

Zienswijzen ontwerpbestemmingsplan + DO Reconstructie Vennewatersweg + Ontwerpbesluit Hogere Waarden

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van 4 juni tot en met 15 juli 2020 ter inzage gelegen. Belanghebbenden hebben kunnen reageren door een zienswijze in te dienen op het ontwerpbestemmingsplan. Gedurende genoemde periode zijn er 14 individuele reacties van omwonenden van de Vennewatersweg ontvangen en 2 zienswijzen namens een vereniging of stichting. In deze nota worden alle ingediende zienswijzen van een reactie voorzien. Deze nota maakt onderdeel uit van het advies dat ter besluitvorming wordt voorgelegd aan het **college en de raad**.

1.	Zienswijze nr. 004714, ingekomen op 16 juli 2020.	Beantwoording	Actie
1.1	De zuidkant van mijn perceel grenst kadastraal aan de projectgrens. Op deze grens staat een haag welke 1x per jaar gesnoeid dient te worden. Het bestemmingsplan geeft op deze grens een sloot weer met als opmerking 'insteek sloot herprofilen'. Graag zou ik zien dat bij deze herprofilering rekening wordt gehouden met de bereikbaarheid c.q. mogelijkheid tot snoeien van de haag.	Ter waarborging van voldoende oppervlakte voor waterberging, is in onderhavig bestemmingsplan de enkelbestemming 'Water' opgenomen. De bestemming 'Water' ligt ook ten zuiden van het perceel van reclamant. Bovenkant talud (insteek) is ingetekend op de grens van het perceel. Dit is vergelijkbaar/gelijk aan de bestaande situatie. Er is gekozen voor een zo groot mogelijke sloot in de beschikbare ruimte, om zo tot een zo groot mogelijke watercompensatie/beging te komen. Er geldt geen verplichting om de eigenaar van het naastgelegen perceel te faciliteren met een strook grond zodat de haag gesnoeid kan worden. Het snoeien van de haag kan vanuit de greppel, het is immers geen waterdragende sloot.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan.

1.2	Op beide hoeken van de kadastrale zuidgrens staan volwassen beukenbomen. Graag zou ik zien dat de takken en de natuurlijke uitgroei van deze bomen niet beschadigd raken c.q. raakt door (hoog)verkeer, alsook dat wordt voorkomen dat taken dan wel de natuurlijke uitgroei van deze bomen in de toekomst onderwerp van discussie gaan worden als gevolg van de gekozen verkeersinrichting op basis van het ontwerpbestemmingsplan.	Het wegverkeer, waaronder hoge vrachtwagen en bussen, mag in de nieuwe situatie geen last hebben van overhangende takken die boven de weg uitsteken. De Beukenbomen dienen daarom periodiek te worden gesnoeid, zodat dit voorkomen, dan wel hersteld wordt. Het periodiek snoeien is de verantwoordelijkheid voor de eigenaar van de bomen.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan of Definitief ontwerp.
2.	Zienswijze nr. 004750, ingekomen op 17 juli 2020.	Beantwoording	Actie
2.1.	Uw concept ontwerp gaat deels over mijn terrein. Hierbij geven wij u te kennen dat wij onze eigen plannen hebben tot ontwikkeling van dit perceel en dat we die graag met u delen.	Het raakvlak met dit perceel is bekend. De gemeente Heiloo heeft contact gezocht met reclamant en een aanbieding gedaan tot verwerving van de benodigde gronden. Wij gaan nader met reclamant in overleg om te komen tot goede afspraken. De gesprekken staan los van de reconstructie van de Vennewatersweg en vormen daarmee geen aanleiding om het onderhavig bestemmingsplan en Definitief ontwerp aan te passen.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan of Definitief ontwerp.
3.	Zienswijze nr. 004658, ingekomen op 15 juli 2020.	Beantwoording	Actie
3.1	Wij zijn niet ingelicht over de ter inzage termijn van het ontwerpbestemmingsplan Reconstructie Vennewatersweg.	Een ieder heeft op de reguliere en wettelijk vereiste wijze kennis kunnen nemen van de procedure. Op grond van artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan gepubliceerd in de Staatscourant en het Gemeenteblad. Daarnaast is de	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan of Definitief ontwerp.

		aankondiging van de terinzagelegging gepubliceerd in de Uitkijkpost van 3 juni 2020. Direct omwonenden zijn per brief geïnformeerd over de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan.	
3.2	De toename van de verkeersintensiteit zal leiden tot een hogere geluidsbelasting op onze woning.	De reconstructie van de Vennewatersweg leidt niet tot een autonome groei van verkeersbewegingen. De eventuele toename van verkeer is alleen toe te schrijven aan de ontwikkeling van Zandzoom en Zuiderloo. De toename van verkeersstromen in deze plannen zijn reeds planologisch vergund in bestemmingsplannen Zandzoom (2020) en Zuiderloo (2015). Uit akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting hoger wordt dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, namelijk 50 dB. Dit is met toepassing van een stiller type asfalt. Het college is het bevoegd gezag om Hogere grenswaarden vast te stellen. Deze procedure zal gelijktijdig met het vaststellen van het bestemmingsplan Reconstructie Vennewatersweg ter inzage gelegd worden. ‘M+P raadgevend ingenieurs BV’ (hierna M+P) heeft op 8 oktober 2020 onderzoek gedaan naar de gevelisolatiewaarde van uw woning. Dit onderzoek is op basis van de veronderstelling dat de opstallen op het adres Hoogeweg 40a verwijderd worden. Uit de metingen van het gevelisolatieonderzoek blijkt dat de woning voldoet aan de wettelijke bepalingen en dat er geen maatregelen nodig zijn. Dit is een wijziging ten opzichte van een eerder gestuurd	Het college zal Hogere grenswaarde verlenen voor uw woning.

		rapport in verband met het besluit voor de aanleg van stil asfalt.	
3.3	De toegenomen verkeersintensiteit is het gevolg van het verkeersbeleid van de gemeente Heiloo. In juli 2017 hebben we als bewonersgroep Vennewatersweg onze bezwaren tegen de toename van de verkeersintensiteit reeds kenbaar gemaakt (bijlage: zienswijze concept verkeersbeleid 2017-2030, bewonersgroep Vennewatersweg, 24-07-2017).	De verkeerstoename op de Vennewatersweg is het grootst op het eerste deel van de Vennewatersweg, tussen de nieuwe aansluiting Zandzoom/Zuiderloo en de Kennemerstraatweg. Het toekomstige verkeersaanbod blijft echter ver beneden de in het beleid vastgestelde grenswaarde. Beleidsmatig vormt de toekomstige verkeersintensiteit dan ook geen enkel knelpunt. Ook op gebied van verkeersveiligheid en doorstroming / verkeersafwikkeling worden geen knelpunten voorzien.	De reconstructie zal niet leiden tot toename van de verkeersintensiteit. De reconstructie is bedoeld om op een veilige en duurzame manier het verkeer af te wikkelen.
3.4	De huidige schuur op het perceel Hoogeweg 40a vormt een natuurlijke barrière tussen de Vennewatersweg en onze woning. Met de sloop van de schuur zal het verkeersgeluid van de Vennewatersweg en de ventweg onze woning rechtstreeks bereiken. De netto geluidsbelasting op onze woning zal hierdoor sterk toenemen.	Zie beantwoording punt 3.2.	Het college zal Hogere grenswaarde verlenen voor uw woning.
3.5	Ons is bekend dat er plannen zijn om op bovengenoemde locatie een woonhuis te realiseren. Het bouwvlak en de volume van de nieuwe woning zal stukken kleiner zijn dan de huidige schuur.	Dit maakt onderdeel uit van de ontwikkelingen in de Zandzoom. Dit wordt planologisch-juridisch verankerd in het bestemmingsplan Zandzoom.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan of Definitief ontwerp.
3.6	De huidige bomensingel langs de Vennewatersweg en de bomen aanwezig in de voortuin van perceel Hoogeweg 40a vormen momenteel een dichte natuurlijke geluidsbarrière. De kap van deze houtopstanden zal resulteren in een hogere geluidsbelasting op ons perceel.	In geluidmodellen wordt niet gerekend met afscherming van bomen. Dit aangezien de situatie erg kan verschillen (bv. zomer/winter) en er erg dichte vegetatie nodig is om effect te hebben op het geluidniveau. Bij toetsing aan de wetgeving wordt hier dan ook geen rekening mee gehouden. Qua beleving kan een dichte bomenrij wel voor minder geluidhinder zorgen door bv. het geruis van de bladeren en het	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan of Definitief ontwerp.

		hebben van minder zicht op de weg. Dit kan ervoor zorgen dat de weg minder nadrukkelijk aanwezig is. Echter kan dit dus niet getoetst worden aan de wetgeving.	
3.7	De nieuw te realiseren rotonde zal op 35 meter van onze woning worden aangelegd. Ten gevolge van het afremmen en optrekken van het verkeer op de rotonde zal de geluidsbelasting verder toenemen.	Het betreft een voorrangsp plein, geen rotonde. Verkeer kan met een snelheid van 50 km/u het voorrangsp plein passeren. Dit betekent dat verkeer dat rechtdoor rijdt in principe niet hoeft af te remmen / op te trekken. Alleen het afslaand verkeer naar het noordelijke deel van de Hoogeweg moet afremmen en optrekken. Wellicht ten overvloede moet worden vermeld dat er in de toekomst geen afslaand verkeer meer zal zijn in zuidelijke richting (dus voor de woning van de reclamant). Met betrekking tot de toegenomen geluidsbelasting, zie beantwoording punt 3.2.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan of Definitief ontwerp. Het college gaat wel Hogere grenswaarde verlenen voor uw woning.
3.8	Door de verbreding van de weg verschuift de rijbaan richting onze woning waardoor de geluidsbelasting toe zal nemen.	De rechte stukken van de Vennewatersweg volgen het huidige tracé. Ter hoogte van het voorrangsp plein zal het wegdek, door de benodigde afbuiging, naar het zuiden afbuigen. Met betrekking tot de toegenomen geluidsbelasting, zie beantwoording punt 3.2.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan of Definitief ontwerp. Het college gaat wel Hogere grenswaarde verlenen voor uw woning.
3.9	De te realiseren ventweg zal zorgen voor een tweede verkeersstroom dicht bij onze woning waardoor er sprake is van extra (cumulatieve) geluidsbelasting.	De nieuwe ventweg (voortzetting Groeneweg) is een weg die geen zone heeft, zoals is opgenomen in art. 74, lid 2 Wgh. De Wet geluidhinder is hier niet van toepassing, omdat er een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan of Definitief ontwerp.
3.10	In de noordgevel (parallel aan de Vennewatersweg) en ons pand (parallel aan de Vennewatersweg) bevinden zich drie openstaande ramen die behoren bij drie	Zie beantwoording punt 3.2.	Het college zal Hogere grenswaarde verlenen voor uw woning.

	slaapvertrekken. Ons woonhuis is gebouwd in 1970 en nauwelijks geïsoleerd. Door de verhoogde verkeersintensiteit in combinatie met de genoemde ingrepen zal de geluidsbelasting op ons huis en perceel drastisch toenemen hetgeen de nodige nadelige consequenties heeft voor ons woon- en leefklimaat.		
3.11	Ondanks dat onze woning zich ruim binnen de geluidszone van 200 meter bevindt, is deze niet meegenomen als een van de geluidsgevoelige objecten in het geluidsonderzoek. Het blijft nu onduidelijk wat de geluidseffecten zijn van de herinrichting van de Vennewatersweg op onze woning.	Het klopt dat de woning binnen de geluidzone ligt. De woning is meegenomen in het gevelisolatieonderzoek, dat is uitgevoerd door M+P. Met betrekking tot de conclusies van het akoestisch onderzoek en de toegenomen geluidsbelasting, zie beantwoording punt 3.2.	Het college zal Hogere grenswaarde verlenen voor uw woning.
3.12	Wel wordt uit de studie helder dat de toename van de geluidsbelasting voor het meetpunt pand Hoogeweg 40a te hoog zijn. Dit is voor ons een duidelijke indicatie dat na uitvoering van de geplande ingrepen de geluidsbelasting op onze woning ook onaanvaardbaar hoog zal zijn. En zullen er eventueel de nodige maatregelen (geluidsschermen, isolatie) moeten worden getroffen waarmee een goed woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd.	Zie beantwoording punt 3.2.	Het college zal Hogere grenswaarde verlenen voor uw woning.
3.13	De te kappen houtopstanden hebben een belangrijke ecologische functie: woon- en verblijfplaats, en corridorfunctie (oost-west). Het is onduidelijk waarom de houtopstanden gekapt moeten worden.	Omwille van de verkeersveiligheid en doorstroming wordt de Groeneweg doorgetrokken tot het nieuwe voorraagsplein. Vanwege het doortrekken van de Groeneweg komen de bestaande houtopstanden – tussen Vennewaterweg en Hoogeweg 40a - te vervallen.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan of Definitief ontwerp.

