



**Nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen  
ontwerpbestemmingsplan 'De Zanderij Zuid  
Deelgebied 3 Castricum'**

## 1. Inleiding

Het bestemmingsplan vormt het planologisch juridisch kader voor in de herontwikkeling van het voormalige Kaptein Kaas terrein en enkele aangrenzende percelen. Het plangebied wordt begrensd door de Kramersweg, de Geversweg en de Oude Schulpweg te Castricum. De bestaande opstallen op het terrein worden gesloopt en daarvoor in de plaats wordt een woningbouwlocatie voor 103 woningen in een nieuw aan te leggen duinlandschap gerealiseerd, bestaande uit 53 appartementen (waarvan 26 sociale huurwoningen), 49 grondgebonden woningen en één meergezinswoning. Ook komt er een wadi, een speelvoorziening en diverse parkeervoorzieningen.

### *Ontwerpbestemmingsplan*

Het college van burgemeester en wethouders heeft op 21 juni 2022 ingestemd met het ontwerpbestemmingsplan 'De Zanderij Zuid Deelgebied 3 Castricum'. Het ontwerp bestemmingsplan heeft vanaf donderdag 23 juni 2022 tot en met 4 augustus 2022 ter inzage gelegen in het gemeentehuis van Castricum. Tevens is het bestemmingsplan te raadplegen op [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl) onder plan-identificatienummer: NL.IMRO.0383.BPC22Kramersweg7eo-ON01.

Tijdens deze periode werd een ieder in de gelegenheid gesteld om zowel mondeling als schriftelijk, een zienswijze omtrent het ontwerpbestemmingsplan naar voren te brengen.

Over het ontwerp bestemmingsplan zijn twaalf zienswijzen naar voren gebracht.

### *Leeswijzer*

In de voorliggende nota zijn de ingekomen zienswijzen samengevat (*cursief*) en voorzien van een gemeentelijke reactie. De nota zienswijzen is geanonimiseerd. Wanneer in een reactie staat: 'zie onze reactie bij 3.5', dan wordt daarmee bedoeld de reactie bij reclamant 3 onder punt 5.

## 2. Ingekomen zienswijzen

### Reclamant 1, Fietzersbond, ZZ22 086533

Deze zienswijze is op 2 augustus 2022 ingediend en derhalve ontvankelijk.

1. *Reclamant vraagt om in het ontwerpbestemmingsplan en de uitwerking meer rekening te houden met het vigerend (fiets)beleid en serieuzer rekening te houden met fietsverkeer. De nieuwe in het plan gepropageerde fiets-ontsluitingsroute raden wij sterk af. Zie onze reactie bij 1.2 en 1.4.*

2. *Het ontwerpbestemmingsplan introduceert stilzwijgend een nieuwe ontsluitingsroute naar de duinen, vanaf de overweg Kramersweg via een fietspad in het plangebied naar de Oude Schulpweg. Als een lonkend alternatief voor de Geversweg voor fietsers en wandelaars. De Fietzersbond raadt dit af en vindt dit een verslechtering van het fietsnetwerk, want het tracé is daarvoor niet geschikt. Vooral omdat het meer fietsers naar de Oude Schulpweg leidt. Op zichzelf is dat een prachtig, mooi gelegen weggetje dat goed gebruikt wordt door wandelaars en fietsers, maar het is ongeschikt om extra fietsers aan te trekken, het is te smal en het wegprofiel is ongeschikt. Bovendien verwachten we veel conflicten tussen fietsers en wandelaars*

Deze nieuwe fietsroute wordt toegevoegd aan het fietsnetwerk. Het bestaande fietsnetwerk blijft gehandhaafd, zodat er geen sprake is van een verslechtering. Integendeel, de bestaande fietsverbinding verbetert, doordat de fietsoversteek conform de richtlijn in de voorrang wordt aangelegd, terwijl in de huidige situatie aan fietsverkeer van rechts vaak geen voorrang wordt verleend

Voor fietsverkeer vanuit de kern Castricum naar Castricum aan Zee is de bestaande route inderdaad korter. Veel fietsers zullen dan ook de bestaande route blijven gebruiken. Fietsers die een wat rustigere route willen zonder autoverkeer kunnen wel kiezen voor deze nieuwe route. De Oude Schulpweg is ca. 4,00 breed; dit is ruim voldoende om voetgangers- en fietsverkeer te kunnen verwerken. Daarnaast heeft de nieuwe route een toegevoegde waarde voor recreatief fietsverkeer naar KijkUit, de stranden ten zuiden van Castricum aan Zee of bijvoorbeeld Wijk aan Zee, omdat de nieuwe verbinding hiervoor aanzienlijk directer is.

3. *Als het solitaire fietspad door het plangebied toch zou moeten fungeren als nieuwe ontsluitingsroute, dient het volgens reclamant tenminste te moeten voldoen aan de eisen die de gemeente stelt voor recreatieve routes. In het Fietsbeleidsplan zijn daarvoor functionele eisen vastgelegd. Reclamant adviseert gesloten verharding en het fietspad te verbreden naar 4,00m.*

De gewenste maatvoering van een recreatief 2-richtingenfietspad is 2,5 – 3,5 meter. Het fietspad wordt in beginsel 3,50 meter breed; indien dit niet mogelijk is in combinatie met een wadi (waterberging) wordt het fietspad 3,00 meter breed. Beide maatvoeringen zijn conform de functionele eisen.

Het fietspad wordt – in afwijking van genoemde functionele eisen - niet uitgevoerd met gesloten verharding, omdat het kabel- en leidingentracé onder het fietspad ligt. Asfaltverharding maakt werkzaamheden aan kabels- en leidingen lastig en ook is restschade aan de verharding dan niet te voorkomen. Daarnaast heeft gesloten verharding weinig toegevoegde waarde voor het comfort van fietsers, omdat de lengte van deze fietsdoorsteek zeer kort is met aan beide zijden aansluiting op elementenverharding.

4. *Kramersweg en Puikman zijn beide onderdeel van een hoofdfietsroute, een regionale route en in de toekomst misschien wel een doorfietsroute. Op termijn verwachten we daarom dat die wegen als fietsstraat worden ingericht. Immers, bij gemengd verkeer heeft het Fietsbeleidsplan als functionele eis voor het hoofdfietsnetwerk de inrichting als een fietsstraat. Dat betekent niet alleen iets voor het wegprofiel, maar ook dat het een voorrangsweg wordt en het vraagt om een autoluw tracé.*

*Overweg Kramersweg is ook onderdeel van het gemeentelijk fietsnetwerk, als verbinding tussen Kramersweg en Mient/Stationsweg. Op en rond de overweg zijn veel tekortkomingen voor het fietsverkeer. Dat maakt het onveilig, stress verhogend en oncomfortabel*

*Zo is de opstelruimte voor fietsers die naar de overweg willen afbuigen te krap. Maar vooral de voorrang (rechts gaat voor) vanaf de overweg levert veel verwarring op ten koste van de fietsers. Terwijl de fietsers de overweg vlot moeten kunnen ontruimen, daarom moeten juist dáár de fietsers voorrang krijgen. Dat levert wel een dilemma op, want Kramersweg is een hoofdfietsroute – wat de fietserbond betreft zou de ontruiming van de overweg prioriteit moeten krijgen.*

- Volgens de huidige plannen worden Puikman, Kramersweg en Duinenbosch geen onderdeel van het regionale netwerk van doorfietsroutes. Deze wegen zijn wel hoofdfietsroutes naar/vanaf het NS-station, maar ook om bijvoorbeeld doorgaand fietsverkeer uit Bakkum naar Heemskerk/Beverwijk niet twee keer over een spoorwegovergang te laten rijden. Uitgangspunt voor fietsroutes zonder fietsvoorziening (gemengd verkeer) is inderdaad inrichting als fietsstraat. In bepaalde situaties kan inrichting als erftoegangsweg echter gewenst zijn;
  - Op grond van het in 2020 vastgestelde Fietsbeleidsplan Castricum zal in het kader van het Integraal VerkeersPlan Castricum/Bakkum (hierna: IVP) worden onderzocht op welke wijze de Kramersweg-Puikman-Duinenboschweg kunnen worden heringericht. Ook wordt in het kader van het IVP aanpassing van de Stationsweg onderzocht. De huidige procedure gaat echter over het bouwplan Kaptein Kaas en nadrukkelijk niet over de uitvoeringsagenda van het Fietsbeleidsplan;
  - Op de Kramersweg wordt de fietsoversteek in de voorrang aangelegd; de wijze van uitvoering is conform de CROW-richtlijnen. Ontruiming van de spoorwegovergang heeft hiermee – conform de zienswijze – prioriteit boven de hoofdfietsroute. Wij merken op fietsers die na de spoorwegovergang hun route vervolgen via de Kramersweg ook profiteren van de hoge attentiewaarde van deze fietsoversteek.
5. *In het verkeersplan van de Fietserbond noemen we twee oplossingen om het sluipverkeer door De Zanderij en Bakkum aan te pakken (harde autoknips, of digitale handhaving door gebruik van Camera's). Wegwuiven van dit punt naar een toekomstig Integraal verkeersonderzoek is volgens ons te mager. We vinden het een tekortkoming dat dit punt onvoldoende betrokken is bij het verkeerskundig onderzoek. Vooral ook omdat het duidelijk een impact heeft op de nieuwe woonwijk en de toekomstige bewoners.*

Besluitvorming over de toekomstige verkeerssituatie aan de westzijde van de spoorlijn (Bakkum, Zanderij, overweg Beverwijkerstraatweg) maakt onderdeel uit van fase 1 van het IVP. Het lopende onderzoek naar de vier oplossingsvarianten voor 'Beverwijkerstraatweg' is nagenoeg afgerond. Dit is belangrijke input voor fase 1 van het IVP. Het verkeersonderzoek van Goudappel over het plan Kaptein Kaas laat zien dat de verkeerseffecten goed kunnen worden opgevangen binnen de bestaande wegenstructuur. Voor nu kan volstaan worden met de conclusie dat het plan die toekomstige besluitvorming niet onmogelijk maakt.

6. *Het is goed om in het onderzoek te lezen dat formeel aan de gemeentelijke parkeernormen wordt voldaan. Toch hebben we de indruk dat toekomstige conflicten worden genegeerd of gebagatelliseerd.*

*Ten eerste denken we dan aan conflicten bij drukte bij sportieve evenementen op de sportvelden. Het advies om dit met een verbodsbord op te lossen klinkt wat mager (waar gaan die auto's dan heen?).*

*Maar vooral verwachten we problemen met P&R. Immers, voor COVID zagen we op werkdagen extreem veel auto's geparkeerd, waarbij de P&R veel te krap bleek. Er werd meestal tot ver langs de Geversweg geparkeerd. Nu zien we dat niet, maar die tijden komen ongetwijfeld terug. Opmerkelijk was dat verkeersambtenaren ons herhaaldelijk vertelden dat onderzoek had laten zien dat verreweg de meeste van de op de P&R geparkeerde auto's uit kern Castricum kwamen. Ongetwijfeld gaan bewoners van de nieuwe buurt last krijgen van deze parkeerdruk.*

*Reclamant verwacht dat er tijdig een plan komt waaruit blijkt dat op dit punt enige sprake is van perspectief en regie.*

*Als je dit echt wil aanpakken, ligt het natuurlijk voor de hand om over te gaan tot betaald parkeren. Waarom gaat Castricum niet met de tijd mee? Vooral voor het P&R parkeren; bedenk dat bijna alle intercitystations betaalde P&R hebben. Een prachtige manier om meer mensen op de fiets en in de trein te krijgen.*

- In de praktijk wordt op de hoofdfietsroute ten westen van het NS-station alleen bij sportevenementen in het weekend langs de Puikman op de weg geparkeerd. Er zijn dan op het nabijgelegen P+R-terrein ruim voldoende vrije parkeerplaatsen beschikbaar. Sportclubs dienen zelf hun leden en bezoekers te informeren waar kan worden geparkeerd;
- Bij de planvorming voor het Huis van Hilde is ook gediscussieerd over de wijze waarop voorkomen kan worden dat forenzen de voor deze functie bestemde parkeerplaatsen gaan gebruiken. In de praktijk blijkt het plaatsen van borden te volstaan om ongewenst gebruik te voorkomen. De openbare parkeerplaatsen voor de te realiseren woningen liggen bovendien aan de westzijde van het plangebied, veel verder van het NS-station dan de parkeerplaatsen voor het Huis van Hilde;
- Duurzame mobiliteit en het zgn. STOMP-principe zijn relatief nieuwe uitgangspunten binnen het verkeersbeleid van de gemeente Castricum. Hier wordt uitvoering aan gegeven door verkeersdeelnemers te verleiden om vaker te kiezen voor actieve vervoerswijzen (lopen/fietsen) of het openbaar vervoer. Veilige fietsroutes naar het NS-station en voldoende fietsparkeergelegenheid nabij het NS-station hebben dan ook prioriteit boven behoud/uitbreiding van het aantal autoparkeerplaatsen voor forenzen. Indien verleiding alleen onvoldoende effect heeft, is parkeerregulering een mogelijkheid om dit ondersteunen. Dit valt echter buiten de scope van dit verkeersonderzoek. Voor nu kan volstaan worden met de conclusie dat het plan die besluitvorming niet onmogelijk maakt.

