de middeneilanden beperkte fysieke afscherming. De vormgeving van de middensteunpunten voldoet niet aan de richtlijnen die vandaag de dag worden gesteld.

Fietser kunnen via de fietsoversteek Groeneweg ongehinderd en veilig de Vennewatersweg passeren. De route via de Groeneweg is daarmee een goed alternatief geworden voor de route via de Hoogeweg.

*Verkeersveiligheid*

Een impressie van de locaties van de ongevallen in en rondom het plangebied in de periode 2016 t/m 2019 (periode voor Covid-19), is weergegeven in onderstaande figuur.




*Figuur 5-2: Geregistreerde ongevallen in en rondom het plangebied in de periode 2016 t/m 2019 (brongegevens; ViaStat).*

In de periode 2016 t/m 2019 hebben in het plangebied 18 ongevallen plaatsgevonden, waarvan 1 met dodelijk afloop en 6 met letsel. De kans op conflicten is het grootst op de kruispunten (11 van de 18 ongevallen vonden plaats op kruispunten):

- Op het voorrangskruispunt Vennewatersweg-Westerweg hebben 4 ongevallen plaatsgevonden, waarvan 1 dodelijk (eenzijdig) ongeval en 1 ongeval met letsel. Bij 2 ongevallen was sprake van een voorrangsconflict tussen gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer;
- Op het voorrangskruispunt Vennewatersweg-Hogeweg hebben 3 voorrangsongevallen plaatsgevonden, waarvan 1 ongeval met letsel;
- Op de rotonde Kennemerstraatweg-Vennewatersweg hebben 4 ongevallen plaatsgevonden zonder letsel, waarvan 2 met voorrangsongevallen met (snor)fietsers.

Op de wegvakken hebben voornamelijk eenzijdige ongevallen plaatsgevonden. Opvallend zijn de ongevallen met voorrangsconflicten op de voorrangskruispunten en op de rotonde Kennemerstraatweg-Vennewatersweg. Een mogelijke verklaring hiervoor is dat de vormgeving van de kruispunten niet voldoet aan de huidige richtlijnen.

Verkeersongevallen worden niet altijd geregistreerd. Daarom is de verkeersonveiligheid niet alleen te staven met objectieve ongevalscijfers. Eén van de aspecten die richting geven aan het gevoel van onveiligheid, is de rijsnelheid van het gemotoriseerde verkeer. Op de Vennewatersweg rijdt het verkeer harder dan de maximumsnelheid van 50 km/uur. Uit metingen in 2021 blijkt dat de snelheid die door 85% van de automobilisten niet wordt overschreden (de V85), ten westen van de Westerweg op 59,9 km/uur ligt.

*Vormgeving*
Natuurlijk blijft de gemeente vasthouden aan de landelijke geldende principes van het inrichten van wegen op basis van de wegencategorisering. Op de Vennewatersweg voldoet de vormgeving van de kruispunten niet aan de richtlijnen die vandaag de dag worden gesteld. De krappe middensteunpunten, de 30 km/uur-drempels en de zigzag-strepen voldoen niet aan de basiskenmerken, maar zijn voor het waarborgen van de verkeersveiligheid van fietsers destijds bewust als tijdelijke maatregel aangebracht. Reconstructie van de kruispunten is noodzakelijk voor een duurzaam veilige inrichting.

Dit bestemmingsplan maakt de realisatie van het vastgestelde ontwerp van de reconstructie van de Vennewatersweg mogelijk. Daarmee verbetert de toekomstige verkeerssituatie aanzienlijk.

De herinrichting van de Vennewatersweg zorgt dat lokale verkeersstromen en doorgaande verkeersstromen, vlot en veilig worden afgewikkeld. Langzaam verkeer beschikt dan over adequate voorzieningen, die voldoen aan de nieuwste ontwerprichtlijnen. De herinrichting leidt niet tot nieuwe of andere knelpunten op het wegennet van Heiloo.

In het Verkeersbeleid Heiloo 2018-2030 is de realisatie van de aansluiting A9 als uitgangspunt gehanteerd voor een adequate oplossing van deze knelpunten. Na realisatie van de aansluiting A9 wordt de Vennewatersweg een belangrijke aan- en afvoerroute van A9 gerelateerd verkeer. De beoogde inrichting van de Vennewatersweg past bij de veranderende verkeersstromen ten gevolge van de aansluiting A9.

Als in een later stadium ook de woningbouw van Zandzoom plaatsvindt, zorgt de Vennewatersweg voor de ontsluiting van het grootste deel van de nieuwe woningen. De beoogde inrichting na reconstructie van de Vennewatersweg kan ook deze extra verkeersstroom aan. Maar ook zolang de woningbouw van Zandzoom nog niet voor extra verkeer zorgt, is de geprojecteerde reconstructie van de Vennewatersweg noodzakelijk en passend.

**Conclusie**
De geprojecteerde verkeerskundige aanpassingen van de Vennewatersweg zijn nodig om de verkeersveiligheid te verbeteren. Na de reconstructie is de weg veiliger voor zowel gemotoriseerd als langzaam verkeer. Daarnaast kan de weg het verkeer vanuit andere delen van Heiloo beter verwerken. Aanvullend wordt opgemerkt dat met het nieuwe bestemmingsplan geen parkeerplekken verwijderd worden, dan wel functies mogelijk worden gemaakt die de parkeervraag verhogen.
Gelet op het bovenstaande is het plan in het kader van het aspect verkeer en parkeren uitvoerbaar.

## 5.3 Geluid

**Wettelijk kader**
De Wet geluidhinder (Wgh) biedt een toetsingskader voor het geluidniveau op de gevels van geluidgevoelige bestemmingen, zoals woningen en scholen. De wet kent een ondergrens, de zogenaamde voorkeursgrenswaarde. Wanneer de geluidbelasting lager is dan deze waarde, zijn de voorwaarden die de Wet geluidhinder stelt aan het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen niet van toepassing. Daarnaast is er in de wet een bovengrens opgenomen, de maximaal toelaatbare geluidbelasting. Indien de geluidbelasting hoger is dan deze waarde, is het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen in principe niet mogelijk. Wanneer de geluidbelasting tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximaal toelaatbare geluidbelasting ligt, is het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen aan beperkingen gebonden en alleen onder voorwaarden mogelijk. Dit wordt een 'hogere waarde' genoemd ('hoger' in de zin van hoger dan de voorkeursgrenswaarde) en wordt via een formele procedure vastgelegd.

*Wegverkeerslawaai*
Op basis van de Wet geluidhinder (Wgh) artikel 74 hebben alle wegen een geluidzone. Uitzondering hierop zijn woonerven en straten met een maximumsnelheid van 30 km/u. De zone is afhankelijk van het aantal rijstroken en of een weg binnen of buitenstedelijk is gelegen.

Voor de bepaling van de maximale vast te stellen geluidbelasting houdt de Wet geluidhinder rekening met de ligging van de geluidgevoelige bestemmingen en wordt onderscheid gemaakt tussen stedelijk en buitenstedelijk gebied. Binnen stedelijk gebied gelden over het algemeen minder strenge normen. In het kort komt het erop neer dat het gebied binnen de bebouwde kom behoort tot het stedelijke gebied, met uitzondering van het gebied binnen de bebouwde kom, dat gelegen is binnen de zone van een autoweg of autosnelweg. In het laatste geval en voor de situatie buiten de bebouwde kom gelden de normen die van toepassing zijn op het buitenstedelijke gebied. Een hoofdweg is, conform deze definitiebepaling van

de Wet geluidhinder, altijd gelegen in buitenstedelijk gebied.

Indien de geluidbelasting hoger is dan de voorkeurgrenswaarde en maatregelen gericht op reductie van de geluidbelasting onvoldoende doeltreffend zijn of als deze overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard ontmoeten, zijn burgemeester en wethouders van de gemeente bevoegd tot het vaststellen van een hogere waarde voor de geluidbelasting.

***Onderzoek***
Royal HaskoningDHV heeft een geluidsonderzoek uitgevoerd ten om de invloed van de reconstructie van de Vennewatersweg in het kader van geluid in kaart te brengen. Dit onderzoek is bijgevoegd in Bijlage 6 van deze toelichting. M+P raadgevend ingenieurs b.v. heeft onderzoek uitgevoerd naar bronmaatregelen om een verhoogde geluidsbelasting als gevolg van de reconstructie van de Venenwatersweg te verlagen. Dit onderzoek is bijgevoegd in Bijlage 7 van deze toelichting.

***Verkeersgegevens***
Verkeersintensiteiten worden uitgedrukt in het gemiddeld aantal motorvoertuigen dat in de betreffende dag-, avond- en nachtperiode per uur over de weg rijdt (weekdagjaargemiddelden). De verkeerscijfers zijn aangeleverd door Goudappel d.d. 5 oktober 2023 voor de peiljaren 2021 en 2033. De gegevens zijn afkomstig uit het verkeersmodel regio Noord-Kennemerland. Voor de benodigde peiljaren 2024 en 2035 is een groeipercentage van 1% per jaar aangehouden.

In onderstaande tabel zijn de verkeersgegevens samengevat.

| | Wegvak | Etmaalintensiteiten* (in weekdaggemiddelden) | | Rijsnelheid [km/uur] Huidig/ toekomst | Wegdektype Huidig en uitgangspunt toekomst |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Huidig (2024) | Toekomst Plan (2035) | | |
| 1 | Vennewatersweg (Het Malevoort – Lijnbaan) | 4.000 | 4.500 | 50/50 | Dicht asfaltbeton (DAB) |
| 2 | Lijnbaan | 200 | 100 | 50/30 | ** |
| 3 | Vennewatersweg *(Lijnbaan – Deka Tuin)* | 3.800 | 4.500 | 50/50 | DAB |
| 4 | Vennewatersweg *(DekaTuin – Westerweg)* | 3.800 | 4.500 | 50/50 | DAB |
| 5 | Westerweg *(noordzijde Vennewatersweg)* | 3.400 | 1.900 | 30/30 | ** |
| 6 | Westerweg *(zuidzijde Vennewatersweg)* | 800 | 600 | 50/30 | ** |
| 7 | Vennewatersweg *(Westerweg – Hoogeweg)* | 6.700 | 5.900 | 50/50 | DAB |
| 8 | Hoogeweg *(noordzijde Vennewatersweg)* | 800 | 1.100 | 30/30 | ** |
| 9 | Hoogeweg *(zuidzijde Vennewatersweg)* | 1.400 | 100 | 30/30 | ** |
| 10 | Vennewatersweg | 6.400/ 6.300 | 6.400 | 50/50 | DAB |
| 11 | Haagbeuk *(noordzijde Vennewatersweg)* | 800 | 1.500 | 30/30 | ** |
| 12 | Nieuwe Haagbeuk *(zuidzijde Vennewatersweg)* | - | 400 | -/30 | ** |
| 13 | Vennewatersweg | 7.000 | 7.500 | 50/50 | DAB |
| 14 | Ypesteinerlaan | 5.300 | 5.700 | 50/50 | DAB |
| 15 | Ypesteinerlaan | 3.700 | 4.100 | 50/50 | DAB |
| 16 | Kennemerstraatweg *(ten noorden van rotonde)* | 10.100 | 11.700 | 50/50 | DAB |
| 17 | Kennemerstraatweg *(ten zuiden van rotonde)* | 14.600 | 16.800 | 50/50 | DAB |
| 18 | Groeneweg | 600 | 400 | 30/30 | * |

*Tabel 5-2: Verkeersgegevens.*
*** Etmaalintensiteiten afgerond op 100-tallen*
*Snelheid rotonde: 30 km/uur*

*Wanneer is er sprake van reconstructie?*
Er is sprake van “reconstructie” in de zin van art. 1 van de Wet Geluidhinder als aan de volgende twee voorwaarden wordt voldaan:

- Er moet sprake zijn van een fysieke wijziging op of aan de weg. Het gaat dan bijvoorbeeld om een wijziging aan het profiel, de wegbreedte, de hoogteligging, het wegdek, het aantal rijstroken, de aanleg van kruispunten of rotondes, de aanleg van aansluitingen, op- en afritten, het verhogen van de maximumsnelheid.
- Ten gevolge van de wijziging(en) en de verwachte groei van het verkeer in de eerste tien jaar na de wijziging(en) moet er sprake zijn van een toename van de geluidbelasting ten opzichte van de grenswaarde met (afgerond) 2 dB of meer.

Om dit te kunnen bepalen moet dus eerst voor elke geluidgevoelig object (woningen) de geldende “grenswaarde” worden bepaald. Vervolgens wordt gekeken of deze grenswaarde in de toekomstige situatie, doorgaans het 10e jaar na openstelling van de gewijzigde weg, afgerond met tenminste 2 dB wordt overschreden. Of er sprake is van “reconstructie” in de zin van de Wet geluidhinder wordt per geluidgevoelig object/woning bepaald. Het kan dus zo zijn dat voor het ene object wel sprake is van reconstructie en voor het andere object niet.

*Bepalen grenswaarde*
Om de grenswaarde te kunnen bepalen, is het allereerst van belang om te weten of sprake is van een in het verleden vastgestelde hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting (hierna kortweg 'hogere waarden').
Als geen sprake is van een eerder vastgestelde hogere waarde, is de grenswaarde gelijk aan de heersende geluidbelasting (dat is de geluidbelasting één jaar voor de wijziging aan de weg). Hierbij geldt conform de Wet geluidhinder dat een geluidbelasting van 48 dB of lager altijd is toegestaan.
Vervolgens wordt bezien of deze grenswaarde in de toekomstige situatie, het 10e jaar na openstelling van de weg, en zonder geluidmaatregelen, met 2 dB (onafgerond 1,50 dB) of meer wordt overschreden.
In de volgende figuur zijn de grenswaarden voor het bepalen van het “reconstructie-effect” samengevat.

| Situatie | Grenswaarden |
|---|---|
| Niet eerder hogere waarde vastgesteld en heersende geluidbelasting <=48 dB (art. 100, lid 1 Wgh, art. 3.3, lid 1 en 3.3, lid 4 Bg) | 48 dB |
| Niet eerder hogere waarde vastgesteld en heersende geluidbelasting > 48 dB (art. 100,3 Wgh, art. 3.3, lid 3 en 3.3, lid 4 Bg) | Heersende geluidbelasting<br>(= 1 jaar voor wijziging aan de weg) |
| Eerder vastgestelde hogere waarde (art. 100,2 Wgh, art. 3.3, lid 2 en 3.3, lid 4 Bg) | Laagste van:<br>▪ Heersende geluidbelasting (= 1 jaar vóór wijziging aan de weg) met een minimum van 48 dB<br>▪ Eerder vastgestelde hogere waarde |

*Tabel 5-3: Grenswaarden bij reconstructie.*

*Bepalen maatregelen*
Indien er sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder moet worden onderzocht of er maatregelen kunnen worden getroffen om de overschrijding van de grenswaarde ongedaan te maken. Het doel daarbij is om de toekomstige geluidbelasting zo veel mogelijk terug te brengen tot de grenswaarde. Daarbij wordt eerst gekeken naar maatregelen bij de bron (stiller wegdek) en vervolgens naar maatregelen in de overdracht (geluidschermen of -wallen). Hierbij is niet alleen van belang of het technisch mogelijk is om dergelijke maatregelen te treffen, ook het kostenaspect is van belang. Naast het kostenaspect kunnen ten slotte nog bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige of landschappelijke aard bestaan tegen het realiseren van bepaalde geluidmaatregelen. Als maatregelen niet mogelijk zijn of stuiten op bezwaren moet een hogere grenswaarde voor de ten hoogste toelaatbare toekomstige geluidbelasting worden vastgesteld.
In het kader van het treffen van maatregelen is het nader onderzoek in Bijlage 7 uitgevoerd. Daar wordt later nader op ingegaan.