		Uit de natuurtoets (Bijlage 6) blijkt dat met betrekking tot de bomenrij tussen de Hoogeweg en de rotonde sprake is van relatief veel verstoring in de vorm van geluid (verkeer) en aanwezigheid van mensen. Hierdoor kan worden uitgesloten dat dit een vaste verblijfplaats is van kleine marsters. Aanvullend ecologisch onderzoek (Bijlage 9) heeft aangetoond dat de bomenrij geen vliegroute vormt voor vleermuizen. Daarnaast zijn er in de omgeving van het plangebied geen beschermde vaatplanten aanwezig. De te kappen houtopstanden hebben daarmee onvoldoende ecologische waarde.	
3.14	De Vennewaterweg kan voor verbreding ook naar het noorden op worden geschoven. Hierdoor kan de houtsingel langs de Vennewatersweg gespaard worden.	De Vennewatersweg kan niet meer naar het noorden verplaatst worden, omdat er onvoldoende ruimte is in verband met de reeds in aanbouw zijnde woningen in Zuiderloo.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan of Definitief ontwerp.
3.15	Veel van de werkzaamheden zullen dichtbij onze woning plaatsvinden. Wij zullen hier hinder van ondervinden, evenals van de langdurige afsluiting van de Vennewatersweg.	Exacte planning en uitvoering worden nog nader bepaald, evenals de afstemming met omwonenden.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan of Definitief ontwerp. Reclamant zal in het kader van de uitvoering wel vooraf geïnformeerd worden.
3.16	Wij zijn als direct belanghebbenden opnieuw niet betrokken bij de totstandkoming van voorliggend plan. Er is geen informatiebijeenkomst georganiseerd en we zijn verder niet actief ingelicht over het uiteindelijke plan.	Zie beantwoording punt 3.1.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan of Definitief ontwerp.
4.	Zienswijze nr. 004904 ingekomen op 28 juni 2020 en nr. 004905 ingekomen op 14 juli.	Beantwoording	Actie

4.1	Wij zouden graag met de fiets blijven oversteken bij de Hoogeweg-Vennewatersweg. Wij zijn van mening dat dit minstens net zo veilig is dan wanneer er alleen een oversteek is bij de rotonde de Haagbeuk. Wanneer thv de Hoogeweg de Vennewatersweg 1,5 meter breder gemaakt wordt dan is er een prima mogelijkheid om daar tussen de rijbanen in stil te staan met de fiets om in delen te kunnen oversteken, zoals bijv bij het kruispunt Westerweg, zeeweg thv het benzinestation. Bij de door ons voorgestelde variant (variant 1) kan de nieuwe rotonde die uitkomt op de Krommelaan komen te vervangen. Het verkeer wat dan moet afslaan richting Hoogeweg heeft op deze manier een remmende werking op de snelheid van het verkeer op de Vennewatersweg.	Er is recent een fietsbrug gerealiseerd aan de oostzijde van het spoor, deze ligt op steenworp afstand van de huidige oversteek bij de Hoogeweg. Deze conflictvrije oversteek (want ongelijkvloers) is sowieso verkeersveiliger dan een gelijkvloerse oversteek. De oversteek t.h.v. de Hoogeweg wordt afgesloten, op die manier wordt de fietser op de Hoogeweg op een natuurlijk wijze geleid naar de meest verkeersveilige oversteekmogelijkheid (de fietsburg).	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan of Definitief ontwerp.
4.2	De plannen voor het afsluiten van de Hoogeweg zouden al 5 jaar bekend zijn. Hiermee is onvoldoende rekening gehouden met de toename van het aantal elektrische fietsers en de grote snelheid waarmee deze fietsers een rotonde nemen.	Met de fietsbrug aan de oostzijde van het spoor ontstaat gescheiden verkeersstromen, hierdoor kan op een veilige manier de Vennewatersweg gepasseerd worden.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan of Definitief ontwerp.
4.3	Variant 2: het huidige kruispunt thv de Hoogeweg ongeveer 10 meter op te schuiven richting het oosten. Hierdoor ontstaat meer ruimte voor de kruising en een overzichtelijke oversteek, zodat de nieuwe kruising (liguster) kan komen te vervallen.	Er zijn verschillende belangen afgewogen bij het verschuiven van het kruispunt van de Hoogeweg naar de Liguster. Onder andere het feit dat Zuiderloo niet op de Hoogeweg mag ontsluiten maar op de Vennewatersweg moet ontsluiten, heeft hier een rol in gespeeld. Met de gekozen variant wordt tegemoet gekomen aan zoveel mogelijk belangen.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan of Definitief ontwerp.
4.4	Wij willen erg graag van te voren weten hoe de aansluiting van de bouwweg van centrale	Exacte planning en uitvoering worden nog nader bepaald, evenals de afstemming met omwonenden.	Uitvoering maakt geen onderdeel uit van bestemmingsplan. Op het

	kamer west eruit komt te zien, aangezien dat de enige bouwweg is van de centrale kamer west en erg dicht bij ons perceel komt te liggen.	Ten behoeve van de uitvoering van de Vennewatersweg, Zandzoom en de raakvlakken hiertussen zal nauwe samenwerking worden opgezet tussen de uitvoerende partijen en de opdrachtgevers (gemeente en ontwikkelaars). Belanghebbenden worden hierover nader geïnformeerd zodat dit van toepassing is.	moment dat over de Zandzoom meer bekend is, wordt dat gecommuniceerd met belanghebbenden.
5.	Zienswijze nr. 004605 ingekomen op 13 juli 2020.	Beantwoording	Actie
5.1	U leidt met de komst van de tunnel de toenemende verkeersdrukte bewust richting de Vennewatersweg.	De Vennewatersweg is in het verkeersbeleid benoemd als enige gebiedsontsluitingsweg (hierna: GOW) die Heiloo-oost en Heiloo-west met elkaar verbindt. De overige spoorwegovergangen zijn bestempeld als erftoegangsweg (hierna: ETW). Gebiedsontsluitingswegen zoals de Vennewatersweg zijn ingericht om relatief snel grotere (doorgaande) verkeersstromen te kunnen afwikkelen. In geval van de Vennewatersweg zijn verkeersstromen (gemotoriseerd en langzaam verkeer) ook nog eens gescheiden. Erftoegangswegen zijn juist ingericht om kleinere verkeersstromen, veel meer bestemmingsverkeer dan bij GOW, op één en hetzelfde wegvak en met gepaste snelheid af te wikkelen. Dit principe is ook terug te vinden in de grenswaarden doe voor verschillende wegen in Heiloo zijn vastgesteld in het verkeersbeleid. De grenswaarde voor de Vennewatersweg ligt beduidend hoger dan de erftoegangswegen.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan of Definitief ontwerp.
5.2	Met het ontwerp van deze rotonde (Vennewatersweg/Westerweg) heeft de gemeente naar ons inziens de verkeersveiligheid, leefbaarheid en	Verkeersveiligheid heeft bij de totstandkoming van het ontwerp een meer prominente rol ingenomen. Met de gekozen kruispuntoplossingen is een optimum	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan of Definitief ontwerp.

	klimaatbestendigheid onvoldoende laten meewegen in het plan voor het gebruik van woon-werk of schoolverkeer.	gezocht in aspecten als verkeersveiligheid, leefbaarheid, duurzaamheid, doorstroming.	
5.3	In het rijksbeleid staat dat voorzieningen waar mensen kunnen bewegen, ontspannen of samen komen verbeterd moeten worden.	Uit de zienswijze blijkt niet om welk Rijksbeleid het gaat. Met de gekozen kruispuntoplossingen is een optimum gezocht in aspecten als verkeersveiligheid, leefbaarheid, duurzaamheid, doorstroming.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan of Definitief ontwerp.
5.4	Het kruispunt Vennewatersweg/Westerweg vraagt naast de verkeersveiligheid om het behoud van een authentiek groen stukje landschap/bomensingel.	Om te zorgen voor een veilig en toegankelijk voorrangspein zal een deel van de bestaande groenstructuur, op de kruising Vennewatersweg/Westerweg, verloren gaan. Hierover zullen afspraken met de eigenaar van het perceel gemaakt worden. Er wordt waar nodig een ontheffing Wet natuurbescherming aangevraagd. In het plangebied wordt groen gecompenseerd.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan of Definitief ontwerp.
5.5	Tevens moesten wij in het bestaande bouwvlak langs de rode lijn onze nieuwe woning bouwen en gaf de gemeente geen toestemming om onze woning meer naar achteren te plaatsen op het ruimte perceel.	Het bouwvlak waarbinnen het hoofdgebouw staat, ligt niet binnen de contouren van het voorliggende bestemmingsplan. Hierdoor wordt geen uitspraak gedaan over de positionering van het bouwvlak en de woning. Daarnaast is de woning al reeds gebouwd, op basis van een eerder afgewogen besluitvorming.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan of Definitief ontwerp.
5.6	Voorstel: - Verkeerslichten die de verkeerstoestroom ondersteunen; - Afslag Westerweg aan de zuidzijde richting Limmen afsluiten, tot aan de Schipperslaan.	Uit diverse onderzoeken van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) blijkt dat een rotonde en voorrangspein in principe de meest verkeersveilige (gelijkvloerse) kruispuntoplossing is voor kruisingen tussen gebiedsontsluitingswegen (zoals Vennewatersweg) en erftoegangswegen (zoals Westerweg/Hoogeweg) binnen de bebouwde kom. Een kruispunt met verkeerslichten is in principe het minst verkeersveilig voor het langzame verkeer. Dit komt omdat een rotonde het aantal potentiële conflictpunten tussen de verkeersdeelnemers terugbrengt en omdat de	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan of Definitief ontwerp.

		rijsnelheid bij de conflictpunten laag is. In de studiefase is gebleken dat het toekomstige verkeer de Vennewatersweg met voorrangspoleinen voldoende vlot en veilig kan worden afgewikkeld. Verkeerslichten zijn om die reden afgefallen. De Westerweg vormt een belangrijke regionale noord-zuid-fietsroute. Het afsluiten van de Westerweg richting Limmen is o.a. om die reden niet wenselijk. Ook is de impact van een dergelijke wegafsluiting veel groter dan alleen voor dat deel van de Westerweg. Het leidt tot veel omrijdbewegingen over zeer smalle wegen en door de nieuw te realiseren woonwijk.	
5.7	Tevens willen wij er op wijzen dat wij een beperkte communicatie vanuit de gemeente ervaren met ons als direct betrokkenen.	Een ieder heeft op de reguliere en wettelijk vereiste wijze kennis kunnen nemen van de procedure. Op grond van artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan gepubliceerd in de Staatscourant en het Gemeenteblad. Daarnaast is de aankondiging van de terinzagelegging gepubliceerd in de Uitkijkpost van 3 juni 2020. Direct omwonenden zijn per brief geïnformeerd over de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan. De plannen zijn drie maal gepresenteerd tijdens informatieavonden Zuiderloo en Zandzoom.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan of Definitief ontwerp.
6.	Zienswijze nr. 003903 ingekomen op 17 juni 2020	Beantwoording	Actie
6.1	In het DO van de kruising Vennewatersweg/Lijnbaan wordt het wegdek 3 m en 30 cm verplaatst in de richting van de woning (bijlage; zelfde registratienummer). In	Door de afbuiging van de Vennewaterweg ter hoogte van het kruispunt met de Lijnbaan, zal het wegdek circa 2 meter naar het zuiden verschuiven. De	Het college zal Hogere grenswaarde verlenen voor uw woning.

	de huidige situatie is de afstand 8,30 meter tussen de noord/oost hoek van de woning en de bestrating, dit wordt 5 meter. Dit zal grote overlast van geluid en trillingen veroorzaken.	verschuiving is noodzakelijk om de afbuiging bij het kruispunt te kunnen realiseren. <i>Geluid</i> Uit akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting hoger wordt dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, namelijk 58 dB. Het college is het bevoegd gezag om Hogere grenswaarden vast te stellen. Deze procedure zal gelijktijdig met het vaststellen van het bestemmingsplan Reconstructie Vennewatersweg ter inzage gelegd worden. ‘M+P’ heeft op 23 september 2020 onderzoek gedaan naar de gevelisolatiewaarde van uw woning. Uit de metingen van het gevelisolatieonderzoek blijkt dat de woning niet voldoet aan de wettelijke bepalingen en dat er maatregelen nodig zijn. Voor uw woning betekent dit dat er bepaald zal worden welke voorzieningen getroffen kunnen worden om de geluidsisolatie te verbeteren. Hiervoor ontvangt u een voorstel. <i>Trillingen</i> Omdat de verkeerskarakteristiek (aantal passages, aslasten en rijsnelheid) op de Vennewatersweg niet wijzigt en de weg wordt voorzien van één egale laag asfalt is trillingshinder door de aanpassingen hieraan niet te verwachten.	Uit de metingen van het gevelisolatieonderzoek blijkt dat de woning niet voldoet aan de wettelijke bepalingen en dat er maatregelen nodig zijn. Voor uw woning betekent dit dat er bepaald zal worden welke voorzieningen getroffen kunnen worden om de geluidsisolatie te verbeteren. Hiervoor ontvangt u een voorstel.
6.2	In het DO worden twee kastanjabomen en de ligusterhaag verwijderd, terwijl deze al ruim 50 jaar op deze plek staan.	Het ontwerp van de kruising Vennewatersweg/Lijnbaan is zodanig aangepast dat deze bomen behouden kunnen worden. Dit is aangepast in het Definitief ontwerp, Bijlage 1.	Aanpassing van de kruising in het Definitief ontwerp, zodat de bomen behouden blijven.

6.3	Voorstel: de geplande aansluiting van de Lijnbaan aan de Vennewatersweg naar het oosten verschoven waarbij de positie van de bocht bij de woning gehandhaafd blijft.	Zie beantwoording punt 6.2.	Aanpassing van de kruising in het Definitief ontwerp, zodat de bomen behouden blijven.
6.4	Geen bezwaar bij het laten vervallen van de huidige inrit, waarbij een nieuwe inrit gemaakt wordt vanaf de Lijnbaan.	Nemen het ter kennisgeving aan.	Niet van toepassing.
7.	Zienswijze nr. 004477 ingekomen op 8 juli 2020	Beantwoording	Actie
7.1	Op DO tekening 3 staat een afsluiting van de Hoogeweg. De Vennewaterstunnel is al vanaf 20 mei geopend en er zijn nog geen ongelukken geweest. Ook als er meer verkeer gaat komen hoeft deze kruising (Hoogeweg/Vennewatersweg) ook geen gevaarlijke kruising te worden. Door middel van een ruimere oversteek en middenberm hoeft het geen probleem te geven (zie kruising Westerweg/Zeeweg).	Zie beantwoording punt 4.1 en 4.2.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan of Definitief ontwerp.
7.2	Als de verkeersdrempels blijven zitten, remt het verkeer ook al automatisch af.	De drempels zijn aangebracht als tijdelijke maatregel met als doel om de verkeersveiligheid te verbeteren in de situatie dat de kruising Hoogeweg – Vennewatersweg nog niet is aangepast. Op het moment dat de reconstructie van de Vennewatersweg is afgerond, dwingt de uitbuiging van de weg het verkeer op de Vennewatersweg om het voorrangspein met gepaste snelheid te passeren. Wat betreft de inrichtingsprincipes zijn voor zover mogelijk de landelijke CROW-richtlijnen toegepast. Bij de uitwerking van het voorrangspein is een 'ontwerpsnelheid' aangehouden van 30 km/u.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan of Definitief ontwerp.

