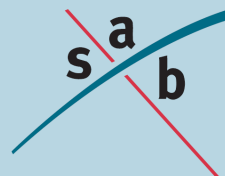


Bestemmingsplan

Doorgaande Fietsverbinding Castricum - Akersloot Toelichting

Gemeente Castricum

Datum: 22 februari 2010
Projectnummer: 80625
ID: NL.IMRO.0383.BPCFietsverbCA-VS01



INHOUD

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Opbouw	3
1.3	Het plangebied	3
2	Het plan	5
2.1	Inleiding	5
2.2	Huidige situatie	5
2.3	Plan doorgaande fietsverbinding Castricum - Akersloot	5
3	Haalbaarheid van het plan	8
3.1	Inleiding	8
3.2	Beleid	8
3.3	Milieu	15
3.4	Externe veiligheid	18
3.5	Water	20
3.6	Flora en Fauna	27
3.7	Archeologie	37
3.8	Verkeer	39
4	Beeldkwaliteitplan fietsverbinding Akersloot Castricum	40
4.1	Inleiding	40
4.2	Beeldkwaliteitplan	40
5	Economische uitvoerbaarheid	42
6	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	43
7	Communicatie	44
8	Afweging en conclusie	45
Bijlagen		47

Bijlagen:

- Eindverslag inspraak, artikel 3.1.1 Bro overleg Voorontwerp bestemmingsplan “Doorgaande fietsverbinding Castricum - Akersloot”, gemeente Castricum, 23 april 2009;
- Inspraakreacties in het kader van art. 3.1.1 Bro en de terinzagelegging;
- Zienswijzen in het kader van de terinzagelegging.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Castricum is voornemens om een nieuwe fietsverbinding aan te leggen tussen de kernen Akersloot en Castricum. De fietsverbinding loopt door het agrarische gebied tussen de beide kernen en zal tussen het Buitendijksepad - provinciale weg N203 en de Uitgeesterweg lopen. De ontwikkeling is niet in overeenstemming met het vigerende bestemmingsplan. Om de fietsverbinding juridisch-planologisch mogelijk te maken is het gewenst een bestemmingsplan op te stellen. Voorliggend bestemmingsplan maakt de ontwikkeling van een doorgaande fietsverbinding tussen Castricum en Akersloot juridisch-planologisch mogelijk.

Aanleiding voor het plan voor de ontwikkeling van een doorgaande fietsverbinding tussen Castricum en Akersloot is het verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers, die gebruik maken van de Uitgeesterweg, om van Akersloot naar Castricum te reizen. Met name in de spitsuren is de Uitgeesterweg een, door fietsers, veel gebruikte route, die met name door schoolgaande jeugd wordt gebruikt.

1.2 Opbouw

De opbouw van dit bestemmingsplan is als volgt: na deze inleiding waarin de begrenzing van het plangebied, het karakter van het projectgebied en het vigerende bestemmingsplan zal worden beschreven (1) volgt de ruimtelijke beschrijving en een beschrijving van het voorlopige projectplan (2). In het daaropvolgende hoofdstuk (3) wordt de haalbaarheid van het plan onderzocht, allereerst wordt ingegaan op de relevante beleidskaders van de verschillende overheden, vervolgens op de milieuaspecten om tot slot de relevante ruimtelijke aspecten te behandelen. Het volgende hoofdstuk geeft een weergave van het opgestelde Beeldkwaliteitplan (4). Nadat de economische uitvoerbaarheid (5) is aangetoond en de maatschappelijke haalbaarheid is weergegeven (6) en vervolgens de communicatie (7) is behandeld volgt tot slot het hoofdstuk afweging en conclusie (8).

1.3 Het plangebied

Het projectgebied is gelegen in het buitengebied van de gemeente Castricum. De westelijke grens van het zoekgebied wordt gevormd door het Buitendijksepad - de provinciale weg N203 en de oostelijke grens wordt gevormd door de Uitgeesterweg. Het tracé van de doorgaande fietsverbinding Castricum - Akersloot loopt via de Nesdijk en sluit aan op de hiervoor genoemde wegen.

Het projectgebied ligt grotendeels in het landelijk gebied tussen Castricum en Akersloot en de gronden hebben een overwegend agrarisch gebruik. Het centrale deel van het projectgebied volgt de cultuurhistorisch belangrijke Nesdijk. Zie afbeeldingen op volgende pagina voor de locatie van het projectgebied en globale ligging van het tracé.