7. *Het is goed om in het onderzoek te lezen dat de extra woonwijk voor een beperkte verkeerstoename zorgt die de huidige balans op de naburige kruispunten niet verstoort. Opmerkelijk is dat het Goudappel onderzoek ook terloops vermeldt dat de files op de Beverwijkerstraatweg/Stationsweg steeds snel oplossen als de bomen opengaan; een observatie die wij ook steeds doen, maar die wel eens wordt vergeten.*

*Een tekortkoming van het Goudappel onderzoek is, dat het sluipverkeer Bakkum/Zanderij buiten beeld blijft. En wellicht daarom ontbreekt ook helaas aandacht voor de voorstellen in het plan van de Fietzersbond voor het verkeer op de Zanderij.*

*Het Goudappel onderzoek focust op autoverkeer. Daardoor blijft buiten beeld dat er sowieso veel te verbeteren is aan de kruispunten en wegprofielen in het hele zanderijgebied, zodat er meer ruimte is, minder stress en minder gevaar voor voetgangers en fietsers.*

Het verkeersonderzoek van Goudappel heeft als scope een onderbouwing te geven van de inpasbaarheid van het woningbouwplan binnen de bestaande wegenstructuur. De

conclusies luiden positief. De verkeerstoenames zijn relatief beperkt ten opzichte van de totale verkeersbelasting en deze blijven ruim onder de normen voor het betreffende wegtype; naar aanleiding van ontvangen zienswijzen is inmiddels ook de Geversweg door Goudappel beoordeeld (zie onze reactie bij 2.4). Op basis hiervan kan worden gesteld dat met het plan de doorstroming en verkeersveiligheid voldoende zijn gewaarborgd. Dit laat onverlet dat in de besluitvorming over de toekomstige verkeersafwikkeling en weginrichting aan de westzijde van het station nog aanpassingen nodig kunnen zijn vanuit het onder punt 5 geschetste bredere perspectief. Voor nu kan volstaan worden met de conclusie dat het plan die toekomstige besluitvorming niet onmogelijk maakt.

Conclusie:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

### **Reclamant 2, ZZ22 086589**

Deze zienswijze is op 3 augustus 2022 ingediend en derhalve ontvankelijk.

1. *Reclamant is in de zomer van 1992 op Mient 5 komen wonen. Hen trok het vrije uitzicht op de Papenberg en het landelijk gebied aan de overkant van het spoor. Voor de koop van ons huis hebben zij bij de gemeente geïnformeerd naar de planologische status van het gebied. De gemeente gaf aan dat de Zanderij 'Uitsluitingsgebied was in het beleid van de Provincie Noord-Holland'. Kort daarna namen ze kennis van de uitbreidingsplannen van Dijkman Kaas. In 1995 heeft Dijkman Kaas bijgebouwd. Na protesten van reclamant en andere omwonenden zijn door het bedrijf een aantal beloftes gedaan ter compensatie. Als gevolg van een overeenkomst met de gemeente uit 1996 is de omgeving van de fabriek groen gebleven. Wij hebben vanuit ons huis nog steeds een vrij uitzicht op een landelijk gebied met veel bomen, een paardenweide en zicht op de Papenberg.*

Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.

2. *De gebouwen van Kaptein Kaas staan nu nog redelijk goed ingepast in het groen. Nu worden we geconfronteerd met nieuwe plannen. Door de huizen die in het plan staan ingetekend zal veel groen gaan verdwijnen en ons vrije uitzicht op de Zanderij ernstig verstoord raken. Straks komen voor de gebouwen van Kaptein Kaas appartementengebouwen in de plaats, die ook nog eens veel hoger zijn. Het zicht op de Papenberg, de paardenweide en de fraaie en volwassen bomen, zullen ernstig worden verstoord. Dat zal het woongenot van reclamant en de waarde van hun bezit onherroepelijk aantasten. We lijden planschade als dit plan wordt uitgevoerd.*

*Helaas moeten we constateren dat aan de uitgangspunten van de kadernota Zanderij Zuid 2012 niet wordt voldaan:*

- a. *Van een geleidelijke overgang van dorp naar duinen is geen sprake. Het gebied is daarvoor veel te dicht bebouwd. De dichtheid van het plan ligt op meer dan 33 wo/ha, namelijk 103 woningen op iets meer dan 3 ha. Dat is veel meer dan de bebouwingsdichtheid in de aanliggende woonbuurt tussen de Mient en de Geelvinckstraat. Bovendien, appartementengebouwen zijn niet aanwezig op de Mient en die worden in het plan flink hoger dan Kaptein Kaas (hoogte maximaal 8,5 m boven maaiveld).*
- b. *Een golvend duinlandschap kan niet tot uiting komen in een woongebied met een dichtheid van meer dan 33 wo/ha. Dat kan alleen als de woningen 'te gast' zijn in het landschap. Anders gezegd het landschap flink dominant is over de totale footprint van de bebouwing. Concreet betekent dat maximaal 25% van de footprint mag bestaan uit bebouwing, verharding en tuin. Dat is hier absoluut niet het geval.*



- c. *Het gebied zou volgens de Kadernota voor een deel het open karakter en aanwezige zichtlijnen behouden. Daarvan is beslist geen sprake. Op dit punt hadden wij graag betrouwbare driedimensionale visualisaties gezien. Deze hadden ons bezwaar duidelijk laten zien. Op dit punt zijn de architecten en de ontwikkelende partij bewust of onbewust in gebreke gebleven.*

Uit vaste jurisprudentie blijkt overigens dat er geen blijvend recht op vrij uitzicht bestaat. Zie vaste jurisprudentie over dit onderwerp, waaronder de uitspraak van de Raad van State uit 2012 (ECLI:NL:RVS:2012:BV9500).

Hierbij wordt opgemerkt dat ter plaatse van kaptein Kaas op basis van het huidige bestemmingsplan gebouwen zijn toegestaan met een hoogte van 10 meter. Het appartementengebouw tegenover reclamant krijgt een hoogte van 10,50meter. Hier is dus sprake van een zeer beperkte toename van de bouwhoogte. De andere twee appartementengebouwen krijgen een hoogte van 13,50 meter.

Wanneer reclamant van mening is dat er sprake is van een waardedaling van zijn onroerende zaak (woning) als gevolg van een planologische maatregel (vaststellen bestemmingsplan) kan hij hiervoor een verzoek tot planschade indienen bij burgemeester en wethouders van de gemeente Castricum. Indien uit onderzoek blijkt dat er daadwerkelijk sprake is van planschade, dat zal deze worden vergoed. Planschade is derhalve geen gegronde zienswijze tegen een bestemmingsplan.

De gemeenteraad heeft op 22 april 2021 het Landschapsinrichtingsplan (LIP) en het Beeldkwaliteitsplan (BKP) vastgesteld als nadere uitwerking van het eerder op 5 maart 2020 vastgestelde ruimtelijk kader. Het bestemmingsplan is hiervan de juridisch planologische vertaling. In het kader van de vaststelling van het ruimtelijk kader alsmede de vaststelling van het landschapsinrichtingsplan en het beeldkwaliteitsplan is getoetst aan de kadernota Zanderij Zuid. Het bouwen met het landschap staat in de kadernota centraal. Een opzet met verschillende volumes opgaand in een duinlandschap werd hierbij passend geacht. De uitwerking hiervan ligt thans voor. Er is voldoende uitwerking gegeven aan de basisdoelstelling om te bouwen in en met een te realiseren landschap. Daarbij is de (visuele en fysieke) verbinding tussen dorp en duinen versterkt. Als footprint voor bebouwing is de maximale footprint van bebouwing als vermeld in de kadernota aangehouden, zijnde ongeveer 7000 m<sup>2</sup>.

- a. In het raadsvoorstel bij Ruimtelijk kader staat: Het plangebied van de Zanderij Zuid deelgebied 3 heeft een totaal oppervlak van 3.84 ha Met 99 woningen is dat een dichtheid van 25 woningen per ha. Ter vergelijking: In het dorp rondom het Bakkerspleintje is de dichtheid 36 woningen per ha.  
Uitgaande van 103 woningen en een oppervlakte van 3,84 ha. wordt een dichtheid van 27 woningen per hectare bereikt. Dit is weliswaar meer dan de gemiddelde dorpse dichtheid van 25 woningen per hectare, maar nog steeds een dorpse dichtheid te noemen
- b. Het vastgestelde landschapsinrichtingsplan en beeldkwaliteitsplan tonen aan dat bouwen in de dichtheden zoals in de plannen opgenomen wel degelijk samen kunnen gaan met de realisatie van een golvend duinlandschap. De maximale footprint van bebouwing is vastgelegd in de kadernota en wordt niet overschreden. Het bebouwingspercentage t.o.v. het totale plangebied is daarmee nog geen 20%.
- c. De kadernota neemt voor dit deelgebied vooral het herstel van de duinrand als leidraad en niet zozeer het behoud van doorzichten. Deze werden meer gezien vanuit het station. Desondanks is een zichtlijn in oost-west richting geïntroduceerd die samenvalt met de ligging van de fiets-/voetverbinding en de waterverbinding binnen de planontwikkeling.

3. *Door de hoogte en de dichtheid van de nieuwbouw voorzien we dat het gebied straks helemaal geen overgang tussen dorpskom en duinrand wordt, maar juist een visuele barrière. In het plangebied zelf en in de directe omgeving is op dit moment immers nergens hogere bebouwing waarneembaar. De drie nieuwe hogere gebouwen aan de spoorzijde zullen simpelweg het zicht vanuit woningen aan de Mient naar het open duingebied verstoren. Het gebied zal straks een veel vollere indruk maken dan nu.*

De kadernota neemt voor dit deelgebied vooral het herstel van de duinrand als leidraad en niet zozeer het behoud van doorzichten. De duinrand wordt als het ware dichter naar het dorp gehaald. Het nieuwe duinlandschap vormt daarbij de overgang van dorp naar duinen, gelijk de ontwikkeling van de overige deelgebieden vallend binnen de kadernota Zanderij Zuid, w.o. de locatie Duynkant. Vanuit het dorp kan de nabijheid van het duin zo beter worden beleefd. Het huidige zicht vanuit het dorp op de binnenduinrand is overigens zeer beperkt door barrières als het spoor, de begraafplaats en aanwezige beplanting.