8.	Zienswijze nr. 004711 ingekomen op 16 juli 2020	Beantwoording	Actie
8.1	Uit onderzoek van het RIVM (5 juni jl.) blijkt onomstotelijk dat de oude geluidsnormen sterk achterhaald zijn. Hierop roep ik eerst de volledige inhoud van het rapport te bestuderen alvorens het Ontwerpbesluit Hogere Waarden verder in behandeling te nemen.	Bij het opstellen van een bestemmingsplan wordt gebruik gemaakt van de huidige geldende wet- en regelgeving.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan en het besluit tot vaststelling van Hogere Grenswaarden.
9	Zienswijze nr. 004607 ingekomen op 13 juli 2020	Beantwoording	Actie
9.1	De Vennewatersweg zal door de reconstructie in de richting van ons perceel komen. Wij komen te wonen op het perceel Veldbies 4.	Dat klopt. Het fietspad van de Vennewatersweg zal grenzen aan de kadastrale grens van het perceel van reclamant. Tussen de betonplaten van het fietspad en de perceelsgrens komt een groenstrook van 1 meter breed.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan of Definitief ontwerp.
9.2	Er zal een rotonde pal achter de tuin aangelegd worden.	Het is geen rotonde of ovatonde. Het betreffen voorrangspointjes. Deze wordt gerealiseerd t.h.v. de Haagbeuk, de Liguster en de Westerweg. Reeds bekend bij planvorming Zuiderloo.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan of Definitief ontwerp.
9.3	In publicatie ontwerpbestemmingsplan wordt geen melding gemaakt van het tegelijkertijd ter inzage leggen van het ontwerpbesluit tot vaststelling van de hogere waarden.	Het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerpbesluit tot vaststelling van de hogere waarden hebben tegelijk ter inzage gelegen. Het is geen verplichting om in de publicatie te verwijzen naar de overige terinzagelegging.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan.
9.4	Ook op www.ruimtelijkeplannen.nl is het ontwerpbesluit tot vaststelling van de hogere waarden niet te vinden.	Het ontwerpbesluit tot vaststelling van de hogere grenswaarden wordt niet op www.ruimtelijkeplannen.nl gepubliceerd. Het ontwerpbesluit tot vaststelling van hogere geluidswaarden heeft tussen donderdag 4 juni 2020	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan.

		en woensdag 15 juli 2020 ter inzage gelegen bij de informatiebalie in het gemeentehuis van Heiloo en online op de website van de gemeente Heiloo: www.heiloo.nl/inzage.	
9.5	Enkel via http://www.heiloo.nl/plannen-en-projecten-heiloo/inzage-procedures is er de mogelijkheid om kennis te nemen van de ter inzage legging van dit besluit. Daarbij staat dat de ter inzage legging vanaf 22 mei 2020 ingaat.	Een ieder heeft op de reguliere en wettelijk vereiste wijze kennis kunnen nemen van de procedure. Op grond van artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan gepubliceerd in de Staatscourant en het Gemeenteblad. Verder is de aankondiging van de terinzagelegging gepubliceerd in de Uitkijkpost van 3 juni 2020. Daarnaast is, in het kader van de coronamaatregelen, het ontwerpbestemmingsplan gepubliceerd op de website van de gemeente Heiloo: www.heiloo.nl/inzage. In de publicatietekst van de Staatscourant, Gemeenteblad en de Uitkijkpost staat aangegeven dat de terinzagelegging van start ging op donderdag 4 juni 2020.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan.
9.6	Via http://www.heiloo.nl/bekendmakingen is het ontwerpbesluit tot vaststelling van de hogere waarden niet te vinden	Het ontwerpbesluit tot vaststelling van hogere waarden is gepubliceerd op de website van de gemeente Heiloo: www.heiloo.nl/inzage.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan.
9.7	Verkeersbestemming komt gedeeltelijk over het perceel. Verzoek om de grens van de verkeersbestemming aan te passen, zodat deze niet langer door het perceel loopt.	De kadastrale grenzen worden per ongeluk overschreden. Dit wordt in het nog vast te stellen bestemmingsplan gecorrigeerd.	In de verbeelding is de verkeersbestemming verwijderd van het perceel van reclamant.
9.8	De geluidsbelasting gaat met drie decibel omhoog. Daarnaast zal de geluidsbelasting	De geluidsbelasting blijft met toepassing van een stiller type asfalt binnen de eerder vastgestelde hogere grenswaarden. 'M+P' heeft op basis van de	Op basis van de ingediende omgevingsvergunning blijkt dat de woning niet voldoet aan de

	zelfs 4 decibel omhooggaan als er gekeken wordt naar de cumulatieve waarden.	ingediende omgevingsvergunning de gevelisolatiewaarde van uw toekomstige woning beoordeeld. Naar aanleiding van deze beoordeling heeft M+P vastgesteld dat uw woning niet voldoet aan de vereiste binnenwaarden en dat er maatregelen nodig zijn. Dit komt echter niet door onderhavig plan omdat door dit plan de eerder afgegeven hogere waarden niet wordt overschreden.	wettelijke bepalingen en dat er maatregelen nodig zijn. Voor uw woning betekent dit dat er bepaald zal worden welke voorzieningen getroffen kunnen worden om de geluidsisolatie te verbeteren.
9.9	In het akoestisch onderzoek wordt ingevolge artikel 110g Wgh gerekend met een aftrek van 5 decibel van de geluidsbelasting alvorens deze te toetsen aan de grenswaarden. Waarom voor deze aftrek gekozen wordt is niet direct duidelijk. Er wordt in het akoestisch onderzoek enkel aangegeven wanneer welke aftrek gehanteerd mag worden, zonder te beargumenteren wat voor type weg de Vennewatersweg is.	Met behulp van deze aftrek art. 110g Wet geluidhinder wordt rekening gehouden met de ontwikkeling dat voertuigen op termijn stiller worden. In het rapport is aangegeven dat de Vennewatersweg een 50 km/uur weg is. Daarbij hoort een aftrek van 5 dB.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan en het besluit tot vaststelling van Hogere Grenswaarden.
9.10	In ontwerpbesluit tot vaststelling van hogere waarden wordt niet aangegeven welke alternatieven allemaal zijn onderzocht en waarom deze alternatieven niet doelmatig zijn of te bezwaarlijk. Terwijl dit in de Beleidsnotitie procedure hogere grenswaarden van de gemeente Heiloo juist wordt aangegeven. In dit beleid is ook te vinden dat onderzocht moet worden of er akoestische dan wel niet-akoestische compensatie plaats moet vinden van de situatie.	Er zijn alternatieven benoemd op pagina 13 van het akoestisch onderzoek. Hieronder wordt per maatregel aangegeven waarom deze niet doeltreffend, mogelijk of wenselijk zijn.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan en het besluit tot vaststelling van Hogere Grenswaarden.
9.11	Bronmaatregelen: in akoestisch onderzoek wordt aangegeven dat stil asfalt kwetsbaar zal zijn vanwege de vele zijwegen. Er is nu heel	Omwillen van de toenemende geluidshinder zal gebruik gemaakt worden van stil asfalt. Met de toepassing van stiller type asfalt blijft de geluidsbelasting binnen de	In de uitvoering zal voor het oostelijke deel van de

	algemeen aangegeven dat het hier niet wenselijk is, zonder heel specifiek aan te geven waarom dat het geval is.	eerder vastgestelde hogere grenswaarden voor het perceel van reclamant.	Vennewatersweg gebruikt gemaakt worden van stiller type asfalt.
9.12	Overdrachtsmaatregelen zoals het plaatsen van geluidsschermen. Er wordt geconcludeerd dat geluidsschermen met een lagere hoogte (2 a 3 meter) alleen effectief zijn voor de begane grond en de tuinen. Hoe dichter deze bij de weg gesitueerd worden hoe groter de effecten echter ook zullen zijn op de verdiepingen. Daarbij wordt nu te eenvoudig verondersteld dat dit stedenbouwkundig niet aanvaardbaar is, zonder aan te geven waarom dit het geval is. Het is bijvoorbeeld mogelijk om een geluidsscherm groen in te passen waardoor de stedenbouwkundige effecten beperkt zijn.	In verband met de verkeersveiligheid mogen geluidsschermen niet te dicht op de weg geplaatst worden. Hierdoor zorgen geluidsschermen voor onvoldoende reductie van geluidshinder op de verdiepingvloeren.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan of het Definitief ontwerp.
9.13	In de huidige situatie zijn bewoners verplicht om een groene erfafscheiding in de vorm van een haag te onderhouden tussen 0,9 en 1,8 meter hoog. De gemeente zou echter tegemoet kunnen komen door een erfafscheiding te (laten) plaatsen met een geluiddempend effect. Gedacht kan worden aan een kokosschutting. Bewoners komen daarover graag in gesprek met het college.	De groene haag komt voort uit het Beeldregieplan Zuiderloo. Afwijken van het vastgestelde Beeldregieplan is stedenbouwkundig ongewenst en zorgt voor een trendsetter langs de Vennewatersweg. Daarnaast richt de Wet geluidshinder (Wgh) zich op de bescherming van gevoelige objecten. De tuin valt daar buiten. Indien u iets wenst te plaatsen dat niet past in het ruimtelijk beleid dan kunt u hiervoor een aanvraag omgevingsvergunning indienen.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan of het Definitief ontwerp.
10.	Zienswijze nr. 004618 ingekomen op 14 juli 2020	Beantwoording	Actie
10.1	Sinds de openstelling van de tunnel wordt er weer veel harder gereden, ondanks de drempels die zijn aangebracht.	Snelheid remmende maatregelen worden niet geregeld in het bestemmingsplan, evenals handhaving op de naleving van de maximaal toegestane snelheid.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan/Definitief ontwerp.

		Op het moment dat de reconstructie van de Vennewatersweg is afgerond, dwingt de uitbuiging van de weg het verkeer op de Vennewatersweg om het voorrangsp plein met gepaste snelheid te passeren. Wat betreft de inrichtingsprincipes zijn voor zover mogelijk de landelijke CROW-richtlijnen toegepast. Bij de uitwerking van het voorrangsp plein is een 'ontwerpsnelheid' aangehouden van 30 km/u.	
10.2	Snelheidscontroles hebben weinig blijvend effect gehad op de verkeersveiligheid. De snelheidscontroles zijn er enkel doordeweeks en overdag, niet op rustige momenten.	Zie beantwoording punt 10.1.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan of Definitief ontwerp.
10.3	Mogelijke opties om verkeersveiligheid te verbeteren: - de weg zodanig inrichten dat het eigenlijk niet meer mogelijk is te hard te rijden; - een zo veilig mogelijke oversteekmogelijkheid voor fietsers en voetgangers realiseren.	De reconstructie van de Vennewatersweg moet zorgdragen voor de algehele verbetering van de verkeersveiligheid. Het gaat daarbij zowel om het gemotoriseerd verkeer dat gebruik maakt van de Vennewatersweg als het verkeer dat de Vennewatersweg benaderd en/of kruist. Op het moment dat de reconstructie van de Vennewatersweg is afgerond, dwingt de uitbuiging van de weg het verkeer op de Vennewatersweg om het voorrangsp plein met gepaste snelheid te passeren. Wat betreft de inrichtingsprincipes zijn voor zover mogelijk de landelijke CROW-richtlijnen toegepast. Bij de uitwerking van het voorrangsp plein is een 'ontwerpsnelheid' aangehouden van 30 km/u. De oversteek t.h.v. de Hoogeweg wordt afgesloten, op die manier wordt de fietser op de Hoogeweg op een natuurlijk wijze geleid naar de meest verkeersveilige oversteekmogelijkheid, namelijk de fietsburg langs het spoor die recent is gerealiseerd.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan of Definitief ontwerp.

10.4	De ovatonde ter hoogte van de Westerweg, zoals die thans gepland is, gaat in oost-west richting geen enkele snelheidsbelemmerende werking uit. De gedachte dat auto's en motorfietsen zich zullen houden aan 50 km/uur is een illusie.	Het betreft geen ovatonde maar een voorrangsplein. De uitbuiging van de weg dwingt het verkeer op de Vennewatersweg om het voorrangsplein met gepaste snelheid te passeren. Wat betreft de inrichtingsprincipes zijn voor zover mogelijk de landelijke CROW-richtlijnen toegepast. Bij de uitwerking van het voorrangsplein is een 'ontwerpsnelheid' aangehouden van 30 km/u.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan of Definitief ontwerp.
10.5	Verkeer op de Westerweg wat uit noordelijke richting de Vennewatersweg op wil draaien ziet het verkeer op de Vennewatersweg wat uit oostelijke richting uit de tunnel komt pas in een heel laat stadium aankomen; helemaal bij lage voertuigen.	Het onderlinge zicht tussen verkeer uit de Westerweg en verkeer uit de spoorwegonderdoorgang is niet optimaal. Het is echter niet zo dat aankomend verkeer (vanuit de onderdoorgang) pas heel laat zichtbaar is voor verkeer vanuit de Westerweg. De spoorwegonderdoorgang komt tijdig op maaiveldhoogte uit voordat het verkeer de aansluiting met de Westerweg bereikt. Door uitbuiging van de weg wordt het verkeer op de Vennewatersweg bovendien gedwongen om met gepaste snelheid het voorrangsplein te passeren. Op die manier is de verkeersveiligheid gewaarborgd.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan of Definitief ontwerp.
10.6	Na de reconstructie zullen de tijdelijke drempels bij de kruising verdwijnen. Er is dan geen reden meer om gas terug te nemen.	Zie beantwoording punt 10.1.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan of Definitief ontwerp.
10.7	De nieuwe wijk 'Zomerduin' wordt ontsloten middels de Lijnbaan en Schipperslaan. In hoeverre wordt de ovatonde bij kruising Westerweg – Vennewatersweg dan gerechtvaardigd, en is kleine rotonde niet voldoende? Kleine rotonde zou ook een snelheidsbeperkende werking hebben.	Er is bewust niet gekozen voor een rotonde maar voor een voorrangsplein omdat de Vennewatersweg anders is gecategoriseerd dan de Westerweg. De Vennewatersweg is een GOW en op dergelijke wegen ligt de nadruk veel meer op verkeersveiligheid en doorstroming. De Westerweg is een ETW, op dergelijke wegen ligt de nadruk veel meer op verkeersveiligheid en leefbaarheid.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan of Definitief ontwerp.

10.8	In hoeverre is een ongelijkvloers kruising voor fietsers mogelijk aan de westzijde; vergelijkbaar met de ongelijkvloers kruising Vennewatersweg/Hoogeweg voor fietsers.	In de studiefase is alleen gekeken naar een fietstunnel in de Hoogeweg (onder de Vennewatersweg door). Gelet op de fors hogere investering die dit met zich meebrengt (t.o.v. de andere uitgewerkte varianten) is een fietstunnel niet verder beschouwd. Dit principe geldt ook voor een fietstunnel aan de westzijde van het spoor, dit nog los van de vraag of het überhaupt mogelijk is om op deze plek een fietstunnel in te passen. De gemeenteraad heeft medio 2018 gekozen voor variant 14, waarin geen fietstunnel is opgenomen.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan of Definitief ontwerp.
10.9	Is het niet beter en veiliger als het noord-zuid gaande fietsverkeer alleen op de hoogte van de Lijnbaan kan oversteken. In dat geval is er meer overzicht op het verkeer dat vanuit de tunnel komt aanrijden. Iet beter via het kruispunt bij de Lijnbaan.	De route via de Westerweg is aangewezen als 'regionale doorfietsroute' en vormt daarmee een belangrijke schakel in het fietsnetwerk van Heiloo en de omliggende regio. Wanneer fietsers worden gedwongen om vanaf de Westerweg via de Lijnbaan in zuidelijke richting te fietsen (en andersom) ontstaan onrealistische omrijdbewegingen voor fietsers. Dit leidt ertoe dat fietsers 'illegaal' gebruik gaan maken van de verbinding voor autoverkeer. De verkeersveiligheid van de fietsers is daarbij zeer in het geding.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan of Definitief ontwerp.
10.10	Bij het bestaande ontwerp voor een ovatonde bij de afslag naar de Lijnbaan met rijstroken van 4 meter breed (wat veel te hard rijden in de hand werkt als er geen afslaand verkeer voor je rijdt) is een aansluiting van het fietspad op de ovatonde ingetekend. Hoe de fietser veilig aan de overkant moet komen, en waar hij dan moet fietsen blijkt niet uit de tekening.	Bij de Lijnbaan is alleen een uitbuiging van de weg ontworpen. Deze maatregel leidt ertoe dat het verkeer op de Vennewatersweg vaart moet minderen om de uitbuiging te kunnen nemen. Dit verbeterd de verkeersveiligheid voor zowel overstekende fietsers als invogend/afslaand autoverkeer. Daarnaast kan op deze manier een breed middeneiland worden gecreëerd waar fietsers kunnen opstellen als zij oversteken van het fietspad aan de noordzijde van de Vennewatersweg naar de Lijnbaan (of andersom).	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan of Definitief ontwerp.