Ligging projectgebied

1.3.1 Vigerende bestemmingsplannen

Voor het voorliggende plan gelden de volgende huidige bestemmingsplannen:

- Bestemmingsplan “Buitengebied Limmen”, vastgesteld door de raad op 03 juli 1975 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 14 september 1976;
- Bestemmingsplan “Buitengebied”, vastgesteld door de raad op 26 maart 1992 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 10 november 1992;
- Eerste herziening bestemmingsplan “Buitengebied” vastgesteld door de raad op 28 januari 1999 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 21 september 1999.

1.3.2 Strijdigheid

Het vigerende bestemmingsplan laat de ontwikkeling van een doorgaande fietsverbinding tussen Castricum en Akersloot niet toe. Om de ontwikkeling van de fietsverbinding mogelijk te maken is een partiële herziening bestemmingsplan, in het kader van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening art. 3.1, noodzakelijk. Onderhavig document vormt de toelichting bij de partiële herziening bestemmingsplan “Doorgaande fietsverbinding Castricum - Akersloot”.

2 Het plan

2.1 Inleiding

Voorafgaand aan dit bestemmingsplan is er, eind mei 2008, door de Grontmij een startnotitie opgesteld en is door het college een plan van aanpak vastgesteld. Op basis van deze documenten is er een start gemaakt met de planvorming voor de realisatie van een doorgaande fietsverbinding tussen Akersloot en Castricum. Hierbij is er rekening gehouden met de beleidsmatige, milieukundige, ecologische, archeologische, cultuurhistorische en planologische-juridische randvoorwaarden. Op basis van de genoemde documenten is er een start gemaakt met de planvorming voor de aanleg van de doorgaande fietsverbinding Castricum - Akersloot.

In eerste instantie is er een zoekgebied vastgesteld waarbinnen het voorlopig tracé is vastgesteld. Inmiddels zijn de grondaankopen afgerond en is er een definitief tracé vastgesteld. Op basis van dit definitief tracé is er eveneens een definitief ontwerp opgesteld. Dit hoofdstuk zal kort ingaan op de ontwikkelingsplannen zelf en de relatie met de omgeving. Voor een uitgebreide omschrijving van de achterliggende gedachte bij de plannen wordt verwezen naar de hiervoor genoemde producten.

2.2 Huidige situatie

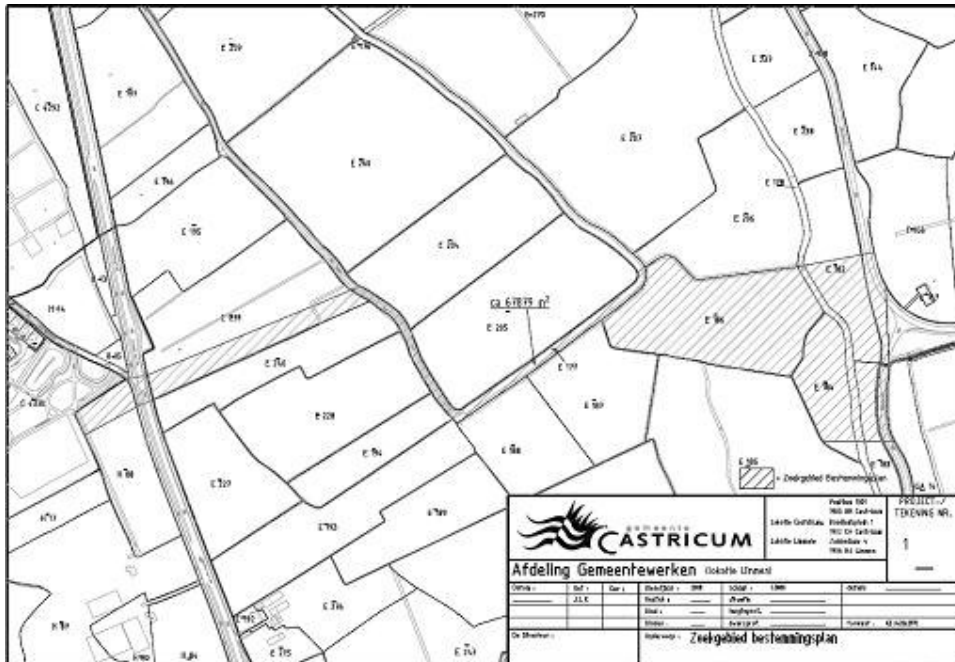
Het plangebied is gelegen in het buitengebied tussen Castricum en Akersloot en bestaat hoofdzakelijk uit agrarische gronden. De agrarische gronden zijn tevens belangrijke weidevogelgebieden. Voorts maakt het tracé voor de doorgaande fietsverbinding onderdeel uit van het Nationale Landschap “Laag Holland”.