*Grenswaarde voor de ten hoogste toelaatbare toekomstige geluidsbelasting*
In beginsel is de ten hoogste toelaatbare overschrijding van de grenswaarde als gevolg van “reconstructie van de weg” 5 dB (minder dan onafgerond 5,50 dB). Een toename van meer dan 5 dB is alleen toegestaan indien ten gevolge van de reconstructie de geluidbelasting van de gevel van ten minste een gelijk aantal woningen elders met een ten minste gelijke waarde zal verminderen (art. 100a, lid 1a Wgh). De ten hoogste toelaatbare geluidbelasting mag echter niet worden overschreden.
De ten hoogste toelaatbare geluidbelastingen die kunnen worden vastgesteld, zijn mede afhankelijk of eerder de Wet geluidhinder van toepassing is geweest en of sprake is van stedelijk of buitenstedelijk gebied. Voor de onderhavige situatie is sprake van stedelijk gebied.

| Geluidgevoelig object | Voorkeurswaarde | Ten hoogste toelaatbare geluidbelasting | |
|---|---|---|---|
| Woning | Indien:<br>• Eerder hogere waarde vastgesteld (niet in het kader van sanering)<br>• Niet eerder hogere waarde vastgesteld en heersende waarde ≤ 53 dB | 63 dB | art. 100a, lid 1, sub b2°/sub b1° Wgh |
| | Alle overige gevallen (waaronder de hogere waarden vastgesteld voor sanering) | 68 dB | art. 100a, lid 2 Wgh |

*Tabel 5-4: Hoogst toelaatbare geluidsbelasting bij reconstructie (stedelijk gebied).*

*Vaststellen hogere grenswaarde (art. 110a Wgh)*
Een hogere waarde dan de voorkeurswaarde kan worden vastgesteld in gevallen waarin de toepassing van maatregelen (bron- en overdrachtsmaatregelen) onvoldoende doeltreffend is, of waarin deze maatregelen overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard ontmoeten. Bij bezwaren van financiële aard moet er sprake zijn van bovenmatige kosten, alsmede het ontbreken van alternatieven (art. 110a, lid 5 Wgh).

In de omgeving van het plangebied zijn al eerder hogere waarden vastgesteld, in het kader van de ontwikkeling in Zandzoom en Zuiderloo. Een overzicht is te zien in tabel 5-5 en 5-6.

| Ten gevolge van: | Locatie | Bebouwingsafstand [m] | Letm [dB(A)] |
|---|---|---|---|
| Kennemerstraatweg | Hoek Kennemerstraatweg noordwest van de rotonde | 28 | 57 |
| Vennewatersweg | Uitwerkingsplan (UW) 1 van Zuiderloo | 20 | 57 |
| Vennewatersweg | UW 4 van Zuiderloo | 20 | 54 |

*Tabel 5-5: Overzicht eerder vastgestelde hogere waarden nieuwbouw Zuiderloo.*

| Weg | Hogere waarde Lden in [dB] |
|---|---|
| Vennewatersweg<br>*Tussen Kennemerstraatweg en Hoogeweg* | 60 |
| Vennewatersweg<br>*Tussen Hoogeweg en Het Malevoort* | 58 |
| Kennemerstraatweg | 60 |
| Ypsteinerlaan | 60 |
| Westerweg* | 60 |

*Tabel 5-6: Overzicht eerder vastgestelde hogere waarden nieuwbouw Zandzoom.*
** deze weg heeft in de toekomstige situatie een 30 km/uur regime.*

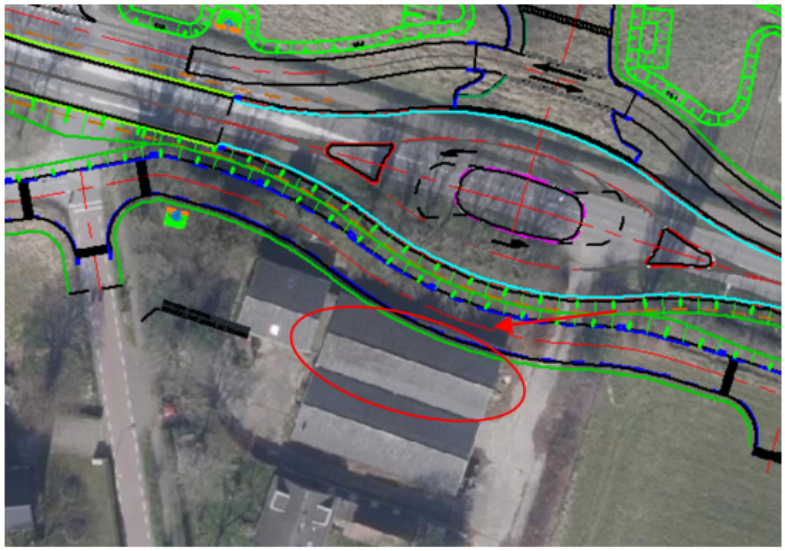
*Rekenpunten*
Op relevante geluidgevoelige bestemmingen binnen het onderzoeksgebied zijn rekenpunten gelegd in een digitaal geluidsmodel. De geluidbelastingen zijn berekend voor alle bouwlagen. Op de begane grond is er gerekend op een hoogte van 1,5 meter. De rekenhoogte voor de 1e verdieping is 4,5 meter. Vervolgens is er een verdiepingshoogte aangehouden van 3 meter. Als uitgangspunt is gehanteerd dat woningen die opgenomen zijn in de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG), zijn meegenomen in dit onderzoek.

*Gewijzigde situaties*
Ten zuiden van Kennemerstraatweg 648 is in de bestaande situatie een wal van circa 1 meter hoog aanwezig, zie onderstaande afbeelding. Deze wal is in het geluidmodel opgenomen.
In de toekomstige situatie kan deze wal voor een deel niet meer blijven staan vanwege de uitbreiding van de rotonde. Dat deel is in het toekomstige rekenmodel niet meer opgenomen.



*Figuur 5-3: Locatie aardewal*

Vanwege de wijziging aan de Vennewatersweg dient een schuur van het adres Hoogeweg 40a gesloopt te worden. In de toekomstige situatie is deze meest noordelijke schuur dan ook niet meegenomen bij de berekeningen, zie onderstaande afbeelding.


*Figuur 5-4: Locatie te slopen schuur aan de Hoogeweg 40a*

***RekenresultatenVennewatersweg***
Ten gevolge van de wijzigingen aan de Vennewatersweg bedraagt de hoogste toename 1,8 dB op geluidgevoelige objecten binnen het onderzoeksgebied. Conform de Wet geluidhinder is sprake van reconstructie bij één woning (Hoogeweg 40a) binnen het onderzoeksgebied.

De ten hoogste toelaatbare overschrijding van 5 dB wordt niet overschreden. De ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van 63 dB wordt ook niet overschreden (max. 57 dB). De toename is deels het gevolg van de autonome groei door het verkeer en deels door de verschuiving van de weg naar de woning.

Aangezien sprake is van een toename van afgerond 2 dB of meer en er sprake is van een overschrijding van de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting, dienen maatregelen te worden onderzocht.
Vanuit het reconstructieonderzoek van de Vennewatersweg moeten in beginsel voor één woning maatregelen worden genomen, namelijk de woning Hoogeweg 40a. Er is onderzocht of

geluidreducerend asfalt toegepast kan worden om de geluidsbelasting op de woning te reduceren, zie Bijlage 7. Geluidreducerend asfalt kan alleen worden toegepast op rechte wegen. Nu is het geval dat de woning Hoogeweg 40a is gelegen langs een van de verkeerspleinen waarbij de weg niet recht is. Toepassing van geluidreducerend asfalt is op deze plek niet mogelijk. Er wordt wel bij wijze van bovenwettelijke maatregel geluidreducerend asfalt toegepast op de rechte stukken van de Vennewatersweg. Dit heeft echter geen geluidreducerend effect op de woning Hoogeweg 40A.
Andere bron- en overdrachtsmaatregelen zoals geluidsschermen zijn onvoldoende doeltreffend of kennen overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige en landschappelijke aard. Er dienen daarom hogere waarden te worden vastgesteld voor de woning aan de Hoogeweg 40a.

Wanneer een hogere waarde wordt vastgesteld dient krachtens art. 112 Wgh en art. 3.10 Bg het College van Burgemeester en Wethouders erop toe te zien dat de geluidbelasting in de geluidgevoelige ruimten van de geluidgevoelige objecten de in de wet gestelde waarden niet overschrijdt. Voor de woning aan de Hoogeweg 40a geldt dat er een grenswaarde voor de binnenwaarde van 33dB geldt, omdat hier voor het eerst hogere waarden worden vastgesteld (art. 112a Wgh). Bij de woning aan de Hoogeweg 40A volgt nog een onderzoek wat de binnenwaarde is en of (aanvullende) gevelisolerende maatregelen noodzakelijk zijn om aan de binnenwaarde te voldoen.

*Rekenresultaten Kennemerstraatweg*
Ten gevolge van de wijzigingen aan de Kennemerstraatweg bedraagt de hoogste toename 1,3 dB op geluidgevoelige objecten binnen het onderzoeksgebied. De toename is minder dan 1,50 dB: conform de Wet geluidhinder is er geen sprake van reconstructie.

De ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van 63 dB wordt niet overschreden (max. 61 dB).
Er worden geen aanvullende eisen gesteld ten aanzien van de wijziging aan de Kennemerstraatweg.

*Rekenresultaten 30 km/uur wegen*
Ten gevolge van de te wijzigen 30 km/uur wegen zijn geen toenames van 1,5 dB of meer bij een geluidbelasting > 48 dB. Ook de nieuwe Haagbeuk geeft geen geluidbelasting op de gevel van hoger dan 48 dB. Dit wordt als ‘goed’ beoordeeld.
Er worden geen aanvullende eisen gesteld ten aanzien van de wijziging/ nieuwe aanleg van de 30 km/uur wegen.

**Geluidseffecten**

*Verkeerseffecten Vennewatersweg*
Voor de Vennewatersweg zijn de volgende geluidseffecten van toepassing:
- Autonome groei: ca. +/-0,5 dB toe-/afname ten opzichte van de huidige situatie;
- Wijziging van de Vennewatersweg: geen toename ten opzichte van de autonome situatie (< 0,5 dB);
- Aansluiting A9: +ca. 2 dB dB;
- Aansluiting A9 + ontwikkeling Zandzoom: +ca. 2,5 dB;
- Autonome groei, VWW, A9, Zandzoom: + ca. 2-3 dB.

*Verkeerseffecten overig*
Voor de overige wegen binnen het onderzoeksgebied van de te wijzigen Vennewatersweg is de bijdrage van de ontwikkelingen A9 en Zandzoom erg afhankelijk van het wegvak. Significante toenames zijn te zien bij de wegvakken Lijnbaan, Hoogeweg en Haagbeuk (zuidzijde Vennewatersweg).

*Overige effecten*
Bij de wijziging van de Vennewatersweg dient een schuur van het adres Hoogeweg 40a te worden gesloopt. Bij de ontwikkeling van Zandzoom is het voornemen alle gebouwen behorende bij het adres te amoveren. Aangezien deze bebouwing voor afscherming zorgt bij de achterliggende woningen (voornamelijk Hoogeweg 40), zal dit een toename geven van de geluidbelasting.
De toename ten gevolge van het verwijderen van de bebouwing bedraagt 7 dB. De geluidbelasting wordt 52 dB in de toekomstige situatie, met de verkeersgegevens behorende bij de wijziging van de Vennewatersweg. Wanneer de verkeersgegevens worden gebruikt inclusief de ontwikkeling Zandzoom, geeft dit een nog iets grotere toename door de hogere intensiteit van de nieuwe parallelweg (Haagbeuk,

zuidzijde Vennewatersweg).

**Geluidreducerend asfalt**
Toepassing van geluidreducerend asfalt is in principe voor de reconstructie van de Vennewatersweg wettelijk gezien niet nodig. Desalniettemin, wordt om tegemoet te komen aan het woongenot van omwonenden geluidreducerend asfalt toegepast op de rechte stukken van de Vennewatersweg. Dit is geborgd in de regels van dit bestemmingsplan. Opgemerkt moet worden dat dit een bovenwettelijke maatregel is.

**Conclusie**
Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de wijziging aan de Vennewatersweg binnen het onderzoeksgebied leidt tot een toename van de geluidbelasting van 1,50 dB of meer. De toename is ten hoogste 1,8 dB bij één woning (Hoogeweg 40a). Er is sprake van reconstructie conform de Wet geluidhinder en daarom is een onderzoek naar maatregelen uitgevoerd. Uit het onderzoek naar maatregelen volgt dat bron- en overdrachtsmaatregelen niet mogelijk of niet wenselijk zijn vanuit onderhoud en beheer en vanuit stedenbouwkundig oogpunt. Voor de woning Hoogeweg 40a dient een hogere waarde te worden vastgesteld van ten hoogste 57 dB ten gevolge van de Vennewatersweg.
Bij deze woning volgt nog een onderzoek of (aanvullende) gevelisolerende maatregelen noodzakelijk zijn om aan de binnenwaarde te voldoen. Dit is nodig om hogere waarden te kunnen vaststellen. De verwachting is dat het plan op dit aspect uitvoerbaar is.
Op de rest van het te wijzigen traject zijn maatregelen niet wettelijk verplicht. De toename blijft daar onder de 1,5 dB. Verdere maatregelen zijn wettelijk gezien niet verplicht en is de reconstructie van de Vennewatersweg in het kader van geluid dus uitvoerbaar.

## 5.4 Luchtkwaliteit

### 5.4 Luchtkwaliteit

**Wettelijk kader**
Het aspect luchtkwaliteit wordt bij de besluitvorming van ruimtelijke plannen betrokken. In dat kader wordt een plan of ontwikkeling getoetst aan de voorschriften van Titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Centraal daarbij staat artikel 5.16, eerste lid, van de wet.
Daarnaast moet het plan voorzien in een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, op grond van het beginsel van een goede ruimtelijke ordening. Het beginsel van een goede ruimtelijke ordening is altijd van toepassing op ruimtelijke ontwikkelingen, ook wanneer besluiten op grond van artikel 5.16, eerste lid, van de Wm niet beoordeeld hoeven te worden.
Tot slot heeft het bevoegd gezag volgens Algemene wet bestuursrecht (Awb) als taak om belangen op een evenwichtige wijze af te wegen (art. 3.4) en besluiten deugdelijk te onderbouwen (art. 3.46).