10.11	Veiliger is het om een fiets- en voetgangstunneltje onder Vennewatersweg door te maken, wat uitkomt op een oostelijk van de Lijnbaan gelegen nieuw aan te leggen fiets- en voetpad.	Dergelijke maatregelen zijn in een eerder stadium onderzocht bij o.a. de Hoogeweg. Gelet op de fors hogere investering die een fietstunnel met zich meebrengt (t.o.v. de andere uitgewerkte varianten) is een dergelijke oplossing niet verder beschouwd. Dit principe geldt ook voor een fietstunnel aan de westzijde van het spoor, dit nog los van de vraag of het überhaupt mogelijk is om op deze plek een fietstunnel in te passen. De gemeenteraad heeft medio 2018 gekozen voor variant 14, waarin geen fietstunnel is opgenomen.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan of Definitief ontwerp.
10.12	Fietsverkeer op de Westerweg dat in noordelijke richting de Vennewatersweg benaderd, moet de weg schuin oversteken om zo ten westen van de wegen gelegen fietspad te komen. Dit is een onveilige oplossing: fietsers kijken niet, en elektrische fietsen hoor je niet aankomen.	De oversteek van de Vennewatersweg t.h.v. de Westerweg is bewust aan de westzijde van de aansluiting ontworpen. Op die manier wordt gemotoriseerd verkeer vanuit de spoorwegonderdoorgang eerst gedwongen om met gepaste snelheid het voorrangspein te passeren alvorens men de locatie bereikt waar fietsers kunnen oversteken. Dit komt de verkeersveiligheid van overstekende fietsers ten goede. Nadeel daarvan is inderdaad dat fietsers op de Westerweg zelf moeten oversteken. Dit nadeel weegt echter niet op tegen het eerder benoemde voordeel.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan of Definitief ontwerp.
10.13	De kruising Westerweg-Vennewatersweg is voor fietsers onveilig, omdat er twee keer voorgang gegeven moet worden aan het gemotoriseerd verkeer, en de auto's die uit de tunnelbak komen slechts op het laatste moment zichtbaar zijn. In combinatie met het op en afstappen op de opstelplek is dit een onveilige situatie.	De kruising Westerweg – Vennewatersweg is een kruising tussen een ETW en een GOW. Deze zijn nooit gelijkwaardig. Verkeer op de Westerweg moet dus altijd voorrang verlenen op het verkeer op de Vennewatersweg. Door een gefaseerde oversteek ontstaat twee keer een situatie dat fietsers voorrang moeten worden verleend. Grote voordeel hiervan dat bij beide oversteken slechts 1 rijstrook met verkeer uit 1 richting hoeft te worden overgestoken.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan of Definitief ontwerp.

10.14	Mogelijke verwarring voor fietsers. Bij het kruizen van de Westerweg hebben fietsers voorrang, maar bij het kruizen van de Vennewatersweg heeft het verkeer op de Vennewatersweg voorrang. Logisch zou zijn om op het gehele verkeersplein of de auto of de fietsers voorrang te geven.	Zie beantwoording punt 10.12 en 10.13.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan of Definitief ontwerp.
10.15	Ik pleit voor de volgende ontwerpapunten: - kruising Vennewatersweg – Westerweg een gewone rotonde in plaats van een ovatonde. Een rotonde heeft een meer snelheidsremmende werking; - geen gelijkvloerse oversteek voor fietsers en voetgangers op de hoogte van de Westerweg en de Lijnbaan, maar wel een fiets- en voetgangstunneltje ter hoogte van de Lijnbaan.	Zie beantwoording punt 10.7 en 10.11.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan of Definitief ontwerp.
11.	Zienswijze nr. 004423 ingekomen op 6 juli 2020	Beantwoording	Actie
11.1	Het is niet meer mogelijk om de Vennewatersweg over te steken en op te rijden met de auto. Daarvoor in de plaats komt een nieuw aan te leggen weg die deels parallel loopt aan de Vennewatersweg en uitkomt op de Hoogeweg tegenover ons huis, nr. 31.	Het is inderdaad niet mogelijk om de Vennewatersweg direct over te steken ter hoogte van de Hoogeweg. Fietsers en voetgangers kunnen de nieuwe fietsbrug gebruiken en gemotoriseerd verkeer de nieuw aan te leggen voorrangspolein, ten oosten van de Hoogeweg.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan/Definitief ontwerp.
11.2	Nadelen: - nieuwe weg kost veel geld; - gaat ten koste van mooi stuk heg langs de Hoogeweg;	Aanpassing van de Vennewatersweg is nodig om het toekomstige verkeer op de Vennewatersweg en aansluitende wegen op een vlotte en veilige manier af te wikkelen. Dit vergt inderdaad een investering, daar heeft de gemeenteraad medio 2018 een besluit over genomen.	Over de manier waarop en het type afscheiding gaat de gemeente graag met u in overleg.

	- wij krijgen overlast van schijnende koplampen van auto's die rechtsaf de Hoogeweg op draaien.	Om de door bewoners verwachte overlast van schijnende koplampen te voorkomen wordt een afscheiding / haag aangebracht. Over de manier waarop en het type afscheiding gaat de gemeente graag met u in overleg.	
11.3	Voorstel: - nieuwe weg niet aanleggen, bestaande situatie handhaven; - op de Vennewatersweg op het kruispunt met de Hoogeweg alleen een vluchtheuvel aanleggen, identiek aan de vluchtheuvel op de Zeeweg van de Westerweg (bij BP benzine station).	Om verschillende redenen is niet gekozen voor deze oplossing. De aangehaalde situatie bij de Westerweg – Zeeweg (beide ETW's) is overigens wezenlijk anders dan de situatie Vennewatersweg – Liguster. - Zuiderloo moet direct op de Vennewatersweg worden ontsloten en niet op de Hoogeweg. - Door de aansluiting van de Vennewatersweg met de Hoogeweg aan de zuidzijde af te sluiten kan de fietser op natuurlijke wijze worden geleid naar de fietsbrug (de meest veilige oversteekvoorziening op korte afstand). Bovendien wordt op deze manier het aantal aansluitingen op de Vennewatersweg (GOW) beperkt, wat de verkeersveiligheid ook ten goede komt. - Met het toepassen van een voorrangspolein op deze locatie wordt een zo verkeersveilig mogelijke oplossing gecreëerd voor zowel het afslaande, oprijdende als doorgaande verkeer op de Vennewatersweg.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan of Definitief ontwerp.
11.4	Voordelen: - scheelt veel geld; - oversteek en afslaan op Vennewatersweg blijft mogelijk; - oost-west verkeer in huidige situatie wordt prima afgeremd door de nieuw aangelegde drempels.	Zie beantwoording punt 11.3.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan of Definitief ontwerp.

12.	Zienswijze nr. 003955 ingekomen op 19 juni 2020	Beantwoording	Actie
12.1	Over de volle breedte van mijn voortuin (54 strekkende meter) wordt een strook, met een breedte van 2,5 meter, afgesplitst ten behoeve van verkeersdoeleinden (perceel ter grootte van 135 m²).	In de mail van 19 juli 2020 heeft de gemeente Heiloo aan u bevestigd dat het een projectfout betreft van de Verbeelding. De kadastrale grenzen worden per ongeluk overschreden. Dit wordt in het nog vast te stellen bestemmingsplan gecorrigeerd.	In de Verbeelding wordt dit gecorrigeerd, zodat het plangebied buiten het perceel blijft met de bestemming Verkeer en uitvoerende werkzaamheden.
13.	Zienswijze nr. 004890/004891/004892/004893 ingekomen op 9 juli 2020	Beantwoording	Actie
13.1	In het rapport Akoestisch onderzoek wegverkeer tbv herinrichting Vennewatersweg met referentie T&PBG4559R001D01 met status 0.1/definitief d.d. 03 april 2020 staat dat de woningen Kennemerstraatweg 403 en 405 geluidsgevoelige objecten zijn. In het rapport worden de Vennewatersweg en de Kennemerstaatweg niet gezamenlijk beschouwd om na te gaan wat voor invloed de geluidstoename voor de hoekwoning Kennemerstraatweg 405 betekent.	Om aan de wetgeving te toetsen dient per weg getoetst te worden. Indien sprake is van vast te stellen hogere waarden dient ook de cumulatieve geluidbelasting in beeld te worden gebracht. Deze resultaten zijn opgenomen in bijlagen 4 en 5.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan en het besluit tot vaststelling van Hogere Grenswaarden.
13.2	Tevens is in de rapportage de invloed van het langzame wegverkeer, de aanzienlijk hogere verkeersintensiteit, geluid van de aansluiting A9 en geluid wat veroorzaakt bij het tankstation Texaco niet beschouwd. Aangezien sprake is van een significante geluidstoename van 2 dB of meer is er sprake van een forse geluidsoverschrijding. De vraag	Het wordt niet duidelijk gemaakt welk langzaamverkeer reclamant hier bedoelt. Echter kan het zijn dat brommers e.d. inderdaad voor overlast kunnen zorgen, maar daar zijn wettelijk gezien geen grenswaarden voor. Toevoegen van de andere genoemde bronnen geeft geen andere conclusie.	Toepassing van stiller type asfalt. Het college zal Hogere grenswaarde verlenen voor uw woning.

	is tevens wat wordt het geluidsniveau op het moment dat de hierboven benoemde punten ook worden meegenomen in de berekening. Wat voor maatregelen gaan er genomen worden om de geluidstoename weg te nemen/te verminderen?	Om de toename van de geluidsbelasting te reduceren zal het oostelijke deel van de Vennewatersweg uitgevoerd worden met een stiller type asfalt. Ondanks de toepassing van stiller type asfalt zal de geluidsbelasting hoger worden dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, namelijk 56 dB. Het college is het bevoegd gezag om Hogere grenswaarden vast te stellen. Deze procedure zal gelijktijdig met het vaststellen van het bestemmingsplan Reconstructie Vennewatersweg ter inzage gelegd worden. M+P heeft op 25 september 2020 onderzoek gedaan naar de gevelisolatiewaarde van uw woning. Uit de metingen van het gevelisolatieonderzoek blijkt dat de woning voldoet aan de wettelijke bepalingen en dat er geen maatregelen nodig zijn. Dit is een wijziging ten opzichte van een eerder gestuurd rapport in verband met het besluit voor de aanleg van stil asfalt.	
13.3	In het ontwerpbesluit vaststellen hogere grenswaarden wordt gemeld dat er minimaal één geluidsluwe zijde gerealiseerd moet worden. Welke maatregelen worden er getroffen voor de (hoek)woning met tuin Kennemerstraatweg 405?	Zie beantwoording punt 13.2.	Zie Actiepunt 13.2.
13.4	Welke snelheid beperkende maatregelen worden in de nieuwe inrichting toegepast om 50 km/uur te kunnen handhaven? Sinds de openstelling van de spoortunnel is de Vennewatersweg een racebaan geworden.	De voorrangspoleinen zijn zo ontworpen dat door uitbuiging van de weg verkeer op natuurlijke wijze wordt gedwongen om de aansluiting met gepaste snelheid te passeren. Verder wordt de weg ingericht conform de geldende CROW-richtlijnen voor GOW's binnen de bebouwde kom. Bij de uitwerking van het voorrangspolein is een 'ontwerpsnelheid' aangehouden van 30 km/u.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan of Definitief ontwerp.

13.5	Ontwerp rotonde en Vennewatersweg, alternatief A (nr. 004892): - de twee rijbanen van de Vennewatersweg vanaf de rotonde tot voorbij de tweede inrit van Texaco verplaatsen naar het zuiden. Dit zou niet mogelijk zijn in verband met grondeigendommen, maar er wordt wel een watergang gegraven. - aan de zuidzijde moet een duikerconstructie inclusief put worden aangelegd in plaats van de greppel. Voordelen: 1) geen diepe sloot toe te passen; 2) minder onderhoud en kans op verstoppingen; 3) geen kabels en leidingen verleggingen. 4) hierdoor kan ook een éénduidiger groenbeeld gerealiseerd worden voor de linten van Heiloo.	In de huidige situatie ligt tussen de inritten van het tankstation een duiker (ca. 50 meter). Dit hoeft geen watergang te worden (ook niet eerder aangegeven). Als dit stukje al is meegenomen in de watercompensatie, dan moet het worden gecompenseerd als er een duiker komt. De bestaande duiker moet dan waarschijnlijk wel worden vergroot (volgt uit de berekeningen), waardoor er mogelijk alsnog kabels en leidingen moeten worden verlegd. De duiker vanuit Zuiderloo moet hier dan ook goed op aansluiten met een tussenput. Het stukje greppel (25 meter) vanaf de rotonde tot aan de eerste inrit is in de huidige situatie ook aanwezig. Wanneer dit ook beduikerd wordt, dan wordt de totale lengte aan duiker te lang (ca. 140 meter). Dit zou dan ook extra watercompensatie betekenen. Vanwege de diverse aantakkingen op de bestaande duiker onder de rotonde is beduikeren ook onwenselijk. Wellicht zijn er nog nadere eisen van het waterschap van toepassing. Op de tekening ontbreekt overigens de duiker onder de eerste inrit van het tankstation. Kruising van de duiker met het riool naar het gemaal is daarbij een aandachtspunt. De ontbrekende duiker wordt nog opgenomen op de tekening.	De ontbrekende duiker wordt nog opgenomen op de tekening.
13.6	Varianten uitrit perceel en fietspad: 1) fietspad vanaf rotonde richting Vennewaterweg 3,0 meter breed houden en	Het beperkte zicht vanuit de uitrit op het fietspad wordt primair veroorzaakt door het aanwezig groen op het terrein van reclamant. Door het groen terug te	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het