In het westelijk deel van de doorgaande fietsverbinding, daar waar het tracé zal aansluiten aan het Buitendijkspad, wordt de fietsverbinding doorkruist door de provinciale weg N203. Het oostelijk deel van het tracé zal aansluiten bij de Uitgeesterweg.

Een deel van het tracé van de te realiseren fietsverbinding zal over de Nesdijk lopen. Dit is een cultuurhistorische lijn van grote waarde. De Nesdijk vormt de begrenzing van de “geest van Nes”. Dergelijke Geesten zijn zeer kenmerkend voor Kennemerland.

2.3 Plan doorgaande fietsverbinding Castricum - Akersloot

Het tracé van de fietsverbinding start ten zuidoosten van Castricum bij het Buitendijkspad. Het tracé zal vervolgens de provinciale weg N203 onderkruisen om zijn weg te vervolgen over de agrarische gronden van het buitengebied van Castricum. Het tracé zal vervolgens aansluiten op de Nesdijk om vervolgens vanaf het meest oostelijke deel van de Nesdijk zijn weg te vervolgen in de richting van, en uiteindelijk aan te sluiten op, de Uitgeesterweg. In eerste instantie is er op basis van het voorkeustracé een zoekgebied vastgesteld (zie afbeelding “Zoekgebied en tracé doorgaande fietsverbinding Akersloot - Castricum”). Inmiddels is het definitief tracé vastgesteld en is er een definitief ontwerp opgesteld. In de paragraaf 2.3.1 zullen deze worden besproken.



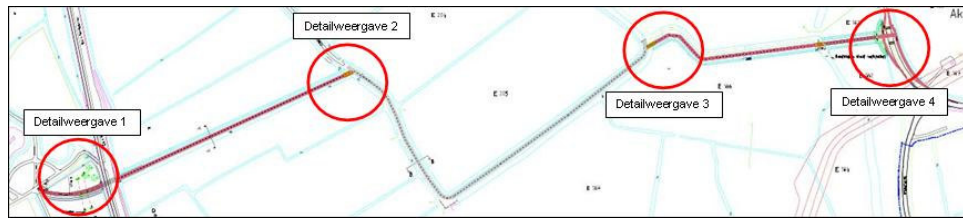
Zoekgebied en tracé doorgaande fietsverbinding Akersloot - Castricum

2.3.1 Definitief ontwerp

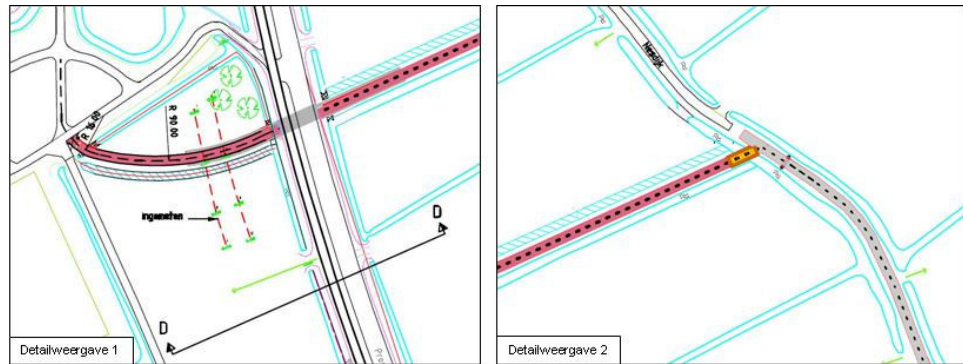
Inmiddels is, door de gemeente Castricum, het definitief tracé vastgesteld en een definitief ontwerp opgesteld met de volgende (ontwerp)kenmerken:

- de doorgaande fietsverbinding zal aansluiten op het Buitendijkspad;
- middels een tunnel zal een onderdoorgang bij de provinciale weg N203 gerealiseerd worden (detailweergave 1);
- het beoogd tracé zal vervolgens lopen over de agrarische gronden gelegen tussen de provinciale weg N203 en de Nesdijk;
- naast de aanleg van de fietsverbinding zal parallel aan het tracé een sloot worden gegraven;
- de realisatie van het fietspad biedt kansen om het dijklichaam van de Nesdijk te accentueren waardoor de cultuurhistorische waarde wordt benadrukt. Hiertoe zullen diverse werkzaamheden (extra) worden verricht:
 - aansluiting op het dijklichaam met bruggetjes in plaats van grondlichamen (detailweergave 2);
 - geen rood maar grijs asfalt (met slijtlaag) toepassen op de dijk;
 - asfalt verharding zo ver mogelijk doortrekken op de Nesdijk zelf (hier is nog een gedeelte onverhard) om zo de structuur van de dijk te volgen;
- na aftakking van de Nesdijk (detailweergave 3) vervolgt het tracé zijn weg via het agrarisch gebied in het oostelijk deel van het zoekgebied om aan te sluiten aan de Uitgeesterweg (detailweergave 4).