**Luchtkwaliteitseisen**
Op basis van artikel 5.16 Wet milieubeheer (Wm) kan een bestemmingsplan worden vastgesteld indien:
- Aannemelijk is gemaakt dat de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt, niet leiden tot het overschrijden van een in bijlage 2 van de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarde, die behoort bij de Wet milieubeheer, hoofdstuk 5, titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen, of
- Aannemelijk is gemaakt dat de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt, leiden tot een verbetering per saldo van de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof dan wel, bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, de luchtkwaliteit per saldo verbetert door een samenhangende maatregel of een optredend effect, of
- Aannemelijk is gemaakt dat de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht van een stof waarvoor in bijlage 2 van de Wm een grenswaarde is opgenomen of
- Het project is genoemd of beschreven dan wel past binnen een programma van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

Ruimtelijk-economische besluiten die "niet in betekenende mate" bijdragen aan de concentraties in de buitenlucht van stoffen waarvoor bijlage 2 van de Wm een grenswaarde bevat, worden niet langer, zoals voorheen, individueel getoetst aan die grenswaarden. Als gevolg daarvan kunnen tal van kleinere projecten doorgang vinden, ook in situaties waar nog niet aan de grenswaarden wordt voldaan. De

effecten van deze projecten op de luchtkwaliteit worden verdisconteerd in de trendmatige ontwikkeling van de luchtkwaliteit, zoals beschreven in het Nationaal Samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit (NSL).

Bij besluitvorming is het dus van belang om te bepalen of een initiatief "niet in betekenende mate" bijdraagt aan de luchtkwaliteit. In de algemene maatregel van bestuur "Niet in betekenende mate" (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) zijn uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM.

Het begrip "niet in betekenende mate" is gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor NO2 en PM10. In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden.

**Beschouwing**
In het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) werken de Rijksoverheid en lokale overheden samen om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Om de ontwikkeling van de luchtkwaliteit in Nederland te monitoren wordt de NSL-Monitoringstool gebruikt. Deze tool bevat alle (grotere) wegen waarlangs overschrijdingen van de grenswaarden voor luchtkwaliteit niet op voorhand kunnen worden uitgesloten.

Met de NSL-Monitoringstool worden de concentraties luchtverontreinigende stoffen berekend voor het achterliggende kalenderjaar en de toekomstige jaren die relevant zijn voor het NSL (2020, 2030). De resultaten van de berekeningen voor het achterliggende jaar vormen de basis voor de jaarlijkse rapportage luchtkwaliteit aan de EU.

In Figuur 5-7 en 5-8 en  zijn de stikstofdioxideconcentraties ($NO_2$) in de ruime omgeving van de Vennewatersweg getoond. De tabel toont daarnaast ook de fijnstof concentraties ($PM_{10}$ en $PM_{2,5}$). De concentraties zijn afkomstig uit de NSL-Monitoringstool.

De maximale $NO_2$-concentratie binnen 1 km van het plangebied in het gepasseerd jaar 2018 bedraagt 19,1 µg/m$^3$. De maximale $PM_{10}$-concentratie bedraagt 19,6 µg/m$^3$. Deze waarden liggen ruim onder de grenswaarde van 40 µg/m$^3$ voor $NO_2$ en $PM_{10}$. PM2.5 heeft een maximale concentratie van 11,1 µg/m$^3$, waarmee deze ook ruim onder de grenswaarde van 25 µg/m$^3$ ligt. Uit figuur 5-8 blijkt dat de concentraties van $NO_2$, $PM_{10}$ en $PM_{2.5}$ naar verwachting in de toekomst dalen.



*Figuur 5-5: Concentratie $NO_2$ [µg/m3] volgens de NSL-monitoringstool rond de Vennewatersweg voor zichtjaar 2018. De projectlocatie is blauw omlijnd.*

| Zichtjaar | Maximale concentratie $NO_2$ [µg/m³] | Maximale concentratie $PM_{10}$ [µg/m³] | Maximale concentratie $PM_{2.5}$ [µg/m³] |
|---|---|---|---|
| **2018** | 19,1 | 19,6 | 11,1 |
| **2020** | 16,3 | 18,4 | 10,1 |
| **2030** | 10,1 | 16,2 | 8,2 |
| **Grenswaarden** | **40** | **40**[1] | **25** |

*Tabel 5-7: Maximale concentratiewaarden 1 km rond Vennewatersweg uit de NSL-Monitoringstool.*

De reconstructie van de Vennewatersweg voldoet op grond van art. 5.16 lid 1 sub a aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer.

**Conclusie**
In het kader van luchtkwaliteit is de reconstructie van de Vennewatersweg uitvoerbaar.

## 5.5 Externe veiligheid

**Wettelijk kader**
Externe veiligheid heeft betrekking op de risico's voor de omgeving vanwege het gebruik, de productie, opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen. In het geval van een verandering bij de risicobron of in de omgeving daarvan dient een afweging te worden gemaakt over de externe veiligheidssituatie. Hierbij dienen risicobronnen in het plangebied en in de omgeving ervan in kaart gebracht te worden en getoetst te worden aan de risicomaten plaatsgebonden risico en groepsrisico.

Vervoer gevaarlijke stoffen
Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is de Wet vervoer Gevaarlijke Stoffen (Wvgs) de belangrijkste wet. Voor ruimtelijke ordening in relatie tot de transportroutes is er het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). In de regeling Basisnet staat waar risicoplafonds liggen langs transportroutes en welke regels er gelden voor ruimtelijke ontwikkeling.
De wetgeving heeft als doel voor de lange termijn om evenwicht te creëren tussen de belangen van het gevaarlijke stoffenvervoer, de bebouwde omgeving en de veiligheid van mensen die verblijven in de buurt van de infrastructuur waar dit vervoer plaatsvindt. Daarnaast zijn er regels opgesteld voor het beheersen van de risico's voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.
Gevaarlijke stoffen vervoeren is risicovol en zorgt dus voor beperkingen voor de ruimtelijke ordening. Er zijn namelijk regels om mensen die dicht bij deze hoofdwegen, binnenwateren en hoofdspoorwegen wonen of verblijven een beschermingsniveau te bieden. Aan dit beschermingsniveau wordt voldaan als het risico vanuit het vervoer niet hoger ligt dan wat maatschappelijk acceptabel is. Zo mogen er bijvoorbeeld geen huizen gebouwd worden vlakbij transportroutes voor gevaarlijke stoffen.

Bedrijven met risicovolle activiteiten
Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) bevat veiligheidsnormen voor bedrijven die een risico vormen voor personen buiten een bedrijventerrein. Het gaat daarbij onder meer om bedrijven die onder het Besluit risico's zware ongevallen 2015 (Brzo) vallen, LPG-tankstations, opslagplaatsen (PGS), ammoniakkoelinstallaties en spoorwegemplacementen. Deze bedrijven verrichten soms risicovolle activiteiten dichtbij kwetsbare objecten en beperkt kwetsbare objecten. Daardoor ontstaan risico's voor mensen die in de buurt ervan wonen of werken. Het besluit wil die risico's beperken.

Buisleidingen ten behoeve van het vervoer van risicovolle stoffen
Het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en de bijbehorende Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb) zijn op 1 januari 2011 in werking getreden. De normstelling is in lijn met het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Het besluit is gebaseerd op de Wet milieubeheer (artikelen 5.1 lid 1, 5.2 lid 1, 5.3 lid 1 en 2 en 9.2.2.1) en de Wet ruimtelijke ordening (artikelen 3.37 en 4.3 lid 1 en 2). Het Bevb regelt de taken en verantwoordelijkheden van de leidingexploitant en de gemeenten. De belangrijkste eisen aan bestemmingsplannen zijn:
- ruimtelijke reservering voor plaatsgebonden risico en verantwoording van groepsrisico;
- ruimtelijke reservering voor belemmeringenstrook met aanlegvergunningenstelsel;

- de Bevb voorwaarden binnen 5 jaar verwerken in bestemmingsplannen.

Op grond van het Bevb dienen de belemmerende strook (5 meter ter weerszijden van de leiding), de plaatsgebonden risicocontour (10-6) en het invloedsgebied van het groepsrisico inacht te worden genomen bij ruimtelijke ontwikkelingen.

**Beschouwing**
De reconstructie van de Vennewatersweg en daarmee het voorliggend bestemmingsplan, maakt geen nieuwe inrichtingen of transportroutes in het kader van het Bevt, Bevi of Revi mogelijk. Daarnaast lopen er ook geen buisleidingen of transportroutes van gevaarlijke stoffen door het plangebied. Tot slot maakt dit bestemmingsplan geen nieuwe kwetsbare objecten mogelijk. Het omgevingsaspect 'externe veiligheid' hoeft daarom niet nader onderzocht te worden.

**Resultaten**
Het bestemmingsplan is in het kader van externe veiligheid aanvaardbaar.

## 5.6 Bodemkwaliteit

**Wettelijk kader/inleiding**
In verband met de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan dient onderzoek verricht te worden naar de (te verwachten) bodemkwaliteit in het plangebied door het raadplegen van beschikbare bodemgegevens. Een nieuwe bestemming mag pas worden toegekend als is aangetoond dat de bodem geschikt is (of geschikt te maken is) voor de nieuwe of aangepaste bestemming. Daar waar sprake is van consoliderend bestemmen van bestaande situaties kan een diepgaand inzicht in de bodemsituatie vooraf achterwege blijven, tenzij een redelijk vermoeden moet bestaan van een saneringssituatie.

Bij bouwactiviteiten is ook in het kader van de omgevingsvergunning onderzoek naar de kwaliteit van de bodem benodigd. Het bouwen is alleen toelaatbaar als de bodem geschikt is (of geschikt is gemaakt) voor het beoogde doel. Daarom dient bij iedere nieuwe bouwactiviteit de bodemkwaliteit door middel van onderzoek in beeld te worden gebracht. De bodemonderzoeken voor eventuele nieuwe (vervangende) bouwactiviteiten mogen niet te oud zijn en moeten een vastgestelde informatiekwaliteit bieden. Indien aan die voorwaarden niet kan worden voldaan, dient aanvullend onderzoek plaats te vinden. Wanneer uit het onderzoek blijkt dat de bodem niet geschikt is voor het beoogde doel, dient vóór aanvang van de bouwwerkzaamheden een bodemsanering te worden uitgevoerd om de bodem wel geschikt te maken, of dient de omgevingsvergunning te worden geweigerd.

**Beschouwing**
In het kader van de reconstructie van de Vennewatersweg is er een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Deze is toegevoegd in Bijlage 4 van deze toelichting. Daarna is er nog een actualisatie op dit onderzoek uitgevoerd, deze is bijgevoegd in Bijlage 5.

Er is nabij de nieuw aan te leggen kruising met de Haagbeuk een plaatselijke matige verontreiniging met koper aangetroffen. Dit is slechts bij 1 boring aangetroffen.  Er wordt vanuit gegaan dat dit een zeer plaatselijke verontreiniging is.  Hiervoor dient nader onderzoek uitgevoerd te worden naar de saneringsnoodzaak van deze grond. Indien dit toch dient te gebeuren dan moet deze sanering voor de bouwwerkzaamheden plaatsvinden. Echter, omdat het een zeer plaatselijke verontreiniging betreft staat dit de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet in de weg.
Verder varieert de kwaliteit van de grond in het plangebied van 'Niet toepasbaar' en 'Industrie' tot 'Altijd toepasbaar'. Deze variatie staat dit het gebruik van de grond voor verkeersdoeleinden niet in de weg.
Er zijn zijn geen asbestverdachte materialen gevonden. Ook kan de grond als onverdacht voor asbest worden beschouwd en hoeft er geen nader asbestonderzoek uitgevoerd te worden. Daarnaast zijn er ook geen PFAS aangetroffen.

Ter hoogte van de kruising met de Haagbeuk dient mogelijk een sanering uitgevoerd te worden om plaatselijk koper uit de grond te verwijderen. Vanwege het kleine verontreinigingsgebied is het bestemmingsplan in het kader van bodemkwaliteit uitvoerbaar.

Verder is de bodemkwaliteit voor het gebruik voor verkeersdoeleinden in dit bestemmingsplan aanvaardbaar.

In de periode 2019-2022 zijn op en nabij de Vennewatersweg geen nieuwe bodembedreigende activiteiten gestart, geen calamiteiten of ongewone voorvallen bekend en zijn geen verontreiniging in de grond of het grondwater aangetoond welke de bodemkwaliteit op de onderzoekslocatie negatief beïnvloed kunnen hebben.
De bodemkwaliteit zoals vastgesteld in het bodemonderzoek "Diverse onderzoeken ter plaatse van de Vennewatersweg te Heiloo" (Van der Helm, 20191231, 20 december 2019) is daarmee nog actueel.

**Conclusie**
Het plan is in het kader van bodemkwaliteit uitvoerbaar.

## 5.7 Water

**Wettelijk kader/ inleiding**
In Nederland heeft water een eigen plaats gekregen in de ruimtelijke besluitvorming via de watertoets. De watertoets houdt in dat bij het maken van ruimtelijke plannen al in een vroeg stadium bekeken moet worden wat de gevolgen zijn voor water en de ruimtelijke ordening. De watertoets is een proces waarbij overleg wordt gevoerd met de waterbeheerder. De waterbeheerder stelt in dit proces de kaders vast en geeft een wateradvies voor verschillende waterhuishoudkundige aspecten. De watertoets resulteert uiteindelijk in een waterparagraaf, die in de toelichting van het ruimtelijke plan wordt opgenomen.

*Nationaal en Europees waterbeleid*

*Nationaal Bestuursakkoord Water*
In het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) is het kabinetsstandpunt over het waterbeleid in de 21e eeuw vastgelegd. De hoofddoelstellingen zijn: het waarborgen van het veiligheidsniveau bij overstromingen en het verminderen van wateroverlast. Daarbij wordt de voorkeur gegeven aan ruimtelijke maatregelen boven technische maatregelen. In het NBW is ook de watertoets als procesinstrument opgenomen. De watertoets is het proces van vroegtijdig informeren, adviseren en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van dit nieuwe instrument is waarborgen dat de waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet in beschouwing worden genomen als het gaat om waterhuishoudkundige relevante ruimtelijke plannen en besluiten.

*Waterbeheer 21e eeuw (WB21)*
In september 2000 heeft de commissie Waterbeheer 21e eeuw advies uitgebracht over het toekomstig waterbeheer in Nederland. Belangrijk onderdeel van WB21 is het uitgangspunt van ruimte voor water. Er mag geen afwenteling plaatsvinden. Berging moet binnen het stroomgebied plaatsvinden. Dit betekent onder andere het aanwijzen en in standhouden van waterbergingsgebieden. Daarnaast wordt verdroging bestreden en worden watertekorten verminderd.

*Waterwet*
Centraal in de Waterwet staat een integraal waterbeheer op basis van de 'watersysteembenadering'. Deze benadering gaat uit van het geheel van relaties binnen watersystemen. Denk hierbij aan de relaties tussen waterkwaliteit, -kwantiteit, oppervlakte- en grondwater, maar ook aan de samenhang tussen water, grondgebruik en watergebruikers. Het doel van de waterwet is het integreren van acht bestaande wetten voor waterbeheer. Door middel van één watervergunning regelt de wet het beheer van oppervlaktewater en grondwater en de juridische implementatie van Europese richtlijnen, waaronder de Kaderrichtlijn Water. Via de Waterwet gelden verschillende algemene regels. Niet alles is onder algemene regels te vangen en daarom is er de integrale watervergunning. In de integrale watervergunning gaan zes vergunningen uit eerdere wetten (inclusief keurvergunning) op in één aparte watervergunning.

