

Overleg- en inspraakreacties

Bijlage 10. Nota Overleg- en inspraakreacties

Inspraakreacties voorontwerpbestemmingsplan Aansluiting A9

Nr.	Naam	Korte samenvatting	Reactie
1	De heer F. Ris Het Brugstuk 36 1851 WZ HEILOO	• Is tegen de aanleg van de aansluiting vanwege de kosten en de effecten op de verkeersstromen door Heiloo. • Heiloo en Limmen zijn rustige forensendorpen en moeten dat ook blijven. • Pleit voor een referendum.	• Ofschoon wij ons realiseren dat niet iedereen enthousiast is over de aansluiting op de A9 maakt de autonome groei van het autoverkeer en de geplande - en deels al gerealiseerde - woningbouw in Zuiderloo en Zandzoom tussen Heiloo en Limmen aanpassing van de infrastructuur noodzakelijk. De autonome groei en nieuwbouwontwikkelingen leiden ertoe dat de huidige N203 (Kennemerstraatweg) het verkeer onvoldoende kan verwerken. Een extra aansluiting op de A9 waardoor het autoverkeer uit met name Heiloo en Limmen eerder op het hoofdwegennet zit, vermindert de druk op het onderliggend wegennet aanzienlijk. • Juist forensenplaatsen zijn gebaat bij goede verbindingen per spoor en over de weg naar de werklocaties. Per saldo neemt het verkeer af in Heiloo met 3.900 tot 7.600 motorvoertuigen (mvt.) per etmaal, in Limmen met 4.900 tot 5.400 mvt. per etmaal en in Akersloot met 2.700 tot 3.600 mvt. per etmaal. • De politieke besluitvorming over de vraag of en binnen welke randvoorwaarden een aansluiting op de A9 mag worden aangelegd heeft inmiddels plaatsgevonden.
2	Diocesaan Heiligdom O.L. Vrouw ter Nood Hoogeweg 65 1851 PJ HEILOO	• Maakt bezwaar tegen de afsluiting van de Kapellaan omdat die weg dé toegangsroute naar het Heiligdom is. De Hoogeweg is geen alternatief.	• Naar aanleiding van verscheidene inspraakreacties en signalen uit de maatschappij heeft de gemeenteraad gevraagd om een nader onderzoek uit te voeren of de Kapellaan aangesloten kan blijven. Uit verkeerkundig onderzoek blijkt dat dit mogelijk is zonder de doorstroming op de kruising ernstig te belemmeren. Besloten is om de Kapellaan op de Kennemerstraatweg aangesloten te laten blijven. Een goede bereikbaarheid van het Heiligdom is dus gewaarborgd.
3	De heer P. Hoogland Boekenstein 108 1852 WX HEILOO	• Vreest de verwachte toename van het autoverkeer op Het Malevoort. Hij pleit voor het verbreden van de Vennewatersweg waardoor strandverkeer via Egmond Binnen wordt geleid.	• Uit berekeningen met het door de regio gedragen Verkeersmodel Regio Alkmaar (VMRA) blijkt dat, uitgaande van een aansluiting A9 Heiloo, op reguliere werkdagen in 2030 maximaal 4.400 mvt. per etmaal over Het Malevoort rijden. Dit is vergelijkbaar aan de situatie in 2010 en valt ruim binnen de voor Het Malevoort vastgestelde acceptatiegrens van 8.000 mvt. per etmaal. Uit de berekeningen met het VMRA kan dus geconcludeerd worden dat de

Nr.	Naam	Korte samenvatting	Reactie
			aansluiting A9 slechts een marginaal effect heeft op de verkeersdruk op Het Malevoort. • Wat betreft de afwikkeling van het doorgaande (kust)verkeer tussen de A9 en Egmond aan Zee hebben gemeenten Heiloo en Bergen de gezamenlijke insteek om dit buiten de kernen om te geleiden. Het is nu echter nog te vroeg om te zeggen hoe exact invulling wordt gegeven aan deze insteek. Verkeer van/naar Egmond aan Zee dat een bestemming/herkomst heeft in Heiloo zelf wordt zoveel mogelijk geleid over de verschillende gebiedsontsluitingswegen in Heiloo die daar specifiek op zijn ingericht. De route via het Malevoort is er daar één van. De gemeenten Heiloo en Bergen achten het niet reëel om deze stroom door de kern van Egmond-Binnen (erftoegangswegen) te sturen.
4	Land- en Tuinbouw Organisatie Noord afdeling Kennemerland Rijksweg 1 1906 BC LIMMEN	• Vraagt bevestiging dat landbouwverkeer op het gehele tracé vanaf de Kennemerstraatweg tot aan de Kanaalweg is toegelaten. • Kruisend landbouwverkeer vanaf de huidige parallelweg wordt ongewenst geacht. Gepleit wordt voor een ontsluiting vanaf de nieuwe weg zoals die ook is gerealiseerd op De Hoeverweg. • Pleit voor een bypass bij de rotonde Kanaalweg waardoor zwaar verkeer vanaf de Boekelermeer richting Heiloo vaart kan houden om het viaduct op te rijden.	• Landbouwverkeer is op het gehele traject toegestaan. Ten oosten van de A9 kan landbouwverkeer ook de parallelweg kiezen. Verkeer dat naar de landerijen ten oosten van de nieuwe weg rijdt, zal die parallelweg moeten nemen om de nieuwe weg haaks over te steken. • Verwacht wordt dat de percelen extensief zullen worden beheerd waardoor het aantal voertuigbewegingen naar die percelen laag zal zijn. De haakse oversteek van de parallelweg lijkt dan de meest veilige oplossing. Overigens kan in overleg met de toekomstige eigenaren/beheerders worden gekozen voor één ontsluiting van de percelen ter hoogte van het viaduct. De percelen dienen in dat geval onderling verbonden te zijn. • We willen het zware verkeer juist buiten de kern van Heiloo om leiden via de parallelweg langs de A9, de nieuwe Lagelaan, de Kennemerstraatweg en eventueel via de Vennewatersweg verder naar het bollengebied ten westen van Heiloo. Verkeerskundig achten wij zo'n bypass ongewenst, omdat het voor zwaar verkeer daarmee aantrekkelijker wordt om door de kern te rijden.
5	Stichting Alkmaardermeeromgeving Julianaweg 49 C 1921 BD AKERSLOOT	• Pleit voor een fiets- wandelpad over de Limmerdam naar de Noordermolen. • Heeft vanuit cultuurhistorisch perspectief bezwaar tegen de rotonde Oosterzijweg.	• De aanleg van een fiets- wandelpad vanaf het viaduct over de A9 naar de Noordermolen valt buiten de scope van dit bestemmingsplan. De aanleg van dit pad is een onderdeel van de Groenprojecten Nieuwe Strandwal. • Wij zijn ons terdege bewust dat de rotonde de loop van de oude Oosterzijweg onderbreekt maar gezien het verkeersaanbod is dit de juiste manier om de

Nr.	Naam	Korte samenvatting	Reactie
		• Pleit voor een fietstunneltje of fietsbrug in de Oosterzijweg daar die route veel door recreanten en scholieren wordt gebruikt en de oversteek bij de rotonde onveilig is. • Er is beperkt afslaand verkeer en kan met verkeerslichten worden geregeld.	verkeersstromen vlot en veilig te verwerken. • Een fietstunneltje zou een snelle en veilige oversteek betekenen maar vanwege de hoge kosten en het ruimtebeslag is gekozen voor een oversteek. • Het is inderdaad juist dat slechts een klein deel van de Oosterzijweg een directe toegang krijgt tot de rotonde. Afslaand en invoegend verkeer zal voornamelijk bestaan uit bewoners van het nieuwe woonwijkje op het terrein van Pilkes en bezoekers van de golfbaan die vanaf de rotonde vrijwel direct naar de (huidige) Lagelaan wordt geleid. Vanwege de vlottere doorstroming is gekozen voor een rotonde i.p.v. een kruising met VRI.
6	De heer J.W. Rotteveel / P.J.M. Rotteveel Lagelaan 7 / Lagelaan 5 1851 PC HEILOO	• Hebben grote moeite met het gekozen tracé en pleiten voor de optimalisatie waarbij de weg iets naar het zuiden verschuift.	• Met de heer en mevrouw Rotteveel zijn verscheidene gesprekken gevoerd. Ter hoogte van de boerderij van Rotteveel was het ontworpen tracé zeker niet ideaal maar met het oog op het behoud van de woning was het de enige mogelijkheid. In overleg met Rotteveel is nu overeenstemming bereikt waarbij de woning en de oude stallen zullen worden gesloopt. Daardoor kan het tracé naar het zuiden verschuiven. Het agrarisch bouwvlak wordt ook naar het zuiden uitgebreid waardoor ruimte ontstaat om de gesloopte woning en stallen elders binnen het bouwvlak te realiseren.
7	Vereniging Penn p/a de heer J.C.J. de Man Rechte Hondsboschelaan 8 1851 HM HEILOO	• Pleit voor uitstel om nut en noodzaak nogmaals kritisch te beoordelen. • Met het oog op de klimaatafspraken in Parijs zou het aantal autokilometers en daarmee het gebruik van fossiele brandstoffen moeten worden verminderd.	• Nut en noodzaak waren in het voorontwerp inderdaad wat summier onderbouwd maar zijn in het ontwerpbestemmingsplan verder uitgewerkt. De conclusie blijft dezelfde. De N203 door Heiloo en Limmen kan het toenemende verkeer nauwelijks verwerken. Door de autonome groei van het autoverkeer en de woningbouwplannen die thans worden ontwikkeld, zal de druk op het onderliggend wegennet alleen maar toenemen. Met een directe aansluiting op de A9 wordt het autoverkeer snel naar het hoofdwegennet geleid waardoor het onderliggend wegennet wordt ontlast en het woon- en leefklimaat langs met name de Kennemerstraatweg en Rijksweg verbetert • Uit berekeningen blijkt dat het totaal aantal gereden autokilometers daalt als gevolg van de aansluiting A9. • Overigens onderschrijven wij de klimaatafspraken van Parijs maar ook de druk op het onderliggend wegennet is een punt van zorg ook wat woon en