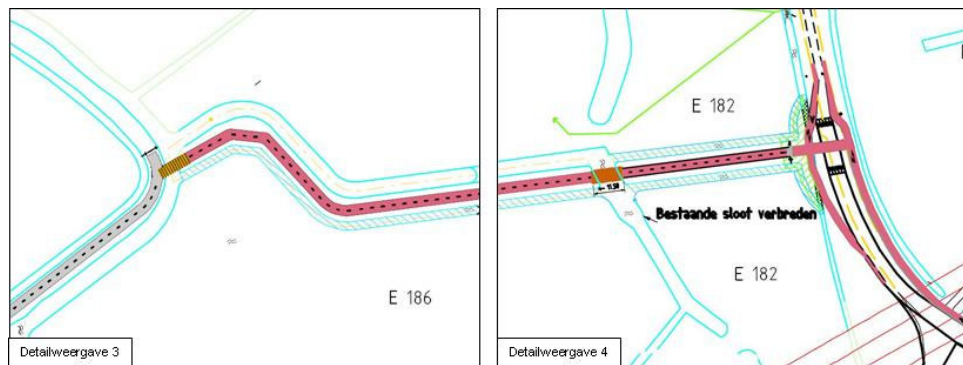
Voor een weergave van het definitieve tracé en ontwerp en verschillende detailweergaven zie hiernavolgende afbeeldingen.



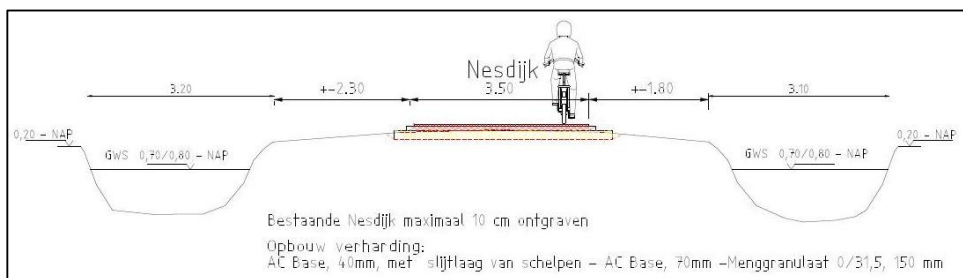
Definitief ontwerp



Detailweergave 1 en detailweergave 2



Detailweergave 3 en detailweergave 4



Doorsnede Nesdijk

3 Haalbaarheid van het plan

3.1 Inleiding

Het al dan niet voldoen aan verschillende randvoorwaarden en uitgangspunten is bepalend voor de vraag of een nieuw bestemmingsplan ook daadwerkelijk uitvoerbaar is. Hierbij moet worden gedacht aan onder meer het ruimtelijk beleid van de hogere overheden en de gemeente zelf, milieuaspecten als geluid, bodem en hinder van bedrijven, archeologie en economische haalbaarheid. Ook het ontwikkelinggerichte deel van het onderhavige plan is getoetst op haalbaarheid. In dit hoofdstuk is aangegeven wat hiervan de resultaten zijn.

3.2 Beleid

Alvorens een herziening bestemmingsplan te kunnen opstellen is het noodzakelijk te bekijken welke beleidslijnen zowel de gemeente alsmede de provinciale en rijksoverheid hebben vastgelegd inzake de voorgestelde ontwikkeling van een doorgaande fietsverbinding tussen Castricum en Akersloot.

3.2.1 *Rijksbeleid*

Nota Ruimte

In de Nota Ruimte is het nationaal ruimtelijk beleid vastgelegd tot 2020. Bovendien bevat het een doorkijk op de langere termijn, namelijk de periode 2020 - 2030. De Nota Ruimte vervangt de ruimtelijke relevante rijksnota's c.q. de planologische kernbeslissingen (PKB's) behorende bij de Vierde nota over de ruimtelijke ordening Extra (en de actualisering daarvan in de Vinac) en het Structuurschema Groene Ruimte. Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevragerende functies op het relatief beperkte oppervlak van Nederland. Meer specifiek richt het kabinet zich hierbij op vier algemene doelen: versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden, en borging van de veiligheid. Met de Nota Ruimte heeft het kabinet gekozen voor een dynamische, op ontwikkeling gericht ruimtelijk beleid. Het accent verschuift daarmee van het stellen van beperkingen naar het stimuleren van ontwikkelingen. Er wordt meer nadruk gelegd op "ontwikkelingsplanologie" en minder op "toelatingsplanologie". Daarbij is het belangrijk dat iedere overheidslaag in staat wordt gesteld de eigen verantwoordelijkheid waar te maken.