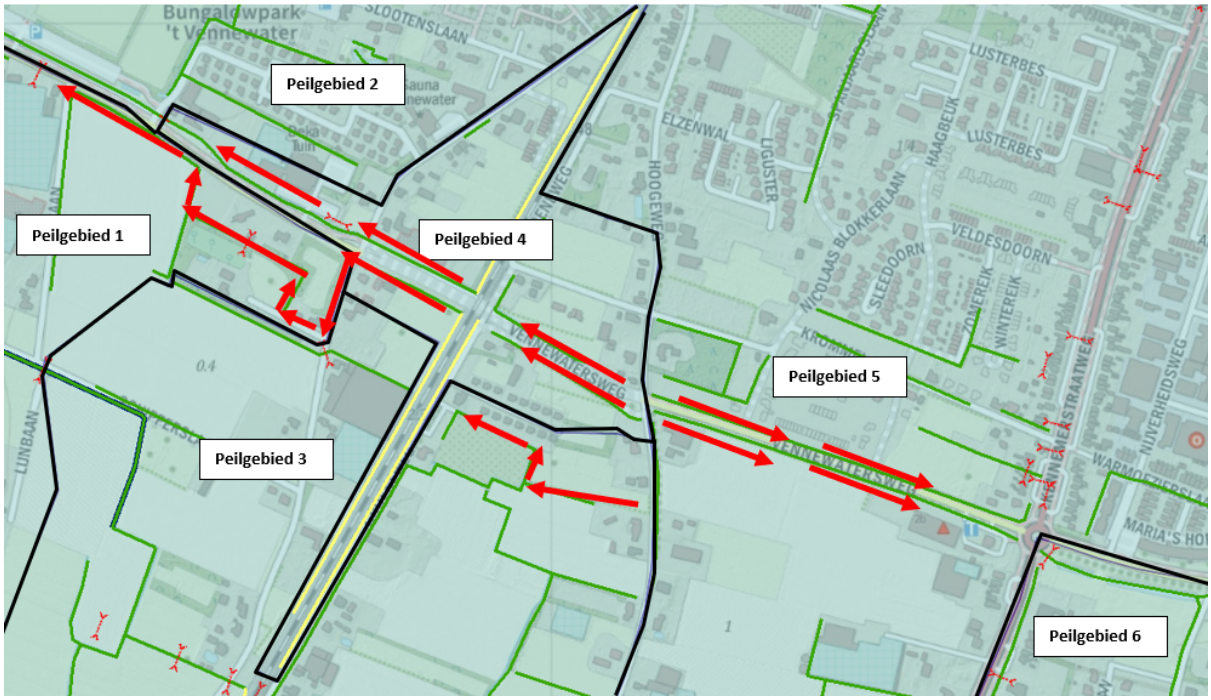
In de volgende paragraaf worden de effecten van het voornemen op de waterstructuur en de waterkwaliteit beschreven.

**Beschouwing**
Het plangebied, gelegen in de gemeente Heiloo, valt binnen het beheergebied van het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier.

*Peilgebied*
De Vennewatersweg watert af naar 3, namelijk de Baafjespolder, de Oosterzijpolder en de Vennewaterspolder. De Hoogeweg en de Vennewatersweg vormen de hydrologische grens tussen de afstromingsrichting (richting oost of west). Zie figuur 5-6 voor de afstromingsrichtingen en de ligging van de peilgebieden. Hieronder is per polder aangegeven welk(e) peilgebied(en) binnen of tegen het plangebied gelegen is/zijn.

| Peilgebied | Polder | omschrijving/peil |
|---|---|---|
| 1 | Vennewaterspolder | vast peil van NAP-0,95 meter |
| 2 | Baafjespolder | vanwege hoogteverschillen geen uniform peil |
| 3 | Vennewaterspolder | vanwege hoogteverschillen geen uniform peil |
| 4 | Vennewaters + Baafjespolder | seizoensgebonden dynamisch peil NAP -0,65 meter/ -0,85 meter |
| 5 | Oosterzijpolder | vanwege hoogteverschillen geen uniform peil |
| 6 | Oosterzijpolder | vanwege hoogteverschillen geen uniform peil |

*Tabel 5-8: Overzicht Peilgebieden en polders*




*Figuur 5-6: Peilgebieden en afstromingsrichtingen*

*Oppervlaktewater*
Binnen en langs het plangebied liggen verscheidene secundaire watergangen die onder particuliere percelen en op- en afritten middels duikers met elkaar zijn verbonden. Op figuur 5-7 en 5-8 zijn deze secundaire watergangen in blauw aangegeven. Duikers zijn in rood aangegeven. De lijnen in lichtroze zijn droge beddingen, oftwewel waterbergingen/greppels die nu droog liggen.



*Figuur 5-7: oppervlaktewater huidige situatie (westelijke deel) (bron: Legger Hollands Noorderkwartier)*



*Figuur 5-8: oppervlaktewatersysteem huidige situatie (oostelijke deel) (bron: Legger Hollands Noorderkwartier)*

*Wijzigingen watersysteem*

Met de herinrichting van de Vennewatersweg worden enkele watergangen (deels) gedempt. Al het gedempte oppervlaktewater wordt 1:1 teruggebracht zodat er geen wijziging plaatsvindt van de bergingscapaciteit binnen het plangebied. Dit geldt onder meer voor de volgende watergangen:

- Kruispunt Vennewatersweg - Zuiderloo / Zandzoom
  De watergang aan de zuidzijde van het kruispunt wordt ingekort in verband met het overschrijden van een perceelgrens. De watergangen worden verbonden met een duiker die onder het wegdek doorloopt.
- Perceel 2441/2016

Wegsloot wordt verwijderd in tuin en duiker wordt ingepast.

Waar het fietspad en de watergangen binnen de kadastrale grens vallen en dus geen grond aangekocht hoeft te worden blijft de ligging behouden. Dit zorgt ervoor dat zoveel mogelijk de bestaande fundering van het fietspad gehandhaafd kan blijven. Voor de watergangen betekent dit dat in dit geval de aansluitingen op de bestaande watergangen behouden kunnen blijven.
Een overzicht van de te dempen watergangen en de nieuw te graven watergangen staat in de tabel hieronder per peilgebied weergegeven. De nummering van de peilgebieden komt overeen met figuur 5-6.

Oppervlaktewater

| | Peilgebied 1 | peilgebied 2 | peilgebied 3 | peilgebied 4 | peilgebied 5 | peilgebied 6 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Te dempen watergangen (m2) (sloten) | 112 | 0 | 0 | 132 | 1382 | 0 |
| Nieuwe m2 oppervlaktewater (sloten) | 153 | 0 | 0 | 0 | 1464 | 0 |
| (+/-) Afname/ toename m2 oppervlaktewater | 41 | 0 | 0 | -132 | 82 | 0 |

*Tabel 5-9: Overzicht te dempen en te graven oppervlaktewater per peilgebied.*

Er is nog een uitwerkingsopgave om het tekort aan oppervlaktewater in peilgebied 4 te compenseren. Dit wordt geborgd middels de watervergunning.

**Waterkwantiteit**

*Verharding en compensatie*

De herinrichting van de Vennewatersweg leidt tot een groter ruimtebeslag en daarmee toename van het verhard oppervlak. Gelijk aan de uitgangssituatie wordt hemelwater oppervlakkig afgevoerd naar de bermen en het aanwezige oppervlaktewater. In de uitgangssituatie bestaat er geen wateroverlast in het plangebied.

Een T=100 bui wordt gehanteerd als maatgevende bui voor de minimale afwatering en bergingscapaciteit om wateroverlast te voorkomen. Een verbreding en verbetering van de structuur en infiltratiecapaciteit van de bermen langs de Vennewatersweg dragen hieraan bij.

Met de herinrichting van de Vennewatersweg wordt circa 7.800 $m^2$ aan verhard oppervlak toegevoegd. Een overzicht per peilgebied is te zien in tabel 5-10. De nummering van de peilgebieden komt overeen met figuur 5-6.

*Verharding*

| | Peilgebied 1 | Peilgebied 2 | Peilgebied 3 | Peilgebied 4 | Peilgebied 5 | peilgebied 6 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Bestaand verharding (m2) | 1840 | 970 | 321 | 4157 | 8032 | 1119 |
| Nieuwe verharding (m2) | 2794 | 1284 | 289 | 4943 | 13528 | 1444 |
| (+/-) Afname/ toename verharding (m2) | 954 | 314 | -32 | 786 | 5496 | 325 |

*Tabel 5-10: Overzicht bestaande en nieuwe verharding per peilgebied.*

Van deze toename aan verharding dient 10% te worden gecompenseerd in de vorm van oppervlaktewater of omgerekend naar alternatieve berging. Hiermee wordt voorkomen dat in de nieuwe situatie wateroverlast ontstaat als gevolg van de verhardingstoename van de herinrichting van de Vennewatersweg. De compensatie van de toename van verhard oppervlak is afhankelijk van onder meer de toelaatbare peilstijging, de afvoercapaciteit en rioolstelsel. In afstemming met het Hoogheemraadschap wordt beoordeeld waar in het kader van de realisatie van extra waterberging verbetering van de waterhuishouding wenselijk en mogelijk is.

De compensatie wordt zowel lokaal in het watersysteem direct grenzend aan het plangebied gezocht. Waar dat binnen de plangrenzen ontoereikend is, wordt aanvullend waterberging gerealiseerd verder van het plangebied maar binnen hetzelfde peilgebied.
Tot slot wordt tijdens de reconstructie bij de rotonde met de Kennemerstraatweg de onderliggende

duiker aangepakt om de afwatering naar de Oosterzijpolder te verbeteren.

In afstemming met de gemeente en het hoogheemraadschap wordt in het kader van de watertoets nader gekeken naar de invulling gegeven aan de compensatieopgave. Dit betreft maatwerk. De intentie is uiteindelijk om voldoende waterhuishoudkundige maatregelen te realiseren om de verhardingstoename te compenseren en een waterneutraal plan te realiseren. Apart van de ruimtelijke procedure zal bij het hoogheemraadschap hiervoor een watervergunning aangevraagd worden.

*Grondwater*
De herinrichting van de Vennewatersweg heeft geen effect op grondwaterstanden en/of -overlast.

**Waterkwaliteit**
Binnen het plangebied is het huidige watersysteem op verschillende locaties verbonden middels duikers en bevinden zich enkele doodlopende watergangen. Aangezien het huidige watersysteem zoveel als mogelijk behouden blijft, komt de oppervlaktewaterkwaliteit niet in het geding. Daar waar wijzigingen in het watersysteem vereist zijn worden deze dusdanig uitgevoerd dat de doorstroming van het systeem en daarmee de waterkwaliteit niet verslechtert.

Door gebruik te maken van bodempassages wordt afstromend hemelwater afkomstig van het wegoppervlak gefilterd voordat het terecht komt in het oppervlaktewater. Op deze wijze wordt verslechtering van de oppervlaktewaterkwaliteit voorkomen.

*Waterkeringen*
Binnen of nabij het plangebied liggen geen waterkeringen. Waterveiligheid is dan ook niet in het geding.

*Afvalwaterketen*
Het verhard oppervlak van de vernieuwde Vennewatersweg wordt afgekoppeld, zoals dat in de huidige situatie ook het geval is. Hemelwater kan op deze wijze, via bodempassages, afstromen richting het oppervlaktewater of infiltreren in de groene bermstroken. De vernieuwing van de Vennewatersweg leidt niet tot en toename van de afvalwaterstroom op de riolering.

*Beheer en onderhoud*
Aangezien het huidige watersysteem grotendeels behouden blijft blijven ook de huidige onderhoudsmethoden gehandhaafd. Op de plaatsen waar het watersysteem wordt uitgebreid als gevolg van de compensatieopgave wordt met de inrichting ingespeeld op een goede mogelijkheid voor onderhoud.

*Watertoets*
Met het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier heeft op 22 mei 2019 vooroverleg plaatsgevonden waarbij het hoogheemraadschap op de hoogte is gebracht van de voorgenomen ontwikkeling. Vervolgens is de digitale watertoets op de hoogte gesteld van de voorgenomen ontwikkeling. Hiervoor is de digitale watertoets op 7 augustus 2019 uitgevoerd. Hieruit bleek dat de normale procedure van toepassing is, wat betekent dat hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier een waterbelang heeft bij deze ontwikkeling. Naar aanleiding hiervan is op 15 november 2019 door het hoogheemraadschap een eerste vooroverlegreactie ingediend. Tevens is in onderling overleg geadviseerd over de te treffen maatregelen. Dit gebeurt op basis van de Keur 2016 en de Beleidsregels Watervergunningen 2017 van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. Deze zijn gericht op het beschermen van de aan- en afvoer, de bescherming tegen wateroverlast en overstroming en bescherming van de ecologische toestand van het watersysteem.

**Conclusie**
Het uitgangspunt is om het uiteindelijke advies van het hoogheemraadschap over te nemen zodat er geen nadelige effecten zijn op de waterkwaliteit en kwantiteit. Onderdelen uit het advies die buiten de reikwijdte van het bestemmingsplan vallen worden meegenomen in de watervergunning voor de uitvoering van het werk. Daarmee is dit bestemmingsplan in het kader van water uitvoerbaar.

## 5.8 Ecologie

### 5.8.1 Soortenbescherming

**Wettelijk kader**
De bescherming van natuur in Nederland is vastgelegd in Europese en nationale wet- en regelgeving, waarin een onderscheid wordt gemaakt tussen soortenbescherming en gebiedsbescherming. Voorheen was de soortenbescherming in Nederland geregeld in de Flora- en faunawet en de gebiedsbescherming in de Natuurbeschermingswet 1998. Sinds 1 januari 2017 zijn de Natuurbeschermingswet, Flora- en faunawet en de Boswet opgegaan in één nieuwe wet: de Wet natuurbescherming.

*Wet natuurbescherming*
De Wet natuurbescherming heeft tot doel in het wild voorkomende planten- en diersoorten in stand te houden en te beschermen. De wet kent daardoor zowel verbodsbepalingen, gebiedsbescherming als een algemene zorgplicht. De zorgplicht geldt te allen tijde voor alle in het wild levende dieren en planten en hun leefomgeving. De verbodsbepalingen zijn gebaseerd op het 'nee, tenzij'-principe. Alle schadelijke handelingen ten aanzien van beschermde planten- en diersoorten zijn in principe verboden, maar er kan worden afgeweken van de verbodsbepalingen middels ontheffingen. Door middel van gebiedsbescherming wordt een beschermingskader geboden voor de flora en fauna binnen aangewezen beschermde gebieden. Hieronder vallen de speciale beschermingszones volgens de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn, gebieden die deel uitmaken van het natuurnetwerk Nederland (NNN, voormalige EHS), beschermde natuurmonumenten en staatsnatuurmonumenten.

In het kader van dit bestemmingsplan is er een ecologische quickscan uitgevoerd, zie Bijlage 8 van de toelichting. Naar aanleiding van deze quickscan zijn er twee nadere onderzoeken uitgevoerd. Een daarvan is door Royal HaskoningDHV uitgevoerd en is bijgevoegd in Bijlage 9. Dit betreft nader onderzoek naar vleermuizen, kleine marterachtigen en rugstreeppadden langs de gehele Vennewatersweg.  Het tweede onderzoek is uitgevoerd door Witteveen en Bos en bijgevoegd in Bijlage 10. Dit betreft een onderzoek naar eventueel aanwezige natuurwaarden en beschermde soorten in de tuin van het perceel aan de Westerweg 405. Tot slot is er nog een aanvullende ecologische quickscan uitgevoerd naar aanleiding van de voorgenomen sloop van een schuur langs de Hoogeweg 40a. Deze quickscan is toegevoegd in Bijlage 11. Als gevolg van deze quickscan is er nader onderzoek uitgevoerd naar Vleermuizen en Huismussen. Dit nader onderzoek is toegevoegd in Bijlage 12.