	na perceel Kennemerstraatweg 405 verbreden naar 3,5 meter; 2) fietspad zo dicht mogelijk naar Vennewaterweg, zodat er meer ruimte ontstaat vanaf uitrit naar fietspad; 3) alternatief: uitrit creëren langs het zuiden van mijn garage wat aansluit op de toekomstige weg van Zuiderloo, fase 3	brengen (lager of verder van de perceelgrens af) kan het onderlinge zicht tussen verkeer op de uitrit en fietsers op het fietspad worden verbeterd. 1. Het fietspad wordt direct bij de rotonde teruggebracht van 3,5 naar 3,0 meter. 2. Door het fietspad dicht tegen de Vennewatersweg aan te leggen komt de verkeersveiligheid van het fietsverkeer in het geding. Punt 2 wordt dan ook niet verder uitgewerkt. 3. dit onderdeel maakt geen onderdeel uit van het project “herinrichting Vennewatersweg”.	bestemmingsplan of Definitief ontwerp.
13.7	(punt 4 op tekening registratienr. 004892): Sloot is ontworpen tot halverwege mijn garage, dit gedeelte is een eindsloot waarbij veel vuil achterblijft. Dit zorgt voor meer onderhoud. Voorstel: vanuit de achterkant van mijn garage (perceelsgrens) de duiker 2 a 3 meter naar het westen verplaatsen, zodat de twee nieuw te graven sloten op elkaar aansluiten en vanuit deze positie de duiker over laten steken op de Vennewatersweg.	Mee eens om de duiker meer westelijk te verplaatsen en de greppel in te korten. De duiker kan het beste in het verlengde komen van de nieuwe greppel van Zuiderloo (achter de percelen Kennemerstraatweg). Ik weet niet of de ligging van die greppel al duidelijk is. Inkorting van de greppel brengt wel watercompensatie met zich mee.	Dit wordt nog aangepast op de tekening.
13.8	Huidige sloten zijn 3,0 meter, op het ontwerp zijn de sloten getekend met een breedte van 4,0 meter, waarom dit verschil? Pas dit aan, of motiveer de aanpassing.	Met de reconstructie van de Vennewatersweg neemt het verhard oppervlak toe. Dit betekent dat er ruimte noodzakelijk is voor afwatering. Op deze locatie is hiervoor ruimte gevonden.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan of Definitief ontwerp.
13.9	Aanduiding bestaand hekwerk verplaatsen naar het daadwerkelijke bestaande hekwerk op tekening en niet op de grondaanduiding bermen. Tevens is de zwarte lijn dwars door het hekwerk getekend, wat mijn inziens ook niet mogelijk is (punt 6, nr. 004892)	Het hekwerk wordt niet verplaatst, maar het fietspad schuift wel aanzienlijk op richting het hekwerk. Er komt een groenstrook van 0,5m tussen het fietspad en het hekwerk. In de revisie zal het hekwerk duidelijker worden weergegeven.	In de revisie zal het hekwerk duidelijker worden weergegeven.

13.10	Gemeente heeft mij een aanbod gedaan om de grond (perceel kadastraal sectie E, nr. 2258) tussen de Vennewatersweg en mijn schuur/garage over te nemen. Ik heb een voorstel gedaan op d.d. 17-03-2017. Tot op heden heb ik nog geen reactie mogen ontvangen van de gemeente Heiloo. Op inspraak voorontwerpbestemmingsplan heeft de gemeente Heiloo aangegeven met een nieuw voorstel te komen; tot op heden nog niks ontvangen.	De verkoop van genoemde perceel maakt geen onderdeel uit van het voorliggende bestemmingsplan of Definitief ontwerp	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan of Definitief ontwerp.
13.11	Tegen de aan te brengen band 18/20/25 langs het fietspad, vierkante paaltjes (met reflecterende strepen) toepassen ten behoeve van veiligheid en het begeleiden van het fietsverkeer.	Het is niet nodig om paaltjes te plaatsen die het fietspad 'geleiden'. In dat geval moet het fietspad rond de hele rotonde voorzien worden van paaltjes. Op dit moment zou dat disproportioneel zijn. Mocht het in de toekomst toch noodzakelijk zijn, dan is de ruimte er wel om het alsnog aan te brengen.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan of Definitief ontwerp.
13.12	Inrit verbreden en lichtmast verplaatsen zodat ik mijn oprit op een veilige en verantwoorde manier kan op- en afrijden.	Het veilig op- en afrijden is mede de verantwoordelijkheid van de eigenaar. Dit heeft geen invloed op het bestemmingsplan maar het DO. De gemeente gaat graag in overleg hoe dit op een veilige manier op te lossen.	De gemeente gaat graag in overleg hoe dit op een veilige manier op te lossen.
13.13	Fietsverkeer van de Vennewatersweg richting de Kennemerstraatweg welke hun weg vervolgen in de richting van Alkmaar of Ypersteinerlaan rijden tegen de klok in. Dit is een onveilige afwikkeling. In de beantwoording van de inspraakreacties geeft de gemeente Heiloo aan dat dit geen ideale situatie is, maar uit kosten oogpunt gehandhaafd blijft. Met betrekking tot veiligheid mogen kosten mijn inziens niet voorop staan.	Het alternatief is om de fietser de gehele rotonde te laten rondrijden. Het is zeer twijfelachtig of dit in praktijk gedaan zal worden. Maar veel belangrijker is dat aan de zuidzijde in totaal 3 rijstroken moeten worden overgestoken. Met name de oversteek van de 2 voorsorteervakken aan de zuidzijde van de rotonde vormt een groot knelpunt. Het risico op zogeheten afdekongevallen is daar groot. Dat is de belangrijkste reden om de fietsoversteek aan de zuidzijde van het de rotonde te verwijderen.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan of Definitief ontwerp.

14.	Zienswijze nr. 004710/004751 ingekomen op 17 juli 2020	Beantwoording	Actie
14.1	Hoewel de reconstructie Vennewatersweg – net als de Aanpassing Kanaalweg- niet expliciet zijn opgenomen in de ONS, blijkt uit alle verkeersonderzoeken (Goudsappel Coffeng 2016-2020 dat zonder de reconstructie van de Vennewaterweg de aanleg van de wel in de ONS expliciet opgenomen projecten –nieuwbouw in Zuiderloo en Zandzoom alsmede de Aansluiting A9 te Heiloo- verkeerstechnisch niet mogelijk zijn. Het ontwerpbestemmingsplan Reconstructie Vennewatersweg moet derhalve bezien worden in samenhang met de bestemmingsplannen Zuiderloo, Zandzoom en de Aansluiting A9 oftewel de ONS.	Deze reactie wordt alleen belicht met betrekking tot het bestemmingsplan Reconstructie Vennewatersweg. De andere genoemde projecten vallen buiten de scope van dit bestemmingsplan.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan of Definitief ontwerp.
14.2	Bestemmingsplan Aansluiting A9 te Heiloo is op 11 september 2019 door de Raad van State vernietigd. Tegen het bestemmingsplan Zandzoom is beroep aangetekend bij de Raad van State. De uitvoering van de Aansluiting A9 en Zuiderloo zijn dus onzeker. Dit betekent dat niet langer aan de voorwaarde voor de Reconstructie van de Vennewatersweg in de in het ontwerpbestemmingsplan beschreven opzet/vorm/omvang wordt voldaan.	Zie beantwoording 14.1.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan of Definitief ontwerp.
14.3	Aangezien nut en noodzaak en/of het grote maatschappelijke belang van de ONS (de woningbouw in Zandzoom en Zuiderloo, alsmede het ontwikkelen van het	Zie beantwoording 14.1.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan of Definitief ontwerp.

	bedrijventerrein Boekelermeer en de Aansluiting A9 Heiloo) tot op heden niet zijn aangetoond, is ook de impliciet/indirect hiermee onlosmakelijke verbonden reconstructie van de Vennewatersweg niet aangetoond.		
14.4	Burgemeente Bergen/Egmond/Schoorl –ook onderdeel van regio Alkmaar- heeft haar deel van de Vennewatersweg juist afgewaardeerd naar een 30 km/uur weg, juist om het recreatie- en woon/werkverkeer richting kust niet door Egmond Binnen te laten rijden.	De Vennewatersweg in Heiloo is gecategoriseerd als GOW. De weg is conform deze categorisering ingericht als weg die grotere verkeersstromen kan afwikkelen dan ETW's. Voor Heiloo is deze weg dan ook juist bedoeld om woon/werkverkeer van oost naar west af te wikkelen (en andersom). De Vennewatersweg sluit dan ook aan op de ring van GOW's aan de westzijde van Heiloo. De huidige inrichting van de Vennewatersweg in naastgelegen gemeenten is niet relevant voor de reconstructie van de Vennewatersweg in Heiloo.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan of Definitief ontwerp.
14.5	Vanuit verkeersveiligheid wordt er gesteld dat het aantal kruisingen afneemt, dit is ten onrechte. Volgens de toelichting komt er een extra kruising bij.	In de toelichting van het onderhavig bestemmingsplan staat aangegeven dat het aantal kruispunten en conflictpunten zo veel mogelijk wordt beperkt. Omwille van de ontsluiting van Zuiderloo en Zandzoom zal ter hoogte van de Haagbeuk een extra voorrangspolein aangelegd worden. De zuidelijke aantakking van de Hoogeweg komt hiermee echter te vervallen.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan of Definitief ontwerp.
14.6	De reconstructie Vennewatersweg verlegt de verkeersstromen van de A9 naar de kust en vergroot daarmee de milieubelasting (stikstofdepositie) van het nu al kwetsbare Noord Hollands Duingebied.	Met het plan voor de reconstructie van de Vennewatersweg is rekening gehouden met veranderingen in verkeersstromen en –intensiteit die mogelijk door andere ontwikkelingen worden veroorzaakt (Zandzoom, Zuiderloo, aansluiting A9, autonome verkeerstoename, etc.). Het is echter onjuist om te stellen dat de reconstructie van de Vennewatersweg zelf ertoe leidt dat verkeersstromen	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan of Definitief ontwerp.

		verplaatsen of zelfs toenemen. De reconstructie is er slechts op gericht om de veronderstelde toekomstige verkeersstromen (met of zonder aansluiting A9 en met of zonder ontwikkeling van Zandzoom) op een veilige en duurzame manier te kunnen af wikkelen. Uit de notitie stikstofdepositie Vennewatersweg blijkt dat de reconstructie van de Vennewatersweg niet zal leiden tot een verschil in hoeveelheid en samenstelling van het verkeer. Er zullen daarom geen permanente effecten tijdens de gebruiksfase optreden.	
14.7	Verkeersstromingen worden verlegd van de huidige oost-westverbindingen door Heiloo en de ring Alkmaar/A9 Kooimeerplein naar de route langs de duinen en de Vennewatersweg/A9 Heiloo. Het gaat om beduidend meer dan alleen de 20% hogere verkeersintensiteit ten gevolge van de nieuwbouw in Zuiderloo en Zandzoom zoals in de toelichting staat.	Zie beantwoording punt 14.6.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan of Definitief ontwerp.
14.8	Door afwaardering Vennewatersweg in de gemeente Bergen, zal een groot deel van de verkeersstroom via het Malevoort richting Zeeweg en de kust rijden. Bewonersgroepen in Heiloo West maken hier al decennia bezwaar tegen. De roep van alle bewonersgroepen samen zal er onvermijdelijk toe leiden dat het oude plan voor een ringweg west van Heiloo door of langs de Zuider- en Noorderneg wordt gerevitaliseerd.	De inrichting van de Vennewatersweg in Bergen en eventuele plannen voor nieuwe infrastructuur elders maken geen onderdeel uit van de reconstructie van de Vennewatersweg in Heiloo.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan of Definitief ontwerp.
14.9	De reconstructie van de Vennewatersweg zorgt niet alleen voor negatief effect op	Het onderhavig bestemmingsplan ligt niet binnen de contouren van het BPL van de Provincie Noord-	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het

	Natura2000 gebieden, maar zorgt ook dat open landelijke gebied, dat nu is aangewezen als Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL), onder druk komt te staan.	Holland. Hierdoor worden de kernkwaliteiten van het BPL niet (onevenredig) aangetast.	bestemmingsplan of Definitief ontwerp.
14.10	Reconstructie Vennewatersweg vindt plaats op 1,6 kilometer van het Noord Hollands Duingebied en niet 3 kilometer, zoals in de toelichting staat.	In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan staat dat het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied (het Noord-Hollands duinreservaat) op minimaal 3 km afstand ligt. Na herberekening blijkt dit 1,95 kilometer te zijn.	De afstand tussen het plangebied en het Noord-Hollands duinreservaat zal aangepast worden in de Toelichting en bijlagen.
14.11	Niet alleen tijdens de bouw, maar ook daarna betekent deze weg als doorgaande verbinding naar de kust een extra stikstofbelasting, dat nu al onder haar 'instandhoudingsniveau' zit.	Bij Natura-2000 gebieden wordt er niet gesproken over een instandhoudingsniveau, maar over instandhoudingsdoelen. Er is een passende beoordeling gedaan (zie Bijlage 8 van het bestemmingsplan) naar de effecten van stikstofdepositie op het Noord-Hollands Duinreservaat en Schoorlse Duinen en de instandhoudingsdoelen daarvan als gevolg van de reconstructie van de Vennewatersweg. Daarin wordt het volgende geconcludeerd: - Er is uitsluitend sprake van een tijdelijke depositietoename van respectievelijk 0,05 mol N/ha/j en 0,01 mol N/ha/j in een deel van het Natura 2000-gebied in de omgeving van Heiloo. De berekende tijdelijke stikstofdepositie is alleen tijdens de aanlegfase en dermate gering dat dit geen vermestende en/of verzurende werking heeft die van invloed is op de kwaliteit van de habitattypen. - De tijdelijke projectbijdrage heeft geen negatieve gevolgen voor Natura 2000 gebied Noordhollands duinreservaat en bijbehorende instandhoudingsdoelen.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan of Definitief ontwerp.