De bereikbaarheid en toegankelijkheid van de groene ruimte moeten worden verbeterd en vergroot, zowel door het wandel-, fiets- en waterrecreatienetwerk te vergroten alsmede door belemmeringen weg te nemen. Het rijk stimuleert provincies om samen met waterschappen en andere grondeigenaren lijnvormige elementen, zoals dijken, oevers en houtwallen toegankelijker te maken voor wandelen, fietsen en varen (waterrecreatie). Tevens worden provincies gestimuleerd om de toegankelijkheid van natuurgebieden en landbouwgrond verder te vergroten.

Conclusie

De onderhavige plannen inzake de realisatie van de doorgaande fietsverbinding tussen Castricum en Akersloot verbetert de toegankelijkheid en bereikbaarheid van het landelijk gebied. Tegelijkertijd wordt de Nesdijk, een lijnvormig element, toegankelijker gemaakt. De realisatie van een fietsverbinding tussen de kernen Castricum en Akersloot is hierdoor in overeenstemming met het beleid zoals vermeld in de Nota Ruimte.

Realisatieparagraaf Nationaal ruimtelijk beleid

In juni 2008 heeft het kabinet de realisatieparagraaf Nationaal ruimtelijk beleid vastgesteld. Deze paragraaf geeft inzicht in welke nationale belangen het kabinet heeft gedefinieerd en op welke wijze het rijk deze wil verwezenlijken. In het bijzonder welke belangen zullen worden gewaarborgd in de amvb Ruimte. De Realisatieparagraaf krijgt de status van structuurvisie en wordt als het ware toegevoegd aan de Nota Ruimte en overige PKB's. In de realisatieparagraaf zijn de volgende Nationale Ruimtelijke belangen uit de Nota Ruimte opgenomen, het betreft onder andere het volgende aspect:

- aanpassing toeristisch - recreatieve voorzieningen in het landschap aan veranderende behoefte en vergroting toeristische - recreatieve mogelijkheden in het landschap.

Conclusie

De onderhavige plannen inzake de realisatie van een doorgaande fietsverbinding tussen Akersloot en Castricum vergroten de toeristische - recreatieve mogelijkheden van het landelijk gebied tussen de beide kernen. Hiermee is de aanleg van de fietsverbinding tussen Castricum en Akersloot conform het in de realisatieparagraaf gehanteerde beleid.

Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit geeft de hoofdlijnen van het nationale verkeer- en vervoersbeleid voor de komende decennia. Centraal staat dat de mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. Een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid zijn essentieel om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken.

Ten aanzien van fietsverkeer en fietsverbindingen heeft de Nota Mobiliteit de ambitie om het gebruik van de fiets te stimuleren. Dit is namelijk maatschappelijk van belang. Het fietsgebruik heeft positieve effecten op de kwaliteit van de leefomgeving. De fiets vervult op een goedkope manier de mobiliteit- en recreatiebehoefte van mensen, ook van ouderen, kinderen en autolozers. Alle overheden dienen derhalve het gebruik van de fiets te stimuleren en bij te dragen aan kennisoverdracht.

Conclusie

Door de realisatie van fietsverbindingen tussen Castricum en Akersloot wordt het gebruik van de fiets actief gestimuleerd. De realisatie van een fietsverbinding tussen Castricum en Akersloot is hiermee in overeenstemming met het beleid zoals geformuleerd in de Nota Mobiliteit.

Nota Belvédère

Door het rijk is veel aandacht besteed aan behoud en versterking van de cultuurhistorische waarden van Nederland. In de Nota Belvédère is dit beleid vastgelegd. In deze nota wordt gepleit voor een respectvolle omgang met cultuurhistorische waarden. Verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving en behoud van het aanwezige cultuurhistorische erfgoed is hierbij het doel. Op basis van archeologische, historisch-(steden)bouwkundige en historisch geografische kenmerken is een kansenkaart voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland gemaakt. Hierbij zijn 70 Belvédèregebieden en 105 steden geselecteerd, waarbij zeldzaamheid, gaafheid en representativiteit selectiecriteria waren.