4. *Hoewel het verkeerskundig onderzoek (Goudappel) uitwijst dat de capaciteit van de lokale infrastructuur globaal toereikend is, is van een logische aansluiting van het plan op de omgeving geen sprake.*

*Er vielen ons veel zaken op die regelrecht afbreuk doen aan de kwaliteit van de publieke ruimte rondom het plangebied en die de ruimte ook onnodig belasten:*

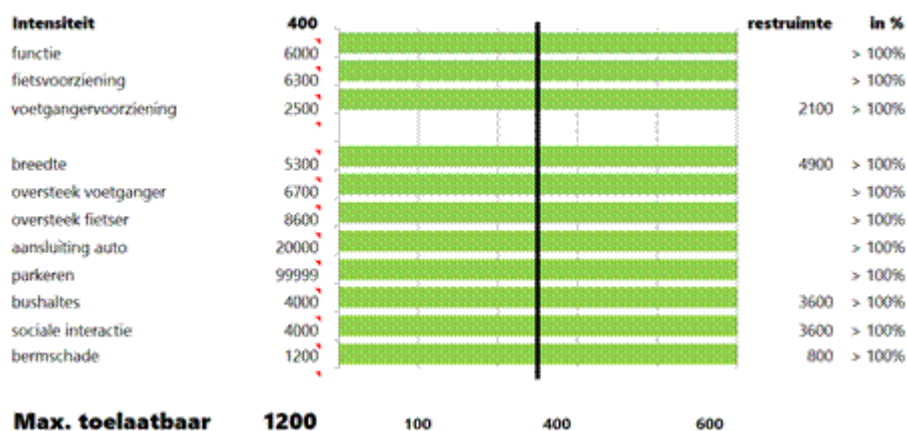
- *De hoofdontsluiting voor het autoverkeer van en naar de nieuwe woonwijk is gelegen aan de Geversweg (zie bijlage 'Aanpassingen ontwerp op hoofdlijnen ten opzichte van eerder ontwerp, Nelis Bouw'). Deze hoofdontsluiting, tegenover Werkgroep Oud-Castricum, ligt bepaald niet op een logische plek. Op deze locatie, waar fietspad en trottoir ontbreken, zal het gebiedsverkeer gaan mengen met het recreatieve verkeer vanuit de dorpskom richting duin en strand. Uit dat oogpunt is het een grote omissie dat de Geversweg niet is meegenomen in het Verkeerskundig onderzoek. De verklaring die hiervoor gegeven is: 'toekomstige bewoners van het plangebied gaan maar 40 m gebruik maken van de Geversweg' is in dit verband volslagen misplaatst. Het verkeersonderzoek is in dat opzicht onvolledig en kan dus niet gelden als onderbouwing van dit plan.*

De Geversweg is 4,3 meter breed en is voorzien van klinkerverharding. Het is een gemengd profiel, waar alle weggebruikers inclusief voetgangers gebruik van maken. Het merendeel van de woningen in het plangebied worden aan de noordzijde ontsloten op de Geversweg via een weg van 5.0 meter breedte met eveneens een gemengd profiel. Naar aanleiding van deze zienswijze is tevens een wegenscan opgesteld voor de Geversweg. Hieruit blijkt dat de maximaal toelaatbare intensiteit van de Geversweg 700 motorvoertuigen per etmaal bedraagt. Deze lage intensiteit wordt veroorzaakt door het risico op het ontstaan van bermshade. Door de weg te voorzien van minimaal 0,7 meter bermverharding (bijvoorbeeld grasbetontegels), komt de effectieve wegbreedte overeen met de weg waarop wordt aangesloten in het plangebied. De maximaal toelaatbare intensiteit neemt hierdoor toe tot 1200 motorvoertuigen per etmaal (zie de Wegenscan hieronder). Uitgaande van een geschatte bestaande verkeersintensiteit van 400 motorvoertuigen per etmaal en de toename van kaptein Kaas (de voertuiggeneratie van het plan van 693 minus de voertuiggeneratie van 36% van de woningen die via de parkeerkeffers worden ontsloten op de Kramersweg), is dit voldoende om al het autoverkeer zonder terugkerende bermshade te kunnen verwerken. Door het gebruik van de open verharding (grasbetontegels oid) blijft het landelijke karakter van de weg in stand. Het ontwerp voor de aanpassing van de Geversweg en de aansluiting met de kruising van het plangebied moeten nog worden ontworpen. Uitgangspunten hierbij zijn een snelheidsremmende maatregel (verkeersplateau) en de juiste bochtstraal op deze nieuwe kruising (beiden in beginsel ontworpen conform de



landelijke ASVV/CROW-richtlijnen en het gemeentelijke Handboek inrichting openbare ruimte (HIOR)).

### INTENSITEITSGRENZEN



- In het plan wordt ten onrechte gesuggereerd dat de fietsers die bij de spoorwegovergang Mient/Stationsweg oversteken, straks door het plangebied naar het strand zullen rijden (zie ook inrichtingsplan). Mensen die de situatie ter plekke kennen weten dat de kortste en gebruikelijke route loopt via de Kramersweg en de Geversweg, ook in de toekomstige situatie.*  
Zie onze reactie bij 1.2
- De kruising bij de spooroverweg Mient - Kramersweg wordt een nog drukker punt dan het nu al is, met een gevaarlijke mix van doorgaand autoverkeer, fietsers en wandelaars in combinatie met de drukke Mient en spoorwegovergang. Dit wordt een levensgevaarlijke verkeerssituatie. In het plan is niet uitgewerkt hoe de veiligheid hier kan worden gegarandeerd.*  
Zie onze reactie bij 1.4.
- Het huidige wegennet rondom het plangebied is gedateerd, kleinschalig en deels beperkt tot eenrichtingverkeer. Nu hebben alleen recreanten en de paar bewoners van het gebied daarmee te maken. Straks gaan naar verwachting zo'n 150 automobilisten in hun dagelijks woon-werkverkeer last krijgen van die onlogische ontsluiting. Over bochtenrijke omwegen gaan onvermijdelijk veel onnodige en CO2 genererende kilometers gereden worden. In noordelijke richting via Geversweg Duinenbosweg Duinpad/Sifriedstraat Vinkebaan. En in zuidelijke richting via de Kramersweg en Puikman met de onoverzichtelijke bocht bij het sportpark van Vitesse Ook de hulpdiensten (ambulance en brandweer) krijgen hier last van. Omgekeerd zal het bestaande recreatieve verkeer tussen het dorp, 'NS-station en het duingebied extra hinder gaan ondervinden van de 150 af- en aanrijdende voertuigen.*  
Zie onze reactie bij o.a. 1.5 en 1.7.
- Ten alle tijden zal moeten worden voorkomen dat bewoners in de zuidwesthoek van het plan de Oude Schulpweg gaan gebruiken als ontsluitingsweg voor de auto. Nu moet een paaltje in de weg dat voorkomen. De Oude Schulpweg is nu een doodlopend smal weggetje dat functioneert als een rustige wandel- en fietsroute.*  
Met een paal wordt inderdaad voorkomen dat automobilisten via de Oude Schulpweg over de fietsdoorsteek naar het plangebied kunnen rijden.

5. *In het landschapsplan worden maar een klein deel van de bomen gespaard waardoor de samenhang in deze structuur verloren gaat. Conclusie: er is voor de kap van de bomen een gemeentelijke kapvergunning noodzakelijk. We hebben deze niet bij de stukken aangetroffen. Ook zou de ecologische betekenis van deze zone voor zangvogels, vleermuizen, kleine zoogdieren en reptielen beter moeten worden onderzocht. Dat is nu niet gedaan.*

In gemeente Castricum is alleen kapvergunning nodig voor bijzondere bomen. Deze bomen staan op een vastgestelde lijst. De te kappen bomen in het plangebied staan niet op deze lijst, waardoor er geen kapvergunning nodig is.

De ecologische toetsing van het gebied voor de door u genoemde dieren is gedaan door Van der Goes en Groot. Dit betreft een quickscan. In deze quickscan wordt op bladzijde 24 volgens tabel 2 nog nader onderzoek geadviseerd voor de huismus in de paardenschuur en foeragerende vleermuizen. Het nader onderzoek heeft plaatsgevonden. Van der Goes en Groot heeft daarover rapport uitgebracht in oktober 2020. De conclusie van het aanvullende onderzoek is dat er in het geheel geen huismussen zijn aangetroffen en dat er geen verblijfplaatsen voor vleermuizen zijn aangetroffen. Voor foeragerende vleermuizen maakt dit gebied slechts een klein deel van een veel groter gebied. De plannen hebben in het geheel geen invloed op foeragerende vleermuizen. De conclusie is dat er geen ontheffingen in het kader van de Wnb nodig zijn. Met de quickscan en het aanvullend onderzoek zijn wij van mening dat zorgvuldig tot deze conclusie is gekomen.

6. *Gezien de enorme impact die het bouwplan op het gebied heeft zijn wij van mening dat het summiere onderzoek naar bestaande en te behouden bomen en groenstructuren, dat nu als onderbouwing wordt meegestuurd, niet kan gelden eis een volwaardige onderbouwing van het bestemmingsplan.*

Zie ook onze reactie bij 2.8. De quickscan en het aanvullend onderzoek zijn door de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord beoordeeld en akkoord bevonden.

In 2020 heeft de gemeenteraad met o.a. het Landschapsinrichtingsplan (LIP) en het Beeldkwaliteitsplan (BKP) de ruimtelijke kaders vastgesteld voor dit plan. Een belangrijk ruimtelijk kader is dat dit overgangsgebied naar de duinen als golvend duinlandschap wordt ingericht.

Inherent hieraan is dat dit type landschap een ander soort bomenbestand en vegetatie kent dan het bestaande landschap. Uitgangspunt voor het LIP is wel geweest om binnen het ruimtelijke kader van golvend duinlandschap zoveel als mogelijk bestaande bomen in het ontwerp mee te nemen.

Met name in de randen van het plangebied is hiertoe de mogelijkheid gezien

In het rapport Toetsing in het kader van de natuurwetgeving van Van der Goes en Groot wordt ten aanzien van dit onderwerp onderzoek gedaan naar de nestvorming in de bestaande bomen teneinde te voorkomen dat bomen gekapt worden die jaarrond dienen als nest voor beschermde diersoorten.

Er wordt nestvorming aangetroffen voor niet jaarronde beschermde vogels in een tweetal bomen. Deze bomen worden in het Landschapsinrichtingsplan als te behouden aangegeven.

7. *Gezien de enorme bebouwingsdichtheid van het plan vrezen we aantasting van de beplantingszone langs de Atlantikwal. Mede door die begroeiing is de Oude Schulpweg is een zeer geliefde wandel- en fietsroute, maar tegelijkertijd een zeer krachtige begrenzing van de Zanderij Noord, met bovendien een belangrijke historische lading. Ook vanuit andere plekken op de Zanderij is dit een fraaie landschappelijke rand die dit gebied zoveel kwaliteit meegeeft. Deze situatie mag niet veranderen in een bebouwingsrand.*

*Het plan geeft hiervoor onvoldoende garanties, sterker nog; de rand wordt opengewerkt in het inrichtingsplan en opzichte van de huidige situatie komt er minder beplanting. Hierdoor worden de huizen onnodig zichtbaar vanaf de Oude Schulpweg en in de bredere omgeving van de Zanderij.*

De Atlantikwall blijft onaangetast en wordt, daar waar het landschap nabij de Atlantikwall wordt opgehoogd, door een keermuur aan de oostzijde beschermd. De muur wordt niet doorbroken en de bestaande beplanting op de muur of in de nabijheid daarvan wordt, waar mogelijk, niet weggehaald. Wel wordt deskundig onderhoud voorzien om schade aan dit historische monument (door ingroeiende wortels) te voorkomen.

De nieuw te bouwen woningen bevinden zich op afstand van de muur.