Nr.	Naam	Korte samenvatting	Reactie
			leefklimaat betreft. De aansluiting A9 heeft daarop een positief effect en leidt bovendien tot minder gereden autokilometers en luchtverontreiniging.
8	Natuurmonumenten Noord-Holland Midden Postbus 9955 1243 ZS 'S-GRAVENLAND	• Is blij met de vermindering van het verkeer op de Kennemerstraatweg ter hoogte van Nijenburg. Dat biedt wellicht mogelijkheden tot het maken van oversteekplaatsen waardoor het voor bezoekers makkelijker worden om beide delen van het landgoed te bezoeken. • Betreurt het dat natuurwaarden worden aangetast maar begrijpt dat dat onvermijdelijk is. Biedt aan om mee te denken over compensatie en mitigerende maatregelen. Wellicht kan de landschappelijke verbinding Alkmaardermeer-Nijenburg-Duinen kwalitatief worden versterkt	• Er van uitgaande dat de berekenende verkeerseffecten ook in de praktijk blijken, zal het oversteken van de Kennemerstraatweg ter hoogte van Nijenburg makkelijker worden. Wellicht kunnen t.z.t. nog wat aanvullende voorzieningen worden getroffen om de oversteek comfortabeler te maken. • Ook wij betreuren het dat door de aanleg van de aansluiting A9 niet mogelijk is zonder aantasting van het landschap en gebieden met natuurwaarden. We hebben getracht de effecten zo veel mogelijk te beperken. Er komt compensatie voor de natuurwaarden die verloren gaan en daarnaast zal waar mogelijk natuurwaarden worden versterkt. Daarbij maken wij graag gebruik van de expertise van uw vereniging
9	Holland Flora Markt Kennemerstraatweg 431 1851 PD HEILOO	• Pleit voor open houden Kapellaan. De Hoogeweg is ongeschikt voor het frequente zware vrachtverkeer naar het bedrijf. • Wanneer het bedrijf verhuist en de gronden worden herontwikkeld als woonwijk staat men niet afwijzend tegenover de afsluiting van de Kapellaan. • Een rotonde op de Kennemerstraatweg vindt men beter dan een rotonde bij de kruising Oosterzijweg	• Zie 2: Diocesaan Heiligdom O.L. Vrouw ter Nood De Kapellaan blijft aangesloten op de Kennemerstraatweg waardoor de bereikbaarheid van Holland Bulb Markt gewaarborgd is. • Op verzoek van de gemeenteraad van Heiloo is een second opinion uitgevoerd. Deskundigen komen tot het oordeel dat een kruising met VRI een betere verkeersafwikkeling heeft dan een rotonde.
10	De heer A. de Jong Kanaalweg 9 1851 LR HEILOO	• Hoopt dat het gemotoriseerd verkeer sterk zal afnemen. • Betreurt het dat een stukje natuur moet worden opgeofferd. • Vindt dat ook Alkmaar, Castricum en Bergen moeten meebetalen.	• Door de directe aansluiting op de A9 neemt het verkeer in 2030 met name op de Kennemerstraatweg/N203 ten noorden van de Vennewatersweg en ten zuiden van de Kapellaan / Lagelaan fors af ten opzichte van de autonome situatie (zonder aansluiting A9). • Er is een kostenverdeling gemaakt waarbij ook Alkmaar en Castricum en de provincie Noord-Holland meebetalen.
11	De heer en mevrouw Müller Hoogeweg 13	• Vraagt feitelijk nu eerst actualisering van het verkeersplan en dan pas besluit over al dan niet	• Zie 2: Diocesaan Heiligdom O.L. Vrouw ter Nood • De gesignaleerde knelpunten zijn bij ons bekend. Echter zijn deze niet direct

Nr.	Naam	Korte samenvatting	Reactie
	1851 PG HEILOO	aansluiting A9. • Heeft zorgen voor het oversteken van drukke autowegen / Vennewatersweg door fietsers. • Vreest toename van verkeer op de Hoogeweg. • Verwarring over een zijdelings punt namelijk de oversteek voor fietsers Hoogeweg nadat het spoorviaduct is gerealiseerd.	een gevolg van de aansluiting A9 maar kunnen die wel versterken. In de verdere planvorming van de spoorwegonderdoorgang en de woningbouwontwikkelingen Zandzoom en Zuiderloo en bij de uitwerking van het Verkeersplan 2017 worden oplossingen uitgewerkt voor deze knelpunten.
12	De heer T.H. Schouten Oosterzijweg 53 1851 PC HEILOO	• Pleit voor een fietstunnel in de belangrijke fietsverbinding Oosterzijweg. • Stelt dat fietsverbinding over de A9 goedkoper kan door die aan het viaduct te hangen.	• Vanwege de hoge kosten is een fietstunneltje in de Oosterzijweg niet in de plannen opgenomen. • De fietsverbinding over de A9 wordt onderdeel van het viaduct voor autoverkeer.
13	Achmea Rechtsbijstand namens M.G.M. Nanne Kennemerstraatweg 423 1851 PD HEILOO	• De heer Nanne heeft een handelsonderneming die in de nieuwe situaties niet meer bereikbaar is voor bezoek, hulpdiensten, pakjesbezorgers en vrachtverkeer. De kerstbomenhandel wordt ook feitelijk onmogelijk gemaakt. • Pleit voor open houden Kapellaan of anders een parallelweg. • Parkeren voor de woning is niet meer mogelijk. • Woongenot wordt aangetast door de kruising voor de deur. • Vraagt uitvoeriger onderzoek naar geluidhinder en de luchtkwaliteit. • Wijst op waardedaling van de woning en het bedrijf. • Verzoekt nader onderzoek te doen naar alternatieven. • Doet voorstel om woning te kopen en een rotonde aan te leggen.	• Strikt genomen is het voeren van een handelsonderneming op het perceel planologisch niet toegestaan. Behalve de kerstbomenverkoop waarvoor jaarlijks een vergunning moet worden aangevraagd en wordt getoetst aan de feitelijke omstandigheden, is slechts internethandel vanuit een woning toegestaan. Internethandel impliceert dat via internet wordt besteld en betaald en de goederen door een expeditiebedrijf bij de klant wordt afgeleverd. • Op verzoek van de gemeenteraad is onderzocht of de Kapellaan aangesloten kan blijven op de Kennemerstraatweg. Dat blijkt mogelijk en het ontwerp is daarop aangepast. Het perceel van de heer Nanne blijft dus ook vanaf de Kennemerstraatweg goed bereikbaar. • De verschillende onderzoek op het gebied van milieuaspecten zijn uitgevoerd. Er wordt voldaan aan de wettelijke eisen en voor zover het wegverkeers-lawaai toeneemt, kan ontheffing worden verleend. • Als er sprake is van waardedaling van de woning van de heer Nanne dan voorziet de regeling voor planschade daarin. • De aansluiting van de Kapellaan leidt tot een ander ontwerp van de kruising. In deze fase wordt niet meer naar alternatieve tracés gezocht maar kunnen wel verbeteringen op het gekozen tracé worden aangebracht.
14	De heer E.J. Bijkerk Stationsweg 50 1851 LL HEILOO	• Vindt het voorontwerp onvolledig omdat de oplossingen voor de negatieve effecten niet worden aangedragen, met name wat de	• Uit de berekeningen blijkt inderdaad dat de etmaalintensiteit in 2030 (uitgaande van een aansluiting A9) op de Stationsweg boven de vastgestelde grenswaarde uitkomt. Binnen het Verkeersplan 2017, dat momenteel in

Nr.	Naam	Korte samenvatting	Reactie
		Stationsweg betreft. Daar is meer verkeer dan de weg aan kan en de situatie wordt alleen maar slechter.	samenspraak met bewoners en ondernemers wordt uitgewerkt en waarschijnlijk eind 2017 wordt vastgesteld, worden om die reden op het onderliggende wegennet aanvullende maatregelen uitgewerkt om de verkeersstromen op een evenwichtige wijze over het netwerk te verdelen. Uitgangspunt daarbij is om de vastgestelde grenswaarde, 8.000 mvt. per etmaal voor de Stationsweg, te respecteren.
15	Stichting Administratiekantoor Golfbaan Oosterzij Lagelaan 8 1851 PC HEILOO	Heeft om de volgende redenen bezwaar tegen het gekozen tracé: • Weg komt vlak langs hole 1 hetgeen de weidsheid aantast en een risico vormt door afzwaaiende ballen. • Het vanghek is beeldverstorend en moet bij harde wind worden neergehaald. Aanpassing van hole 1 gaat ten koste van hole 9 ende aantrekkelijkheid van de golfbaan. • De drivingrange gaat verloren. Daarvoor moet een alternatieve plek worden gevonden. • Het tunneltje moet ook geschikt zijn voor buggy's en grote maaimachines. • De loopafstand van parkeerterrein/ restaurant naar de drivingrange mag niet te groot worden. • Geluidsoverlast waardoor verblijf op het terras van het restaurant minder prettig wordt. Geluidwerende voorzieningen zijn noodzakelijk. • De nieuwe weg zit snel aan zijn maximumcapaciteit. Hoe wordt dan capaciteitsuitbreiding gerealiseerd. • Voor fietsers wordt de golfbaan moeilijker bereikbaar. Hoe komt een fietser uit de richting Akersloot op de golfbaan? • Gepleit wordt voor een alternatief tracé ter hoogte van hole1.	Met het bestuur van de Golfbaan zijn de afgelopen maanden intensieve contacten geweest waarbij alle genoemde onderwerpen de revue hebben gepasseerd. Er lijken voor alle partijen acceptabele oplossingen mogelijk te zijn voor alle genoemde punten. • • Voor een nieuwe drivingrange is een locatie gevonden ten zuiden van de Nieuwe Lagelaan ten westen van het halve klaverblad. Daarvoor wordt t.z.t. een aparte planologische procedure doorlopen. • Volgens de verkeersmodellen is het ontwerp van de weg voldoende om de verkeersstroom te verwerken. Tussen de golfbaan en de boerderij van Rotteveel is eventueel ruimte voor extra rijstroken als dat noodzakelijk mocht blijken. • Voor fietsers vanuit Akersloot verandert er niet zo veel en wanneer de fietsverbinding naar de Noordermolen is gerealiseerd ontstaat een aantrekkelijke en snelle verbinding.