Met de Nota Belvédère pleiten de vier ministeries voor een respectvolle omgang met cultuurhistorische waarden binnen ruimtelijke ontwikkelingen. Niet door een veto uit te spreken over veranderingen, ook niet door het verleden te laten voor wat het is, maar door te zoeken naar wederzijds profijt. De strategie is 'behoud door ontwikkeling'. In deze nieuwe ontwikkelingsgerichte strategie vormt de cultuurhistorie het uitgangspunt voor ruimtelijke planvormingsprocessen. Het betreft een tweeledig doel: verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving en behoud van het cultuurhistorische erfgoed. Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient daarom bovenstaande strategie als overkoepelend uitgangspunt te worden genomen.

Conclusie

Het tracé van de fietsverbinding loopt over de, cultuurhistorisch waardevolle, Nesdijk waardoor deze wordt geaccentueerd en toegankelijker wordt gemaakt. Hiermee wordt aangesloten bij de strategie 'behoud door ontwikkeling' zoals verwoord in de Nota Belvédère.

3.2.2 Provinciaal beleid

Provinciaal beleid en de nieuwe Wet ruimtelijke ordening

Met de inwerkingtreding van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) per 1 juli 2008 vervalt de provinciale bevoegdheid tot goedkeuring van bestemmingsplannen en daarmee een mogelijkheid voor doorwerking van het geldende streekplanbeleid. Het overgangsbeleid zoals verwoord in de Invoeringswet Wro regelt dat een streekplan vanaf de inwerkingtreding van de nieuwe Wro van rechtswege wordt aangemerkt als structuurvisie. Het streekplan wordt daarmee een zelfbindend instrument voor het provinciaal bestuur. De provincie heeft een overgangsdokument en bijbehorende oplegnotitie opgesteld die het huidige provinciaal beleid inventariseren als grondslag voor de wijze van doorwerken van het beleid in het gemeentelijk beleid na het vervallen van de goedkeuringsvereiste van bestemmingsplannen. Door de provincie is aangegeven dat dit overgangsdokument geen nieuw beleid bevat. De beleidsdoelen zoals verwoord in het Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord (2003) (inclusief herzieningen en uitwerkingen) wijzigen niet en er is geen sprake van een streekplanherziening. Voor het voorliggende bestemmingsplan geldt het hierna volgende provinciale beleid.

Structuurvisie provincie Noord-Holland

In de structuurvisie van de provincie Noord-Holland legt de provincie haar ambities voor de komende 30 jaar vast op het gebied van wonen, verkeer, energie, economie, natuur en landschap en welzijn. Met de nieuwe Wet ruimtelijke ordening krijgen de provincies voor het eerst mogelijkheden om initiatieven te nemen tot ruimtelijke aan-

passingen. Vanuit het principe 'decentraal wat kan, centraal wat moet', heeft de provincie een actieve bovenregionale taak. De Provinciale Structuurvisie zal naar verwachting begin 2009 door Provinciale Staten worden vastgesteld. Tot die tijd geldt er een overgangsfase, vastgelegd in het 'overgangsdokument geldend streekplanbeleid' en de 'oplegnotitie'. Voor een toelichting op de hiervoor genoemde documenten zie voorgaande alinea.

Provinciale Ruimtelijke Verordening 2009

In het kader van de invoering, per 1 juli 2008, van de nieuwe Wro heeft de provincie een ruimtelijke verordening (PRV) opgesteld met hierin de algemene regels waaraan bestemmingsplannen moeten voldoen. Deze regels zijn gebaseerd op het bestaande provinciale beleid. Hierbij dient aangetekend te worden dat er geen nieuw beleid is opgenomen in de provinciale ruimtelijke verordening. De verordening is vastgesteld op 14 oktober 2008 en is per 1 januari 2009 van kracht geworden.

In het belang van een goede ruimtelijke ordening in de provincie is het noodzakelijk algemene regels vast te stellen betreffende de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen over onderwerpen in zowel het landelijk als het stedelijk gebied van Noord-Holland waar een provinciaal belang mee gemoeid is. De verordening neemt verschillende hoofdlijnen in acht. De volgende hoofdlijn is van toepassing op het onderhavige projectplan:

- over een goede infrastructuur beschikken, waardoor de mobiliteit en bereikbaarheid van wonen, werken en voorzieningen is gewaarborgd.

Conclusie

De provinciale ruimtelijke verordening bevat geen nieuw beleid en het projectplan is overeenkomstig de genoemde hoofdlijn inzake de kwaliteit en waarborging van de provinciale infrastructuur. Het onderhavige bestemmingsplan is hiermee in overeenstemming met de provinciale ruimtelijke verordening. Echter op onderhavige ontwikkeling is artikel 8 van de provinciale ruimtelijke verordening van toepassing. Derhalve is er een ontheffing aangevraagd bij de provincie Noord-Holland en deze is op 09 februari 2010 verleend (zie bijlagenboek). Ten behoeve van de ontheffing PRV is er een Beeldkwaliteitplan¹ opgesteld, voor een weergave van dit BKP zie het volgende hoofdstuk.

Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord

Op 25 oktober 2004 hebben Provinciale Staten het Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord vastgesteld. Het ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord heeft een andere inhoud dan een streekplan, echter de juridische status is dezelfde. In het Ontwikkelingsbeeld is een onderscheid gemaakt tussen de lange termijn visie, met als horizon 2030, die een wenselijke ontwikkeling weergeeft, en de juridisch relevante beleidslijnen die gelden tot 2014. De geldigheidsduur van het ontwikkelingsbeeld loopt van 2004 - 2014. Hoewel er in het ontwikkelingsbeeld geen concrete beleidsbeslissingen zijn opgenomen gaat het ontwikkelingsbeeld wel uit van een nieuw ordeningsprincipe voor de beoordeling van ruimtelijke plannen. De ambitie van de provincie is het versterken van de aantrekkingskracht voor het wonen, de natuur, het recreëren en het werken en ervoor te zorgen dat Noord-Holland Noord zich kan ontwikkelen met behoud van de eigen kwaliteit en identiteit.

¹ Beeldkwaliteitplan "fietsverbinding Akersloot Castricum", SAB Amsterdam, april 2009.

Het investeren in het sterker maken van de natuur en recreatieve verbindingen (wandelen- en fietspaden) is een van de kernpunten in het Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord. De provincie streeft naar een optimaal regionaal fietsroutenetwerk om het fietsgebruik te bevorderen. Ontbrekende schakels in het fietspadennetwerk dienen aangelegd te worden.

Conclusie

Het onderhavige bestemmingsplan realiseert een ontbrekende fietsverbinding tussen Castricum en Akersloot en draagt hiermee bij aan de versterking en optimalisering van het regionale fietsroutenetwerk. De realisatie van de doorgaande fietsverbinding tussen Castricum en Akersloot is hiermee conform het provinciale beleid zoals verwoord in het "Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord".

Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan, Actualisatie van het PVVP 2007 - 2013 (2008)

Het Provinciale Verkeer- en Vervoerplan bevat het beleid van de provincie Noord-Holland op het gebied van Verkeer en Vervoer voor tenminste de komende 5 jaar. Hierbij heeft de provincie er voor gekozen om bij het opstellen van haar beleid de lijnen uit te zetten en niet alles tot in de details vast te leggen. De provincie zal maatwerk bieden bij de aanpak van de verschillende mobiliteitspunten. Dit maatwerk wordt geboden door een of meerdere van de genoemde speerpunten toe te passen. Uitgangspunt hierbij is gebiedsbenadering, verkeersveiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid. Een van de speerpunten van de provincie Noord-Holland is "Impuls fiets".

Een van de punten uit "Impuls fiets" is het verbeteren van de regionale fietsinfrastructuur. Hiermee wil de provincie het gebruik van de fiets op de langere afstanden bevorderen. Als gevolg van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en inzichten dient het fietsnetwerk nog verder te worden verdicht en verbeterd. Met name het woon- en schoolverkeer is er bij gebaat. Dit wil men onder andere bereiken door het bestaande fietsnetwerk van de provincie te complementeren en de kwaliteit te verbeteren middels de realisatie van doorstroomroutes fiets (met name naar woon - werkgelegenheidsconcentraties). De voorgestelde fietsverbinding tussen Castricum en Akersloot is hiermee conform het provinciale beleid inzake fietsverbindingen.

Conclusie

Door de aanleg van de fietsverbinding tussen Castricum en Akersloot wordt de verkeersveiligheid en de regionale fietsinfrastructuur verbeterd. Het onderhavige bestemmingsplan is hiermee in overeenstemming met het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan en met het provinciale speerpunt "Impuls fiets".

3.2.3 Regionaal beleid

Integrale Gebiedsvisie Noordwest 8 2030

De integrale gebiedsvisie Noordwest 8 2030 is opgesteld door het samenwerkingsverband NoordWest 8 (NW8). Dit is een samenwerkingsverband tussen de 30 gemeenten, de 3 gewesten, het georganiseerde bedrijfsleven en een groot aantal maatschappelijke organisaties in het gebied van Noordwest Nederland. Het doel van het samenwerkingsverband is om de regionale belangen van het gebied Noordwest Holland op de kaart te zetten bij de provincie, het rijk en de Europese Unie. Het NW8 richt zich op het realiseren van een vitaal platteland en vitale stedelijke kernen, het optima-

liseren van verkeer en vervoer en het versterken van de regionale lobby. Doel van deze samenwerking is het realiseren van een complete leefomgeving in Noordwest Holland, met de juiste balans tussen wonen, werken, vervoeren en recreëren om bewoners en bedrijven aan de regio te binden. In dit kader heeft NW8 een Integrale gebiedsvisie opgesteld.