8. *De onderzoeken zijn uitgevoerd in opdracht van de projectontwikkelaar en dat is een belanghebbende partij. De vraag is hoe betrouwbaar deze onderzoeken daarom zijn. Geen enkele onafhankelijke partij heeft deze onderzoeken getoetst. Onderzoeksbureaus begeven zich in een afhankelijke positie ten opzichte van hun belanghebbende opdrachtgever. Als burger zijn we niet in staat om al deze onderzoeken te toetsen, de opvallend gunstige uitkomsten voor het plan doen wel vraagtekens rijzen. Wel is duidelijk geworden dat de quickscan natuur en het verkeersonderzoek volstrekt onvoldoende onderbouwd zijn.*

Het bestemmingsplan en het verkeersonderzoek door Goudappel zijn in opdracht van de gemeente opgesteld. De overige onderzoeken zijn inderdaad in opdracht van de ontwikkelaar opgesteld. Alle onderzoeken zijn door de gemeente en de omgevingsdienst beoordeeld. De onderzoeken zijn dus wel degelijk door een onafhankelijke partij getoetst. Voor een inhoudelijke reactie op de zienswijze met betrekking tot het aspect ecologie is advies gevraagd aan de omgevingsdienst. Zij geven de volgende reactie:

- Er wordt gesteld dat de quickscan slechts een momentopname is en dat er vervolgonderzoek wordt geadviseerd. Dit vervolgonderzoek is ook uitgevoerd en beoordeeld door de gemeentelijk adviseur van de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord.
- Er wordt gesteld dat hoofdstuk 4 (houtopstanden) uit de Wet natuurbescherming wel van toepassing is. De locatie ligt echter binnen de bebouwde kom en daarom is hoofdstuk 4 niet van toepassing.
- Met betrekking tot de ecologische betekenis van de Atlantikwall voor zangvogels, vleermuizen, kleine zoogdieren, amfibieën en reptielen heeft het vervolgonderzoek gesteld dat er vleermuizen overvliegen in een oost-west oriëntatie. De Atlantikwall is geen essentiële vliegroute voor vleermuizen. De overige soorten worden in de quickscan natuur en het vervolgonderzoek uitgesloten.

Voor wat betreft de aanwezige beukenhaag aan de zuidzijde van de locatie Kaptein Kaas kan worden gemeld dat deze uiteindelijk niet kan worden gespaard, hooguit op enkele kleine delen, dit om reden dat het fietspad in de loop van het planproces is verlegd. Het uitgangspunt dat het fietspad zal worden begeleid door een beukenhaag blijft evenwel overeind. Het fietspad zal op het oostelijke deel door een nieuwe beukenhaag worden begeleid. Op onderdelen kan de oude wellicht worden ingepast.

9. *Op basis van het bovenstaande doet reclamant de volgende suggesties:*

- a. Verlaag de maximale bouwhoogte tot plaatselijk maximaal 8,5 meter en reduceer het aantal bouwvolumes drastisch.*
- b. Waarborg het bestaande groen en de daarmee samenhangende natuurwaarden en herstel de open ruimten en zichtlijnen in het gebied, zoals die aan weerszijden van Kaptein Kaas nu al aanwezig zijn.*

- c. *Laat een strook aan weerszijde van de tankmuur ongemoeid. Spaar hier alle beplanting en versterk dit waar noodzakelijk om een robuuste buffer te creëren tussen de Zanderij en het plangebied. De Atlantikwall is van grote cultuurhistorische en ecologische waarde.*
- d. *Zorg voor een veilige en logische ontsluiting en onderbouw dit met gedegen verkeersonderzoek. Hiervoor zullen ook flinke aanpassingen aan de Geversweg en de Kramersweg noodzakelijk zijn.*

- a. Het plan voldoet aan de uitgangspunten zoals opgenomen in de door de gemeenteraad vastgestelde kadernota Zanderij Zuid. De bebouwingshoogte voor dit deelgebied bedraagt hierin 1 laag met kap boven het verhoogde, glooiende maaiveld en incidenteel 3 lagen met kap. In het kader van de vaststelling van het beeldkwaliteitsplan door de gemeenteraad is hieraan nadere inhoud gegeven.
- b. Bestaand groen blijft gedeeltelijk gehandhaafd. Natuurwaarden zijn geïnventariseerd en worden zo nodig in het plan gecompenseerd. Voor wat betreft het behoud van open ruimtes en zichtlijnen wordt verwezen naar onze reactie bij 2.2 (a, b, en c) alsmede 2.3.
- c. De muur vormt de fysieke grens tussen openbaar en privé-eigendom. Dit is in de huidige situatie het geval en dat zal in de toekomstige situatie ook zo zijn. De muur zelf bevindt zich op openbare grond. De inrichting van gronden ten westen van de muur blijft ongewijzigd.
- d. Zie onze reactie bij 1.5 en 1.7. Wij hebben geen reden om aan te nemen dat het verkeersonderzoek niet degelijk zou zijn. Uit de rapportage van Goudappel komt naar voren dat de bestaande wegenstructuur de relatief beperkte verkeerstoename goed kan verwerken. Wel zijn relatief eenvoudige aanpassingen nodig op:
  - de Geversweg: aanbrengen van bermverharding;
  - de Puikman en Kramersweg: instellen parkeerverbod aan beide zijden (betreft een bestaand knelpunt).

Tevens wordt een fiets- en voetgangersoversteek gerealiseerd ter hoogte van spoorwegovergang Kramersweg (beiden in de voorrang) en wordt een verkeersplateau toegevoegd in de haakse bocht van de Puikman en Kramersweg (zuidzijde van het plangebied).

*10. Het stikstofonderzoek kunnen wij technisch niet beoordelen, maar het lijkt voor de ontwikkelende partij wel te mooi om waar te zijn. Genoemde onderzoeken zullen naar onze verwachting bij de Raad van State geen standhouden.*

De zienswijze is voor reactie voorgelegd aan de Omgevingsdienst. Die geeft aan dat de berekeningen correct zijn en verwijst daarvoor naar het besluit van Gedeputeerde Staten van 10 mei 2021:

*Wij besluiten de aanvraag van C. Nelis bouw & ontwikkeling om een vergunning op grond van artikel 2.7, tweede lid, van de Wet natuurbescherming voor de ontwikkeling van 103 woningen aan de Kramersweg e.o., te Castricum te weigeren. Uit onze beoordeling van uw aanvraag en de door u verstrekte aanvullende gegevens blijkt dat u voor het project geen vergunning nodig heeft. U kunt de werkzaamheden zoals aangevraagd uitvoeren zonder vergunning.*

Daarnaast is op 8 juni 2022 in verband met een nieuwe versie van het Aerius berekeningsmodel opnieuw stikstofonderzoek verricht. Ook ten aanzien van dit onderzoek is in het rapport geconcludeerd dat uit de berekening blijkt dat het bouwplan niet leidt tot een toename van de stikstofdepositie ter plaatse van enig Natura 2000 gebied. De geactualiseerde Aerius berekening is door de OD NHN akkoord bevonden.

Op 2 november 2022 heeft de Raad van State een uitspraak gedaan waaruit blijkt dat de stikstof die vrijkomt bij de aanleg-/bouwphase wel meegerekend moet worden. Bij de stikstofberekening uit 2021 is deze aanleg-/bouwphase al meegenomen, echter is hier

gebruik gemaakt van een inmiddels verouderde rekenmethode. Er wordt opnieuw een stikstofberekening gemaakt conform de uitspraak van de Raad van state van 2 november 2022. Deze zal voor de vaststelling van het bestemmingsplan gereed zijn en aan moeten tonen dat het plan uitvoerbaar is.

*11. Verder constateren we tot onze verbazing dat het 'inrichtingsplan een voorlopig ontwerp betreft. Dit lijkt ons onvoldoende als bijlage bij een ontwerpbestemmingsplan.*

Dit betreft een omissie. Op de titelpagina van het landschapsinrichtingsplan staat per abuis nog 'voorlopig ontwerp', terwijl het inrichtingsplan op 22 april 2021 door de gemeenteraad is vastgesteld en er dus sprake is van een definitief plan.

Conclusie:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan

**Reclamant 3, ZZ22 086620**

Deze zienswijze is op 3 augustus 2022 ingediend en derhalve ontvankelijk.

1. *De zienswijze van reclamant 3 komt overeen met de zienswijze van reclamant 2*  
Zie onze reactie bij reclamant 2.

Conclusie:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan

**Reclamant 4, ZZ22 086495**

Deze zienswijze is op 2 augustus 2022 ingediend en derhalve ontvankelijk.

1. *Het plan bevat nu alleen een toe- en uitgang aan de noordzijde op de Geversweg. Dit is een niet aanvaardbare situatie. Er moeten nog minstens één en liefst twee uitgangen bijkomen te weten een aan de zuidzijde op de Puikman en wellicht een aan de oostzijde richting weg langs het spoor. Reden voor niet één uitgang is gelegen in het feit dat de Geversweg te smal is voor zo'n uitrit maar ook dat het kruispunt met de Duinenbosch weg nu al dagelijks gevaarlijke verkeerssituaties oplevert. Verkeer vanouds naar zuid op deze weg houdt er geen rekening mee dat verkeer van de Geversweg (met name fietsers) voorrang hebben want zij komen van rechts.*
  - ontsluiting aan de zuidzijde is niet opgenomen, omdat dit leidt tot extra gemotoriseerd verkeer langs de daar gelegen bestaande woningen. Het plangebied is hier wel ontsloten voor actieve vervoerswijzen (lopen en fietsen); ook kunnen nood- en hulpdiensten gebruik maken van deze ontsluiting;
  - de kruising van de Geversweg en de Duinenboschweg is in een andere kleur bestraat en voorzien van een punaise. Het kruispunt is daarmee ingericht als gelijkwaardig kruispunt en kan de verkeerstromen goed verwerken. Indien zich hier informeel voorrangsgedrag voordoet, ligt dat niet aan de inrichting maar aan gedrag.
  - zie ook onze reactie bij 2.4, 1e bolletje.

Conclusie:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan

**Reclamant 5, Kennemer Wonen, ZZ22 081424**

Deze zienswijze is op 13 juli 2022 ingediend en derhalve ontvankelijk.

1. *Kennemer Wonen verzoekt de gemeente het ontwerpbestemmingsplan aan te passen dusdanig dat de 26 appartementen (bouwnummer 53) in het ontwerpbestemmingsplan*



*sociale huurwoningen dienen te zijn en dat, conform artikel 7.1. van uw Doelgroepenverordening, tot tenminste 20 jaar na eerste ingebruikname dienen te blijven.*

Het betreft een terechte zienswijze. In artikel 6 Wonen zal in lid 1 de verplichting tot realisatie van 25% sociale huurwoningen worden vastgelegd, waarbij tevens een koppeling met de Doelgroepenverordening wordt gemaakt.

Het aangepaste artikel 6.1 lid a komt als volgt te luiden (het cursieve deel is toegevoegd)

a. wonen in een duinlandschap overeenkomstig in Bijlage 1 Beeldkwaliteitsplan De Zanderij Zuid Deelgebied 3 en Bijlage 2 Landschapsinrichtingsplan De Zanderij Zuid Deelgebied 3, *met dien verstande dat minimaal 25% van de woningen binnen het plangebied bestaat uit sociale huurwoningen conform de Doelgroepenverordening Castricum 2021 waarbij de bestaande woningen niet worden meegeteld*, al dan niet in combinatie met:

1. aan huis verbonden beroeps- en bedrijfsactiviteiten, overeenkomstig het bepaalde in artikel 11.1 Aan huis verbonden beroeps- of bedrijfsactiviteit;
2. mantelzorg;

2. *Het is belangrijk dat Kennemer Wonen de sociale huurwoningen zelf verwerft of ontwikkelt en niet de ontwikkelaar of een commerciële belegger. Alleen dan blijven de woningen namelijk gegarandeerd in de sociale huursector, worden deze volgens de gemeentelijke huisvestingsverordening toegewezen aan woningzoekenden en kunnen met uw gemeente over de woningen ook in de toekomst (prestatie)afspraken worden gemaakt over thema's als betaalbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid.*

*Helaas moeten wij constateren dat er tot nu toe door de ontwikkelaar geen enkele serieuze invulling aan onze gezamenlijke wens is gegeven. De contacten tussen Kennemer Wonen en ontwikkelaar zijn tot nu toe, ondanks herhaalde inspanningen van onze zijde, beperkt gebleven.*

*De ontwikkelaar heeft toen aangegeven pas bereid te zijn tot zo'n gesprek als er onherroepelijke vergunningen voor deze ontwikkeling zouden liggen.*

*Het is zeer ongebruikelijk dat overleg en onderhandeling over de ontwikkeling of verwerving van sociale huurwoningen pas na vergunningverlening plaatsvindt. Reeds in eerdere stadia van planontwikkeling moet immers gesproken worden over eisen en wensen die er zijn t.a.v. te ontwikkelen sociale huurwoningen - zoals plattegronden, duurzaamheid en toegankelijkheid - en uiteraard over een realistische prijsstelling passend bij de beoogde sociale verhuur. Dit gesprek kan niet meer zinvol plaatsvinden als er al een vergunning is verleend waarin alles al vastligt.*

*Om te waarborgen dat de 26 sociale huurwoningen door Kennemer Wonen worden aangekocht (of ontwikkeld) en sociaal verhuurd, is het essentieel dat uw gemeente hierover waterdichte afspraken maakt met de ontwikkelaar. En het is essentieel dat er vanuit het collega van B&W maximale druk wordt uitgeoefend opdat de ontwikkelaar op constructieve en serieuze wijze met Kennemer Wonen in gesprek gaat. Alleen op die manier heeft u garanties dat de woningen voor de sociale huursector behouden blijven. Kennemer Wonen roept de gemeente op hen hierin te ondersteunen.*

Naast onderstaande reactie verwijzen wij u ook naar de reactie op zienswijze 1.