Nr.	Naam	Korte samenvatting	Reactie
16	Bewoners Belangenvereniging Stationsweg p/a de heer T. Ruiters Stationsweg 54 1851 LL HEILOO	• Vreest dat de oostelijke parallelweg ook een aantrekkelijke route wordt voor forensenverkeer naar het centrum van Heiloo (Kanaalweg en Stationsweg) en vraagt nu al maatregelen te treffen die extra verkeer op de Stationsweg tot een minimum beperken.	• Zie reactie onder 14. (Bijkerk)
17	De heer en mevrouw Pepping Oosterzijweg 126 1851 PS HEILOO	• Merken op dat hun woongenot wordt aangetast en de bereikbaarheid met name vanuit het zuiden wordt beperkt. • Pleit voor een fietstunneltje onder de nieuwe weg. De plannenmakers zijn zich kennelijk onvoldoende bewust van het feit dat de Oosterzijweg een belangrijke fietsverbinding is voor scholieren en recreanten maar ook 's-nachts voor jongeren die zijn uit geweest. Ook wordt er aan voorbijgegaan dat steeds meer mensen een e-bike hebben en veel minder wendbaar zijn dan gewone fietsen. • Een afsluitpaal ter hoogte van de Ypesteinerlaan wordt niet wenselijk geacht met het ook op de aanrijdtijden van hulpverleningsvoertuigen in geval van een calamiteit.	• De aansluiting zal inderdaad een verandering in het landschap tussen Limmen en Heiloo betekenen. De impact daarvan trachten we zo beperkt mogelijk te houden. In het beeldkwaliteitsplan zal daaraan aandacht worden besteed. • Om sluipverkeer te voorkomen is een fysieke afsluiting van de Oosterzijweg noodzakelijk. De precieze plaats van het paaltje is nog niet definitief bepaald maar verwacht wordt dat die ten zuiden van de aansluiting van uw perceel op de Oosterzijweg komt te liggen. • Een fietstunneltje in de Oosterzijweg is vanwege de hoge kosten niet in het plan opgenomen. • De afsluitpaal komt sowieso zuidelijker te liggen. Bij het bepalen van de plek wordt ook gekeken naar de bereikbaarheid voor hulpverleningsvoertuigen. De insteek is om een paal te plaatsen die in geval van een calamiteit door nood- en hulpdiensten met een universele sleutel kan worden uitgenomen.
18	De heer T. van Dril Stationsweg 56 1851 LL HEILOO	• Vreest toename op de Stationsweg met als gevolg daarvan meer geluidbelasting, luchtverontreiniging en toename van verkeersonveiligheid. Ten onrechte wordt de besluitvorming over de aansluiting A9 losgeknipt van die van de herinrichting van de Stationsweg. • Pleit voor snelle uitvoering van het Verkeersplan 2008.	• Zie reactie onder 14. (Bijkerk) • De herinrichting van de Stationsweg is in het Verkeersplan 2008 benoemd als maatregel om de verkeersdruk te beperken op het moment dat de aansluiting A9 is gerealiseerd. De herinrichting was dus gekoppeld aan de realisatie van de aansluiting A9. Omdat de aansluiting nog niet is gerealiseerd is de herinrichting ook (nog) niet uitgevoerd. Binnen het Verkeersplan 2017 wordt opnieuw bekeken wat de meest effectieve maatregel is om het verkeer op een evenwichtige wijze te verdelen over het netwerk. De kans bestaat dat bij uitwerking van het Verkeersplan 2017 blijkt dat andere maatregelen (dan

Nr.	Naam	Korte samenvatting	Reactie
			herinrichting van de Stationsweg) meer effect sorteren. Uitgangspunt voor de uitwerking van het Verkeerplan 2017 zijn de in 2008 vastgestelde grenswaarden qua intensiteit (8.000 mvt. per etmaal voor de Stationsweg). De verwachting is dat eind 2017 het Verkeersplan 2017 kan worden vastgesteld.
19	Mevrouw E. van Rijn Bosrank 37 1852 XS HEILOO	• Effecten voor het verkeer op Het Malevoort is onvoldoende onderzocht. • Woongenot wordt aangetast (planschade). • Het Malevoort is niet berekend op zo'n grote toename van verkeer. Aanpassingen zullen nodig zijn. • De kosten zijn te hoog. • Maakt bezwaar tegen hoge investering voor infrastructuur terwijl er belangrijker zaken zijn waarmee de leefbaarheid van Heiloo meer gebaat is.	• De verkeerseffecten op reguliere werkdagen op Het Malevoort zijn berekend met behulp van het VMRA. De effecten zijn op werkdagen relatief beperkt. De weg is met o.a. vrij liggende fietsvoorzieningen voldoende ingericht op de in 2030 verwachte intensiteiten, deze blijven bovendien ruim onder de in 2008 vastgestelde grenswaarden, Wat betreft weekend- en specifieke 'zomerse' dagen biedt het VMRA geen uitsluitel over de verwachtingen. Wij hebben echter geen enkele aanleiding om te veronderstellen dat er structureel een grote stroom (kust)verkeer via Het Malevoort zal gaan rijden. Bovendien monitoren we de intensiteit op Het Malevoort permanent. Op basis van deze informatie kunnen we snel maatregelen uitwerken als toch blijkt dat er onevenredig veel verkeer langs Het Malevoort rijdt. • Wanneer woningen waarde verliezen als gevolg van een planologische verandering is in beginsel een beroep op planschade mogelijk. Vooralsnog denken wij dat dat bij de woningen rond Het Malevoort niet aan de orde zal zijn. • De kosten zijn hoog maar om het toenemende verkeer in Heiloo en omgeving op een vlotte manier af te wikkelen is deze investering noodzakelijk.
20	De heer J. Sombroek Oosterzijweg 46 1851 PS HEILOO	• Pleit voor rotonde op de Kennemerstraatweg met voorrang voor fietsers. • Aansluiting Kapellaan op rotonde. • Tunnel Oosterzijweg waardoor de boerderij Lagelaan 3 kan blijven staan. • Golfbaan ontsluiten via de Lagelaan. • Oosterzijweg opnemen in plan Oosterzand. • Fietspad tussen Kennemerstraatweg en de Oosterzijweg. • Geen fietspad langs het Die.	• De Kapellaan blijft aangesloten op de Kennemerstraatweg. • Op verzoek van de gemeenteraad is een kruising met verkeerslichten nogmaals vergeleken met een rotonde. Beide zijn mogelijk maar een kruising met verkeerslichtinstallatie scoort beter (ook qua veiligheid voor fietsers) en daarvoor heeft de gemeenteraad nu gekozen. • De tunnel in de Oosterzijweg is vanwege de kosten niet in het plan opgenomen. • De Golfbaan wordt ontsloten via de Lagelaan vanaf de rotonde. • Het plan Oosterzand ontsluit op de Oosterzijweg maar is niet op deze weg georiënteerd. Dit plan valt overigens buiten de scope van dit

Nr.	Naam	Korte samenvatting	Reactie
			bestemmingsplan • De Lagelaan blijft tussen de Oosterzijweg en de Kennemerstraatweg als fietspad in stand. • Een eventueel fietspad langs het Die naar de Noordermolen maakt geen deel uit van dit plan.
21	Werkgroep Het Malevoort p/a M. Boterman Boswinde 10 1852 XH HEILOO	• Vreest verkeerstoename op Het Malevoort door verkeer naar de Egmonden en de kust. • De onderzoeken zijn onvolledig en deels onzorgvuldig. • Nut en noodzaak wordt betwijfeld.	• Uit berekeningen met het door de regio gedragen VMRA blijkt dat, uitgaande van een aansluiting A9 Heiloo, op reguliere werkdagen in 2030 maximaal 4.400 mvt. per etmaal over Het Malevoort rijden. Dit is vergelijkbaar aan de situatie in 2010 en valt ruim binnen de voor Het Malevoort vastgestelde acceptatiegrens van 8.000 mvt. per etmaal. Uit de berekeningen met het VMRA kan dus geconcludeerd worden dat de aansluiting A9 slechts een marginaal effect heeft op de verkeersdruk op Het Malevoort. De verwachte verkeersdruk op weekend- en specifieke ‘zomerse’ dagen kunnen niet met het VMRA inzichtelijk worden gemaakt. Dit soort incidentele gebeurtenissen zijn niet in modellen te vatten. Aangezien Egmond aan Zee grofweg 2.500 betaald parkeerplaatsen telt is het aantal voertuigen dat Egmond aan Zee kan bereiken niet oneindig groot. Daarbij moet worden bedacht dat de route via de A9 en Het Malevoort voor verkeer uit Alkmaar en gebieden ten noorden daarvan geen reële optie is. Het verkeer uit het zuiden heeft bovendien een aantal alternatieven om Egmond aan Zee te bereiken, bijvoorbeeld via N203-N513-N512 (die in de spitsperiode zelfs nog sneller is dan de route via Het Malevoort) of via de N9 – N512. Wij hebben dan ook geen enkele aanleiding om te veronderstellen dat er structureel een grote stroom (kust)verkeer vanaf de aansluiting A9 via Het Malevoort naar Egmond aan Zee zal gaan rijden. Bovendien monitoren we de intensiteit op Het Malevoort permanent. Op basis van deze informatie kunnen we snel maatregelen uitwerken als toch blijkt dat ongewenste verkeersstromen ontstaan. • Een deel van de onderzoeken is de afgelopen maanden geactualiseerd en aangevuld. Bij het ontwerpbestemmingsplan zijn de meest recente onderzoeken gebruikt. • Nut en noodzaak van de nieuwe aansluiting A9 zijn naar ons oordeel