14.12	Er moet rekening gehouden worden met de maximale verkeerstoename waarbij ook in de berekening dient te worden meegenomen de extra aanzuigende werking aan de Aansluiting A9 op het recreatieve en woon/werkverkeer naar de Egmonden, Bergen en Schoorl. In toelichting staat: <i>Vanwege de planontwikkeling van de nieuwbouwwijken Zandzoom en Zuiderloo wordt er een verkeerstoename van minimaal 20% verwacht.</i>	Zie beantwoording punt 14.6.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan of Definitief ontwerp.
14.13	Voor het project Reconstructie Vennewatersweg is geen MER noch een MER beoordeling nodig, zo staat in de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Gezien het gestelde in 5.1 is deze conclusie niet afdoende onderbouwd en dus onterecht.	Er zijn drie mogelijkheden die leiden tot een MER plicht: 1. Toetsing aan het Besluit MER (zie paragraaf 5.1 van de toelichting) 2. Naar aanleiding van het uitvoeren van een passende beoordeling (voor ecologie/stikstof): een passende beoordeling is nodig als het stikstofdepositie onderzoek aantoon dat het plan tot significante effecten leidt op berekende natuurgebieden. Dit is in het geval van de Vennewaterweg niet zo gebleken. 3. Naar aanleiding van de provinciale milieuverordening: de reconstructie van de Vennewatersweg of aanverwante activiteiten zijn hier niet in opgenomen. Alle drie de mogelijkheden zijn bekeken in het kader van de reconstructie van de Vennewatersweg en leiden niet tot een MER plicht. Paragraaf 5.1. onderschrijft deze conclusie.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan.
14.14	Het project voldoet niet aan de wetgeving op het gebied van NOx en PFAS. De vraag is of de onderzoeken op dit gebied nog geldig zijn, nu	Het stikstofonderzoek in het bestemmingsplan heeft reeds de Wet Natuurbescherming, in plaats van de	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan.

	de Raad van State de PAS-wet vernietigd heeft.	PAS als toetsingskader opgenomen. Er wordt dus voldaan aan het huidig juridisch kader.	
14.15	Met de vernietiging van de PAS-wet heeft de Raad van State niet alleen een streep gehaald door de vergunningen maar ook door alle onderzoeken etc. die gebaseerd zijn op de PAS-wet.	Het stikstofdepositie onderzoek is niet gebaseerd op het PAS. De stikstofdepositieberekening is uitgevoerd met AERIUS Calculator versie 2020.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan.
14.16	Het project Reconstructie Vennewatersweg moet voldoen aan de nieuwe wetgeving op gebied van PAS en wellicht moeten bepaalde onderzoeken opnieuw uitgevoerd worden.	Het stikstofdepositie onderzoek is niet gebaseerd op het PAS en hoeft dus niet opnieuw te worden uitgevoerd.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan.
14.17	De kans is klein dat het project een vergunning krijgt gezien de effecten van de daaruit voortvloeiende extra verkeersstromen op de nabij (1,6 km) gelegen Natura2000 gebieden.	De reconstructie van de Vennewatersweg leidt niet tot een autonome groei van verkeersbewegingen en leidt daarom in de gebruiksfase ook niet tot significant negatieve effecten op nabijgelegen Natura-2000 gebieden. De eventuele toename van verkeer is alleen toe te schrijven aan de ontwikkeling van Zandzoom en Zuiderloo. De toename van verkeersstromen in deze plannen zijn reeds planologisch vergund in bestemmingsplannen Zandzoom (2020) en Zuiderloo (2015).	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan.
14.18	Na de uitspraak van de Raad van State van 29 mei 2019 moet worden uitgegaan van de nieuwe AERIUS calculator.	De stikstofdepostieberekening is uitgevoerd met AERIUS Calculator versie 2020, zie Bijlage 7 van het bestemmingsplan.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan.
14.19	Het effect van de extra aanzuigende werking van de Aansluiting A9 op het recreatieve en woon/werkverkeer naar de Egmond, Bergen en Schoorl worden niet meegewogen.	Zie beantwoording punt 14.6.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan.
14.20	Voor de reconstructie Vennewatersweg worden grote percelen agrarische grond/landelijk gebied opgeofferd voor onder meer extra rotondes en de tijdelijk als bouwweg/bypass.	Het bestemmingsplan Vennewatersweg ligt over het bestemmingsplan Zuiderloo en Zandzoom. De percelen hebben binnen deze bestemmingsplannen geen agrarische of landschappelijke bestemming.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan.

14.21	In de ecologische onderzoeken is onvoldoende aangetoond dat: - er tijdens de bouw en er na voldoende mitigerende maatregelen worden genomen om beschermde soorten, zoals rugstreeppad, zandhagedis, marterachtigen, vleermuizen en beschermde vogelsoorten als patrijs, uil en mus, in stand te houden; - het werkprotocol dat gekoppeld is aan de vergunning/ontheffingen niet strijdig is met de wet; - er kwalitatief en kwantitatief voldoende compensatie geboden wordt om het in stand houden van genoemde soorten te borgen; - er kwalitatief voldoende maatregelen zijn genomen om bestaande migratieroutes in stand te houden (bijvoorbeeld door aanleg van eco-tunnels en ecologische verbindingzones); - er kwalitatief de aanwezigheid houtwallen en greppels, van oudsher ecologische verbindingzones, voldoende beschermd en in stand gehouden worden; - het weidevogelleefgebied op 280 meter afstand geen negatieve effecten ondervindt van het project.	In het kader van onderhavig bestemmingsplan is (noodzakelijk) aanvullend onderzoek uitgevoerd om vast te stellen welke functie(s) het plangebied voor de beschermde rugstreeppad, kleine marterachtigen en vleermuizen vervult. Uit dit onderzoek blijkt dat er een ontheffing op de Wet natuurbescherming aangevraagd moet worden vanwege de aanwezigheid van een biotoop voor rugstreeppadden aan de Westerweg 405. Om deze ontheffing vergund te krijgen zal er een ecologisch werkprotocol opgesteld moeten worden waarmee de instandhouding van de rugstreeppad gewaarborgd kan worden tijdens en na de werkzaamheden. In dit ecologische werkprotocol zullen ook eventuele mitigerende maatregelen opgenomen worden. Het bestemmingsplan kan vastgesteld worden als er is aangetoond dat er uitzicht is op verlening van deze ontheffing. Er wordt een ecooloog ingeschakeld die ook kijkt naar compenserende maatregelen zoals eco-tunnels. Met de inwerkingtreding van de Omgevingsverordening NH2020 is het Weidevogelleefgebied als beschermingsregime komen te vervallen, en maakt het onderdeel uit van het BPL. Het plangebied van onderhavig bestemmingsplan ligt niet binnen de contouren van het BPL.	Er dient een ontheffing op de Wet natuurbescherming aangevraagd te worden. Het opstellen van een ecologisch werkprotocol maakt onderdeel uit van deze aanvraag. Er wordt een ecooloog ingeschakeld die ook kijkt naar compenserende maatregelen zoals eco-tunnels.
14.22	De ecologische waarden worden onvoldoende beschermd.	Zie beantwoording 14.21	

14.23	De instandhouding van beschermde soorten, houtopstanden en greppels is onvoldoende geborgd.	Zie beantwoording 14.21	
14.24	In het plangebied van de Reconstructie Vennewatersweg bevinden zich een oude strandwal met cultuurhistorisch belangrijke landschapselementen zoals de houtwallen en greppels alsmede de oude lintbebouwing. De Vennewatersweg zelf is eeuwen oud en ligt grotendeels in wat volgens de Provinciale Omgevingsverordening als Beschermd Provinciaal Landschap is aangeduid. Het is van groot maatschappelijk belang dat het open, landelijk gebied rond Heiloo en grotendeels grenzend aan Natura2000 gebied, beschermd wordt.	Het plangebied Reconstructie Vennewaterweg ligt niet binnen de contouren van het BPL. Daarnaast is er een afweging gemaakt van de cultuurhistorische belangen die gekoppeld zijn aan de aanwezigheid van de strandwal, de lintbebouwing etc. en de verkeersveiligheid. De gemeenteraad heeft deze afweging gemaakt en heeft daaropvolgend het voorliggend verkeersontwerp vastgesteld.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan of Definitief ontwerp.
14.25	Het PBL pleit in haar rapport 'zorg voor landschap' voor een landschapsinclusief omgevingsbeleid, oa: <i>in het huidige omgevingsbeleid is landschap vaak een sluitpost. Het is wenselijk om landschap expliciet te borgen in het Besluit kwaliteit leefomgeving.</i> Ook nu weer is het landschap een sluitpost.	Zie beantwoording 14.24	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan of Definitief ontwerp.
14.26	Ten onrechte wordt in het ontwerpbestemmingsplan Reconstructie Vennewatersweg en het ontwerpbesluit tot vaststelling hogere geluidswaarden vanwege wegverkeerslawaai van de Vennewatersweg en de Kennemerstraatweg ten behoeve van het ontwerpbestemmingsplan Reconstructie Vennewatersweg uitgegaan van de hogere normen voor de bebouwde kom.	In het geluidonderzoek is uitgegaan dat de woningen binnen de geluidzone van de Vennewatersweg in stedelijk gebied (binnen de bebouwde kom) liggen. De grenzen van de bebouwde kom zijn 3 oktober 2005 vastgesteld door de gemeenteraad. Daarin staat een deel van de onderzochte woningen inderdaad buiten de bebouwde kom. Maar de woningen waarvan er sprake is van een geluidsbelasting hoger dan 58 dB liggen binnen de bebouwde kom. Dus voor de	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan, Definitief ontwerp, of het besluit tot vaststelling van Hogere Grenswaarden.

	Het plangebied voor het Project Reconstructie Vennewatersweg ligt deels buiten de bebouwde kom in het buitengebied/landelijk gebied waarvoor lagere normen gelden namelijk een ontheffingswaarde van 58 dB.	conclusie van het geluidsonderzoek maakt dit geen verschil.	
14.27	Uitvoerbaarheid van het ontwerpbestemmingsplan Reconstructie Vennewatersweg is niet aangetoond. Hierbij gaat het om: 1. onzekerheid over gekoppelde projecten (Aansluiting A9, Zandzoom); 2. onzekerheid over verkeerstechnische haalbaarheid (geen gedragen verkeersbeleid); 3. ontbreken van een MER; 4. niet voldoen aan PAS-wetgeving; 5. niet voldoen aan geluidsnormen; 6. niet voldoen aan normen voor verkeersuitstoot (fijnstof etc.).	1. Zie beantwoording punt 14.6. 2. Er is een vastgesteld verkeersbeleid waarin de Vennewatersweg is gecategoriseerd als GOW en waarin inrichtingskenmerken staan benoemd voor dergelijke wegen. Het feit dat in samenspraak met een bewonersvertegenwoordiging nog wordt gezocht naar maatregelen om de toekomstige verkeersstromen op een evenwichtige wijze over het Heilooër wegennet te verdelen, staat hier in principe los van. 3. Zie beantwoording punt 14.13. 4. Zie beantwoording 14.14, 14.15 en 14.16. 5. De reconstructie van de Vennewatersweg resulteert in een geluidsbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Hierbij wordt uitgegaan van een stiller type asfalt aan de oostzijde van het spoorviaduct. De hogere geluidsbelasting heeft betrekking op bestaande en toekomstige woningen, waarvoor hogere grenswaarden voor verleend moeten worden. Daarnaast is na goedkeuring van de woningeigenaar een gevelisolatieonderzoek uitgevoerd. De woningen die niet voldoen aan de wettelijke bepalingen krijgen een voorstel waarmee voldaan kan worden aan de vereiste binnenwaarde.	Het college zal Hogere grenswaarde verlenen voor uw woning. De woningeigenaren van woningen waarvan de gevelisolatiewaarde niet voldoet aan de wettelijke bepalingen zullen een voorstel ontvangen, zodat de noodzakelijke maatregelen getroffen kunnen worden.

		Middels de vast te stellen hogere grenswaarden en te nemen isolerende maatregelen wordt voldaan de geluidnormen. 6. Er wordt voldaan aan de fijnstof (PM 2,5 en PM10) normen, zie tevens paragraaf 5.4. in de toelichting. De maximale concentraties van NO₂ (stikstofdioxide) , PM₁₀ en PM_{2,5} (fijnstof) blijven ruim onder de grenswaarden en nemen zelfs af in de toekomst.	
14.28	De effecten en gevolgen zijn legio en deze zijn of niet onderzocht, dan wel onvoldoende onderzocht dan wel onderzocht op basis van verouderde of niet juiste gegevens.	De zienswijze maakt onvoldoende duidelijk om welke effecten het precies gaat.	Niet van toepassing.
14.29	Onvoldoende is aangetoond in de Aanmeldingsnotitie MER waarom er zelfs geen MER-beoordeling behoeft plaats te vinden met oog op de effecten voor de natuurwaarden. In dit verband wijzen wij op het feit dat in art. 2.7 (Wnb) is bepaald dat een plan dat niet direct verband houdt met of nodig is voor het beheer van een Natura2000-gebied, en dat afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor een Natura2000-gebied, uitsluitend mag worden vastgesteld indien is voldaan aan artikel 2.8 Wnb. Het bestuursorgaan stelt volgens 2.8 Wnb het plan uitsluitend vast, indien uit de passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat het plan de natuurlijke kenmerken van Natura2000-gebieden niet zal aantasten.	Een van de mogelijkheden die kan leiden tot een MER plicht is een Passende beoordeling. De verplichting tot het maken van een passende beoordeling volgt uit de ecologische voortoets (Bijlage 6 van het bestemmingsplan) als daaruit blijkt dat er mogelijk significant negatieve effecten volgen uit de realisatie van het plan. Conclusie van de passende beoordeling (Bijlage 8): - Er is uitsluitend sprake van een tijdelijke depositietoename van respectievelijk 0,05 mol N/ha/j en 0,01 mol N/ha/j in een deel van het Natura 2000-gebied in de omgeving van Heiloo. De berekende tijdelijke stikstofdepositie is alleen tijdens de aanlegfase en dermate gering dat dit geen vermestende en/of verzurende werking heeft die van invloed is op de kwaliteit van de habitattypen.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan of Definitief ontwerp.

		- De tijdelijke projectbijdrage heeft geen negatieve gevolgen voor Natura 2000 gebied Noordhollands duinreservaat en bijbehorende instandhoudingsdoelen.	
14.30	Het ontwerpbestemmingsplan Reconstructie Vennewatersweg biedt meer ruimte dan (wettelijk) is toegestaan. Het ontwerpbestemmingsplan maakt veel meer mogelijk dan is voorzien. Tevens biedt het ontwerp te ruime mogelijkheden om af te wijken van de planregels. Er is geen sprake van het borgen van een goede ruimtelijke ordening.	De contouren van de Verkeersbestemming zijn inderdaad ruimer dan in de bestemmingsplannen Zandzoom en Zuiderloo. Middels het nieuwe bestemmingsplan voor de Vennewatersweg wordt een nieuw planologisch kader vastgesteld die is getoetst aan alle relevante ruimtelijke wetgeving. In de toelichting van het bestemmingsplan wordt aangetoond dat er wordt voldaan aan goede ruimtelijke ordening. Het bestemmingsplan vormt de planologische vertaling van het DO. Ter verbetering van de verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid zal de breedte van het profiel van de Vennewatersweg (incl. bermen, waterberging, fietspad en ventweg) na de reconstructie toenemen. De reconstructie van de Vennewatersweg valt ruimer uit dan in de bestemmingsplannen Zuiderloo en Zandzoom is toegestaan. Ter waarborging van de waterberging is dit als enkelbestemming opgenomen in het onderhavig bestemmingsplan.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan of Definitief ontwerp.
14.31	De gemeenteraad staat bij de invulling van deze witte vlekken buiten spel en zijn de beroepsmogelijkheden/rechtsmiddelen voor inwoners vrijwel nihil.	De zienswijze maakt onvoldoende duidelijk wat bedoeld wordt met 'witte vlekken'. De gemeenteraad is het bevoegd gezag om het onderhavig bestemmingsplan vast te stellen. Het onderhavig bestemmingsplan is de planologische vertaling van het Definitief ontwerp. Hiermee heeft de gemeenteraad voldoende inspraak op de uiteindelijke inrichting.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan/Definitief ontwerp.