Het bestemmingsplan bevat de verplichting tot realisatie van sociale huurwoningen. In de overeenkomst met de ontwikkelaar zijn bepalingen opgenomen die realisatie en exploitatie van sociale huurwoningen borgen. De Doelgroepenverordening is daarbij van toepassing verklaard. In de overeenkomst is ook een verplichting opgenomen voor de ontwikkelaar om in overleg cq onderhandeling te treden met Kennemer Wonen over afname dan wel ontwikkeling van de sociale huurwoningen. Langs ambtelijke en bestuurlijke weg is de ontwikkelaar de afgelopen periode opgeroepen om deze

verplichting te vervullen en het gesprek met Kennemer Wonen aan te gaan. Het college heeft dit signaal kracht bijgezet via een bestuurlijke brief aan de ontwikkelaar.

Op 12 oktober 2022 heeft het gesprek tussen Kennemer Wonen en ontwikkelaar plaats gevonden. Daarin hebben partijen procesafspraken met elkaar gemaakt luidende dat Kennemer Wonen op basis van het bouwvlak en bijbehorende regels van het (ontwerp)bestemmingsplan een schetsontwerp maakt en de ontwikkelaar een voorlopige bieding doet.

Conclusie:

Deze zienswijze geeft ten aanzien van punt 1 aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

#### **Reclamant 6, Lokaal Samenwerkende Bonden voor Ouderen Castricum, ZZ22 086408**

*Deze zienswijze is op 3 augustus 2022 ingediend en derhalve ontvankelijk.*

1. *Bij de spoorwegovergang Kramersweg ontstaan bij frequent fietsverkeer voor en na sluiting van de overweg vaak problemen. Analoog aan de regeling bij de Vinkenbaan zou hier het overstekende fietsverkeer uit oogpunt van veiligheid voorrang moeten hebben op het verkeer op de Kramersweg en de Mient. Dit om opstopping op de overweg zelf te voorkomen. Vaak krijgen fietsers die de Kramersweg opdraaien richting de Geversweg geen voorrang van automobilisten richting Duin en Boschweg. Fietsers die de weg over willen steken richting Ruitersweg blokkeren de overgang en het fietspad. Voor fietsers die uit de richting Burgemeester Mooijstraat komen is er onvoldoende opstel mogelijkheid op het smalle fietspad om bij naderend autoverkeer te kunnen wachten om over te steken. De oversteek is voor senioren toch al problematisch omdat ze moeilijk achteruit kunnen kijken. Ook het ontbreken van een midden eiland maakt het oversteken lastig. Het verdient aanbeveling om hier een snelheidsregiem van 30 km/h in te stellen dat eventueel ook voor de Stationsweg kan gelden.*
  - fiets- en voetgangersverkeer krijgen ter hoogte van de spoorwegovergang Kramersweg voorrang bij het oversteken van de Kramersweg. Hierdoor worden opstoppingen op de spoorwegovergang voorkomen. Zie ook onze reactie bij 1.4;
  - gewenste aanpassingen aan de Stationsweg-zijde betreffen een bestaand knelpunt en vallen buiten de scope van dit onderzoek. In het op te stellen IVP is dit wel een onderwerp;
  - voetgangers kunnen gebruik maken van het fietspad om door het plangebied naar het duingebied te lopen.
2. *De meest voor de hand liggende route naar het duingebied voor fietsers is via de Kramersweg en de Geversweg. Nu is er een Wandel en fietsroute gepland door de bebouwing (langs de Wadi) naar de Oude Schulpweg. De Oude Schulpweg is echter veel te smal voor wandelaars en fietsers in beide richtingen. Volgens onze informatie wil het PWN het parkeerterrein verleggen naar een terrein aan de Duin en Boschweg en de Geversweg promoten als de ingang naar het duingebied. Het lijkt ons dus beter om de weg door de bebouwing niet als fietspad aan te geven maar als speciale wandelroute. Zie onze reactie bij 1.2. Het noordelijke deel van het Castricumse duingebied wordt inderdaad ontsloten via de Geversweg; de ontsluiting voor het zuidelijke deel van het Castricumse duingebied betreft echter de Oude Schulpweg.*
3. *Het inrichtingsplan geeft verschillende soorten verharding aan. Aangezien wij op de beschikbare tekeningen nergens voetpaden zien gaan wij er van uit dat het gebied woonerf-achtig zal worden ingericht. Echter, zonder het daarbij behorende snelheidsregiem (15 km/h) verdient het aanbeveling om dit gebied als "woonerf" in te*

*richten omdat zowel auto's, fietsers als voetgangers (waaronder kinderen) van dezelfde weg gebruik moeten maken. Tevens valt het reclamant op dat voor de wegen als verharding een open verharding wordt gekozen (Keiformaat, open verharding). Dit type verharding is echter voor wandelaars met een rollator, of met een stok, maar ook voor mensen met een rolstoel zeer oncomfortabel. Dit vanwege de openingen tussen de keien die veel trillingen veroorzaken of, voor de stok, een mogelijkheid om deze niet stabiel neer te zetten. Veel senioren hebben artritis en/of artrose in de pols-, elleboog- en schoudergewrichten wat bij trillingen veel pijn kan veroorzaken. Een vlakke gesloten verharding verdient hier verreweg de voorkeur.*

In het gebied worden geen voetpaden naast de weg aangelegd. Alle weggebruikers (auto's, fietsers en voetgangers) maken gemengd gebruik van dezelfde verharding. Het gebied wordt hiermee inderdaad als woonerf ingericht met uitzondering van:

- maximale snelheid van 30 km/uur in plaats van 15 km/uur;
- parkeervakken worden niet voorzien van een P-tegel;
- kruispunt Geversweg met de nieuwe ontsluitingsweg van het plangebied is gelijkwaardig (verhoogd kruisingsvlak), terwijl er bij een woonerf voor een uitritconstructie kan worden gekozen.

Nieuwe woonerven worden niet meer aangelegd, omdat dit niet past binnen duurzaam veilig.

Vlakke gesloten verharding (asfalt) is inderdaad comfortabeler voor weggebruikers. Nadelen zijn:

- hogere rijsnelheid gemotoriseerd verkeer;
- informeel voorrangsgedrag doet zich vaker voor: veel verkeersdeelnemers denken ten onrechte dat een asfaltweg voorrang heeft op een weg met klinkers.

Om deze reden worden verblijfsgebieden (30km/uur zones) ingericht met klinkerverharding. Ook klinkerverharding van rijwegen ligt vlak tegen elkaar aan gestraat. In parkeervakken is dit geen eis, omdat onder een geparkeerde auto niet wordt gelopen.

Conclusie:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan

### **Reclamant 7, Overleggroep Zanderij Autoluw, ZZ22 082188**

*Deze zienswijze is op 23 juli 2022 ingediend en derhalve ontvankelijk.*

1. *Reclamant is blij dat er weer een woningbouwplan, inclusief sociale woningbouw, op stapel staat. Reclamant vindt het jammer dat de inspraakperiode in de zomervakantie valt.*

De publicatie van het ontwerpbestemmingsplan was ruim drie weken voor de start van de schoolvakantie, waardoor ruim de helft van de zienswijze periode buiten de schoolvakanties lag. Daarnaast zijn alle stukken digitaal raadpleegbaar en zijn er voldoende (digitale) middelen en mogelijkheden op te kunnen reageren.

Verder wordt deze zienswijze voor kennisgeving aangenomen.

2. *Wij vragen de gemeente nadrukkelijk te kijken naar het verkeer op de Zanderij als geheel. Een verkeerscirculatieplan voor dit gebied is dan nodig, waarbij het toekomstig plaatje uitgangspunt is. Nu wordt wel erg ad hoc per project beoordeeld en worden (verkeers)problemen naar later verschoven.*

Zie onze reactie bij 1.5. en 1.7.

3. *Vanuit de verkeerscirculatie maken wij bezwaar, met uitzondering van hulpdiensten, tegen de auto ontsluiting van het plangebied aan de noordzijde naar de Geversweg*

*(geraamd is 50% van het autoverkeer, zijnde 350 autovervoersbewegingen per dag). Redenen: de extra verkeersbelasting op de Duinenboschweg, de Zanderijweg, de Bakkummerstraat, de Vinkebaan, en de spoorovergang Vinkenbaan/Ruiterweg. Het gaat hier waarschijnlijk met name om het doorgaande woonweekverkeer. Dit verkeer wil je niet in het dorp hebben, maar zo snel mogelijk het dorp uit leiden. De Beverwijkerstraatweg is wat dat betreft de verreweg dichtstbijzijnde uitvalsroute. Wij zijn dus voorstander van een ontsluiting van het project aan de zuidzijde, zonder sluipmogelijkheden naar de noordzijde. We kunnen ons wel voorstellen dat een tweede ontsluiting vanuit het project naar de zuidzijde mogelijk wenselijk is.*

- zie onze reactie bij 2.4.
  - de verdeling 50% naar het zuiden en 50% naar het noorden is een aanname in het rapport van Goudappel en kan in de praktijk anders uitkomen. Het aantal extra motorvoertuigen is echter beperkt, waardoor een andere verdeling van het verkeer van/naar het plangebied niet tot andere conclusies zal leiden.
4. *De vraag dringt zich vervolgens op of de aansluiting op de Beverwijkerstraatweg voldoende is, waarbij ook rekening wordt gehouden met de nieuwbouw aan de Puikman. Goudappel stelt dat die aansluiting nu al slecht is. Die aansluiting wordt als gevolg van de plannen alleen maar slechter, vooral in de spits. Ook heeft de gemeente in het coalitieakkoord aangekondigd onderzoek te doen naar een Centrumtunnel West vanaf de Beverwijkerstraatweg langs de Puikman, achter het station, naar de Mient. Ook dat zal invloed hebben. Een tunnel trekt nu eenmaal meer autoverkeer aan. Past dat allemaal? Wij hebben daar ernstige twijfels bij.*  
Zie onze reactie bij 1.5 en 1.7.
5. *Het genoemde onderzoek naar de randwegenvariant Centrumtunnel West kan bij realisatie (wat wij overigens zeer onwenselijk vinden) ruimtelijke en verkeerstechnische invloed hebben op het project Kapitein Kaas! De huidige plannen houden daar geen rekening mee en zullen aangepast moeten worden. Mogelijk wordt, bij handhaving van de noordelijke ontsluiting, het woonwijkje vervolgens gebruikt als sluiproute voor verkeer naar en vanuit het noorden.*
- Zie onze reactie 1.5 Voor nu kan worden volstaan met de conclusie dat het plan de toekomstige besluitvorming niet onmogelijk maakt.
  - Gemotoriseerd sluipverkeer door de woonwijk is fysiek niet mogelijk.
6. *Het parkeren in het plangebied is precies volgens de norm, zelfs iets meer. (rond de 1,8). Dit is heel erg vanuit de auto gedacht. Wij vragen ons af of dat nodig en wenselijk is. Mede gelet op alle klimaatdiscussies. Is het met name bij vervoersknooppunten niet een uitgelezen kans om daar vanaf te kijken op loopafstand van het ons NS station? Wij pleiten daarom voor aanpassing van deze norm naar bijvoorbeeld 1, te realiseren op de eigen grond.*  
De nota Parkeernormen Castricum 2020 geeft aan hoeveel parkeerplaatsen minimaal dienen te worden aangelegd. Dit mag met maximaal 20% worden verlaagd, indien wordt aangetoond dat dit niet leidt tot parkeerproblemen (mobiliteitscorrectie). In deze situatie is dit niet toegepast, omdat bij de hoogte van de parkeerkencijfers al rekening is gehouden met de nabijheid van het centrum en het NS-station. De procedure gaat nu over het bouwplan Kapitein Kaas en nadrukkelijk niet over de nota Parkeernormen Castricum 2020.
7. *Er worden 103 woningen gebouwd, incl. 26 sociale appartementen. Dat is 25%. Uit het bestemmingsplan wordt niet duidelijk of dat sociale huur is of sociale koop, en of de sociale huur wordt ondergebracht bij een woningbouwvereniging. Als het niet om sociale huurwoningen gaat die ondergebracht zijn bij een woningbouwvereniging dan vrezen wij dat de 'sociale woningen' binnen no time worden toegevoegd aan de vrije sector.*