Nr.	Naam	Korte samenvatting	Reactie
			overduidelijk aangetoond. (zie beantwoording onder punt 1)
22	Vogelwerkgroep Midden-Kennemerland Const. Huygensstraat 4 1901 JA BAKKUM	• Twijfelt aan de nut en noodzaak van deze weg zeker wat betreft de parallelweg oostelijk van de A9. • Wijst op de impact die de weg heeft op natuur en beschermde diersoorten. • De Quicksan natuurwetgeving is summier en onzorgvuldig. • Het betreffende gebied ten oosten van de A9 is een belangrijk weidevogelgebied. • Pleit voor een parallelweg naar de Boekelermeer westelijk van de A9 waardoor het weidevogelleefgebied wordt gespaard. • Stoort zich er aan dat nu al voorbereidende werkzaamheden worden verricht zonder de vereiste vergunningen. • Stelt bij voorbaat tegen een fietspad langs de Limmer Die naar Akersloot te zijn.	• Nut en noodzaak van de aansluiting A9 staan wat ons betreft niet ter discussie. De huidige situatie en de modellen voor de nabije toekomst geven aan dat de Kennemerstraatweg (N203) aan zijn maximale capaciteit zit. • Helaas blijkt het niet mogelijk binnen de gestelde verkeerstechnische en financiële kaders een ontsluiting van de Boekelermeer aan te leggen zonder de rand van het weidevolgelleefgebied op te offeren. Die gronden worden overigens wel elders gecompenseerd. • De QuickScan is een verkennende studie naar effecten op soorten die beschermd worden in het kader van de Flora- en faunawet. De Quicksan heeft uitsluitend tot doel de waarde van het plangebied voor beschermde soorten in beeld te brengen op basis waarvan een eerste inschatting van mogelijke effecten van de voorgenomen werkzaamheden op beschermde soorten kan worden gemaakt. Op basis hiervan is de activiteit getoetst aan de Flora- en faunawet en is bepaald of er maatregelen noodzakelijk zijn om overtreding van verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet te voorkomen. Door inspreker wordt vooral op het belang van het plangebied voor (broed)vogels gewezen. In het kader van de Flora- en faunawet is het met name relevant om in te gaan op broedvogels waarvan het nest jaarrond beschermd is. Voor effecten op deze verblijfplaatsen is in het kader van de Flora- en faunawet mitigatie vereist en in veel gevallen ook de noodzaak voor het aanvragen van een ontheffing. Er zijn geen jaarrond beschermde nestplaatsen in het plangebied aanwezig, hier is tijdens aanvullend onderzoek in het bijzonder nog naar gekeken. De door inspreker aangehaalde broedvogelsoorten (o.a. de weidevogels) zijn buiten het broedseizoen in het kader van de Flora- en faunawet niet beschermd (deze soorten maken jaarlijks een nieuw nest). In het kader van de Flora- en faunawet is het dan ook niet relevant om uitvoerig bij deze soorten stil te staan. Aanvullende (soort)onderzoeken hebben daarnaast plaatsgevonden conform goedgekeurde soortprotocollen van o.a. het ministerie van Economische Zaken en het Netwerk Groene Bureaus. Dat het gebied van groot belang is voor met name weidevogels is bekend, dat

Nr.	Naam	Korte samenvatting	Reactie
			blijkt ook uit de aanwijzing als weidevogelleefgebied in het kader van de provinciale structuurvisie. Weidevogelleefgebieden worden via het uitvoeringsprogramma uit de provinciale ruimtelijke verordening (artikel 25) beschermd. Onder de juiste voorwaarden zijn ingrepen in dit gebied toegestaan, mits het weidevogelleefgebied dat verloren gaat, wordt gecompenseerd. Voor de effecten op het weidevogelleefgebied vindt compensatie plaats. De effecten en compensatie zijn nader uitgewerkt in mitigatie en compensatieplan FF-wet. (Bijlage VBP). • In de variantenstudie is ook een variant met een parallelweg ten westen van de A9 onderzocht. Vanwege de huidige functies bleek het feitelijk niet mogelijk of slechts tegen hoge kosten om daar een tracé voor een parallelweg vrij te maken. • De werkzaamheden aan de Kanaalweg en Kooibrug moesten sowieso worden uitgevoerd en staan los van de aansluiting A9. Een andere activiteit betrof de WRK-watertransportleiding. Voor het verleggen van de watertransportleiding van het WRK waren we gebonden aan de periode september 2016 tot en met de winter 2016-2017. Een volgende gelegenheid zou zich pas over enkele jaren aandienen • Het fietspad naar de Noordermolen maakt geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan. In NNN compensatieplan wordt er nu vanuit gegaan dat fietspad buiten de scope van A9 valt. Wanneer het plan voor een fietspad te zijner wordt uitgewerkt zal aan eventuele verstoring van weidevogelgebied zeker aandacht worden besteed.
23	De heer L. van Rijn Bosrank 37 1852 XS HEILOO	• Vreest toename verkeer dwars door Heiloo naar de Egmonden en Bakkum waardoor het woon- en leefmilieu wordt aangetast.	• Zie reactie onder 21. (Werkgroep Het Malevoort)
24	H3 landelijk Vastgoed Namens VOF J. Dekker Oosterzijweg 130 1851 PS HEILOO	• Is bereid zijn bedrijf te herstructureren in het kader van de nieuwe situatie. • Heeft nog geen reactie van Heiloo ontvangen op het ingediende bedrijfsontwikkelplan. • Pleit voor bereikbaarheid van de gronden ten oosten van de A9 agrarisch verkeer.	• Met de VOF J. Dekker zijn de afgelopen maanden gesprekken gevoerd. De gronden waarop de verbreding van de activiteiten van het agrarisch bedrijf zijn geprojecteerd, liggen echter in een ander bestemmingsplan. De mogelijkheden om de toekomstplannen te kunnen inpassen, worden thans onderzocht. • De bereikbaarheid van deze percelen is via de nieuwe weg gegarandeerd.

Nr.	Naam	Korte samenvatting	Reactie
25	H3 Landelijk Vastgoed namens de heer en mevrouw De Hart Lagelaan 3 1851 PS HEILOO	• Vraagt zekerheid ten aanzien van de aankoop van de boerderij Lagelaan 3	• De gesprekken met de heer en mevrouw De Hart hebben er toe geleid dat er overeenstemming is bereikt over de aankoop van de boerderij.
26	H3 Landelijk Vastgoed namens de heren P. en Th. Pilkes Oosterzijweg 57 1851 PS HEILOO	Heeft een aantal wensen ten behoeve van de woningbouw die op hun terrein gaat plaatsvinden: • Geluidwerende maatregelen; • Verplaatsen C2000 mast; • Directe toegang tot de nieuwe weg; • Luchtkwaliteit t.b.v. toekomstige bewoners.	• Met de heren Pilkes zijn verscheidene gesprekken gevoerd over de ontwikkeling van een woningbouwplan op hun gronden. • Geluidwerende voorzieningen zullen in samenhang met de stedenbouwkundige opzet van het nieuwe woonwijkje worden bepaald en vormgegeven, • Er is geen enkele aanleiding om de C2000-mast te verplaatsen. Deze locatie is destijds na een lange zoektocht gevonden. Een goed alternatief ontbreekt. • Het nieuwe woonwijkje wordt ontsloten op de Oosterzijweg ten zuiden van de knip. • De luchtkwaliteit voldoet aan de gestelde normen.
27	Groenplatform Heiloo p/a Bakkersweg 20 1852 EE HEILOO	• Nut en noodzaak zijn niet aangetoond. De plannen voor woningbouw en bedrijventerreinen waarop de noodzaak van een aansluiting is gebaseerd, is achterhaald. • Over de vraag of er een aansluiting moest komen heeft geen burgerparticipatie plaatsgevonden evenmin over de keuze van het tracé. • De stikstofdepositie is niet op de juiste wijze berekend. • De verkeersgegevens die zijn gebruikt zijn verouderd en niet representatief. • Er is ten onrechte geen MER opgesteld. • Er is thans geen sprake van een groot openbaar	• Nut en noodzaak zijn naar ons oordeel duidelijk aangetoond. • De besluitvorming of er een aansluiting op de A9 moet komen en over het tracé heeft op de juiste wijze door gemeenteraad en college plaatsgevonden. Burgerparticipatie lijkt niet zozeer ingegeven te zijn door een streven naar het vergroten van draagvlak maar vanuit de doelstellingen van het groenplatform gezien meer als correctie op een democratisch tot stand gekomen besluit. • De berekeningen zijn op de wettelijk voorgeschreven wijze uitgevoerd. Niet aangegeven wordt welke fout er zou zijn gemaakt. • Er is gebruik gemaakt van de meest actuele verkeersgegevens. Naar ons oordeel zijn die wel degelijk representatief en tonen een goed en objectief beeld van de ontwikkeling van het verkeer met en zonder aansluiting A9. • Een MER was niet nodig omdat aangetoond is dat er geen significant negatief effect wordt verwacht. • Dat belang is er ons inziens wel. Zonder aansluiting loopt het verkeer op de