**Beschouwing**
Het plangebied bestaat voornamelijk uit de bestaande Vennewatersweg met aan weerszijde een bermstrook bestaande uit gras, bomen en watergangen. Zie de onderstaande figuur voor een satellietfoto van het plangebied.



Figuur 5-9: Satellietfoto plangebied, bij benadering met rode omlijning weergegegeven.

## Soortenbescherming

*Vaatplanten*
In het plangebied zijn beschermde vaatplanten afwezig. Het overtreden van een verbodsbepaling uit de Wnb ten aanzien van vaatplanten kan daarom worden uitgesloten.

*Grondgebonden zoogdieren*
Het stukje houtwal aangrenzend aan de noordzijde van rotonde en de bomenrij tussen de Hoogeweg en de rotonde van de Kennemerstraatweg, bieden mogelijk geschikt leefgebied voor marters. Deze vormen dichte lijnvormige elementen waarlangs de dieren zich zouden kunnen verplaatsen. Hier is sprake van relatief veel verstoring in de vorm van geluid (verkeer) en aanwezigheid van mensen. Vaste verblijfplaatsen van kleine marters zijn daar dan ook uitgesloten.

De houtwal in het perceel aan de Westerweg 405, in het westen van het plangebied, is geschikt vanwege de dichtheid van de ondergroei, in afwisseling met een open kruidenweide (zonder verstoring van mensen); een element waar kleine marters in en rondom kunnen jagen en zich mogelijk schuil kunnen houden. Buiten de houtwal, die onderdeel uitmaakt van het plangebied, zijn er rondom het perceel takkenrillen aangelegd, welke het perceel goed verbinden met het achterliggende agrarisch landschap (zie onderstaande figuren).

Tijdens het nader onderzoek van zowel RHDHV als van W+B voor het perceel aan de Westerweg 405 is de aanwezigheid van kleine marterachtigen echter uitgesloten omdat er geen waarnemingen gedaan zijn van deze soorten.




| | |
|---|---|
| *Figuur 5-10: Potentieel leefgebied Marters aan de Westerweg 405* | *Figuur 5-11: Houtwal en takkenrillen aan de Westerweg.* |

Vaste verblijfplaatsen of verlies van (essentieel) leefgebied van zwaar beschermde, grondgebonden zoogdieren kunnen worden 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 te voorzien van faunapassages. Dit om te voorkomen dat verblijfplaatsen versus foerageergebieden niet meer bereikbaar zijn voor de marterachtigen en om te voorkomen dat ze door intensiever verkeer worden gedood.

*Vleermuizen*

*Onderzoeksgebied Vennewatersweg*
Het nader onderzoek naar vleermuizen langs de Vennewatersweg is opgedeeld in 3 deelgebieden, zie de figuur hieronder. Daarnaast is de locatie waarbij de quickscan voor de sloop van de schuur aan de Hoogeweg 40a is uitgevoerd met een blauwe stip weergegeven.



*Figuur 5-12*

*Locatie 1*
Bij locatie 1 is geen vliegroute voor vleermuizen vastgesteld. Het is uitgesloten dat met de kap van de bomen een essentiële vliegroute voor vleermuizen wordt vernietigd. Ook het doden van individuen is uitgesloten. Er worden geen verbodsbepalingen van de Wnb overtreden. Er hoeft geen ontheffing te worden aangevraagd.

*Locatie 2*
Locatie 2 heeft geen essentiële functie als vliegroute voor vleermuizen. Wel heeft het een zekere betekenis als foerageergebied voor enkele gewone dwergvleermuizen en in geringe mate ook voor laatvliegers. Gezien het geringe aantal individuen en de relatief korte duur dat de dieren er vliegen, is de betekenis niet zodanig groot dat het kappen door aantasting van foerageergebied een risico is voor het voortbestaan van vleermuispopulaties. Bovendien zijn in de direct omgeving voldoende alternatieven aanwezig voor deze soorten om naar uit te wijken, waaronder een vergelijkbare beschutte weide ten

zuidwesten van het plangebied. Het is uitgesloten dat met de kap van de houtwal en de vernietiging van de kruidenwei een essentiële vliegroute of foerageergebied wordt vernietigd. Ook het doden van individuen is uitgesloten. Er worden geen verbodsbepalingen van de Wnb overtreden. Er hoeft geen ontheffing te worden aangevraagd.

*Locatie 3*
In de twee paardenkastanjes bij locatie 3 bevinden zich geen zomer- of paarverblijven van vleermuizen. Het is uitgesloten dat met de kap van de bomen verblijfplaatsen voor vleermuizen worden vernietigd. Ook het doden van individuen is uitgesloten. Er worden geen verbodsbepalingen van de Wnb overtreden. Er hoeft geen ontheffing te worden aangevraagd.

*Onderzoeksgebied Westerweg 405*
In het perceel aan de Westerweg 405 zijn geen aanwijzingen gevonden voor de aanwezigheid van kraam-, zomer- of paarverblijven. Er hangen een aantal vleermuiskasten in de houtwal rondom de tuin, maar er zijn bij de kasten geen vrije aan- en uitvliegroutes door de aanwezigheid van takken, waardoor het zeer onwaarschijnlijk is dat deze kasten gebruikt zullen worden door vleermuizen.
Buiten het onderzoeksgebied is wel mogelijk een paarverblijf aanwezig, namelijk in Westerweg 360. Tijdens het laatste bezoek is tussen dit adres en de voorkant van het huis op Westerweg 405 één baltsende gewone dwergvleermuis waargenomen. Dit individu bleef voornamelijk in de buurt van de tuin van Westerweg 360. De binding met het plangebied was hierdoor beperkt tot afwezig. Het huis en de tuin van Westerweg 405 zijn zodoende geen essentieel onderdeel van het leefgebied van deze gewone dwergvleermuis.

De moestuin in het zuiden van het perceel van de Westerweg 405, evenals het open veld naast de bomen ten noorden van het huis zijn een onderdeel van het foerageergebied van enkele gewone dwergvleermuizen (minimaal twee). Door het lage aantal foeragerende vleermuizen en het grote aantal alternatieve foerageergebieden in de omgeving, zoals de tuin van de zorgboerderij aan de overkant van de Westerweg, is dit foerageergebied niet essentieel voor het in stand houden van de populatie vleermuizen in de omgeving.

Tijdens de veldbezoeken zijn enkele waarnemingen gedaan van een laatvlieger en een rosse vleermuis die hoog over het onderzoeksgebied vlogen en/of kort foerageerden boven het onderzoeksgebied. Dit waren echter steeds lage aantallen (één of twee individuen per veldbezoek) die van korte duur waren. Hierdoor wordt geconcludeerd dat de vleermuizen niet gebonden zijn aan specifieke landschappelijke kenmerken van het plangebied. Er is zodoende geen (essentiële) vliegroute van vleermuizen in of nabij het plangebied aanwezig.
Ten aanzien van vleermuizen is vastgesteld dat het plangebied geen essentieel onderdeel uit maakt van het leefgebied (verblijfplaats, foerageergebied en vliegroute) van de in de omgeving aanwezige vleermuizen.

<u>Quickscan en aanvullend onderzoek Hoogeweg 40A</u>
Uit de quickscan voor dit perceel, opgenomen in Bijlage 11, is gebleken dat verblijfplaatsen van gebouwbewonende vleermuizen niet geheel uitgesloten konden worden, omdat de opstallen voorzien zijn van diverse wegkruipmogelijkheden. Dit perceel heeft daarom mogelijk een functie als vaste rust- en/of verblijfplaatsen voor (gebouwbewonende) vleermuizen. Er is daarom nader onderzoek uitgevoerd naar vleermuizen op genoemd perceel. Dit onderzoek is opgenomen in Bijlage 12.

Het aanvullende onderzoek toont aan dat in de gebouwen geen vleermuis verblijfplaatsen aanwezig zijn. De voorgenomen werkzaamheden hebben geen invloed op groenstructuren in het onderzochte gebied of in de omgeving, waardoor de foerageerfunctie ter plaatse in stand blijft. Daarnaast is er geen sprake van essentieel foerageergebied binnen het onderzochte gebied gezien de ruime aanwezigheid van soortgelijk foerageermogelijkheden die in de omgeving te vinden zijn. Ook maakt het gebied geen deel uit van een (essentiëlel) vliegroute en wordt daarom bij de uitvoering van het project negatief effect op essentiële vliegroutes en foerageergebied uitgesloten.

De uitvoering van de voorgenomen werkzaamheden leiden niet tot overtreding van de Wet natuurbescherming doordat er hierdoor geen jaarrond beschermde nestlocaties en geen vaste rust- en verblijfplaatsen van vleermuizen verdwijnen. Werkzaamheden kunnen dus worden uitgevoerd zonder dat

daarbij de Wet natuurbescherming wordt overtreden. Ten behoeve van de uitvoering dienen daarom geen verdere vervolgstappen gemaakt te worden.

*Mogelijke effecten*
Voor alle locaties geldt dat men bij de uitvoer van de werkzaamheden rekening dient te houden met het vleermuisactieve seizoen. Werkzaamheden die tijdens het vleermuisactieve seizoen (globaal vanaf april tot en met oktober) die na zonsondergang en voor zonsopkomst worden uitgevoerd, kunnen leiden tot verstoring van foeragerende en passerende vleermuizen indien er verlichting wordt ingezet. Het verstoren van individuen van vleermuizen is een overtreding van artikel 3.5, lid 2 van de Wnb.
Het voorkomen van het verstoren van vleermuizen kan door het nemen van de volgende voorzorgsmaatregelen:
- Laat geen bouwverlichting branden op werk- en opstelplaatsen gedurende de nacht;
- Of werk buiten de actieve periode van vleermuizen, dit kan van half november t/m half maart;
- Of voer de werkzaamheden bij daglicht uit van zonsopkomst tot zonsondergang.

Wanneer deze voorzorgsmaatregelen worden nageleefd is er voor dit aspect geen sprake van overtreding van verbodsbepalingen van de Wnb en hoeft voor dit deel van de werkzaamheden geen ontheffing aangevraagd te worden.

*Broedvogels*
Uit de verspreidingsgegevens van de NDFF is gebleken dat in of in de omgeving van het plangebied waarnemingen bekend zijn van verschillende soorten broedvogels met zowel jaarrond als niet-jaarrond beschermde nesten. Soorten broedvogels met jaarrond beschermde nesten waarvan in de omgeving van het plangebied waarnemingen bekend zijn, zijn: buizerd, gierzwaluw en huismus. Tijdens het veldbezoek zijn geen nesten van jaarrond beschermde vogels waargenomen. Binnen het plangebied zijn gebouwen afwezig. Hierdoor is de aanwezigheid van nestlocaties van huismus en gierzwaluw uitgesloten.

De hoge populierenrij in het oosten van het plangebied, parallel aan de Vennewatersweg, heeft potentie als broedlocatie van de buizerd. Tijdens het veldbezoek zijn echter in het gehele plangebied geen horsten of grote nesten waargenomen. Jaarrond beschermde nesten kunnen daar daarom worden uitgesloten. Broedvogels met jaarrond beschermde nesten worden daarom ook niet verwacht in het plangebied.

Wel kunnen er broedvogels zonder jaarrond beschermde nesten worden verwacht binnen en in de directe omgeving van het plangebied. Tijdens het veldbezoek zijn vele algemene vogelsoorten zonder jaarrond beschermde nesten waargenomen zoals: houtduif, koolmees, groene specht, zwarte kraai, gaai en roodborst.

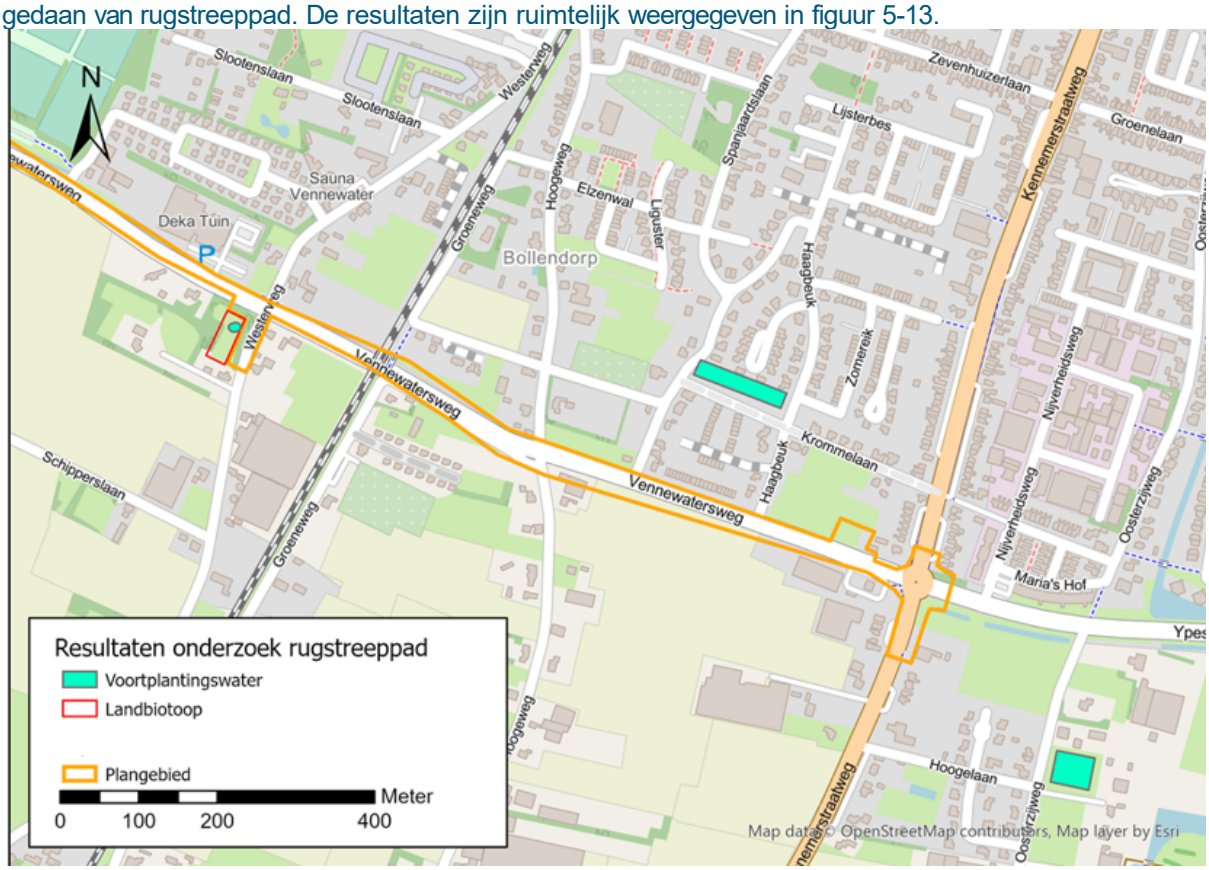
*Mogelijke effecten*
Ontheffing voor vernietiging van broedgevallen wordt in principe niet verleend, waardoor het voorkomen van (langdurige) verstoring of vernietiging van broedgevallen noodzakelijk is. Het verstoren en vernietigen van broedgevallen van vogels zonder jaarrond beschermde nesten is te voorkomen door:
- Buiten het broedseizoen te werken, of;
- Te zorgen dat buiten de verstoringsafstand van de broedgevallen gewerkt wordt, en/of;
- Voorafgaand aan het broedseizoen de broedbiotoop voor vogels ongeschikt te maken (bijvoorbeeld struiken en bomen rooien) en (gedurende het broedseizoen) te houden, en/of;
- De werkzaamheden voorafgaand aan het broedseizoen te laten beginnen en in een, voor zover mogelijk, constante intensiteit te laten doorgaan gedurende het broedseizoen. Het grote voordeel van deze methode is, dat de verstoringsafstand “automatisch” bepaald wordt: vogels zullen uit eigen beweging een nestplaats kiezen buiten hun specifieke verstoringsafstand. Nadeel is dat de constante intensiteit (zowel in tijd als in ruimte) lastig te realiseren is.
- Te kappen bomen en struiken buiten het broedseizoen te rooien.