Zie onze reactie bij reclamant 5 (Kennemer Wonen) onder 1. Ook in het bestemmingsplan wordt de verplichting tot realisatie van 25% sociale huurwoningen vastgelegd. Daarnaast wordt in het bestemmingsplan de koppeling met de Doelgroepenverordening vastgelegd. Hiermee is geborgd dat de sociale huurwoningen minimaal 20 jaar in stand worden gehouden. Daarnaast zijn in de Doelgroepenverordening regels over kwaliteit en prijs van de huurwoningen en de doelgroepen die daarvoor in aanmerking komen opgenomen.

Conclusie:

Deze zienswijze, punt 7, geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan

### **Reclamant 8, ZZ22 086738**

*Deze zienswijze is op 3 augustus 2022 ingediend en derhalve ontvankelijk.*

1. *Reclamant maakt bezwaar tegen de voorgenomen afwikkeling van het woon- / werkverkeer voortkomend uit plan bebouwing Zanderij Zuid via kruispunt Duinenboschweg-Duinpad. Verkeer op dit kruispunt is nu al bij tijden ernstig bemoeilijkt door geparkeerde auto's van wandelaars op het Duinpad en Sifriedstraat. De onoverzichtelijkheid van de haakse bocht en het van Dijk en Duin komend langzaamverkeer (fietsers/ wandelaars) dragen nog eens extra bij aan ook een gevaarlijke situatie. Gezien de bouwplannen op terrein Marelsdal en Koningsduin terrein (bouw reeds begonnen) is de verwachting dat de gecompliceerde verkeers situatie nog verder zal verslechteren door meer auto's komend vanaf deze geplande woningen. (totaal 27). Al met al zal er een zeer onwenselijke situatie ontstaan als verkeer van plan Zanderij Zuid ook via het noorden naar het dorp geleid zal worden.*

*Van deze 27 woningen worden er 16 ontsloten via de Zeeweg. Een paal in de weg maakt dat deze woningen voor autoverkeer vanaf de Zanderij niet bereikbaar zijn. Alleen de 11 woningen van plan 'Marelsdal' worden ontsloten via De Zanderij.*

*Deze 11 extra woningen op Nieuw Koningsduin zullen leiden tot een toename van ca. 90 motorvoertuigen per etmaal, waarvan ca. 9 in de ochtend en/of avondspits. Dergelijk marginale toenames hebben geen invloed op de conclusies van de rapportage.*

*Tevens merken wij op dat op dit kruispunt voorrang is geregeld met een uitritconstructie: Verkeer komend vanaf deze woningen dient voorrang te verlenen aan verkeer op de Duinenboschweg (zuiden) – Duinpad (oosten).*

Conclusie:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

### **Reclamant 9, ProRail, ZZ22 081726**

*Deze zienswijze is op 20 juli 2022 ingediend en derhalve ontvankelijk.*

1. *De akoestische kwaliteit wordt volgens paragraaf 4.4 van het bestemmingsplan volgens de GES methodiek gekwalificeerd als onvoldoende. Maatregelen om de geluidbelasting terug te brengen zouden zijn uitgewerkt in het onderzoeksrapport. In het onderzoeksrapport ontbreekt de uitwerking van de maatregelen, maar wordt alleen geconcludeerd dat bronmaatregelen stuiten op bezwaren van organisatorische en financiële aard. Organisatorische bezwaren kunnen overeenkomstig artikel 110a lid 5 van de Wet geluidhinder geen reden zijn om af te zien van een maatregel. De kosten en de baten van de bronmaatregelen zijn niet uitgewerkt. Zodoende is onvoldoende onderbouwd waarom afgezien wordt van bronmaatregelen. Voor maatregelen in de overdracht wordt slechts geconcludeerd dat deze niet realistisch zijn gezien de hoogte van de woningen, de stedelijke situatie en de hoge kosten. Ook ten aanzien van overdrachtsmaatregelen ontbreekt de uitwerking van de maatregelen, inzicht in de kosten*



*en baten en daarmee de onderbouwing waarom afgezien wordt van overdrachtsmaatregelen. ProRail verzoekt u om alsnog de benodigde maatregelen uit te werken overeenkomstig artikel 110a lid 5 van de Wet geluidhinder. De doelmatigheid van de bronmaatregelen en overdrachtsmaatregelen kan met behulp van de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen beoordeeld worden. Indien overdrachtsmaatregelen stuiten op bezwaren van stedenbouwkundige of landschappelijke aard dan verzoekt ProRail u daar een nadere onderbouwing voor aan te leveren.*

Naar aanleiding van deze zienswijze is het akoestisch onderzoek uitgebreid en zijn de bron en overdrachtsmaatregelen in kaart gebracht. Daarbij is gekeken naar de effecten van het plaatsen van railsdempers (bronmaatregel) op de geluidsbelasting en in relatie tot de kosten die dat met zich meebrengt. Ook zijn de effecten van geluidsschermen (verschillenden hoogten en lengtes) op de geluidsbelasting en in relatie tot de kosten die dat met zich meebrengt in kaart gebracht.

Naar aanleiding van deze zienswijze heeft de ontwikkelaar het akoestisch onderzoek laten aanvullen. De bron- en overdrachtsmaatregelen zijn nader onderzocht, waardoor nu duidelijk blijkt welke afwegingen de gemeente heeft gemaakt bij het vaststellen van de hogere waarde geluid.

Dit aangepaste onderzoek is met ProRail besproken en na enkele aanpassingen kan ProRail zich vinden in het onderzoek en de conclusie dat bron- en overdrachtsmaatregelen niet mogelijk zijn en dat een hogere waarde voor geluid kan worden vastgesteld. In het aangepaste onderzoek zijn bronmaatregelen in de vorm van raildempers nader onderzocht. De kosten van raildempers bedragen circa €600.000. Op basis van artikel 110a lid Wet geluidhinder mag een hogere waarde geluid pas vastgesteld worden wanneer blijkt dat een bron- of overdrachtsmaatregel onvoldoende doeltreffend is dan wel leidt tot overwegende bezwaren leidt van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. Duidelijk is dat raildempers niet leiden tot bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige en landschappelijke aard. Gezien de enorme investering is er wel sprake van overwegende bezwaren van financiële aard. Dit sluit ook aan op het gemeentelijke beleidsnotitie voor Procedure Hogere Grenswaarde. Overdrachtsmaatregelen in de vorm van geluidsschermen leiden tot bezwaren van stedenbouwkundige aard.

2. *In paragraaf 4.5 van de Toelichting van het bestemmingsplan staat dat de woningen als gevolg van hun massa minder gevoelig zijn voor trillingen dan de trillingsmeter die op het maaiveld is geplaatst. Mogelijk is deze conclusie juist. Om te borgen dat in de nieuw te bouwen woningen voldaan wordt aan de streefwaarden uit de Richtlijn SBR B verzoekt ProRail u om een voorwaardelijke verplichting in de Regels van het bestemmingsplan op te nemen.*

Onduidelijk is of het Bouwbesluit voldoende garanties biedt dat de nieuwe woningen aan de streefwaarden uit de Richtlijn SBR B zullen voldoen. Met het opnemen van een voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan kan dit wel geborgd worden. In het bestemmingsplan zal hiervoor een voorwaardelijke verplichting opgenomen worden. Bovenstaande is afgestemd met de omgevingsdienst.

3. *ProRail is met de gemeente al zeer lange tijd in gesprek om de situatie op de overweg Beverwijkstraatweg te verbeteren. Het gaat onder andere om de drukte op de weg in combinatie met de dichtligtijden van deze overweg. De voorziene woningbouwlocatie in dit bestemmingsplan komt op enkele honderden meters te liggen van de Beverwijkerstraatweg. ProRail verwacht hierdoor een toename van het autoverkeer op deze (over)weg. Daarmee wordt het zoeken naar oplossingen om de situatie op de Beverwijkerstraatweg nabij de overweg te verbeteren complexer. Om de situatie op de overweg Beverwijkstraatweg te kunnen verbeteren, verzoekt ProRail om met het onderhavige bestemmingsplan rekening te houden met de inrichting van de*

*verkeersstromen, zodanig dat de verkeersintensiteit op de Beverwijkerstraatweg niet leidt tot grotere problemen bij de overweg.*

Zie onze reactie bij 1.5. en 1.7. Aanvullend wordt opgemerkt dat de relatief beperkte toename van verkeer als gevolg van dit plan geen significant negatieve invloed heeft op de toch al te maken (en aanstaande) beleidskeuzes ten aanzien van oplossing van het knelpunt Beverwijkerstraatweg en deze dus niet belemmert.

Conclusie:

Deze zienswijze geeft ten aanzien van punt 2 aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

### **Reclamant 10, ZZ22 086334**

*Deze zienswijze is op 1 augustus 2022 ingediend en derhalve ontvankelijk.*

1. *Het bezwaar richt zich niet tegen het bouwplan. Wij zijn met u van mening dat Castricum de 103 woningen nodig heeft, ondanks dat er eerder besloten is dat er slechts 35 tot 40 woningen in dit plan passen.*

Het is ons onduidelijk waar er besloten is dat er 35 á 40 woningen in het plan passen. Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.

2. *Ons bezwaar richt zich op het effect van het plan op de nu al zwaar overbelaste infrastructuur van de zanderij en omgeving. De huidige infrastructuur kan de extra verkeersbelasting die gepaard gaat met de bouw van de woningen niet hebben.*

- De rapportage van Goudappel toont aan dat de woningbouw kan worden gerealiseerd zonder dat er problemen ontstaan op het gebied van doorstroming en verkeersveiligheid;
- Op grond van het in 2020 vastgestelde Fietsbeleidsplan Castricum zal in het kader van het IVP worden onderzocht op welke wijze de Kramersweg-Puikman-Duinenbosweg kunnen worden heringericht;
- Zie onze reactie bij 1.5 en 1.7.

3. *Het besluit van de raad om mee te werken aan dit plan is gebaseerd op het "Verkeerskundige onderzoeken Zanderij Zuid" van Goudappel Coffeng van 25 november. Het rapport geeft een verkeerde voorstelling van zaken m.b.t. het wegennet, parkeerfaciliteiten, verkeersdruk en doorstroming op de Zanderij (zuid en noord). Het bagatelliseert de impact van de ontwikkelingen Kaptein Kaas (103 woningen) en Puikman (99 woningen) op het gebied. De raad heeft daardoor een beslissing genomen op basis van de verkeerde feiten en verkeerde voorstelling.*

Het aangehaalde rapport is een onderzoek op hoofdlijnen en kende een bredere scope, passend bij de status van kaderstellende besluitvorming in 2020. Onderdelen van die bredere verkeersscope zijn nu opgenomen in het onderzoek IVP Fase 1. Het huidige rapport van Goudappel bij het bestemmingsplan vormt een actualisatie, met de focus op de verkeerskundige inpasbaarheid van het plan in de omgeving. Wij hebben geen reden om aan de deugdelijkheid van dit rapport te twifelen.