Nr.	Naam	Korte samenvatting	Reactie
		belang die de aanleg rechtvaardigt. • 15,9 ha natuurcompensatie is krap. Hoe is deze oppervlakte berekend? Niet bekend is waar dat gebied wordt gerealiseerd. • In het gebied leven plant- en diersoorten met een hoge tot zeer hoge beschermde status: Noordse woelmuis, Vleermuis, Bittervoorn, Kleine modderkruiper, Vaatplanten. • Vraagt aandacht voor de waterhuishouding. • Compensatie moet minimaal een jaar voordat met het werk wordt begonnen gerealiseerd zijn. • Het Die is als cultuurhistorisch element niet genoemd. De aansluiting alsmede de geplande fietsverbinding naar Akersloot zullen belangrijke negatieve effecten hebben op Het Die.	N203 vast. Het woon- en leefklimaat in Heiloo, Limmen, Uitgeest en Akersloot heeft baat bij deze nieuwe aansluiting op de A9. • In het ontwerpbestemmingsplan is dit verder uitgewerkt. • Alle in het gebied voorkomend plant- en diersoorten zijn geïnventariseerd. Deze onderzoeken vormen de basis voor onderzoeken mitigerende maatregelen, eventuele vergunningen en ontheffingen op grond van de Natuurwet etc. • De mogelijke consequenties voor de waterhuishouding zijn besproken met het hoogheemraadschap. • Compensatie zal tijdig worden gerealiseerd cf de wettelijke eisen. • Het Die zal wat duidelijker in beeld worden gebracht. Het fietspad langs Het Die naar de Noordermolen maakt geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan.
28	Vogelwerkgroep Alkmaar Kotterstraat 40 1826 CE ALKMAAR	• De natuur lijdt onder de aanleg van deze weg zonder dat in compensatie/mitigatie is voorzien. • Het belang van deze weg door een NNN-gebied is onvoldoende aangetoond. • Niet is onderbouwd hoe men tot 15,9 ha voor compensatie en mitigatie van natuur is gekomen, nog waar die zal worden gerealiseerd en op welke wijze. • Hoe andere schade aan de natuur wordt beperkt, wordt ook niet aangegeven. Het gebied dat gevolgen ondervindt (lichthinder) van de weg is vele malen groter dan het ruimtebeslag voor de weg zelf. Pleit daarom voor een tunnel onder	• Het bleek niet mogelijk om de noodzakelijke infrastructuur aan te leggen zonder aantasting van weidevogelleefgebied en NNN. De gronden die zijn aangewezen als NNN of weidevogelleefgebied worden gecompenseerd. • Nut en noodzaak zijn naar ons oordeel duidelijk aangetoond. Juist omdat de weg in waardevol gebied is geprojecteerd, zijn deze aspecten extra kritisch beoordeeld. • De plannen voor natuurcompensatie en mitigerende maatregelen zijn verder uitgewerkt. Het ontwerpbestemmingsplan is op dat punt aangevuld. • Ook dit aspect is in het ontwerpbestemmingsplan verder uitgewerkt. Een tunnel zou een minder grote impact op het landschap kunnen hebben maar vanwege de veel hogere kosten en technische complexiteit is die optie niet realistisch.

Nr.	Naam	Korte samenvatting	Reactie
		de A9 i.p.v. een viaduct. • Onduidelijk is waarom voor deze variant is gekozen. Zouden andere varianten niet tot minder milieuschade hebben geleid? • De oostelijke parallelweg verdient geen schoonheidsprijs. Waarom geen aansluiting ter hoogte van de Kanaalweg.	• De verschillende varianten zijn op tal van punten met elkaar vergeleken waaronder landschappelijke inpassing, effecten voor flora en fauna en kosten. De gekozen variant scoorde overall het beste. • Een aansluiting ter hoogte van de Kanaalweg was voor RSW niet aanvaardbaar. Overigens had er dan ook een parallelweg naar de Lagelaan moeten komen. Die was dan ook ten oosten van de A9 gesitueerd. In de variantenstudie was ook een variant met een parallelweg ten westen van de A9 onderzocht. Vanwege de huidige functies bleek het feitelijk niet mogelijk of slechts tegen hoge kosten om daar een tracé voor een parallelweg vrij te maken.
29	Stichting Heilloze Weg p/a/ Ypesteinerlaan 59 1851 WG HEILOO	A. Algemene reacties/zienswijzen	
		• Voorontwerp onvoldoende uitgewerkt.	Op zich een juiste constatering maar juist voor een voorontwerpbestemmingsplan waarop inspraak mogelijk is, hoeft dat helemaal geen bezwaar te zijn. De onderzoeken mogen dan wel summier zijn maar geven wel voldoende inzicht dat de weg binnen de geldende regels gerealiseerd kan worden. Dat is in deze fase voldoende.
		• Voorontwerp (aansluiting en tracé) onvoldoende afgewogen • Plan is onvoldoende onderbouwd en ondeugdelijk gemotiveerd • Onzorgvuldige besluitvorming • Nieuwe verkeersstromen zijn onvoldoende in beeld gebracht	• Er is naar ons oordeel een goede afweging gemaakt om tot het gekozen tracé te komen en de gemeenteraad is daarmee akkoord gegaan waarna het tracé verder kon worden uitgewerkt. • De mening delen wij niet. De discussie over de aansluiting A9 loopt immers al jaren. Achtereenvolgende collega's hebben de gemeenteraad altijd geïnformeerd over de ontwikkelingen ten aanzien van de aansluiting A9. De laatste jaren werd de realisatie van de aansluiting A9 steeds waarschijnlijker en werd het informatieverstrekking verder opgevoerd. De raad wordt bij alle stappen betrokken. Daarnaast hebben wij ons altijd open opgesteld ten aanzien van suggesties en ideeën maar ook kritisch commentaar van anderen. • Het effect van de aansluiting A9 op verkeersstromen in en rond Heiloo zijn met het door de regio gedragen VMRA onderzocht. Op basis van de verschillende berekeningen is duidelijk geworden dat aanvullende maatregelen op het onderliggende wegennet benodigd zijn om te voorkomen

Nr.	Naam	Korte samenvatting	Reactie
			dat enkele wegen te zwaar belast worden. In verschillende onderzoeken zijn maatregelen geadviseerd en is in het verwachte effect daarvan in beeld gebracht. Binnen de uitwerking van het Verkeersplan 2017 worden definitieve maatregelen uitgewerkt die in samenhang worden beschouwd met het gehele netwerk van Heiloo en omgeving. De realisatie van de aansluiting A9 is bij de uitwerking als uitgangspunt meegenomen, evenals de in 2008 vastgestelde grenswaarden voor de verschillende wegen in Heiloo.
		Vergunning Nbw '98	Vergunning is aangevraagd en Gedeputeerde Staten hebben de vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 op 15 augustus 2016 verleend (RUD16.194133)
		Actieve informatieplicht. Er wordt geen inzage gegeven in de totale kosten van de aansluiting.	De gemeenteraad is voldoende geïnformeerd en ook het WOB-verzoek is gehonoreerd maar dat betekent niet dat tot in detail inzicht behoeft te worden gegeven in de kosten.
		B. Specifieke reacties/zienswijzen	
		Hoofdstuk 1 Inleiding	
		Onvoldoende onderbouwd en motivering is ondeugdelijk	Herhaling van wat onder algemeen is opgemerkt
		Uitgangspunten staan nog ter discussie	Dat is bekend maar geen enkel probleem in deze fase
		Onderzoeken zijn niet actueel • Tellingen 2012 • NO₂ depositie te laag • Verkeer op onderliggend wegennet neemt toe • Effecten Kapellaan • Diverse onderzoeken • Natuurcompensatie is vaag	Dat is onderkent en ook expliciet gemeld maar is juist in deze fase van het proces geen probleem. De verkennende onderzoeken tot dusver tonen aan dat het plan zoals nu getekend technisch en juridisch mogelijk is. Daarop wordt nu verder gegaan waarbij ook resultaten van inspraak en vooroverleg kunnen leiden tot aanpassingen en nader onderzoek.
		Hoofdstuk 2 Planbeschrijving (voornamelijk Verkeer)	
		Nut en noodzaak zijn niet aangetoond	Ofschoon nut en noodzaak voor ons duidelijk zijn, wordt dat in het ontwerpbestemmingsplan steviger onderbouwd
		De noodzaak neemt zelfs af (allerlei ontwikkelingen worden genoemd)	Die conclusie delen wij niet. Integendeel. In Heiloo en Limmen is een groot aantal woningbouwplannen gestart en de komende jaren staat een groot

Nr.	Naam	Korte samenvatting	Reactie
			aantal plannen op stapel. Ook de uitgifte van grond op het bedrijventerrein Boekelermeer loopt voorspoedig
		Meer verkeer door de dorpskern van Heiloo	Berekeningen met het VMRA wijzen uit dat verkeersstromen wijzigen. Op de Kennemerstraatweg (tussen de Vennewatersweg en Alkmaar) neemt het verkeersaanbod fors af. Ditzelfde geldt voor de Rijksweg door Limmen, de Geesterweg door Akersloot en de Uitgeesterweg / Startingerweg tussen Limmen, Uitgeest en Akersloot. De verkeerstoename blijft voornamelijk beperkt tot de wegen direct rond de aansluiting A9, de Vennewatersweg en de route van/naar de Boekelermeer. Deze wegen worden ook ingericht om grotere stromen verkeer af te wikkelen.
		Capaciteit N203 is vergroot	De capaciteit is niet vergoot maar de weg is tussen Limmen en Uitgeest veiliger gemaakt. De bewering is derhalve niet waar en ook niet relevant
		Uitgangspunten van Variant 11 zijn inmiddels verlaten	De uitgangspunten zijn niet verlaten. Slechts op detailniveau is een aantal verbeteringen aangebracht. De belangrijkste wijziging is dat de Kapellaan op de Kennemerstraatweg aangesloten blijft. Ook is de weg ter hoogte van de boerderij Rotteveel naar het zuiden verschoven.
		Nu kiezen voor aansluiting A9 zonder actueel verkeersplan is onverantwoord.	Het effect van de aansluiting A9 op verkeersstromen in en rond Heiloo zijn met het door de regio gedragen VMRA onderzocht. Op basis van de verschillende berekeningen is duidelijk geworden dat aanvullende maatregelen op het onderliggende wegennet benodigd zijn om te voorkomen dat enkele wegen te zwaar belast worden. In verschillende onderzoeken zijn maatregelen geadviseerd en is in het verwachte effect daarvan in beeld gebracht. Binnen het Verkeersplan 2017 worden definitieve maatregelen uitgewerkt die in samenhang worden beschouwd met het gehele netwerk van Heiloo en omgeving. De realisatie van de aansluiting A9 is bij de uitwerking van het Verkeersplan 2017 als uitgangspunt meegenomen, evenals de in 2008 vastgestelde grenswaarden voor de verschillende wegen in Heiloo.
		Hoofdstuk 3 Beleid (Rijk, provincie en gemeente)	
		MER vereist	In het ontwerpbestemmingsplan wordt duidelijker onderbouwd waarom een MER in dit geval niet nodig is. Overigens betekent dit niet dat milieu effecten nu geen aandacht hebben gekregen.

