

Nota zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Aansluiting A9

Reactie op algemene en veel genoemde aspecten

Nut en noodzaak

Ontsluiting woonwijken

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

Woningbouw Zandzoom en Zuiderloo zou stagneren

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

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

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

Ontsluiting bedrijventerreinen Boekelermeer en Oude Werf

Behalve dat deze nieuwe weg Limmen en Heiloo een directe aansluiting geeft op de A9 zullen ook de bedrijventerreinen Boekelermeer en Oude Werf via de oostelijke parallelweg een

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

Overschot aan bedrijventerreinen

In een aantal reacties wordt gesteld dat de aansluiting van het bedrijventerrein Boekelermeer op de A9 een forse financiële investering is en ten koste gaat van een belangrijk weidevogel-leefgebied ten behoeve van een relatief klein bedrijventerrein. Bovendien wordt er op gewezen dat er een overschot aan bedrijventerreinen in Noord-Holland is en zou het bedrijventerrein Boekelermeer nooit zo groot worden als aanvankelijke gedacht.

Wij weten dat ook voor de ontwikkeling van de Boekelermeer de crisis gevolgen heeft gehad. De uitgifte van kavels voor bedrijven bleef achter bij eerdere prognoses. Uit onderzoek van de Stec Groep blijkt echter dat de Boekelermeer een bedrijventerrein is en blijft met grote potentie. Wij signaleren inmiddels ook een toenemende belangstelling voor kavels in het Heilooër deel van het bedrijventerrein Boekelermeer. Ook vanuit Alkmaar horen we dergelijke geluiden.

Via de aansluitingen op de N242 aan de noordzijde van het bedrijventerrein Boekelermeer is de A9 snel te bereiken. De capaciteit van die aansluitingen is echter beperkt en leidt in de ochtend- en avondspits nu al tot congestie. Een extra aansluiting aan de zuidzijde direct op de A9 met daaraan gekoppeld het doortrekken van de Middenweg waardoor het Alkmaarse deel van de Boekelermeer met het Heilooër deel wordt verbonden, verbetert de doorstroming aan de noordzijde van de Boekelermeer en zorgt voor een snellere verbinding van het bedrijventerrein met de noordflank van de Randstad.

Onderliggend wegennet

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

De aansluiting A9 is niet de oorzaak van het probleem maar een deel van de oplossing.

Het kan natuurlijk gebeuren dat de toekomstige vlotte ontsluiting op de A9 een aantal forensen doet besluiten om de auto te pakken i.p.v. om met de trein naar het werk te gaan. De aansluiting A9 is echter slechts een van vele aspecten zoals reiscomfort, kosten en beschikbaarheid van parkeerplaatsen op de bestemming die men weegt wanneer men een keuze maakt voor het ene of andere vervoersmiddel.

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

Strandverkeer

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

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

Verkeersplan Heiloo 2017

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

Keuze voorkeursvariant

In diverse zienswijzen wordt de vraag gesteld waarom deze variant is gekozen. Het gaat dan met name om de oostelijke aantakking naar de Boekelermeer die ten koste gaat van weidevogelleefgebied.

De ontwerpvrage was destijds dat zowel Heiloo, Limmen als het bedrijventerrein Boekelermeer een aansluiting op de A9 moest krijgen. Voor Heiloo en Limmen betekende dat een weg tussen de A9 en de Kennemerstraatweg en voor de Boekelermeer een weg tussen A9 en Kanaalweg. Het zoekgebied was daardoor bepaald tot het deel van de A9 globaal gelegen tussen de Lagelaan en de Kanaalweg.

Aan de hand van een groot aantal criteria zoals verkeerskundige aspecten, aantasting landschap, cultuurhistorie en kosten zijn de verschillende varianten met elkaar vergeleken. De keuze is toen gevallen op variant 11 uit de variantennota (d.d. 8 juli 2010).

De essentie van keuze voor variant 11 is dat er ter hoogte van de Lagelaan een aansluiting in beide richtingen op de A9 wordt gemaakt met een verbinding naar de Kennemerstraatweg parallel aan de Lagelaan en een verbinding naar de Boekelermeer ten oosten van en parallel aan de A9. In het verdere proces is het ontwerp verder geoptimaliseerd waarbij met name aan de oostzijde het halve klaverblad wat krapper is gemaakt om het ruimtebeslag in verband met natuurwaarden zo beperkt mogelijk te houden.