4. *De Zanderij (zuid en noord) heeft al jaren te kampen met grote infrastructurele problemen. Deze problemen hebben niet alleen betrekking op de verkeersdruk, maar vooral ook op verkeersveiligheid, die door dit plan nog zorgwekkender worden. Als deze problemen niet eerst opgelost worden, is de voorgenomen ontwikkeling onverantwoord.*

- De rapportage van Goudappel toont aan dat de woningbouw kan worden gerealiseerd zonder dat er problemen ontstaan op het gebied van doorstroming en verkeersveiligheid;
  - Zie verder onze reactie bij 1.5. en 1.7.
5. *In het rapport van Goudappel wordt niet of nauwelijks rekening gehouden met:*
- a. *Autonome groei van verkeer (waaronder spoor).*
  - b. *Invoering van "Hoogfrequent spoor"(verdubbeling van het aantal treinen).*
  - c. *Het onderzoek met zorgwekkende constatering van hetzelfde Goudappel Coffeng m.b.t. de overgang Beverwijkerstraatweg wat 23 januari 2020 aan de raad is gepresenteerd.*
  - d. *Het ontbreken van langzaamverkeer routes (en niet voldoen aan CROW normen) in een groot deel van het gebied wat met name voor recreanten en kinderen, die enkele keren per week in groepjes van en naar Vitesse fietsen tot onveilige situaties leidt.*
  - e. *Parkeerproblemen station. Volgens het rapport zijn er 638 parkeerplaatsen. In werkelijkheid zijn het er slechts 335.*
- a. er wordt gebruik gemaakt van een verkeersmodel, waarin de autonome groei is opgenomen;
  - b. hoogfrequent spoor is op dit moment nog geen vaststaand beleid en wordt daarom niet betrokken bij de planvorming;
  - c. de relatief beperkte toename van verkeer als gevolg van dit plan heeft geen significant negatieve invloed op de toch al te maken (en aanstaande) beleidskeuzes ten aanzien van oplossing van het knelpunt spoorwegovergang Beverwijkerstraatweg en belemmert deze dus niet. De spoorwegovergang Beverwijkstraatweg maakt onderdeel uit van een bredere scope over de toekomstige verkeerssituatie aan de westzijde van het spoor. Zij zijn aan de orde bij de besluitvorming in het kader van fase 1 IVP. Voor nu kan volstaan worden met de conclusie dat het plan die besluitvorming niet onmogelijk maakt.
  - d. fietsroutes ten westen van het spoor: zie onze reactie bij 1.4;
  - e. aantal parkeerplaatsen P+R-terrein: zie onze reactie bij 10.3.
6. *Ondanks dat de verkeersproblematiek in het rapport erg soft in beeld gebracht wordt, vindt Goudappel Coffeng het toch nodig enkele harde aanbevelingen te doen om (letterlijk geciteerd) de Zanderij te ontlasten:*
- *Gewenste route aantrekkelijk maken. Dus Spoorwegovergangen Beverwijkerstraatweg en Oranjelaan ongelijkvloers maken.*
  - *Sluiproute onaantrekkelijk maken. Door selectieve toegangsveriening! Afsluiten voor gemotoriseerd verkeer. Alleen toegankelijk voor bewoners. Of door een knip in de route te maken.*
- Echter, geen van deze aanbevelingen of andere oplossingen zijn terug te vinden in het ontwerpbestemmingsplan.*
- Zie ook onze reactie bij 10.3. De hier geciteerde aanbevelingen maken deel uit van het eerdere rapport met bredere scope over de toekomstige verkeerssituatie aan de westzijde van het spoor. Zij zijn aan de orde bij de besluitvorming in het kader van fase 1 IVP. Voor nu kan volstaan worden met de conclusie dat het plan die besluitvorming niet onmogelijk maakt.
7. *Reclamant is zeer begaan met de toekomst van de Zanderij en schrijven deze zienswijze dan ook niet om de ontwikkeling "Zanderij Zuid" te dwarsbomen of te vertragen. De verkeersproblematiek op de Zanderij speelt al vele jaren en is immens. Wij zijn van mening dat als er geen oplossingen komen voor huidige problemen dat er geen ruimte is voor nog meer verkeersdruk op dit gebied door nieuwe ontwikkelingen.*

Zie onze reactie bij 1.5 en 1.7.

Conclusie:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

**Reclamant 11, In en omwonenden Zanderij Noord, ZZ22 086619**

Deze zienswijze is op 3 augustus 2022 ingediend en derhalve ontvankelijk.

- 1. We maken ons ernstig zorgen om de verkeersdruk die dit project zal opleveren in Zanderij Noord, in concreto Duinenboschweg, Vinkenbaan en Zanderijweg. Zoals u bekend heeft uw raad besloten dit gebied als natuur te ontwikkelen. Wij verwijzen graag naar de door uw Raad vastgestelde Hoofddijnennotitie voor de Zanderij Noord. Concreet in hoofddlijn 5: "Verkeersluwe infrastructuur met speciale aandacht voor fietsers en wandelaars". Met als toelichting: "De Zanderij Noord gaat zich stap voor stap ontwikkelen tot een open en toegankelijk natuurgebied dat goed bereikbaar is voor de wandelaar, de fietser en de treinreiziger. De nieuwe natuur en de huidige, smalle weggetjes maken het gebied niet geschikt voor intensief verkeer aantrekkende functies. Daarom is het doel de Zanderij Noord verkeersluw te ontwikkelen..."*  
*Dit, en de directe nabijheid van kwetsbaar Natura 2000 / NNN gebied maakt het zeer onwenselijk significant aantrekkende verkeersbewegingen, die horen bij 100+ woningen, te realiseren.*  
De rapportage van Goudappel toont aan dat de woningbouw kan worden gerealiseerd zonder dat er problemen ontstaan op het gebied van doorstroming en verkeersveiligheid. Toekomstige besluitvorming inzake het eventuele verkeersluwe karakter van de Zanderij (Noord) wordt niet onmogelijk gemaakt.
- 2. Wij zijn overigens enthousiast over het bouwplan, het is hard nodig en het ziet er prachtig uit. We pleiten echter voor significante beperking van ontsluiting via Zanderij Noord. We stellen voor:*
  - Geen ontsluiting aan de noordzijde van het project (Geversweg), met uitzondering van hulpdiensten.*
  - Effectieve snelheidsbeperkingen op Duinenboschweg en Zanderijweg (drempels zoals te vinden op het Duinenbosch terrein).*
  - Zie onze reactie bij 4.1.
  - Zie onze reactie bij 1.5 en 1.7. Wij merken op dat de drempels op het Duinenboschterrein niet conform de CROW-richtlijn zijn voor drempels in een 30 km/h-zone en in beginsel alleen geschikt zijn voor parkeerterreinen of privé-wegen.

Conclusie:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

**Reclamant 12, Platform Gehandicapten Castricum, ZZ22 087395**

Deze zienswijze is op 11 augustus 2022 ingediend. Dit is buiten de ter inzage periode die liep tot en met 4 augustus 2022. De zienswijze is derhalve niet-ontvankelijk.

In deze reactienota zal de zienswijze echter wel behandeld worden en voorzien worden van een reactie.

- 1. Toevallig werden wij pas onlangs erop gewezen dat het bestemmingplan Zanderij ter inzage lag en dat er tot 5 augustus gelegenheid was om een zienswijze in te dienen. Helaas zijn wij niet in de gelegenheid geweest om deze datum te reageren.*

Het is spijtig te lezen dat u niet eerder kennis hebt kunnen nemen van het ontwerpbestemmingsplan. Zoals in de aanhef vermeld zullen we uw zienswijze, ook al is deze buiten de termijn ingediend, wel inhoudelijk behandelen.

2. *Met het oog op de toegankelijkheid van het gebied, de bruikbaarheid van de openbare ruimte en de bereikbaarheid van de in het gebied geplande woningen voor mensen met een beperking, brengen wij de volgende punten onder uw aandacht.*

- a. *Het plan wordt gekenmerkt door grote hoogteverschillen in het terrein. Ten opzichte van de omliggende (bestaande)bestrating wordt er een niveauverschil van wel 1,30 meter gecreëerd.*

Uit uw zienswijze wordt onvoldoende duidelijk op welke locatie er volgens u te grote hoogteverschillen zijn.

Waarschijnlijk is hier sprake van een misverstand of verkeerde wijze van interpretatie van de aangegeven peilhoogtes in het landschapsinrichtingsplan. Dit zijn namelijk hoogtes t.o.v. NAP en niet ten opzichte van het huidige terrein.

Er is aan de randen van het plangebied juist aansluiting gezocht op de hoogtes van de bestaande bestrating. In de verdere uitwerking zal hier voor de zekerheid nogmaals aandacht aan besteed worden.

Binnen de voorgenomen planologische mogelijkheden voor de met bestemming "verkeer" aangewezen gronden zijn voldoende mogelijkheden om e.e.a. qua aansluitingen in hoogtes van de nieuwe inrichting ten opzichte van de bestaande omgeving eventueel nader uit te werken en aan te passen indien nodig.

- b. *Er zijn enorme hoogteverschillen bedacht tussen de verschillende woningen. In totaal bedraagt het hoogteverschil 3,60 meter. Deze hoogteverschillen resulteren in zeer steile hellingen tussen de openbare bestrating en de individuele woningen. Deze hellingen voldoen in geheel niet aan normen en zullen de bezoekbaarheid en woonbaarheid voor mensen met een beperking onmogelijk maken.*

Waarschijnlijk is hier sprake van een misverstand of verkeerde wijze van interpretatie van de aangegeven peilhoogtes in het bestemmingsplan. Dit zijn namelijk hoogtes t.o.v. NAP en niet ten opzichte van het omliggende terrein. Daarnaast dient te worden opgemerkt dat dit peil voor de begane grond van de woning bedoeld is en er dus ook mogelijkheden zijn om een kelder te realiseren, waardoor ook op een lager niveau van de woning een entree kan worden gerealiseerd, of bijvoorbeeld een split level woning waardoor je op gelijk niveau binnenkomt.

In de verdere uitwerking en het ontwerpen van de woningen kan door de toekomstige eigenaren invulling worden gegeven aan de benodigde eisen en wensen m.b.t. toegankelijkheid.

Bovendien zijn de peilhoogtes getoetst aan de geldende normen vanuit het Bouwbesluit voor toegankelijkheid van woongebouwen. Hieruit is gebleken dat de woningen hier aan voldoen en/of aan kan voldoen. Voor de appartementengebouwen – waar gelijkvloers wonen in ieder geval mogelijk is – wordt ruimschoots voldaan aan de eisen voor toegankelijkheid, conform het Bouwbesluit.

Binnen de voorgenomen planologische mogelijkheden voor de met bestemming "wonen" aangewezen gronden zijn voldoende mogelijkheden om in de verdere uitwerking en het ontwerpen van de woningen door de toekomstige eigenaren invulling te geven gegeven aan de benodigde eisen en wensen m.b.t. toegankelijkheid.

.

- c. *Ook in de openbare bestrating zijn diverse hellingen opgenomen die veel te steil zijn en niet voldoen aan de landelijk gehanteerde normen. In het plan wordt*



*grotendeels gerekend met keibestrating met een open structuur, wat zeer onvriendelijk is voor mensen met een rolstoel, rollator, scootmobiel of kinderwagen. Het aanbrengen van volledig aangesloten bestrating heeft absolute voorkeur.*

Uit uw zienswijze wordt onvoldoende duidelijk op welke locatie in het plangebied er volgens u niet wordt voldaan aan de landelijke normen en welke normen u precies naar verwijst.