Nr.	Naam	Korte samenvatting	Reactie
		Extra NO ₂ depositie in Natura-2000 gebieden strijd met beleid	Op zich juist maar het rijksbeleid ten aanzien van stikstof-depositie in Natura-2000 gebieden biedt ook ontwikkelingsruimte. Het is met nadruk niet de bedoeling om elk plan dat kan leiden tot een toename van NO ₂ depositie onmogelijk te maken.
		Verrommeling landschap door kortzichtig beleid van gemeenten	Dit is een mening die wij niet delen.
		Ladder duurzame verstedelijking is voor Boekelermeer niet gehanteerd en dat geldt ook voor de Zandzoom en Zuiderloo	Niet relevant in het kader van dit bestemmingsplan. Dit bestemmingsplan betreft niet het bedrijventerrein Boekelermeer noch woningbouwlocaties als Zandzoom en Zuiderloo
		Hoofdstuk 4 Milieu- en omgevingsaspecten	
		Archeologie en cultuurhistorie De waarde van archeologische en cultuurhistorische elementen wordt onvoldoende onderkend.	Die mening delen wij niet maar als dat niet duidelijk is, zullen we deze aspecten nader beschrijven in het ontwerpbestemmingsplan en aangeven dat juist wel rekening wordt gehouden met deze elementen
		Bodem Verontreinigde grond zou onder geen beding kunnen worden hergebruikt in een NNN-gebied	Dit is de mening van Heilloze Weg maar er zijn ook goede argumenten om het juist wel te doen. In het voorontwerp is aangegeven dat plaatselijk in het projectgebied sterk verhoogde gehalten aan PAK (groep koolwaterstoffen) aanwezig zijn in de bodem. Daarnaast is in het voorontwerp ook de aanbeveling opgenomen om vrijkomende grond op of bij locatie her te gebruiken om zo partijkeuringen te voorkomen. Door de stichting Heilloze Weg zijn vragen gesteld over het voornemen om verontreinigde grond binnen het ecologisch kwetsbare NNN gebied her te gebruiken. De stichting is van mening dat verontreinigde grond elders moet worden verwerkt en verzoekt om extra controle voor- en na de werkzaamheden. Door de ongelukkige samenhang tussen de zinnen uit het voorontwerp is blijkbaar bij stichting Heilloze Weg het idee ontstaan dat sterk verontreinigde grond binnen het gebied wordt hergebruikt. Het grondverzet wordt echter uitgevoerd conform de regels uit de Wet Bodembescherming en het Besluit Bodemkwaliteit en die staan hergebruik op locatie sterk verontreinigde grond

Nr.	Naam	Korte samenvatting	Reactie
			niet zonder meer toe. Voor hergebruik van grond zijn strikte regels van toepassing die zijn vastgelegd in het Besluit bodemkwaliteit (Bbk). Dit waarborgt de milieu-hygiënische kwaliteit van zowel de ontvangende bodem als de toe te passen grond. Uitgangspunt is dat de bodemkwaliteit niet door vermenging of toepassing achteruit mag gaan. Zoals ook aangegeven in de bodemrapportage [1] is het binnen het project niet toegestaan om sterk verontreinigde grond her te gebruiken. Dit moet worden afgevoerd voor reiniging naar een erkend verwerker. Voor de overige grondkwaliteiten geldt dat deze binnen de betreffende klasse of zone moeten worden toegepast (< achtergrond-waarde (schoon), wonen, industrie). Partijkeuringen om dit aan te tonen zijn nodig bij grootschalig grondverzet. Bij ontgravingen waarbij de grond weer op of nabij dezelfde locatie wordt toegepast is veelal geen partijkeuring verplicht. [1] Indicatief (water-)bodemonderzoek A9 aansluiting Heiloo (0774998963:C.1) uitgevoerd door ARCADIS Nederland B.V. in opdracht van Provincie Noord-Holland van 27 februari 2014.
		Ecologie 1. De ecologische verbindingszone krijgt een extra barrière door de parallelweg en rotonde 2. Meer duidelijkheid over mitigerende maatregelen voor - broedvogels - vleermuizen - woelmuispopulatie - vissen en mosselsoorten 3. Meer duidelijkheid over reële natuurcompensatie wat betreft: - oppervlakte - kwaliteit en inrichting	1. Als gevolg van de aansluiting worden geen (extra) barrières binnen het NNN (Heilooër en Limmer Die gebied) opgeworpen. De mogelijk regionale verbindingfunctie van dit NNN gebied is niet in het geding. Het ruimtebeslag en effecten van (toenemende) verstoring treden alleen langs de randen van dit gebied op, terwijl de kern van het NNN gebied langs de Moersloot en Die behouden blijft. Bij de kruising van de aansluiting met de Moersloot wordt daarnaast een faunapassage aangelegd. Er is dan ook geen sprake van versnippering. Voor de nadelige effecten op het NNN vindt compensatie plaats. Dit is uitgewerkt in NNN compensatieplan (Bijlage VBP) waar nader wordt ingegaan op de effecten op het NNN waaronder de regionale verbindingfunctie. 2. Mitigerende maatregelen voor beschermde soorten zijn uitgewerkt in mitigatie en compensatieplan FF-wet. (Bijlage VBP)

Nr.	Naam	Korte samenvatting	Reactie
		- moment van aanleg 4. Toename stikstofdepositie - Nbw-vergunning 5. Effecten geluid en licht op flora en fauna niet benoemd 6. Bij voorbaat tegen fietspad naar de Noordermolen	3. Natuurcompensatie NNN en weidevogelleefgebied wordt uitgewerkt in NNN compensatieplan. (Bijlage VBP) 4. Vergunning is verleend dus past binnen de ontwikkelingsruimte. 5. In de bijlagen van het bestemmingsplan zijn verschillende natuurrapportages opgenomen waarin de effecten op aanwezige natuur (Natura 2000, NNN, weidevogelleefgebied en beschermde soorten Flora- en faunawet) zijn beschouwd. Voor een toelichting van de effecten van geluid en licht op flora en fauna verwijzen wij dan ook naar deze rapportages. (Bijlage VBP) 6. Niet relevant. Het fietspad naar de Noordermolen valt buiten de scope van het plan voor de aansluiting A9. Overigens zal t.z.t. bij de uitwerking van het plan voor dit fietspad zeker worden onderzocht of het fietspad tot verstoring van weidevogelgebied leidt en welke maatregelen eventueel moeten worden genomen.
		Veiligheid • Vreest dat hulpverleners door noodzakelijke verkeersmaatregelen kostbare tijd gaan verliezen	Betreft het onderliggend wegennet en maakt deel uit van het verkeersplan 2017. De Veiligheidsregio meent zelf dat de aanrijdtijden/ bereikbaarheid beter wordt
		Geluidhinder • Ook flora en fauna dienen beschermd te worden	Is al meegenomen bij de compensatie van verloren natuurwaarden. Bij het onderdeel ecologie wordt nader ingegaan op de mogelijke effecten van geluid op aanwezige beschermde natuurwaarden. In het bijzonder verwijzen wij hierbij naar natuuronderzoeken zoals die in de bijlage van het VBP worden bijgevoegd waar in detail wordt ingegaan op de mogelijke effecten en welke maatregelen worden getroffen om effecten te voorkomen dan wel te compenseren. Voor een toename van geluid in het NNN en weidevogelgebied vindt compensatie plaats.
		Luchtkwaliteit • De berekening is niet correct (wordt uitgegaan van verkeerde jaren) • Verkeersprognoses zijn niet correct	De resultaten van de luchtkwaliteitsberekeningen zijn gepresenteerd voor het jaar 2021 (1 jaar na realisatie). Omdat de achtergrondconcentraties van NOx en PM10 naar de toekomst toe afnemen, is 1 jaar na realisatie van het plan het maatgevende jaar voor luchtkwaliteit. De gepresenteerde resultaten zijn daarom worst case.
		Water	

Nr.	Naam	Korte samenvatting	Reactie
		Geen opmerkingen	
		Lichthinder Gevolgen zijn onvoldoende onderzocht	Lichthinder is wel meegenomen bij de maatregelen om schade te beperken. Ook deel van compensatie. Bij het onderdeel ecologie wordt nader ingegaan op de mogelijke effecten van licht (en geluid) op aanwezige beschermde natuurwaarden. In het bijzonder verwijzen wij u hierbij naar het nader onderzoek wat uitgevoerd is (bijlage van VBP) waar in detail wordt ingegaan op de mogelijke effecten en welke maatregelen worden getroffen om effecten te voorkomen dan wel te compenseren. Er vindt compensatie plaats voor een toename van verstoring in het NNN en weidevogelleefgebied. Verstoring door geluid is hierbij als uitgangspunt genomen, deze is maatgevend voor de optredende verstoring. Effecten van lichthinder worden daarmee indirect meegenomen. Er vinden daarnaast maatregelen plaats om effecten van lichthinder op de omgeving (NNN en weidevogelgebied) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) te voorkomen.
		Vormvrije MER Deelt conclusie niet en meent dat wel een MER noodzakelijk is.	Is niet vereist
		Hoofdstuk 5	
		Kosten van de aansluiting blijven onduidelijk	Wordt in het ontwerp verder onderbouwd met cijfers van de realisatie-overeenkomst.
		Hoofdstuk 6	
		Pas nu wordt onderzocht of er draagvlak is bij de bevolking.	Inspraak op het voorontwerpbestemmingsplan biedt de mogelijkheid om te reageren op het plan en suggestie en verbeterpunten aan te dragen. De inschatting of er draagvlak voor een plan is, heeft daarvoor al plaatsgevonden. Een gemeentebestuur (college en raad) steekt natuurlijk geen geld en energie in een plan waarvan zeer twijfelachtig is of er draagvlak bij de bevolking is.