Kosten van de aansluiting

De kosten van infrastructuur lopen snel in de tientallen miljoenen euro's. Dat geldt ook voor de aansluiting A9. De provincie Noord-Holland en de gemeenten Alkmaar, Heiloo en Castricum zien het belang van de aansluiting in en zijn bereid om gezamenlijk het benodigde geld beschikbaar te stellen. Over de verdeling van de kosten hebben deze vier partijen afspraken gemaakt.

Voor de gemeente Heiloo is de bijdrage verklaarbaar wanneer wordt gekeken wie er profijt heeft van de aansluiting. Naast de onttrekking uit de betreffende bestemmingsreserve is het een eenmalige investering waarvan de kapitaallasten jaarlijks een bescheiden beslag leggen op de begroting van Heiloo.

In een aantal zienswijzen wordt gesteld dat het geld dat wordt besteed aan de nieuwe weg ten koste gaat van andere voorzieningen in het dorp zoals welzijnswerk, de bibliotheek, sportvoorzieningen en de muziekschool. Ofschoon ook wij weten dat je geld maar een keer kunt uitgeven, kun je niet een-op-een zeggen dat een euro voor de aansluiting A9 een euro minder voor bijvoorbeeld de bibliotheek betekent.

Waaraan geld wordt besteed en hoeveel dat mag zijn, bepaalt de gemeenteraad bij het vaststellen van de begroting. De gemeenteraad van Heiloo heeft budget beschikbaar gesteld voor de aansluiting A9 volgens de door provincie en drie gemeenten overeengekomen verdeelsleutel.

In een aantal zienswijzen wordt de vrees geuit dat de aanleg van de aansluiting veel meer gaat kosten dan de begrote 33 miljoen. Die vrees is niet geheel onterecht. De besluitvorming tot aanleg van de aansluiting A9 (december 2015) is immers gebaseerd op een kostenraming uit 2014.

Recent is deze raming geactualiseerd waarbij zaken als eenheidsprijzen, voorbereidings- en onderzoekskosten geactualiseerd zijn. De nieuwe raming is € 3 miljoen hoger dan de oorspronkelijke raming. De projectpartners (gemeenten en provincie) hebben hierover afgesproken dat de provincie € 1,5 miljoen daarvan voor haar rekening neemt en de drie gemeenten het overige deel.

NNN en aantasting weidevogelleefgebied

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

Grondzaken ten aanzien van NNN

De gemeente heeft overeenstemming bereikt met een melkveebedrijf over verwerving van de gronden die benodigd zijn voor de weg. Het gaat zowel om gronden die in eigendom zijn bij het bedrijf als om gronden die worden gepacht. Met het bedrijf zijn daarnaast afspraken over de verkoop van circa 12,7 hectare extra grond ten behoeve van de realisatie van NNN. Deze verkoop wordt geëffectueerd door middel van een zogenaamde vrijwillige kavelruil, waarbij het melkveebedrijf aansluitend aan de huiskavel vervangende grond toebedeeld krijgt.

Het melkveebedrijf is daarnaast pachter van gronden die in eigendom zijn bij de erven C. Hes-Swart. Het melkveebedrijf is in onderhandeling met de erven C. Hes-Swart over aankoop van de percelen. (Zie beantwoording zienswijze erven C. Hes-Swart, nummer 8) Het gaat om circa 6,6 hectare. Indien pachter er in slaagt de percelen te verwerven, dan zal de pachter deze gronden eveneens in de vrijwillige kavelruil inbrengen ten behoeve van de realisatie van NNN. De pachter zal vervolgens vervangende gronden aansluitend aan zijn huiskavel, aan de westzijde van de A9, in eigendom toebedeeld krijgen.

De gemeente is daarnaast nog in onderhandeling met een andere grondeigenaar over de aankoop van ca. 3,9 ha, waarvan een gedeelte is gelegen binnen de begrenzing NNN.

Weidevogelcompensatie

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

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

De combinatie van bovengenoemde voorwaarden zorgt er voor dat er in het gebied maar beperkte mogelijkheden voor weidevogelcompensatie zijn. Op dit moment wordt er met een aantal grondeigenaren c.q. -gebruikers gesproken over het afsluiten van weidevogelbeheercontracten.

Naast het afsluiten van weidevogelbeheercontracten wordt gekeken of (een deel van) het bedrag voor weidevogelcompensatie kan worden besteed aan inrichtingsmaatregelen en/of incidentele vergoedingen om de kwaliteit van het weidevogelleefgebied te verbeteren.