Veel methoden om tijdens het broedseizoen door te kunnen werken zijn niet “waterdicht”; het is vaak niet te garanderen dat broedgevallen niet zullen optreden. Buiten het broedseizoen werken heeft dan ook de voorkeur om overtreding van de Wnb ten aanzien van broedvogels te voorkomen. Indien dit niet mogelijk is, wordt geadviseerd om bovengenoemde maatregelen te treffen en het terrein kort voor aanvang van de werkzaamheden door een ecoloog te laten inspecteren op aanwezigheid van broedende

vogels.

*Amfibieën*
Uit de verspreidingsgegevens van de NDFF is gebleken dat in de omgeving van het plangebied waarnemingen bekend zijn van de beschermde amfibieën. Het betreft de boomkikker en rugstreeppad. Tijdens het veldbezoek zijn geen beschermde amfibieën waargenomen.

*Rugstreeppad*
De rugstreeppad heeft leefgebied in de directe omgeving van het plangebied. De poelen op het perceel Westerweg 405, aan de Oosterzijweg en net ten noorden van de Krommelaan vormen actueel voortplantingswater, zie de ligging daarvan in onderstaande figuur. . Daarnaast wordt de omgeving van de poel aan de Westerweg 405 gebruikt als landhabitat. In het plangebied zelf zijn geen waarnemingen gedaan van rugstreeppad. De resultaten zijn ruimtelijk weergegeven in figuur 5-13.



*Figuur 5-13: Een ruimtelijke weergave van de resultaten van het onderzoek naar leefgebied van de rugstreeppad. Bron: Nader ecologisch onderzoek RHDHV, 2020.*

*Effecten analyse*

*Voortplantingswater*
De poel ten noorden van de Krommelaan ligt op meer dan 130 meter van het plangebied. Deze poel is onderdeel van ontheffing Flora en Fauna die de gemeente Heiloo in 2015 heeft verkregen voor de werkzaamheden rondom de wijk Zuiderloo (Klaassen. M. 2015). De poel is op het moment afgeschermd met amfibieschermen die de dieren op het moment binnen de omheining houden. Doordat de dieren het terrein niet kunnen verlaten en zich buiten het plangebied bevinden, zijn negatieve effecten op deze populatie, als gevolg van de geplande werkzaamheden, uitgesloten.

De poel aan de Oosterzijweg ligt op meer dan 250 meter afstand van het plangebied. De poel op het perceel van de Westerweg 405 ligt op 10 meter afstand van het plangebied. Doordat deze poelen op enige afstand van het plangebied liggen, worden ze niet direct aangetast door de herinrichting van de Vennewatersweg. Wel kunnen de werkzaamheden er (tijdelijk) toe leiden dat de poelen tijdelijk minder goed bereikbaar zijn. Doordat de werkzaamheden ten noorden van de beide poelen plaatsvinden, is migratie van en naar overwinteringslocaties ten noorden van de poel (tijdelijk) niet mogelijk.

De bekende overwinteringslocatie (het spoortalud) bevindt zich ten echter grotendeels ten oosten van het perceel aan de Westerweg 405. Hierdoor blijft de poel ook tijdens de werkzaamheden deels bereikbaar. Voor de poel aan de Oosterzijweg geldt dat het spoortalud ook grotendeels ten westen van het plangebied ligt, waardoor de pel tevens grotendeels bereikbaar blijft. De geplande werkzaamheden leiden daardoor niet tot een overtreding van verbodsbepalingen. Het aanvragen van een ontheffing is dan ook niet noodzakelijk.

*Landhabitat*
Omdat er rugstreeppadden (zeer) nabij het plangebied zijn vastgesteld, moet ervan uit gegaan worden dat alle potentieel geschikte verblijfplaatsen in de directe omgeving van deze locaties ook daadwerkelijk als zodanig gebruikt worden. Voor het perceel aan de Westerweg 405 geldt dat de aanwezige houtwal kan fungeren als overwinteringslocatie. Er kan niet worden uitgesloten dat de dieren zich gedurende de winterrust in de houtwal verborgen houden in zelf gegraven holen, holen van knaagdieren, onder aanwezige stenen of takken. Schuilplaatsen voor overwintering liggen vaak binnen 20 meter van het voortplantingswater (Stowa, 2020). De houtwal staat op de nominatie om gekapt te worden. Het kappen van de houtwal leidt daarmee tot het permanent vernietigen van een vaste rust- of verblijfplaats van de rugstreeppad. Dit is een overtreding van artikel 3.5, lid 4 van de Wnb. Indien er met de kapwerkzaamheden geen rekening wordt gehouden met de rugstreeppad, kunnen deze werkzaamheden ook leiden tot het doden en verstoren van individuen van de rugstreeppad. Hiermee is sprake van overtreding van art. 3.5, lid 1 en 2 van de Wnb. Het doden of verstoren van rugstreeppadden in de houtwal kan voorkomen worden door:

- Te werken buiten de kwetsbare winterperiode van de soort. Dit kan door te werken in de maanden april tot medio oktober. Of;
- Door voorzicht te kappen op een diervriendelijke manier. Dat kan door:
  1. het terrein niet met machines betreden en;
  2. handmatig te werk te gaan (één a twee personen met een kettingzaag).

Rugstreeppadden kunnen daarnaast snel nieuwe gebieden koloniseren als hier geschikte condities ontstaan, bijvoorbeeld tijdens de geplande graafwerkzaamheden of bij de realisatie van zanddepots. Daarnaast is het ondiepe water in door bouwmachines gevormde rijsporen een graag gebruikte voortplantingsplaats. Vestiging van de rugstreeppad binnen het plangebied, tijdens de werkzaamheden, kan leiden tot verstoring of doding van de soort. Dit is een overtreding van artikel 3.5, lid 1 en 2 van de Wnb. Tevens kan vestiging leiden tot vernietiging van vaste rust- of verblijfplaatsen van de rugstreeppad. Dit is een overtreding van artikel 3.5, lid 4 van de Wnb. Kolonisatie leidt daarom tot het (tijdelijk) moeten stilleggen van de werkzaamheden.
Het voorkomen van kolonisatie van de rugstreeppad kan door het nemen van de volgende voorzorgsmaatregelen:

- De werkzaamheden uit te voeren gedurende de winterrustperiode van de soort. Vanaf oktober/november tot en met maart verblijft de rugstreeppad in een winterrust. Of;
- Door het gebied waar de werkzaamheden plaats gaan vinden ontoegankelijk te maken voor de soort, bijvoorbeeld door rondom dit terrein amfibiewerende schermen te plaatsen van stevig plastic dat 50 cm boven de grond uitsteekt en minimaal 10 cm in de grond is ingegraven.

*Aanvullende maatregelen*
Er kunnen aanvullende maatregelen genomen worden om het plangebied veiliger te maken voor de soort.Om de mogelijkheid om via het plangebied te bewegen tussen zomer en winterbiotoop te verbeteren, is het aan te bevelen om tijdens de van de reconstructie een aantal paddentunnels onder de weg door aan te leggen. Dit geldt tevens voor de aan te leggen rotondes (o.a. Kennemerstraatweg / Vennewatersweg / Ypersteinerlaan). Op die manier blijft de omgeving van het plangebied bruikbaar als corridor en kunnen rugstreeppadden de Vennewatersweg op een veilige manier kruisen zonder risico op verkeersslachtoffers.

**Conclusie soortenbescherming**
Binnen het plangebied bevindt zich winterbiotoop voor de rugstreeppad in de vorm van de houtwal op het perceel Westerweg 405. In de nabije omgeving van het plangebied bevindt zich actueel voortplantingswater van de soort. Vaste rust- en verblijfplaatsen van zowel kleine marterachtigen als vleermuizen zijn uitgesloten. Tevens zijn essentiële vliegroutes en foerageergebied voor vleermuizen uitgesloten.

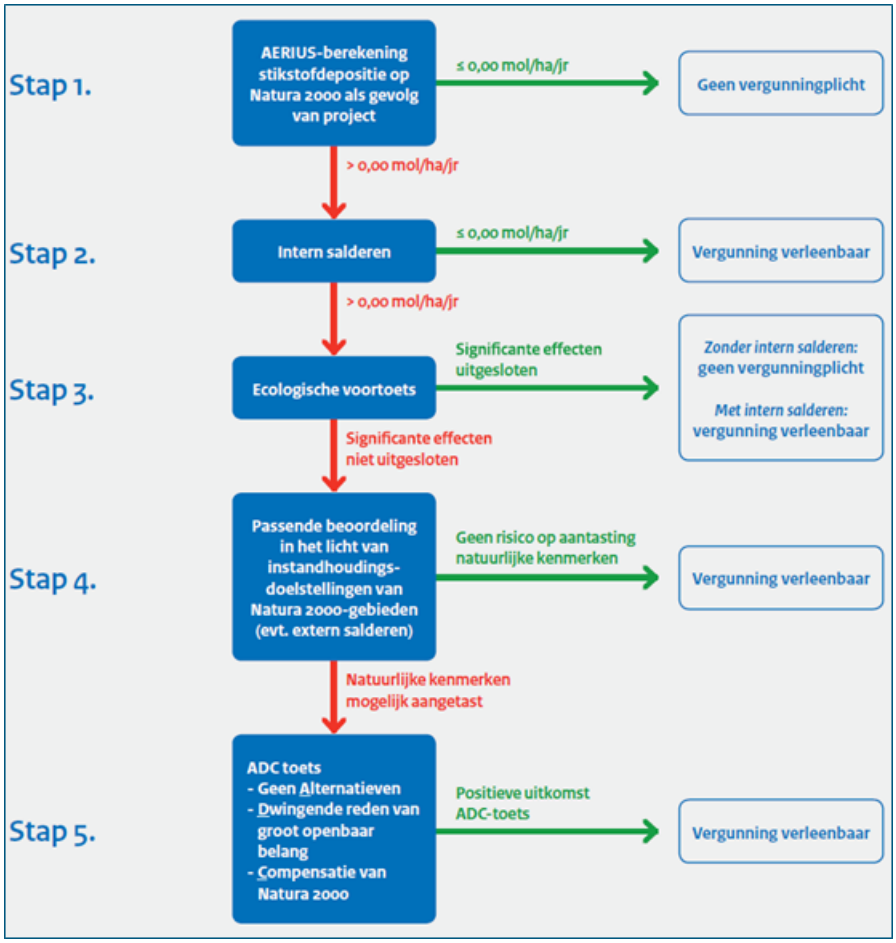
Voor het vernietigen van potentieel winterbiotoop van de rugstreeppad, door het kappen van de houtwal zijn geen voorzorgsmaatregelen te treffen. Dit is een overtreding van artikel 3.5, lid 4 van de Wnb. Hiervoor is daarom een ontheffing aangevraagd. Daarnaast worden er maatregelen getroffen om verstoring en doding van de rugstreeppadden tijdens het kappen van de winterbiotoop grotendeels te voorkomen. Dit is omschrevenin een ecologisch activiteitenplan, zie Bijlage 16. Met dit activiteitenplan is de Wnb ontheffingaangevraagd. Met het treffen van de genoemde maatregelen is er uitzicht op ontheffingverlening.

Verder zal tijdens de werkzaamheden rekening worden gehouden met broedvogels door middel van het naleven van de genoemde mitigerende maatregelen. De voorkeur gaat uit naar het werken buiten het broedseizoen.

Alle genoemde voorzorgsmaatregelen voor het voorkomen van verstoring en doding van rugstreeppadden en/of vleermuizen zijn opgenomen in een activiteitenplan. Daarmee is ontheffingverlening van de Wnb voldoende aannemelijk, waardoor het plan in (soorten-)ecologisch opzicht uitvoerbaar kan worden geacht.  De ontheffing kan d.d. 31-10-2023 (moment van schrijven) elk moment verleend worden.

### 5.8.2 Gebiedsbescherming

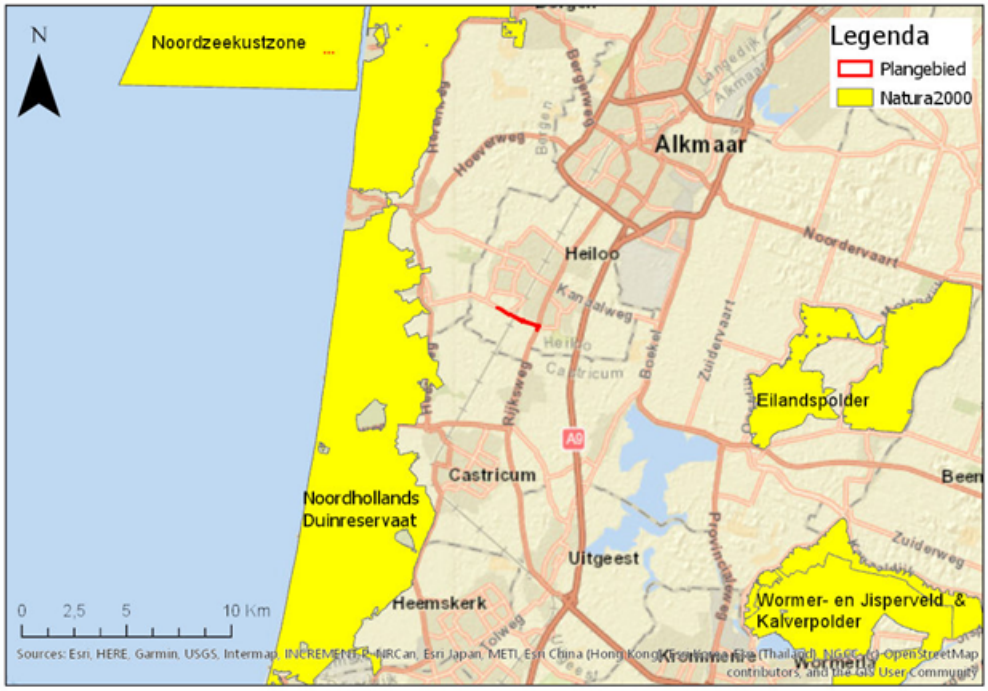
**Wettelijk kader**
Bij het vaststellen van een bestemmingsplan dient de stikstofdepositie op nabijgelegen Natura-2000 gebieden inzichtelijk gemaakt te worden. Er dient dan beoordeeld te worden of er vergunningplicht onder de Wet Natuurbescherming (Wnb) is. De Rijksoverheid heeft een beslisboom opgesteld (zie figuur 5-14) om te bepalen of een plan vergunningplichtig is. Als de stikstofdepositie niet hoger is dan 0,00 mol/ha/jr is er geen vergunningplicht onder de Wnb.



*Figuur 5-14: Beslisboom vergunningverlening stikstofdepositie*

**Beschouwing**
Er zijn stikstofdepositieberekeningen uitgevoerd voor dit project met het Aerius rekenprogramma, versie 5 oktober 2023. De resultaten daarvan zijn te zien in Bijlage 13 (gebruiksfase) en Bijlage 14 (aanlegfase).