Schriftelijke inspraakreactie ingediend tijdens de inloopavond op 21 juni 2016

Nr.	Naam	Korte samenvatting	
30a	Mevrouw De Boer-Klaus Kanaalweg 13 1851 LR HEILOO	Vraagt aandacht voor de woonkwaliteit nu haar woning ingeklemd komt te liggen tussen A9, Kanaalweg en nieuwe parallelweg naar de Boekelermeer.	De situatie van de woning van mevrouw Klaus is bekend. Ofschoon de woning vooralsnog lijkt te voldoen aan de eisen qua geluid en fijnstof realiseren we ons dat de woonsituatie verandert en het pand als woning minder aantrekkelijk wordt. Eventuele waardedaling van het onroerend goed wordt in beginsel weliswaar gecompenseerd door planschadevergoeding maar we zijn ook bereid in overleg met de eigenaren te zoeken naar een andere functie voor deze locatie.
30b	De heer Schekkerman Kanaalweg 13a 1851 LR HEILOO	- Vraagt aandacht voor zijn paarden (o.a. stress door het verkeer langs de stal) en vreest inkomstenderving doordat de aantrekkelijkheid van de stal afneemt. - Tijdens de feitelijke aanleg zal hinder onvermijdelijk zijn en zal land feitelijk onbruikbaar zijn. - Is de toename van geluidhinder en verslechtering van de luchtkwaliteit al berekend?	- Met de heer Schekkerman worden gesprekken gevoerd over de consequenties die de aanleg van de weg voor zijn bedrijf en de woning kan hebben. - Hinder tijdens de aanleg dient zo veel mogelijk worden voorkomen. Daarover zullen tzt afspraken worden gemaakt met de aannemer. Wanneer blijkt dat hinder voor met name de paarden onvoldoende kan worden beperkt dan zullen ook andere oplossingen moeten worden bekeken. - De berekening wordt geactualiseerd aan de hand van de meest actuele cijfers. De resultaten worden meegenomen in het ontwerpbestemmingsplan.
30c	Mevrouw H.J.M Klaus Kanaalweg 13 1851 LR HEILOO	- Vraagt naar de resultaten van de onderzoeken naar geluidhinder en de luchtkwaliteit. Zij komt op een eilandje tussen wegen te wonen. - De boerderij is in de nieuwe situatie vrijwel onverkoopbaar. Welke bestemming kan het pand krijgen. - Wijst op aantasting van de levenssfeer.	- De berekening wordt geactualiseerd aan de hand van de meest actuele cijfers. De resultaten worden meegenomen in het ontwerpbestemmingsplan. - Zie ook reactie onder 30a
30d	De heer en mevrouw Zijlstra Kerkemeer 14 1921 XW AKERSLOOT	- Vraagt de afslag in het groen in te pakken. - Vraagt ook om een groene afscherming langs de weg om geluidhinder te voorkomen.	De landschappelijke inpassing van de aansluiting gaat uit van een aansluiting op de A9 zonder bomen omdat bomen in wezen vreemde elementen zijn in de strandvlakte. In het verleden werden bij viaducten juist wel opgaande bomen geplant maar de inzichten qua landschapsontwerp zijn in de loop der jaren

Nr.	Naam	Korte samenvatting	
		• Kies de plaats van de borden langs de A9 zodanig dat die vanuit het landschap zo min mogelijk opvallen.	gewijzigd. • Wegbewijzing, verlichting et cetera zullen weliswaar functioneel voor het autoverkeer moeten zijn maar zullen verder zo onopvallend mogelijk worden uitgevoerd. Dat is verder uitgewerkt het beeldkwaliteitsplan.
30e	anoniem	• Vraagt aandacht voor de fietsoversteek Kanaalweg ter hoogte van de Boekelermeerweg	• Ofschoon buiten de scope van dit plan is deze oversteek bij de reconstructie van de Kanaalweg aangepast en veiliger voor fietsers gemaakt.
30f	De heer Hoenderdal J. Huizingastraat 13 12827 ND ALKMAAR	• Pleit voor het vervangen van de turborotonde bij de Oosterzijweg voor een kleine tunnel voor fietsverkeer en lokaal autoverkeer. Vergelijkbaar met het tunneltje in de Nekkerweg onder de N244 in de Beemster.	• Met het oog op een vlotte doorstroming is gekozen voor een rotonde. Een verkeerstunneltje in de Oosterzijweg om de lokale noord-zuidverbinding klinkt sympathiek maar is vanwege het ruimtebeslag en de kosten niet in het plan opgenomen. Ook een simpeler fietstunneltje maakt om die reden geen deel uit van het plan.
30g	De heer E. Hoogendonk De Capelacker 21 1852 GX HEILOO	• Is positief over de presentatie. • Ziet liever een tunneltje dan een turbo-rotonde bij de Oosterzijweg. • Vraagt ruimte te geven voor inspraak maar heeft daarin alle vertrouwen.	• Voor een vlotte verkeersafwikkeling is gekozen voor een rotonde. Een fietstunneltje is vanwege de kosten niet in het plan opgenomen.
30h	Mevrouw R. Schilder Bayershoffweg 61 1852 BA HEILOO	• Laat de Hoogeweg een rustige fietsstraat blijven. • Pleit voor open houden van de Kapellaan. • Denk aan een veilige oversteek Vennewatersweg van fietsverkeer op de Hoogeweg (noord-zuid).	• Het karakter van de Hoogeweg (fietsstraat) zal niet wijzigen. • De Kapellaan blijft aangesloten op de Kennemerstraatweg. • De oversteek Vennewatersweg valt buiten het bereik van dit plan. De gewenste inrichting van de Vennewatersweg wordt in een aparte studie uitgewerkt. Verkeersveiligheid speelt in deze studie een voornamelijk rol. Binnen de studie wordt rekening gehouden met de spoorwegonderdoorgang en de nieuwbouwontwikkelingen Zandzoom en Zuiderloo. De resultaten van de studie worden opgenomen in de uitvoeringsparagraaf van het Verkeersplan 2017.
30i	De heer P. Snoek Kennemerstraatweg 652 1851 NL HEILOO	• Is benieuwd naar de huidige verkeerscijfers en de prognose Kennemerstraatweg tussen rotonde (Texaco) en afslag Lagelaan. wanneer de	• De beschikbare verkeerscijfers zijn toegestuurd.

Nr.	Naam	Korte samenvatting	
		aansluiting A9 is gerealiseerd.	
30j	Mevrouw A. Willemse namens OLVtN Stationsweg 146 1852 LN HEILOO	• Vraagt plot van kaart met het tracé.	• De tekening is toegezonden.
30k	De heer T. Schouten Oosterzijweg 53 1851 PC HEILOO	• Pleit voor fietstunnel in plaats van een rotonde ter hoogte van de Oosterzijweg. • Geen kruising maar een rotonde bij de Kapellaan. • Afsluiting Oosterzijweg zo dicht mogelijk tegen de (nieuwe) Lagelaan aan.	• Vanwege de hoge kosten is een fietstunnel niet opgenomen in het plan. • Na een second opinion op verzoek van de gemeenteraad is nu definitief gekozen voor een kruising met verkeerslichten waarbij de Kapellaan aangesloten blijft. • De precieze plek van de afsluiting moet nog worden bepaald. Zoals het er nu naar uitziet, zal de afsluiting ten noorden van de ontsluitingsweg van het woningbouwplan op het terrein van Pilkes komen.
30l	De heer J. Hoetjes Stationsweg 31 1851 LH HEILOO	• Pleit er voor de oostelijke parallelweg ter hoogte van het bedrijventerrein Boekelermeer op de Kanaalweg aan te sluiten. Sluipverkeer naar het dorp via de Kanaalweg wordt dan minder aantrekkelijk. • Geen verkeersdrempels in de Stationsweg om het verkeer te remmen. Het huis schudt nu al.	• Dit voorstel betekent een forse doorsnijding van het landelijk gebied hetgeen wij onwenselijk vinden. Wij hebben gekozen voor bundeling van nieuwe wegen met bestaande infrastructuur waardoor de ingreep in het landschap zo veel mogelijk wordt beperkt. • Of en zo ja welke maatregelen worden getroffen om ongewenst verkeer in de Stationsweg te weren, zal in het kader van het Verkeersplan 2017 worden uitgewerkt. Dat valt buiten de scope van dit bestemmingsplan.
30m	De heer W. Hoebe Hogeweg 134 1906 CW LIMMEN	• Geen afsluiting van de Kapellaan en hier een rotonde • De rotonde in de Oosterzijweg vervangen door een fietstunnel	• De Kapellaan blijft aangesloten op de Kennemerstraatweg. Na een second opinion is nu definitief gekozen voor een kruising met verkeerslichten. • De rotonde Oosterzijweg blijft gehandhaafd. Een fietstunnel in de Oosterzijweg is vanwege de hoge kosten niet in het plan opgenomen.
30n	De heer H. Boon Vredenburglaan 35 1906 WN LIMMEN	• De rotonde Oosterzijweg vervangen door een fietstunnel. De Oosterzijweg is een belangrijke fietsverbinding voor scholieren. • De kruising Kennemerstraatweg vervangen door een rotonde.	• Vanwege de hoge kosten wordt er geen fietstunnel in de Oosterzijweg opgenomen. De oversteek voor fietsers kan voldoende veilig geschieden bij de rotonde. • Er is nogmaals onderzoek gedaan naar deze aansluiting en nu is definitief gekozen voor een kruising met verkeerslichten waarbij ook de Kapellaan

Nr.	Naam	Korte samenvatting	
			aangesloten blijft.
30o	Mevrouw E. Bakker Kennemerstraatweg 370 1851 NL HEILOO	- Vraagt aandacht voor twee zaken betreffende de Hoogelaan. - De afslag vanaf de Kennemerstraatweg is niet gemarkeerd, noch door strepen noch door verlichting. - De aansluiting van de Hoogelaan op de Oosterzijweg is erg onoverzichtelijk	Dit betreft niet het plan voor de aansluiting A9 maar een klacht over een bestaande situatie. Deze punten zullen als aandachtspunt naar de wegbeheerder worden gezonden.