Aangezien het uitgangspunt voor deze ontwikkeling een glooiend (duin)gebied is, zijn hoogteverschillen onvermijdelijk. Uiteraard is toegankelijkheid een belangrijk aspect en bij de verdere civiele uitwerking van het plangebied zal in ieder geval aandacht worden besteed aan de aspecten van bereikbaarheid en overgangen in verschillende hoogtes binnen het plangebied.

Binnen de voorgenomen planologische mogelijkheden voor de met bestemming "verkeer" aangewezen gronden zijn voldoende mogelijkheden om e.e.a. qua aansluitingen in hoogtes van de nieuwe inrichting eventueel nader uit te werken en aan te passen indien nodig. Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

In het landschapsinrichtingsplan zijn verschillende typen bestrating opgenomen, waarbij inderdaad ook keiformaat met open verharding is voorzien. Echter is er juist met het oog op toegankelijkheid rekening mee gehouden waar open en gesloten verharding wordt toegepast. Zo is duidelijk onderscheid gemaakt in wegen, voetpaden en fietspaden. De open verharding is slechts op de parkeervakken van toepassing en alleen onder de opstelplaats van de auto. Voor de inrit en de rest van het parkeerterrein en de rijbanen zal gesloten verharding worden toegepast vanwege de toegankelijkheid. Zie ook onze reactie bij 6.3

- d. *Er zijn in het plan geen paden voorzien voor voetgangers. Gezamenlijk gebruik (voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer) van de wegen lijkt dan logisch maar de wegen dienen dan wel voldoende breedte te hebben, zodat alle verkeersdeelnemers daar veilig van gebruik kunnen maken. Op dit moment lijkt daar geen ruimte voor in het plan te zijn opgenomen.*

De nieuwe wegen in het plangebied zijn breed genoeg om de lage auto-, fiets- en voetgangersintensiteit gemengd te kunnen verwerken.

*Indien bovenstaande opmerkingen niet worden meegenomen in de verdere uitwerking van de plannen, zal dat resulteren in een nieuwe woonwijk waar mensen met een beperking geen gebruik van kunnen maken. Er worden onnodig enorme barrières opgeworpen waardoor een complete groep mensen worden uitgesloten van deelname. Juist in een tijd waarin fors wordt geïnvesteerd in de inclusieve samenleving, is dat niet te verklaren.*

Zie onze reactie onder a t/m d.

3. *Daarnaast willen wij aandacht vragen voor het volgende:*

- a. *Er zijn geen GPA's (algemene parkeerplaatsen voor gehandicapten) opgenomen in het plan. Gezien het totaal aantal aan te brengen parkeerplaatsen, is dat zeker gerechtvaardigd. Wij adviseren de GPA's nabij de geplande appartementencomplexen op te nemen.*

In het bestemmingsplan worden dergelijke parkeerplaatsen niet aangeduid. Dit betekent niet dat deze niet zijn toegestaan of niet zullen worden aangebracht. In de nadere civiele uitwerking van het plangebied zal hier aandacht aan besteed worden. Hierbij kan het volgende worden aangegeven:

Gehandicaptenparkeerplaatsen bij woningen worden op grond van CROW-richtlijnen alleen op grotere openbare parkeerterreinen algemene gehandicaptenparkeerplaatsen aangelegd. Het plan bevat echter geen grote openbare parkeerterreinen. De parkeercoffers bij de appartementen aan de oostzijde van het plangebied zijn privé-parkeerplaatsen. Het streven is om in deze twee parkeercoffers twee parkeerplaatsen dichtbij de ingang breder uit te voeren; indien in deze appartementen dan houders van een gehandicaptenparkeerkaart komen te wonen, kunnen dan zonder aanpassingen op kenteken worden aangelegd.

Binnen de voorgenomen planologische mogelijkheden voor de met bestemming "verkeer" aangewezen gronden zijn voldoende mogelijkheden om GPA's te realiseren. Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

- b. De bruggen zijn niet voorzien van leuningen. Voor mensen met een visuele beperking is er geen duidelijke afscheiding tussen loopvlak en water.*

De brug wordt voorzien van brugleuningen.

In de nadere civiele uitwerking van het plangebied zal hier aandacht aan besteed worden.

- c. Vanaf de spoorwegovergang bij het restaurant Bij de Buurvrouw is er alleen een fietspad voorzien.*

Het plangebied is voor voetgangers vanuit alle kanten bereikbaar. We gaan ervan uit dat met 'deze oversteek' bedoeld wordt de toegang ter hoogte van de spoorwegovergang Kramersweg. Deze oversteek wordt ingericht met fietsers en voetgangers in de voorrang. De wijze van uitvoering is conform de CROW-richtlijnen.

- d. Onduidelijk is hoe de voetgangers het plangebied in komen. Deze oversteek dient verder uitgewerkt te worden en kritisch te worden bekeken op verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers.*

Zie onze reactie onder c.

- 4. Wij wijzen u erop dat op grond van artikel 9 van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake de rechten van personen met een handicap (verder: het VN-verdrag handicap), het verplicht is om te zorgen voor toegankelijkheid, bereikbaarheid en bruikbaarheid van de openbare ruimte voor mensen met een beperking. Dit plan voorziet absoluut niet hierin. Wij verzoek u dan ook dringend de inrichting van het gebied zodanig te herzien dat wel aan de vereisten van het VN-verdrag handicap wordt voldaan.*

Zie onze reactie onder 2 en 3.

Conclusie:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

### **3. Ambtshalve wijzigingen**

#### **Wijziging 1**

Uit nader advies op het uitgevoerde archeologisch onderzoek blijkt dat het niet uit te sluiten is dat in de gebieden die in het ontwerp bestemmingsplan geen dubbelbestemming Waarde archeologie hebben nog archeologische waarden aanwezig zijn. Alleen ter plaatse van het bestaande bedrijfspand is de grond dusdanig geroerd en afgegraven dat er geen archeologische waarden meer aanwezig zijn. Hier komt de dubbelbestemming 'Waarde Archeologie 2' (artikel 7) te vervallen. Derhalve krijgen die gebieden, behoudens ter plaatse van het bestaande bedrijfspand, een dubbelbestemming 'Waarde archeologie 4' met een met een vrijstellingsoppervlakte van 100m<sup>2</sup>. De regels zijn verder identiek aan de dubbelbestemming 'Waarde Archeologie 3' die al in het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen, dus ook de vrijstellingsdiepte van 0,4 meter. Er wordt een nieuw artikel 'Waarde archeologie 4' toegevoegd onder vernummering van de overige artikelen.

#### **Wijziging 2**

Verbeelding: aanduiding Karrespoor ontbreekt op ruimtelijkeplannen.nl. Dit wordt hersteld.

#### **Wijziging 3**

Artikel 3.2.2.c.4. "bouwkundige constructies ten behoeve van terrassen 2,00 m"

2,00 m is te weinig, het moet namelijk een bouwlaag kunnen overbruggen.

2,00m wordt vervangen door 3,30m, aangezien dat de gemiddelde hoogte is van een nieuwbouwlaag

Dit geldt ook voor artikel 4.2.2.c.5. en 5.2.2.f.

#### **Wijziging 4**

Artikel 10.1.c. staat een verkeerde verwijzing wat betreft de bijlage. Er wordt namelijk verwezen naar bijlage 11 AOK faseringstekening, terwijl dat bijlage 5 moet zijn (zoals lid d eronder). Dit wordt aangepast.

#### **Wijziging 5**

Toelichting:

Aangezien door Groen 1 en Groen 2 bepaalde terrassen bij de vrijstaande woningen deels lijken weg te vallen kan dat onduidelijkheden geven op de verbeelding. Er is juridisch geen noodzaak om de terrassen door te tekenen, aangezien het juridisch gewoon mogelijk is om die terrassen te maken binnen groen 2, dus planologisch klopt het. Ter verduidelijking zal hier in de toelichting nog extra aandacht aan worden besteed.

#### **Wijziging 6**

Om enige flexibiliteit bij de uitvoering te bieden wordt er een binnenplanse afwijking bij artikel 10 'Algemene bouwregels' opgenomen

10.3 Binnenplanse afwijking opnemen:

Bij omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het verbod in het bepaalde in artikel 10.1b, mits de afwijkingen ten opzichte van Bijlage 2 Landschapsinrichtingsplan De Zanderij Zuid Deelgebied 3' noodzakelijk zijn en het landschap zoals dat is vastgelegd in Bijlage 2 Landschapsinrichtingsplan De Zanderij Zuid Deelgebied 3 niet verslechteren.

### **4. Overzicht wijzigen als gevolg van de zienswijzen**

#### **Wijziging 1**

Reclamant 5 punt 1 (Kennemer Wonen)

In artikel 6 Wonen zal in lid 1 de verplichting tot realisatie van 25% sociale huurwoningen worden vastgelegd, waarbij tevens een koppeling met de Doelgroepenverordening wordt gemaakt.

Het aangepaste artikel 6.1 lid a komt als volgt te luiden (het cursieve deel is toegevoegd)

a. wonen in een duinlandschap overeenkomstig in Bijlage 1 Beeldkwaliteitsplan De Zanderij Zuid Deelgebied 3 en Bijlage 2 Landschapsinrichtingsplan De Zanderij Zuid Deelgebied 3, *met dien verstande dat minimaal 25% van de woningen binnen het plangebied bestaat uit sociale huurwoningen conform de Doelgroepenverordening Castricum 2021 waarbij de bestaande woningen niet worden meegeteld*, al dan niet in combinatie met:

1. aan huis verbonden beroeps- en bedrijfsactiviteiten, overeenkomstig het bepaalde in artikel 11.1 Aan huis verbonden beroeps- of bedrijfsactiviteit;
2. mantelzorg;

## **Wijziging 2**

Reclamant 9 punt 1

Naar aanleiding van deze zienswijze is het akoestisch onderzoek uitgebreid en zijn de bron en overdrachtsmaatregelen in kaart gebracht. Daarbij is gekeken naar de effecten van het plaatsen van raildempers (bronmaatregel) op de geluidsbelasting en in relatie tot de kosten die dat met zich meebrengt.

De toelichting zal hierop worden aangepast

## **Wijziging 3**

Reclamant 9 punt 2 (ProRail)

Onduidelijk is of het Bouwbesluit voldoende garanties biedt dat de nieuwe woningen aan de streefwaarden uit de Richtlijn SBR B zullen voldoen. Met het opnemen van een voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan kan dit wel geborgd worden. In het bestemmingsplan zal hiervoor een voorwaardelijke verplichting opgenomen worden. Bovenstaande is afgestemd met de omgevingsdienst. Aan artikel 11.1 wordt een lid e toegevoegd, zodat deze komt te luiden:

Artikel 11.1 voorwaardelijke verplichting

Na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan dient te worden voldaan aan de volgende voorwaarden:

- a. Het is verboden een woning binnen de bestemming Wonen in gebruik te nemen en in gebruik te hebben, zolang deze niet is gebouwd overeenkomstig met de eisen ten aanzien van beeldkwaliteit conform Bijlage 1 Beeldkwaliteitsplan De Zanderij Zuid Deelgebied 3;
- b. Het is verboden een woning binnen de bestemming Wonen in gebruik te nemen en in gebruik te hebben, zolang de gronden op het privéperceel behorende bij de woning, niet zijn ingericht en in stand worden gehouden overeenkomstig met Bijlage 2 Landschapsinrichtingsplan De Zanderij Zuid Deelgebied 3;
- c. De verplichting zoals genoemd in sub a en b geldt niet voor de periode van 12 maanden na gereedmelding van de laatste woning aangrenzend aan de fase zoals aangeduid op Bijlage 5 AOK faseringstekening;
- d. In afwijking van sub a, b en c geldt dat tot maximaal 9 maanden na gereedmelding van de laatste woning aangrenzend aan de fase zoals aangeduid op Bijlage 5 AOK faseringstekening, in het plangebied sprake mag blijven van een bouwstraat;
- e. *Het is verboden een woning binnen de bestemming Wonen in gebruik te nemen en in gebruik te hebben, zolang deze niet is gebouwd overeenkomstig met de eisen ten aanzien uit de Richtlijn SBR of diens opvolger.*