*Ligging van plangebied ten opzichte van Natura-2000 gebieden.*
Het plangebied maakt geen deel uit van een Natura 2000-gebied. Figuur 5-15 laat in rood de ligging van het plangebied zien ten opzichte van nabijgelegen Natura 2000-gebieden (geel). Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is het Noord-Hollands duinreservaat, dit ligt op minimaal 1,6 km afstand van het plangebied. Dit gebied is aangewezen als Habitatrichtlijngebied (HRL) en Vogelrichtlijngebied (VRL). Andere nabijgelegen Natura 2000-gebieden zijn Eilandspolder (HRL + VRL) op 10 km afstand, Noordzeekustzone (HRL + VRL) op 11 km afstand en Wormer- en Jisperveld & Kalverpolder (HRL + VRL) op 12 km afstand.
Gezien de afstanden tot de Natura-2000 gebieden zijn directe verstoringen als gevolg van licht, geluid, en optische verstoringen op voorhand uitgesloten. Er is wel nader onderzoek uitgevoerd naar de effecten van stikstofdepositie. Daar wordt hieronder nader op ingegaan.



*Figuur 5-15 Ligging van het plangebied ten opzichte van Natura 2000-gebieden.*

*Uitgangspunten*
Het uitgangspunt voor de berekening is de aangeleverde omschrijving van de inzet van het bouwmaterieel en bouwverkeer tijdens de realisatiefase van de reconstructie van de Vennewatersweg. Ook is de inzet van machines voor de sloop aan de Hoogeweg 40A meegenomen. Er zal met stage IV materiaal of nieuwer worden gewerkt en er zullen vrachtwagens worden ingezet met Euronorm VI (6).

De reconstructie van de Vennewatersweg zal niet leiden tot een verschil in hoeveelheid en samenstelling van het verkeer. Tenminste, niet als gevolg van de reconstructie van de Vennewaterweg. Voor dit plan laat de stikstofberekening voor de gebruiksfase geen stikstofdepositiewaarden hoger dan 0,00 mol/ha/jr bereke daarom positief, in die zin dat de drempelwaarde niet wordt overschreden.

*Resultaten*
Voor de aanlegfase is berekend hoeveel stikstof tijdens die fase zal worden uitgestoten en hoeveel depositie als gevolg van deze voorgenomen activiteit extra in omliggende Natura 2000-gebieden terecht zal komen. De uitkomsten van deze berekening is te zien in Bijlage 14. Deze berekening is gebaseerd

op een inzet van Stage IV materieel. In de tabel hieronder zijn de rekenresultaten samengevat.

| Natura 2000 gebied | Stikstofdepositie Stage IV materieel |
|---|---|
| Noordhollands Duinreservaat | 0,02 mol/ha/jr |
| Schoorlse Duinen | 0,01 mol/ha/jr |

*Tabel 5-11: Resultaten stikstofdepositieberekeningen*

Er zijn voor de aanlegfase stikstofdepositiewaarden hoger dan 0,00 mol/ha/jr berekend. Er is daarom een ecologische beoordeling uitegevoerd of er aan de hand van deze stikstofdepositieresultaten negatieve effecten op de relevante Natura-2000 gebieden te verwachten zijn.

De reconstructie van de Vennewatersweg zal niet leiden tot een verschil in hoeveelheid en samenstelling van het verkeer. Er zullen daarom geen effecten tijdens de permanente gebruiksfase optreden.

***Ecologische beoordeling stikstofdepositie***
Omdat er een depositie van hoger dan 0,00 mol/hr/jr is berekend voor de aanlegfase is er ook een ecologische beoordeling uitgevoerd om te bepalen of de berekende depositie van respectievelijk 0,02 en 0,01 mol/ha/jr tot negatieve effecten leidt binnen het Noordhollands Duinreservaat en de Schoorlse Duinen. Deze ecologische voortoets is in Bijlage 15 van deze toelichting toegevoegd.

*Kritische depositiewaarde (KDW)*
Bij een ecologische effectbeoordeling staat de kritische depositiewaarde (KDW) centraal alsook de instandhoudingsdoelen, de kwaliteit en sturende factoren van de habitattypen en/of soorten.
Een kritisch depositieniveau is gedefinieerd als de maximaal toelaatbare hoeveelheid atmosferische depositie waarbij, volgens de huidige wetenschappelijke kennis, negatieve effecten op de structuur en de functies van ecosystemen niet voor komen.

Wanneer de atmosferische depositie (achtergronddepositie) hoger is dan de kritische depositiewaarde van het habitattype of het leefgebied van Habitat- of Vogelrichtlijnsoorten bestaat een risico op een (significant) negatief effect, waardoor geformuleerde instandhoudingsdoelstellingen mogelijk niet duurzaam kunnen worden gerealiseerd. Hoe hoger en hoe langduriger die overschrijding, hoe groter het risico op ongewenste effecten (van Dobben et al. 2012). Dat betekent dus niet automatisch dat ook daadwerkelijk sprake is van negatieve effecten. Dat is afhankelijk van het betreffende habitattype in het betreffende Natura 2000-gebied.

*Ecologische relevantie van stikstof*
Stikstofdepositie uit de lucht heeft een vermestende en verzurende werking in de bodem. Omdat soorten verschillend reageren op de invloed van stikstof, ontstaan veranderingen in de concurrentieverhouding tussen soorten. Dit leidt tot verdringing van minder concurrentiekrachtige, vaak aan voedselarme situaties aangepaste soorten door stikstof minnende (nitrofiele), vaak snelgroeiende soorten. Dit omdat een groot deel van de soorten in half-natuurlijke en natuurlijke ecosystemen juist is aangepast aan een lage stikstofbeschikbaarheid in de bodem. De samenstelling van vegetaties (en daarmee ook (de kwaliteit) van habitattypen) kan daardoor veranderen. Over het algemeen leidt een toename van de voedselbeschikbaarheid daarmee tot verlies van langzaam groeiende, vaak voor de habitattypen kenmerkende soorten. De kwaliteit van de habitattypen neemt daardoor af. Iets dat niet goed samengaat met instandhoudingsdoelstellingen, die minimaal uitgaan van behoud maar vaker van uitbreiding en herstel.

Afhankelijk van het bodemtype, het habitattype en de sleutelfactoren (onder meer grond- en oppervlaktewaterhuishouding, toegepast (natuur)beheer, natuurlijke dynamiek) kan stikstofdepositie in meer of mindere mate een effect hebben. Ter hoogte van rivier-, beek- en open watersystemen is de bodem veelal gebufferd en vindt door overstroming met oppervlaktewater buffering plaats. Deze standplaatsen zijn niet gevoelig voor verzuring en zijn van nature voedselrijker. De habitattypen hebben een hogere kritische depositiewaarde in vergelijking met bijvoorbeeld heiden en vennen op zandgronden. Ter hoogte van habitattypen van voedselarme of “schrale” standplaatsen, zoals op stuifzandheide en droge heidevegetaties op zandgronden heeft stikstofdepositie sneller een vermestende en verzurende werking. Dit leidt over het algemeen tot een versnelde successie van het habitattype doordat de

natuurlijke groeilimitatie door stikstof van sneller groeiende soorten is opgeheven. Ook krijgen andere soorten die anders geen kans hebben op voedselarme gronden een concurrentievoordeel. Beide mechanismen kunnen leiden tot het verdwijnen van de kritische en kenmerkende soorten.

Voor stikstofdepositie geldt dat het accumuleert in het systeem en dat ook kleine hoeveelheden die lange tijd deponeren leiden tot een accumulatie met alle gevolgen van dien. Een ecologische verandering is pas waarneembaar als een aanzienlijke hoeveelheid gedurende meerdere jaren (langdurig) accumuleert in het systeem. De vraag is dus, wat een relevante bijdrage is. Wanneer geen sprake is van een relevante bijdrage die leidt tot kwaliteitsverlies, is geen verdergaande en uitgebreide ecologische beoordeling nodig. Om een beeld te krijgen van een relevante bijdrage en de invloed van stikstofdepositie op de concurrentiepositie van plantensoorten is hieronder een illustratieve berekening opgenomen voor een depositietoename van één tiende tot één honderdste mol N $ha^{-1}$.

De bijdrage van 0,10 en 0,01 mol N/ha is omgerekend van hectare naar plantniveau :

| Per ha | 0,10 mol =1,4 gram N | 0,01 mol N = 0,14 gram N |
|---|---|---|
| Per m2 | 0,00001 mol = 0,00014 gram | 0,000001 mol = 0,000014 gram |
| Per plant (10cm*10cm) | 0,0000001 mol – 0,0000014 gram N | 0,00000001 mol N = 0,00000014 gram N |

Ter vergelijking: 0,01 mol (0,14 gram) is vergelijkbaar met minder dan een halve ganzenkeutel verspreid over een hectare. Bij kleine planten met een wortelstelsel van 10 x 10 cm komt dit overeen met 0,00000014 gram stikstof per plant. Deze berekende bijdrage ter hoogte van de standplaats is verwaarloosbaar.

*Figuur 5-16: Illustratieve berekening van ééntiende tot éénhondeste mol*

De omvang van een tijdelijke bijdrage van enkele honderdsten tot enkele molen is te beperkt om ecologische doorwerking te hebben. Gekeken naar het tijdsaspect kunnen ook kleine hoeveelheden bij een langdurige bijdrage door accumulatie in het systeem gevolgen hebben. Een ecologische verandering is pas waarneembaar als een aanzienlijke hoeveelheid gedurende meerdere jaren (langdurig) accumuleert in het systeem. Indien sprake zou zijn van een blijvende relevante bijdrage duurt het optreden van ecologische effecten in de vorm van kwaliteitsverlies en uiteindelijk verlies van areaal ten minste tientallen jaren. Zonder hierbij rekening te houden met het huidige reguliere beheer om de habitattypen in stand te houden. Iets dat in veel gevallen essentieel is (de sturende factor), gegeven dat het half-natuurlijke vegetaties betreft (dat wil zeggen vegetaties die alléén duurzaam in ruimte en tijd voorkomen als gevolg van menselijk landgebruik, óf regelmatig terugkerende natuurlijke dynamiek). Een zeer beperkte bijdrage van <0,10 mol N/ha/j zal daarom geen ecologische doorwerking hebben.
De boodschap uit deze paragraaf is dat stikstof zéker relevant is als het gaat om het duurzaam behalen van geformuleerde instandhoudingsdoelstellingen, met prioriteit in een overbelaste situatie, maar dat niet aan iedere bijdrage die berekend kan worden, ook daadwerkelijk ecologische relevantie toegekend kan worden.

*Ecologische beoordeling*
Voor de reconstructie van de Vennewatersweg worden mobiele werktuigen en ander materieel ingezet die tijdelijke stikstofemissies veroorzaken. Het betreft maximaal 0,02 mol N/ha//j in het Noordhollands Duinreservaat en 0,01 mol N/ha/j in de Schoorlse Duinen.
Dit materieel wordt verspreid over Nederland telkens opnieuw ingezet voor verschillende projecten. Het zijn bestaande bronnen die al sinds de aanwijzing van de Natura 2000-gebieden onderdeel uitmaken van de bestaande achtergronddepositie. Dit materieel veroorzaakt een, in verhouding tot de totale achtergronddepositie, minieme deken welke qua ruimtelijke verdeling vrijwel constant is. De emissie veroorzaakt door dit materieel is bovendien gedurende de jaren steeds lager geworden als gevolg van het steeds schoner worden van motoren.
De inzet van dit materieel gedurende het jaar betreft in feite het telkens verschuiven van bestaande bronnen naar nieuwe locaties. Het inzetten van dit materieel op een nieuwe locatie in Nederland kan op zichzelf tot een minieme lokale tijdelijke depositieverhoging leiden. Een dergelijke beperkte toename - zoals in onderhavig plan maximaal 0,02 mol N/ha/j voor het Noordhollands Duinreservaat en maximaal 0,01 mol N/ha/j voor de Schoorlse Duinen - kan echter nooit van invloed zijn op de omvang en ruimtelijke

verdeling van de depositiedeken als gevolg van de jaarlijkse inzet van al het zich in Nederland al bevindende materieel. Het kan daarmee geen significant negatieve gevolgen hebben op de instandhoudingsdoelstellingen voor stikstofgevoelige habitattypen in de betreffende Natura 2000-gebieden.

Gelet hierop zijn significante gevolgen vanwege stikstofdepositie tijdens de reconstructie van de Vennewatersweg op voorhand uitgesloten. Het voornemen leidt in cumulatie met andere projecten/plannen niet tot andere conclusies. De reconstructie van de Vennewatersweg heeft ook in cumulatie met andere plannen en/of projecten geen significant negatieve gevolgen voor de Natura 2000-gebieden en bijbehorende instandhoudingsdoelen. Er is daarom geen sprake van een Wnb-vergunningsplicht.

**Conclusie gebiedsbescherming**
Significant negatieve effecten beschermde gebieden zijn op voorhand uitgesloten. Een Wnb-vergunningplicht is daarom niet nodig. In het kader van gebiedsbescherming is voorliggend plan uitvoerbaar.

## 5.9 Archeologie en cultuurhistorie

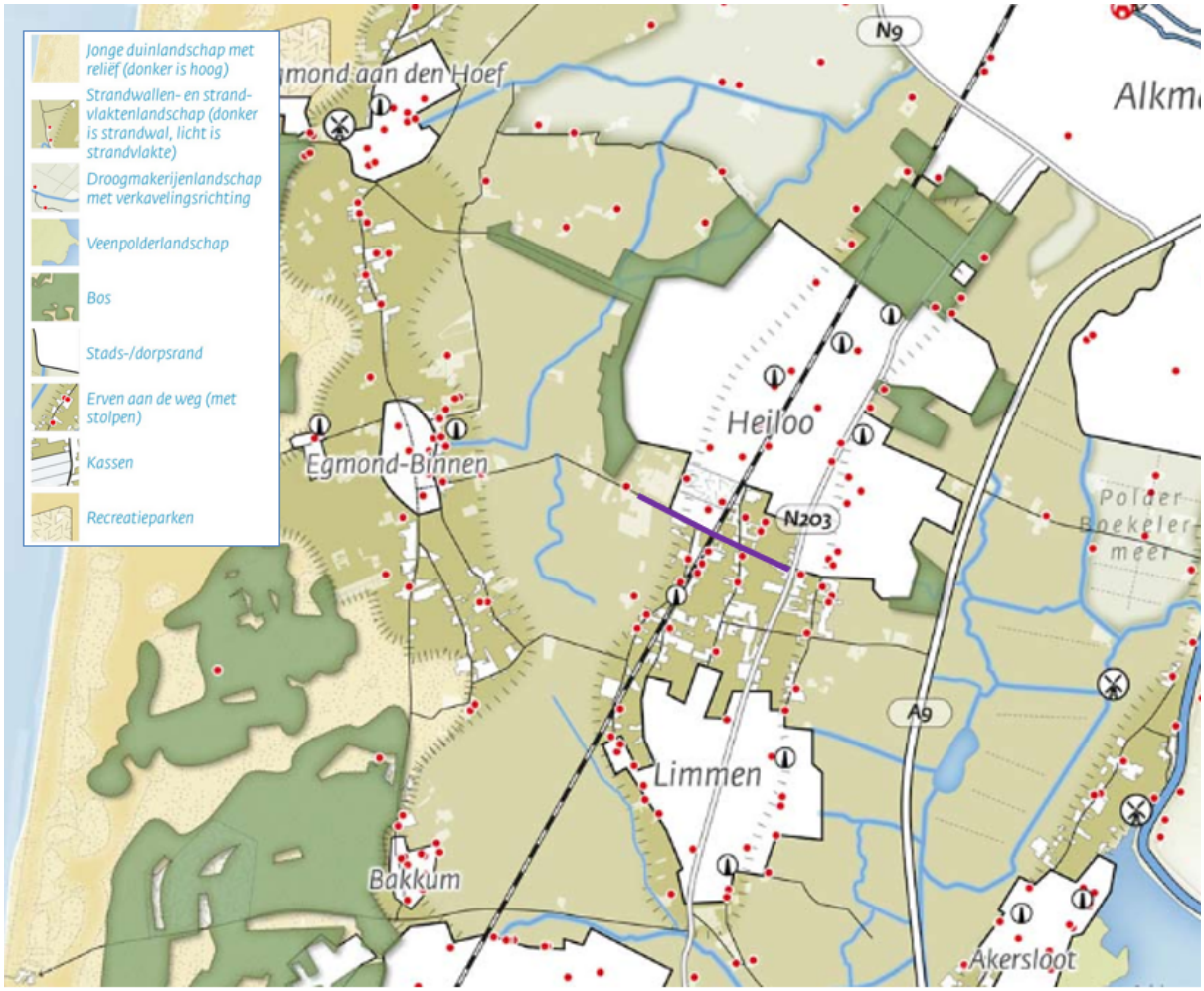
### Wettelijk kader

*Erfgoedwet*
De Erfgoedwet vormt het wettelijk kader voor de vervulling van de zorgplicht voor het archeologisch erfgoed. De Erfgoedwet vereist dat bij ruimtelijke besluitvorming rekening wordt gehouden met in de bodem aanwezige of te verwachten archeologische waarden. De juridische bescherming daarvan wordt gewaarborgd in bestemmingsplannen. Daarin is een vergunningplicht opgenomen voor bepaalde bodemverstorende activiteiten in gebieden die als archeologisch waardevol zijn aangemerkt. Meestal moet een aanvrager van een vergunning eerst een archeologisch onderzoek laten uitvoeren.