Vooroverlegreacties voorontwerpbestemmingsplan Aansluiting A9

Nr.	Naam instantie	Korte samenvatting	Reactie
1	Rijkswaterstaat West-Nederland Afdeling Vergunningverlening RO Postbus 2232 3500 GE UTRECHT	• Is betrokken geweest bij de voorbereiding en is akkoord met het plan. RWS ziet nu verder geen aanleiding voor een reactie.	Geen reactie vereist
2	RUD Noord-Holland Noord Postbus 2095 1620 EB HOORN	• Voor Bodem aanvullend onderzoek noodzakelijk. • Natuur/ecologie: aantal aandachtspunten wordt genoemd o.a. natuurcompensatieplan en Nbw-vergunning en ontheffing Flora en faunawet. • Externe veiligheid: tekst aanpassen aan huidige wetgeving. • Geluidhinder: rapport actualiseren o.a. GPP (ook door de verhoging van de maximum snelheid op de A9) • Luchtkwaliteit: rapport actualiseren • Lichthinder: verlichting conform provinciaal beleid. • MER: passende beoordeling is niet nodig omdat nadelige gevolgen zijn uitgesloten. Plan is niet m.e.r.-plichtig.	Bekend was dat een aantal rapporten nog moest worden geactualiseerd en/of verder uitgewerkt. Vaak kon dat ook nog niet omdat het tracé en de precieze uitvoering toen nog niet bekend was. Voor zover rapporten verder uitgewerkt moesten worden, kan op basis van de voorlopige resultaten wel de conclusie worden getrokken dat de aansluiting A9 in beginsel aan de wettelijke eisen voldoet of zal kunnen voldoen na nader onderzoek en het treffen van eventuele maatregelen. Alle rapporten worden geactualiseerd en/of verder uitgewerkt. Bij het ontwerp bestemmingsplan zullen de nieuwe rapporten worden gevoegd.
3	Liander N.V. Postbus 50 6920 AB DUIVEN	• Vraagt dubbelbestemming met gebruiksbeperking voor tracé 50kV leiding onder een deel van de Kanaalweg.	Dat zal gebeuren.
4	Provincie Noord-Holland Houtplein 33 2012 DE HAARLEM	• Nut en noodzaak moet (beter) worden aangetoond (in verband met art. 14 en art. 15 van de PRV); • In de toelichting ook aandacht schenken aan weidevogels (art 25 PRV) en aan de ruimtelijke kwaliteit. Het gaat om een plan met groot openbaar belang dat goed moet worden beschreven in de toelichting. • Verder enkele specifieke opmerkingen m.b.t.: - compensatie ecologische waarden - kansen voor ontwikkeling NNN - Programma Nieuwe Strandwal noemen als provinciaal	Met de provincie Noord-Holland - die ook partij is in het project - vindt intensief overleg plaats. De toelichting op het bestemmingsplan is geheel herschreven. De opmerkingen van de provincie zijn hierin verwerkt.

Nr.	Naam instantie	Korte samenvatting	Reactie
		beleid en wellicht noemt de Structuurvisie deze aansluiting ook. <i>Het concept-ontwerpbestemmingsplan is op 10 november 2016 aan de provincie voorgelegd met het verzoek te beoordelen of hiermee tegemoet wordt gekomen aan de door de provincie geconstateerde tekortkomingen.</i> • Uit de brief van GS van 1 februari 2017 blijkt dat nut en noodzaak nu voldoende zijn aangetoond. • Ten aanzien van de natuurcompensatie geven GS aan vertrouwen te hebben in het plan voor natuurcompensatie en dat t.z.t. een compensatieovereenkomst kan worden gesloten. • Het plan is door GS voorgelegd aan de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO). De commissie adviseert positief ten aanzien van de aansluiting op de A9 zelf en het westelijk deel van de tracé. De commissie is uitermate kritisch en adviseert negatief ten aanzien van het oostelijk deel en dan met name over het deel van het tracé waar de weg afbuigt van de A9 richting Kanaalweg. Zij vraagt zich af waarom niet voor een aparte wat noordelijker gelegen aansluiting van de Boekelermeer is gekozen. De commissie oppert een tracé waarbij de parallelweg onder het viaduct Kanaalweg doorgaat en dan terug buigt naar de Kanaalweg richting Boekelermeer. GS volgens het advies van de ARO ten aanzien van het tracé richting Boekelermeer niet. Hoewel landschappelijk gezien positief, achten GS deze variant uit een oogpunt van kosten, milieu en grondverwerving niet haalbaar. Het tracé dat de ARO voorstelt is reeds onderzocht in een eerder stadium van het project.	De opmerkingen van Gedeputeerde Staten zullen ter harte worden genomen en worden verwerkt in de definitieve versie van het ontwerpbestemmingsplan. Betreuren het dat de ARO negatief adviseert ten aanzien van het oostelijk deel van het tracé. Het tracé is zorgvuldig gekozen waarbij de eisen van Rijkswaterstaat, de landschappelijke inpassing, de kosten en vele andere aspecten zijn gewogen. De variant die de ARO voorstelt betekent dat een nieuw viaduct in de Kanaalweg zou moeten worden gebouwd dat met bijbehorende werken en verwerving van gronden 5 à 7 miljoen meer zou gaan kosten. Wij onderschrijven de mening van Gedeputeerde Staten dat deze variant landschappelijk weliswaar positief is maar dat door met name de extra kosten die deze variant betekent zij niet realistisch is.

Nr.	Naam instantie	Korte samenvatting	Reactie
5	HHNK Postbus 250 1700 AG HEERHUGOWAARD	• Technische opmerkingen ten aanzien van waterpeilen en verleggen van sloten. Het belang en de functie van de waterstructuur moet wat meer aandacht krijgen in de toelichting op het bestemmingsplan • Wijst op de vereiste watervergunning en globale wateradvies dat al is opgesteld. • Wil betrokken blijven bij de verdere uitwerking van het plan. 10-8-2016 telefonisch contact met Femke Veerman • De effluentleiding van de waterzuivering Heiloo naar het Noordhollandsch Kanaal als dubbelbestemming opnemen. Contactpersoon Jan Meerman (j.meerman@hhnk.nl)	Met het HHNK vindt overleg plaats. De veelal technische opmerkingen van het hoogheemraadschap zullen in het plan worden verwerkt.
6	Gemeente Bergen Postbus 175 1860 AD BERGEN	• Onderkent het (regionale) belang van de aansluiting A9 • Vraagt overleg om het verkeer richting Egmond en de kust in goede banen te leiden. Dat zal dan moeten gebeuren in het kader van het Verkeersbeleidsplan waaraan thans wordt gewerkt. Met name zal moeten worden voorkomen dat (kust)verkeer de route via Egmond Binnen kiest.	Met de gemeente Bergen heeft bestuurlijk overleg plaatsgevonden over de regionale verkeersafwikkeling. Op basis van de verschillende onderzoeken verwachten wij geen problemen wat betreft de verkeersstromen richting de Egmond. Desondanks is gezamenlijk de wens benoemd dat het doorgaande (kust)verkeer niet door de kernen (Heiloo en Egmond-Binnen) wordt afgewikkeld. Er bestaat overeenstemming om het doorgaande (kust)verkeer tussen de A9 en Egmond aan Zee via de N203–N513–N512 of via de A9–N9–N512 te geleiden. Naast geleiding middels verwijsborden en permanente monitoren van verkeersstromen zijn het actief ‘informerend’ van navigatiesystemen of in specifieke gevallen afsluiten van wegen als mogelijke oplossingsrichtingen benoemd. Het is echter nog te vroeg om exact te benoemen hoe het verkeer richting de Egmond in goede banen te leiden. Dit onderwerp wordt ook meegenomen binnen de uitwerking van het Verkeersplan 2017.

Nr.	Naam instantie	Korte samenvatting	Reactie
7	Veiligheidsregio Noord-Holland Noord Hertog Aalbrechtweg 22 1823 DL ALKMAAR	• De gevaren als gevolg van een ongeval zullen eerder af- dan toenemen door de aanleg van de aansluiting. • Hulpverlening voorkomt geen ongeval maar helpt en bestrijdt. • Verbetering van infrastructuur heeft in algemene zin een positief effect op hulpverlening. • Vraagt aan beide zijden van het viaduct een innamepunt voor blus water te maken. • Pleit voor actief informeren van mensen die voor het eerst worden geconfronteerd vervoersrisico's.	Geen reactie vereist.