14.32	Het ontwerpbestemmingsplan Reconstructie Vennewatersweg heeft teveel open einden, biedt meer ruimte dan wettelijk (Wnb, Wro) is toegestaan en is niet correct.	Er is alleen in paragraaf 5.8 geen gesloten conclusie opgenomen omdat ten tijden van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan het aanvullend ecologisch onderzoek nog werd uitgevoerd. Dit aanvullend onderzoek wordt voor vaststelling van het bestemmingsplan als bijlage toegevoegd. Een van de conclusies in het nader ecologisch onderzoek is dat er een ontheffing op de Wnb moet worden aangevraagd. In het bestemmingsplan moet middels een ecologisch werkprotocol worden aangetoond dat er uitzicht is op verlening van deze ontheffing. Daarmee wordt er voldaan aan de Wro.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan/Definitief ontwerp.
14.33	De terinzagelegging is te prematuur omdat de nodige kennis omtrent relevante feiten te kort schiet, immers: 1) het in het Verkeersbeleid 2018-2030 geselecteerde Verkeersscenario 8a voldoet niet aan de eisen van maximale verkeersintensiteit en wordt niet breed gedragen; de discussie loopt nog. 2) tal van onderzoeken moet nog worden uitgewerkt en verfijnd: - MER; - Nox; - Pfas; - ecologisch onderzoek naar wezels, hermelijnen, bunzingen, vleermuizen en rugsteppadden; - luchtkwaliteit (NSL-Monitoringstool werkt te grofmazig); - verkeersonderzoek (de spoorwegonderdoorgang vermindert de	1. Bij vaststelling van het verkeersbeleid is een vertegenwoordiging van bewoners de ruimte geboden om met één of meerdere alternatieve maatregelenpakketten te komen, om de toekomstige verkeersstromen op een evenwichtige manier over het wegennet van Heiloo te verdelen. Daarbij is het uitgangspunt meegegeven dat moet worden toegewerkt naar een vergelijkbaar effect als binnen scenario 8a is bewerkstelligd (bij vaststelling van het verkeersbeleid is dit scenario als 'terugvaloptie' benoemd). Medio nov. 2020 heeft het college een memo vastgesteld waarin de door het Verkeerspanel gedragen insteek is beschreven om o.a. de toekomstige verkeersstromen op een evenwichtige manier te verdelen. Daarmee is de 'discussie' afgerond en ligt er een breed gedragen plan.	De benodigde onderzoeken maken onderdeel uit van onderhavig bestemmingsplan, en zijn als bijlage toegevoegd.

	toename van het verkeer op de andere oost-westverbindingen niet zo blijkt nu). 3) geluid (onderzoek of aanvullende gevelisolerende maatregelen noodzakelijk zijn); 4) de extra verkeersstromen naar de kust zijn onvoldoende in kaart gebracht; 5) inspraak van bewoners is onvoldoende mogelijk geweest.	2. Voor wat betreft de uitwerking van de genoemde onderzoeken lichten wij hieronder toe waarom nadere uitwerking niet noodzakelijk is. <u>MER.</u> Zie beantwoording punt 14.13. <u>Nox (stikstofdepositie)</u> Er is reeds een stikstofdepositieonderzoek uitgevoerd welke geldig is voor de toelichting van dit bestemmingsplan. In dit onderzoek is namelijk geen gebruik gemaakt van het PAS maar van AERIUS Calculator versie 2020 die voldoet aan de regelgeving conform de Wet Natuurbescherming. <u>PFAS</u> In het bodemonderzoek (Bijlage 2 van het bestemmingsplan) is ook onderzoek gedaan naar PFAS. In de geanalyseerde grond is geen PFAS aangetoond boven de achtergrondwaarde en is daarom vrij toepasbaar. Dit heeft geen consequenties voor de uitvoerbaarheid en vaststelling van het bestemmingsplan. <u>Aanvullend ecologisch onderzoek</u> Zie beantwoording punt 14.32. <u>Luchtkwaliteit:</u> In het onderzoek wordt door toetsing aan het NSL voldaan aan de Wet milieubeheer, aanvullend onderzoek is daarom niet nodig. <u>Verkeersonderzoek</u>	
--	---	---	--

		De reconstructie van de Vennewatersweg leidt niet tot een autonome stijging van het aantal verkeersbewegingen. Dit komt vooral door de gebiedsontwikkelingen van Zandzoom en Zuiderloo welke beide planologisch zijn vergund. De spooronderdoorgang heeft hier geen invloed op. Het verkeersonderzoek wat is gebruikt voor de Vennewatersweg hoeft daarom niet aangevuld te worden. 3. Zie beantwoording punt 14.27, onder 5. 4. Met het Verkeersmodel Regio Alkmaar is een inschatting gemaakt van de toekomstige verkeersstromen in en rond Heiloo. In het verkeersmodel wordt ook rekening gehouden met verplaatsingen met recreatieve doeleinden. 5. Zie beantwoording punt 14.33, nummer 1. Daarnaast heeft een ieder op de reguliere en wettelijk vereiste wijze kennis kunnen nemen van de procedure. Op grond van artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan gepubliceerd in de Staatscourant en het Gemeenteblad. Daarnaast is de aankondiging van de terinzagelegging gepubliceerd in de Uitkijkpost van 3 juni 2020. Direct omwonenden zijn per brief geïnformeerd over de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan. De plannen zijn	
--	--	---	--

		drie maal gepresenteerd tijdens informatieavonden Zuiderloo en Zandzoom. Tevens heeft het voorontwerpbestemmingsplan in de periode van donderdag 3 oktober 2019 tot en met woensdag 13 november 2019 ter inzage gelegen. Op dit voorontwerpbestemmingsplan hebben omwonenden en belanghebbenden inspraakreacties kunnen indienen.	
14.34	Er zou sprake zijn van onzorgvuldige besluitvorming en derhalve onbehoorlijk bestuur, omdat: 1) de ONS, de overeenkomst waarin het college zich feitelijk al verbindt tot de Reconstructie Vennewatersweg, is op verzoek van Heiloo versneld en slechts één week voor de gemeenteraadsverkiezingen 2014 ondertekend zodat de inwoners zich niet via de verkiezingen hierover hebben kunnen uitspreken; 2) de ONS is ondertekend door een wethouder die hiervoor niet het mandaat had en die zelfs de gemeenteraad niet gekend heeft inzake de ondertekening van de ONS; 3) hoewel de Reconstructie Vennewatersweg onlosmakelijk met de ONS is verbonden, is dit project niet meegenomen in de ONS, net zo min als de Aanpassing Kanaalweg, waardoor de gemeenteraad geen inzage is geboden op de implicaties van de ONS als geheel.	1. De gemeenteraad heeft eerder ingestemd met de Reconstructie Vennewatersweg. Het college heeft hier uitvoering aan gegeven en vraagt de gemeenteraad middels onderhavig bestemmingsplan om in te stemmen met het planologisch-juridisch mogelijk maken van de Reconstructie Vennewatersweg. Gemeenteraad is nog steeds bevoegd gezag. De ONS staat in gevraagde besluitvorming niet ter discussie. 2. Zie beantwoording 14.1 3. Zie beantwoording 14.1 Er is geen sprake van onbehoorlijk bestuur.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan of Definitief ontwerp.

	Op grond hiervan is in deze procedure niet voldaan aan de Algemene Beginselen van Behoorlijk Bestuur.		
14.35	Het ontwerpbestemmingsplan Vennewatersweg gaat uit van achterhaalde ontwikkelingen en een verouderd denken over de kwaliteit van onze leefomgeving. Alle middelen en argumenten blijken geoorloofd om een plan uit de jaren '60 voor de Aansluiting A9 en 'Wonen in het Groen' te realiseren. Inmiddels is: 1) het bestemmingsplan Aansluiting A9 door de Raad van State op 11 september 2019 vernietigd; 2) de realisatie van nieuwbouw in Zandzoom onzeker vanwege beroepsprocedures en de economische vooruitzichten na corona; 3) met de reconstructie de automobilititeit wordt gestimuleerd in een tijd waarin het beleid er op is gericht deze juist af te remmen; 4) het advies van het Planbureau voor de Leefomgeving juist is het open landschap te beschermen door het te borgen in het Besluit kwaliteit leefomgeving.	1. Zie beantwoording punt 14.1 2. Zie beantwoording punt 14.1 3. Zie beantwoording punt 14.6. 4. Zie beantwoording 14.24 en 4.25.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan of Definitief ontwerp.
15.	Zienswijze nr. 004717/004721 ingekomen op 16 juli 2020	Beantwoording	Actie
15.1	In de toelichting wordt met betrekking tot de beoordeling van het voorliggende ontwerp in relatie tot de geldende provinciale regelgeving aangegeven dat de Prvs nog leidend is, omdat de nieuwe Omgevingsverordening op het moment van schrijven nog in concept is.	Ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan Reconstructie Vennewatersweg was de Prvs nog van kracht. Op 22 oktober 2020 hebben de Provinciale Staten de Omgevingsverordening NH2020 vastgesteld.	Er is een paragraaf toegevoegd aan hoofdstuk 3 van de toelichting van het bestemmingsplan over de omgevingsverordening. De conclusie daarvan leidt niet tot aanpassing van

	Bekend kan worden verondersteld dat de ontwerp Omgevingsverordening in de periode van 18 februari 2020 tot en met 10 april 2020 ter inzage heeft gelegen.		het bestemmingsplan of Definitief ontwerp.
15.2	Voor zover de Omgevingsverordening inderdaad in de komende maanden zal worden vastgesteld, dan moet genoemde Omgevingsverordening onderdeel uitmaken van het geldende toetsingskader van het (ontwerp) bestemmingsplan	De omgevingsverordening is 22 oktober 2020 vastgesteld door de Provinciale Staten. Er is daarom een paragraaf toegevoegd aan hoofdstuk 3 van de toelichting van het bestemmingsplan over de omgevingsverordening. De conclusie daarvan is dat het bestemmingsplan voldoet aan de regels in de omgevingsverordening omdat er geen beperkingsgebieden zijn gelegen binnen het plangebied.	Er is een paragraaf toegevoegd aan hoofdstuk 3 van de toelichting van het bestemmingsplan over de omgevingsverordening. De conclusie daarvan leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan of Definitief ontwerp.
15.3	Beoordeeld moet worden in hoeverre het thans voorliggende (ontwerp) bestemmingsplan in overeenstemming is te achten met de door PS van Noord-Holland nog vast te stellen Omgevingsverordening. Daarbij moet bijvoorbeeld gezien worden of het plangebied wel/niet is gelegen in een gebied welke door de Omgevingsverordening wordt aangewezen als Bijzonder Landschap of in een gebied welke om andere redenen nader bescherming verdient uit hoofde van natuur- en/of landschapsbelangen. Een goede motivering ontbreekt.	Zie beantwoording punt 14.9 en 15.2.	Er is een paragraaf toegevoegd aan hoofdstuk 3 van de toelichting van het bestemmingsplan over de omgevingsverordening. De conclusie daarvan leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan of Definitief ontwerp.
15.4	Ontsluiting Westergeweg op de Vennewatersweg, ter hoogte van ons woonperceel zal leiden tot verkeersonveilige situaties; met name voor fietsers.	In de huidige situatie worden fietsers die de Vennewatersweg t.h.v. de Westergeweg oversteken nauwelijks beschermd. Bij openstelling van de spooronderdoorgang zijn als tijdelijke maatregel drempels aangebracht om de snelheid van het verkeer	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan/Definitief ontwerp.

		op de Vennewatersweg te beperken t.h.v. de oversteek. Verder is er een heel smalle strook in het midden van de rijbaan waar fietsers eventueel kunnen opstellen bij het oversteken. Dit wordt als onvoldoende veilig beschouwd. Voor de kruising Vennewatersweg – Westerweg is een voorrangsp plein ontworpen. Door de uitbuiging van de weg wordt het autoverkeer komende vanuit de spooronderdoorgang afgeremd alvorens zij de kruisende fietsstroom bereikt. Bovendien ontstaat door de uitbuiging een robuust midden-steunpunt die fietsers kunnen gebruiken om op een veilige wijze in twee fasen de Vennewatersweg over te steken. Nadeel van deze oplossing is dat een deel van de fietsers zowel aan de noord- als zuidzijde van het kruispunt de Westerweg moeten oversteken om hun weg te kunnen vervolgen. De Westerweg kent echter een lagere maximum snelheid (30 km/u), bovendien is het verkeersaanbod op de Westerweg beperkt. De nadelen wegen dan ook niet op tegen het voordeel wat betreft verkeersveiligheid van fietsers die de Vennewatersweg oversteken.	
15.5	Afwikkeling van fietsverkeer langs de Vennewatersweg richting het Zandzoomgebied heeft via de Lijnbaan en de Schipperslaan de voorkeur. Afwikkeling van fietsverkeer via Westerweg komt daarmee te vervallen. Mede gelet op de (zeer) beperkte breedte van de Westerweg ter plaatse. Daarnaast vindt er	Het afsluiten van de Westerweg is onwenselijk, omdat de impact van een dergelijke wegafsluiting veel groter is dan alleen voor dat deel van de Westerweg. Het leidt tot veel omrijdbewegingen over zeer smalle wegen en door de nieuw te realiseren nieuwbouwwijk. Bovendien wordt de Westerweg als belangrijke regionale fietsroute beschouwd.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan/Definitief ontwerp.