Het deel van de Monumentenwet dat betrekking heeft op de fysieke leefomgeving gaat over naar de Omgevingswet welke 1 januari 2024 in werking treedt. Tot die tijd valt dit onderdeel binnen de overgangsregeling van de Erfgoedwet.

### Beschouwing

Cultuurhistorische waardenkaart Provincie Noord-Holland.
Deze kaart geeft inzicht in de archeologische-, historisch-, stedenbouwkundige- en de historisch-geografische waarden. Cultuurhistorische waarden zijn van belang voor de identiteit, de herkenbaarheid en het karakter van een gebied of een dorp. De cultuurhistorische waarden moeten in een vroeg stadium van planontwikkeling worden geïnventariseerd bij het ontwerp worden gebruikt en bij de vaststelling worden meegewogen. Er moet onderbouwd worden aangegeven op welke wijze het culturele erfgoed zoveel mogelijk behouden blijft, hersteld of als inspiratiebron gebruikt wordt voor nieuwe ontwikkelingen. Een uitsnede van de cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Noord-Holland rondom het plangebied is in figuur 5-17 te zien. Conform de Cultuurhistorische Waardenkaart van de Provincie Noord-Holland ligt het plangebied in het 'ensemblegebied- Noord Kennemerland' en is ook te zien dat de Vennewatersweg onderdeel uitmaakt van het 'Strandwallen- en vlaktenlandschap'.  Deze cultuurhistorische waarden worden hieronder nader beschreven.



Figuur 5-17: Cultuurhistorische waardenkaart Noord-Holland. Plangebied is bij benadering paars weergegeven.

*Ensemblegebied Noord-Kennemerland*
Het ensemble Noord-Kennemerland ligt aan de Noordzeekust tussen de Hondsbossche Zeewering en het Noordzeekanaal. De landschappelijke opbouw is vergelijkbaar met het ensemble Zuid-Kennemerland. Het ensemble bestaat uit een brede zone van jong duinlandschap, met daarachter een brede zone van strandwallen en –vlaktenlandschap en een klein deel droogmakerijenlandschap. De noord-zuid gerichte lineaire opbouw van het landschap, met hoger gelegen, zandige strandwallen, afgewisseld door lage, natte venige strandvlakten is nog in het landschap herkenbaar. Veel vaarten en wegen liggen hier dwars op, in oostwest richting. De Vennewatersweg is hier een goed voorbeeld van.
De Provincie heeft de ambities om ruimtelijke ontwikkelingen:
1. Bij te laten dragen aan het zichtbaar en herkenbaar houden van de landschappelijke karakteristiek;
2. Bij te laten dragen aan het versterken van (de beleving van) openheid en
3. Helder te positioneren ten opzichte van de ruimtelijke dragers.

De Vennewatersweg ligt binnen het ensemblegebied in het 'Strandwallen en-Vlaktenlandschap'. Daar wordt hieronder verder op ingegaan.

*Strandwallen- en vlaktenlandschap*
De Provincie NoordHolland streeft naar het behouden en versterken van de specifieke ruimtelijke karakteristieken en de karakteristieke elementen van de Middenwal met daarop Limmen – Heiloo – Alkmaar. De Middenwal is een strandwal met een reeks grote kernen. Aan weerszijden ligt het open landschap van de strandvlakte. Er is een parallelle noordzuid gerichte wegenstructuur. Hierbij horen de volgende beleidsdoelen:
- Het contrast behouden tussen de open strandvlakten en het meer besloten karakter van de strandwal
- Het verloop behouden van het bosrijke/lommerrijke karakter van de ruimten tussen de kernen

Alkmaar en Heiloo naar een meer open karakter aan de zuidzijde van de Strandwal (Limmen)

Bij de reconstructie van de Vennewatersweg wordt er aangeraden om rekening te houden met de cultuurhistorische ambities van de Provincie Noord-Holland.

*Archeologie*
In het vigerende bestemmingsplan Zuiderloo en het ontwerp bestemmingsplan Zandzoom heeft het gehele plangebied de dubbelbestemming Archeologie vanwege de ligging in het Strandwallen- en vlaktenlandschap. Zie tevens paragraaf 1.3. Deze dubbelbestemming is in voorliggend bestemmingsplan overgenomen. Dit houdt in dat voor werkzaamheden met een oppervlak van meer dan 50 m² en dieper dan 50 cm een archeologisch onderzoek dient te worden uitgevoerd. Dit onderzoek is nog niet gedaan in het kader van voorliggend bestemmingsplan vanwege de aanwezigheid van asfalt binnen de planlocatie. Het archeologisch onderzoek zal voordat de werkzaamheden beginnen uitgevoerd worden.

**Conclusie**
Met betrekking tot cultuurhistorie wordt er aangeraden op rekening te houden met de cultuurhistorische ambities van de Provincie Noord-Holland. Met de reconstructie van de Vennewatersweg wordt echter de strandwallen structuur van het gebied behouden blijven. Er wijzigt in die zin eigenlijk niets.
Voor wat betreft archeologie wordt de bestaande dubbelbestemming met een archeologisch beschermingsregime voor het uitvoeren van werkzaamheden overgenomen uit het vigerende bestemmingsplan. Het archeologisch onderzoek wat nodig is om de werkzaamheden te mogen uitvoeren in het kader van de aanlegvergunningsplicht wordt voor de start van de werkzaamheden uitgevoerd.
Met deze twee conclusies is het plan daarom in het kader van archeologie en cultuurhistorie uitvoerbaar.

# Hoofdstuk 6 Juridische planopzet

## 6.1 Algemeen

Het bestemmingsplan is een ruimtelijk besluit, waarin de regels voor het gebruik en het bebouwen van gronden worden vastgelegd. In een bestemmingsplan wordt door middel van bestemmingen en aanvullende aanduidingen aangegeven op welke gronden welke functies zijn toegestaan en hoe deze gronden mogen worden bebouwd.

Het bestemmingsplan is een digitaal bestand in gml-formaat, waarin geometrisch bepaalde planobjecten zijn vastgelegd. Technisch gezien is een bestemmingsplan zodoende een verzameling objecten (zoals bestemmingsvlakken), waaraan informatie (zoals ligging en naam) is gekoppeld. Om het plan te kunnen raadplegen zijn in feite drie onderdelen van belang:

- Een digitale en analoge verbeelding van de geometrisch bepaalde planobjecten ;
- De juridisch bindende regels van het bestemmingsplan ;
- Een bijbehorende toelichting.

Het bestemmingsplan kan worden geraadpleegd door middel van computersoftware; in ieder geval via de internetpagina www.ruimtelijkeplannen.nl. Met de software kunnen verschillende kaarten van het bestemmingsplan opgeroepen worden door het aan- of uitvinken van planobjecten. Door interactie met het kaartbeeld worden de regels van de betreffende bestemmingen weergegeven. Ook kan de toelichting worden opgeroepen.

Om de vergelijkbaarheid te bevorderen bestaat er een landelijke standaard voor de verbeelding van bestemmingsplannen (SVBP2012). De toepassing van de SVBP2012 is verplicht. Hiermee wordt geborgd dat alle bestemmingsplannen overeenkomen voor wat betreft kleurgebruik, naamgeving, gebruik van arceringen en dergelijke.

Dit hoofdstuk geeft een toelichting op de koppeling tussen de regels en de verbeelding. In de volgende paragraaf staat uitgelegd welke systematiek voor dit bestemmingsplan gehanteerd is en hoe de eigenschappen van het plangebied zich hebben vertaald in de toegekende bestemmingen. De paragraaf daarna geeft een korte toelichting per artikel van de planregels.

## 6.2 Toelichting op de regels

Deze paragraaf bevat een beschrijving van de bestemmingen, waarbij per bestemming het doel of de doeleinden worden aangegeven. Daarnaast wordt in deze paragraaf ingegaan op de overige regels uit het bestemmingsplan. Conform SVBP2012 zijn de regels onderverdeeld in vier hoofdstukken.

Artikel 1 Begrippen
In dit artikel is een aantal begrippen verklaard die genoemd worden in de planregels. Dit artikel voorkomt dat er bij de uitvoering van het plan onduidelijkheden ontstaan over de uitleg van bepaalde regelingen.

Artikel 2 Wijze van meten
In dit artikel is bepaald hoe de voorgeschreven maatvoering in het plan gemeten moeten worden. Evenals de begripsbepalingen voorkomen de bepalingen inzake de wijze van meten interpretatieverschillen bij de toepassing van de planregels.

Artikel 3 Verkeer
Het hele plangebied heeft de bestemming Verkeer gekregen. Hierin zijn de wegen, fiets- en fietspaden, bermen, water en sloten, groenvoorzieningen, openbare nutsvoorzieningen en geluidwerende voorzieningen toegestaan.
Binnen de bestemming verkeer is een functieaanduiding: tunnel opgenomen. Daarin is het toegestaan om tunnels voor ondertunneling ten behoeve van verkeer te realiseren en te houden. Voor het aanleggen

van nieuwe wegen in deze bestemming is de voorwaardelijke verplichting van het toepassen van stil asfalt opgenomen.

Artikel 4 Verkeer - Railverkeer
Ter hoogte van het spoor zijn de gronden bestemd voor Verkeer - Railverkeer. Hier is met de functieaanduiding: tunnel ook een ondertunneling ten behoeve van verkeer toegestaan.

Artikel 5 Water
Op verzoek van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier is er een enkelbestemming voor water opgenomen. Op de voor water bestemde locaties zijn water, bermen en bermstroken, dammen, duikers, bruggen en overige waterstaatkundige werken toegestaan. Er mogen geen gebouwen worden gebouwd en de maximum bouwhoogte voor bruggen is 2 meter.

Artikel 7 Waarde - Archeologie
Het gehele plangebied is bestemd met de dubbelbestemming Waarde - Archeologie ten behoeve van het behoud van archeologische waarden in of op de grond. De dubbelbestemming houdt in dat bij werkzaamheden groter van 50 m² en dieper dan 0,5 meter er een omgevingsvergunning aangevraagd moet worden.

Artikel 8 Anti - dubbeltelregel
Opname van deze regel volgt uit artikel 3.2.4 van het Besluit ruimtelijke ordening.

Artikel 9 Algemene gebruiksregels
In dit artikel zijn regels opgenomen waarin staat omschreven welke type gebruiksvormen van gronden of gebouwen in strijd zijn met het bestemmingsplan.

Artikel 11 Algemene afwijkingsregels
Met het oog op verdere flexibiliteit kan het bevoegd gezag op een aantal punten van de bouwregels afwijken, wanneer technische, juridische of stedenbouwkundige redenen hiertoe aanleiding geven

Artikel 12 Algemene wijzigingsregels
In dit artikel is in aanvulling op de afwijkingsmogelijkheden uit de bestemmingen en het artikel ‘Algemene afwijkingsregels’, een aantal wijzigingsmogelijkheden opgenomen. Het betreft de oprichting van wat grotere nutsvoorzieningen, een enigszins andere situering en/of begrenzing van in het plan opgenomen grenzen en de mogelijkheid voor het (gedeeltelijk) laten vervallen van de dubbelbestemming ‘Waarde - Archeologie’.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels
In het laatste hoofdstuk ‘Overgangs- en slotregels’ is een regeling opgenomen voor bebouwing en gebruik dat al bestond bij het opstellen van het plan, maar dat strijdig is met de in dit bestemmingsplan opgenomen planregels. Onder bepaalde voorwaarden mag deze strijdige bebouwing en/of strijdig gebruik worden voortgezet of gewijzigd. In de slotbepaling is de officiële naam van de planregels bepaald. Onder deze naam kunnen de planregels van het bestemmingsplan aangehaald worden.

# Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid

## 7.1 Economische uitvoerbaarheid

De uitvoering van de werkzaamheden van zowel de reconstructie van de Vennewatersweg en het opstellen en begeleiden van voorliggend bestemmingsplan worden gedragen door de gemeente Heiloo. Daarmee wordt het plan economisch uitvoerbaar geacht. Ook een exploitatieplan is niet nodig.

## 7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

***Inspraak en maatschappelijk overleg***
Op grond van artikel 3.1.6 onder e van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gaan een bestemmingsplan alsmede een ontwerp hiervoor, vergezeld van een beschrijving van de wijze waarop burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding van het bestemmingsplan zijn betrokken.

Er wordt nog een informatie avond georganiseerd door de gemeente Heiloo voor een ieder die geïnteresseerd is in het plan. Omwonenden zijn reeds actief benaderd en geïnformeerd door de gemeente en zijn in de gelegenheid gesteld om input te leveren op het ontwerp van de reconstructie van de Vennewatersweg. Zij zullen ook in het kader van het bestemmingsplan nader geïnformeerd worden en in de gelegenheid worden gesteld om te reageren op het plan.

***Overleg met andere overheden***
Op grond van artikel 3.1.1, lid 1 juncto artikel 3.1.6, lid 1 onder c Bro pleegt het bestuursorgaan dat belast is met de voorbereiding van een bestemmingsplan, daarbij overleg met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier is reeds geïnformeerd over het plan. Later wordt dit plan ook nog voorgelegd aan de Provincie Noord-Holland.

**Zienswijzen**
Het ontwerpbestemmingsplan wordt gedurende zes weken voor eenieder ter visie gelegen. Tijdens deze periode kan een ieder zijn of haar zienswijze indienen bij de gemeenteraad.