	ook een beter afstemming plaats op de nog voorziene ontwikkeling van het Zandzoom-gebied.		
15.6	De Westerweg heeft aan de zuidzijde nu al een beperkte breedte. Gevolg is dat motorvoertuigen elkaar niet of nauwelijks kunnen passeren. Er is nu al sprake van een verkeersonveilige situatie.	De breedte van de Westerweg is in de huidige situatie inderdaad beperkt. Een eventuele verbreding van de Westerweg aan de zuidzijde van de Vennewatersweg is geen onderdeel de reconstructie van de Vennewatersweg. Het ontwerp sluit aan op de huidige situatie, die daarmee in ieder geval niet verslechterd.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan/Definitief ontwerp.
15.7	Het instellen van eenrichtingsverkeer op de Westerweg vanuit Limmen naar de betrokken kruising geniet de voorkeur.	Het afsluiten van de Westerweg (of het instellen van eenrichtingsverkeer) is onwenselijk, omdat de impact van een dergelijke wegafsluiting veel groter is dan alleen voor dat deel van de Westerweg. Het leidt tot veel omrijdbewegingen over zeer smalle wegen en door de nieuw te realiseren nieuwbouwwijk. Bovendien wordt de Westerweg als belangrijke regionale fietsroute beschouwd.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan/Definitief ontwerp.
15.8	Op grond van de relevante stukken, welke ten grondslag liggen aan de besluitvorming, wordt geconcludeerd dat keuzes vooral financiële, en niet zozeer met de verkeersveiligheid samenhangende argumenten richtinggevend zijn geweest.	De Reconstructie Vennewatersweg dient voor: a) een betere en veiligere doorstroming van verkeer over en kruisend met de Vennewatersweg, en b) een betere ontsluiting van Zuiderloo en Zandzoom.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan/Definitief ontwerp.
15.9	Beeoogde reconstructie ter plaatse van de Westerweg zorgt voor een onevenredige inbreuk op het woongenot.	Het opstellen van onderhavig bestemmingsplan, die de reconstructie van de Vennewatersweg juridisch-planologisch mogelijk maakt dient het algemeen belang. Om ervoor te zorgen dat het woongenot van omwonenden en belanghebbenden niet onevenredig wordt aangetast wordt om maatwerk gevraagd. Met betrekking tot het perceel van reclamant wordt op kosten van de gemeente Heiloo een tuinontwerp gemaakt. Hiermee neemt de gemeente Heiloo de inspanning om het woongenoot niet onevenredig aan	De gemeente heeft voorgesteld om in overleg met de eigenaren de tuin aan te passen.

		te tasten. Er heeft meerdere malen een optimalisatie plaatsgevonden van het ontwerp waardoor er in de huidige opzet beduidend minder m2 nodig is van de tuin.	
15.10	Als gevolg van de voorziene reconstructie van de Vennewatersweg zal een belangrijk deel van dit unieke stukje natuurgebied* moeten worden opgeofferd. In ieder geval staat vast dat de bosrijke haag van inheemse bomen langs de Westerweg zullen moeten verdwijnen. *ongeveer 30 jaar geleden is een unieke tuin ontworpen met bijzondere inheemse soorten bloemen en bomen. Het ontwerp ontwerp omvat omstreeks 150 soorten wilde bloemen en omstreeks 20 soorten inheemse bomen. Dit zorgt voor een lommerrijke aanblik op het woonperceel en kan (mede) fungeren als groene entree van het nog te ontwikkelen Zandzoomgebied.	In het kader van onderhavig bestemmingsplan is (noodzakelijk) aanvullend onderzoek uitgevoerd om vast te stellen welke functie(s) het plangebied voor de beschermde rugstreeppad, kleine marterachtigen en vleermuizen vervult. Uit dit onderzoek blijkt dat er een ontheffing op de Wet natuurbescherming aangevraagd moet worden vanwege de aanwezigheid van een biotoop voor rugstreeppadden aan de Westerweg 405. Om deze ontheffing vergund te krijgen zal er een ecologisch werkprotocol opgesteld moeten worden waarmee de instandhouding van de rugstreeppad gewaarborgd kan worden tijdens en na de werkzaamheden. In dit ecologische werkprotocol zullen ook eventuele mitigerende maatregelen opgenomen worden. Het bestemmingsplan kan vastgesteld worden als er is aangetoond dat er uitzicht is op verlening van deze ontheffing.	Er dient een ontheffing op de Wet natuurbescherming aangevraagd te worden. Het opstellen van een ecologisch werkprotocol maakt onderdeel uit van deze aanvraag. Met het nog op te stellen tuinontwerp wordt eveneens rekening gehouden met de aanwezige soorten en Wet natuurbescherming.
15.11	Door de gemeente is aangeboden om op kosten van de gemeente een deskundige in te schakelen die zal meedenken over een (eveneens op kosten van de gemeente) in te vullen herinrichting van de tuin na realisering van de beoogde reconstructie van de Vennewatersweg. Dit wordt niet als passende compensatie ervaren, aangezien de verschillende onderdelen van de tuin in relatie tot elkaar en tot hun omgeving zodanig op	De gemeente heeft een aanbieding gedaan ter compensatie van juridisch advies, advisering over en aanpassing van het tuinontwerp en aankoop van de benodigde gronden. Doel is om tuin van reclamant, hetzij op een kleiner ruimtebeslag, op soortgelijke wijze aan te leggen als in de huidige opzet en alle hieruit voortkomende kosten voor rekening van gemeente te nemen. De gemeente heeft een reactie op dit voorstel gekregen waarover ten tijde van het	Afhankelijk van de reactie van de grondeigenaren wordt de tuin aangepast op het DO.

	elkaar zijn afgestemd dat op voorhand vaststaat dat de voorgestelde herinrichting niet zal leiden tot een gelijkwaardig alternatief.	opstellen van de reactienota nog over wordt onderhandeld door partijen.	
15.12	Wij zijn niet bereid om (vrijwillig) over te gaan tot de verkoop van delen van de tuin ten behoeve van de beoogde reconstructie van de Vennewatersweg.	Nemen het ter kennisgeving aan.	Niet van toepassing.
15.13	Dat de noodzaak om te komen tot het deels verwerven van het woonperceel ontbreekt vloeit overigens voort uit de omstandigheid dat een meer verkeersveilige ontsluiting van de Westerweg voor het fietsverkeer vraagt om een alternatieve route van het fietsverkeer zoals hiervoor is aangegeven en uitdrukkelijk niet om een herinrichting zoals voorzien in het ontwerp.	De route via de Westerweg is aangewezen als 'regionale doorfietsroute' en vormt daarmee een belangrijke schakel in het fietsnetwerk van Heiloo en de omliggende regio. Wanneer fietsers worden gedwongen om vanaf de Westerweg via de Lijnbaan in zuidelijke richting te fietsen (of andersom) ontstaan onrealistische omrijdbewegingen voor fietsers. Dit leidt ertoe dat fietsers 'illegaal' de Vennewatersweg gaat oversteken. De verkeersveiligheid van de fietsers is daarbij zeer in het geding. Het afsluiten van de kruising met de Vennewatersweg voor autoverkeer (aan de zuidzijde) zorgt er voor dat minder ruimte nodig is om een veilige fietsoversteek te realiseren. Het is echter zeer de vraag of daarmee het woonperceel geheel 'buiten schot' kan blijven. Deze oplossing leidt bovendien weer tot omrijdbewegingen van autoverkeer via smalle wegen en door de nieuw te realiseren woonwijk. Ditzelfde geldt voor het eventueel instellen van eenrichtingsverkeer op de Westerweg.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan/Definitief ontwerp.
15.14	Het (deels) verdwijnen van de erfafscheidingshaag van de tuin zal onmiskenbaar ook gevolgen hebben voor de	<i>Geluidsoverlast</i> In geluidmodellen wordt niet gerekend met afscherming van bomen. Dit aangezien de situatie erg	Afhankelijk van de reactie van de grondeigenaren wordt de tuin aangepast op het DO.

	privacy en/of de te ondervinden geluidsoverlast. Tot op heden is aan deze aspecten geen aandacht besteed.	kan verschillen (bv. zomer/winter) en er erg dichte vegetatie nodig is om effect te hebben op het geluidsniveau. Bij toetsing aan de wetgeving wordt hier dan ook geen rekening mee gehouden. Qua beleving kan een dichte bomenrij wel voor minder geluidhinder zorgen door bv. het geruis van de bladeren en het hebben van minder zicht op de weg. Dit kan ervoor zorgen dat de weg minder nadrukkelijk aanwezig is. Echter kan dit dus niet getoetst worden aan de wetgeving. <i>Privacy</i> Streven van de gemeente bij de benodigde aanpassing van de tuin is dat de erfafscheidingshaag wordt verplaatst maar niet verdwijnt.	
15.15	De unieke tuin dient mede als verblijfplaats voor strikt beschermde soorten als vleermuizen, rugstreeppadden e.d.. Gelijktijdig wordt er ecologisch onderzoek uitgevoerd door zowel de gemeente als de bewoners. Dit onderzoek zal in de planprocedure worden ingebracht. In ieder geval als aanvulling op voorliggende zienswijze.	In het kader van onderhavig bestemmingsplan is (noodzakelijk) aanvullend onderzoek uitgevoerd om vast te stellen welke functie(s) het plangebied voor de beschermde rugstreeppad, kleine marterachtigen en vleermuizen vervult. Uit dit onderzoek blijkt dat er een ontheffing op de Wet natuurbescherming aangevraagd moet worden vanwege de aanwezigheid van een biotoop voor rugstreeppadden aan de Westerweg 405. Om deze ontheffing vergund te krijgen zal er een ecologisch werkprotocol opgesteld moeten worden waarmee de instandhouding van de rugstreeppad gewaarborgd kan worden tijdens en na de werkzaamheden. In dit ecologische werkprotocol zullen ook eventuele mitigerende maatregelen opgenomen worden.	Er dient een ontheffing op de Wet natuurbescherming aangevraagd te worden. Het opstellen van een ecologisch werkprotocol maakt onderdeel uit van deze aanvraag.

		Het bestemmingsplan kan vastgesteld worden als er is aangetoond dat er uitzicht is op verlening van deze ontheffing. Reclamant heeft zelf ook aanvullend ecologische onderzoek laten uitvoeren (bijlage 10). Uit dit onderzoek komen vergelijkbare resultaten als uit het aanvullend onderzoek van Royal Haskoning DHV (bijlage 9).	
15.16	Het tot op heden verrichte onderzoek heeft uitgewezen dat de inheemse tuin een verblijfplaats is van de rugstreeppad. Deze broedplaats voor rugstreeppadden is inmiddels aangemeld bij de Nationale databank Flora en Fauna. Onder deze omstandigheden lijkt vast te staan dat voor de uitvoering van het bestemmingsplan een ontheffing in de zin van de Wet natuurbescherming vereist is.	Zie beantwoording punt 15.15.	Er dient een ontheffing op de Wet natuurbescherming aangevraagd te worden. Het opstellen van een ecologisch werkprotocol maakt onderdeel uit van deze aanvraag.
15.17	Aan de hand van het nog af te ronden ecologisch onderzoek moet blijken of er zich nog ander strikt beschermde soorten aanwezig zijn in de inheemse tuin.	Zie beantwoording punt 15.15.	Er dient een ontheffing op de Wet natuurbescherming aangevraagd te worden. Het opstellen van een ecologisch werkprotocol maakt onderdeel uit van deze aanvraag.
15.18	Aan de hand van een tweetal rapportages van Royal Haskoning DHV van 4 maart 2020 (Notitie stikstofdepositie Vennewatersweg) en 6 april 2020 (Ecologische beoordeling stikstofdepositie Vennewatersweg) wordt geconcludeerd dat een Wnb-vergunningplicht ter zake van de spelende stikstofproblematiek ontbreekt, omdat zich geen significante negatieve gevolgen zouden voordoen voor	De Wnb-ontheffing moet inderdaad nog aangevraagd worden. In het bestemmingsplan volstaat een omschrijving van de haalbaarheid van het verkrijgen van deze ontheffing. Conclusie van de passende beoordeling (Bijlage 8): - Er is uitsluitend sprake van een tijdelijke depositietoename van respectievelijk 0,05 mol N/ha/j en 0,01 mol N/ha/j in een deel van	Er dient een ontheffing op de Wet natuurbescherming aangevraagd te worden. Het opstellen van een ecologisch werkprotocol maakt onderdeel uit van deze aanvraag.

	nabijgelegen Natura2000-gebieden als gevolg van beoogde herinrichting van de Vennewatersweg.	het Natura 2000-gebied in de omgeving van Heiloo. De berekende tijdelijke stikstofdepositie is alleen tijdens de aanlegfase en dermate gering dat dit geen vermestende en/of verzurende werking heeft die van invloed is op de kwaliteit van de habitattypen. De tijdelijke projectbijdrage heeft geen negatieve gevolgen voor Natura 2000 gebied Noordhollands duinreservaat en bijbehorende instandhoudingsdoelen.	
15.19	Er worden vraagtekens gezet bij het uitgangspunt dat de toename van stikstofdepositie alleen moet worden berekend over de aanlegfase en derhalve niet over de gebruiksfase. Dit in verband met de omstandigheid dat naar het oordeel van Royal Haskoning de reconstructie van de Vennewatersweg niet zou leiden tot een toename van de verkeersintensiteit op deze weg. Gebruiksfase zou ook meegenomen moeten worden in de berekening, omdat verbetering van de toegankelijkheid en bereikbaarheid van bestaande wegen noodzakelijkerwijs zal leiden tot een toename van het gebruik van deze wegen door gemotoriseerd verkeer.	De reconstructie van de Vennewatersweg leidt niet tot een autonome groei van verkeersbewegingen. De eventuele toename van verkeer is alleen toe te schrijven aan de ontwikkeling van Zandzoom en Zuiderloo. De toename van verkeersstromen in deze plannen zijn reeds planologisch vergund in bestemmingsplannen Zandzoom (2020) en Zuiderloo (2015).	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan/Definitief ontwerp.
16.	Zienswijze nr. 004840 ingekomen op 13 juli 2020.	Beantwoording	Actie

16.1	Het volkstuincomplex bevindt zich aan de Groenelaan, ten zuiden van Bungalowpark 'het Caendorp'. Door de herinrichting zullen de volkstuinters relatief heel veel moeten omrijden.	Door de reconstructie van de Vennewatersweg wordt de bestaande kruising vervangen voor een voorrangsp plein, die circa 70 meter meer naar het oosten komt te liggen. Het volkstuincomplex blijft bereikbaar middels de Groenelaan, waardoor gebruikers van het volkstuincomplex niet hoeven omrijden.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan/Definitief ontwerp.
16.2	Verzoek richt zich vooral op een aanpassing van het kruispunt Hoogeweg – Vennewatersweg.	Uit de zienswijze blijkt niet wat de aard van het bezwaar is ten aanzien van het toekomstige voorrangsp plein.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan/Definitief ontwerp.
16.3	Wij -44 volkstuinters- zijn belanghebbenden. Alle andere belanghebbenden, bijvoorbeeld onze burens aan de Groeneweg, krijgen van u informatie. Wij zouden het bijzonder op prijs stellen als u extra aandacht gaat geven aan ons bezwaar.	Alle indieners van zienswijzen worden over de verdere besluitvorming geïnformeerd.	Dit punt zal niet resulteren in een aanpassing van het bestemmingsplan/Definitief ontwerp.