Een van de keuzes c.q. opgaven die in de Integrale gebiedsvisie zijn opgenomen is de verbetering van de interne en externe bereikbaarheid van de NoordWest 8-regio via weg, spoor, water, lucht en digitale snelweg. Hieronder valt de opgave om de regionale fiets- en wandelpaden uit te breiden en te verbeteren (realiseren netwerk) door onder andere gebruik te maken van kavelranden van landbouwbedrijven waardoor de verschillende deelgebieden op een innovatieve manier met elkaar verbonden kunnen worden.

Conclusie

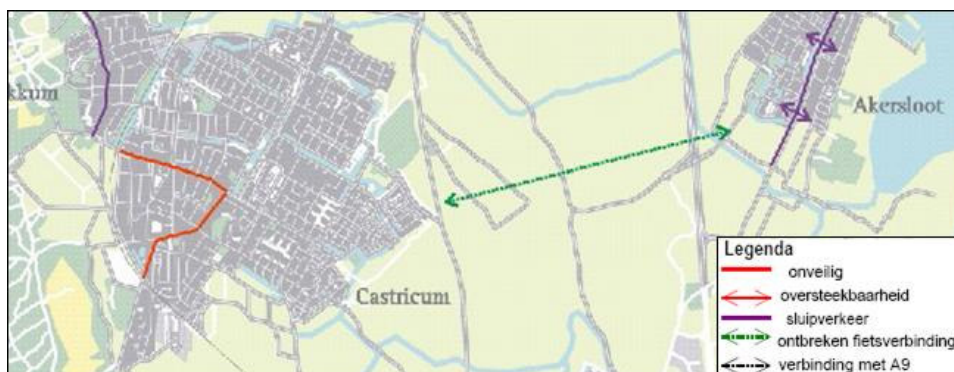
De voorgenomen realisatie van een doorgaande fietsverbinding tussen Castricum - Akersloot sluit hiermee aan bij de integrale opgave om de regionale fiets- en wandelpaden uit te breiden en te verbeteren.

3.2.4 Gemeentelijk beleid

Integraal Verkeer en Vervoerplan Castricum (2004)

In het collegeprogramma van de gemeente Castricum is aangegeven dat een herijking van het verkeersbeleid nodig is. Het "Integraal Verkeer- en Vervoersplan" voorziet hierin. Het doel van het verkeer- en vervoersplan is om tot een breed gedragen en goed uitvoerbare beleidsvisie te komen.

De belangrijkste beleidskaders voor de fiets zijn opgenomen in de verkeersplannen van de voormalige gemeenten Limmen en Akersloot en het beleidsplan verkeer van de gemeente Castricum. Ook in de visie van de regio is aandacht voor de fiets. Daarnaast is gebruikgemaakt van gegevens van de Fietsbond.



Ontbrekende fietsverbinding Castricum - Akersloot "Integraal Verkeer- en Vervoersplan Castricum"

In de plannen wordt uitgesproken dat de kwaliteit van het fietsnetwerk van een hoog niveau moet zijn. Hierbij gaat het zowel om de kwaliteit van de fietsvoorzieningen (goede fietspaden e.d.), als om de veiligheid op en om de fietsvoorzieningen, als om de kwaliteit van het netwerk (geen ontbrekende schakels in en tussen de kernen). Op knooppunten van wegen, bij publieke voorzieningen en bijhaltes van openbaar ver-

voer moeten goede fietsvoorzieningen komen. Hierdoor wordt het fietsgebruik gestimuleerd en neemt het belang toe als onderdeel van de verplaatsing met openbaar vervoer in het voor- en natransport.

Een van de specifieke aandachtspunten voor gemeente Castricum zijn de ontbrekende schakels in het netwerk, met name de verbindingen tussen Akersloot en Limmen en tussen Castricum en Akersloot.

In de verkennende fase is het bestaande fietsnetwerk in en tussen de kernen onderzocht. Het blijkt dat het fietsnetwerk in de kernen vrij compleet is. Voor deze delen van het netwerk is het van belang dat aandacht besteed wordt aan het op peil houden/brengen van de kwaliteit en veiligheid. Daarnaast is er extra aandacht voor de ontbrekende schakels in het netwerk. Een van de belangrijkste ontbrekende schakels in het fietsnetwerk is de verbinding tussen Akersloot en Castricum. Gezien de voorzieningen in Castricum is een dergelijke route voor Akersloot van groot belang.

Conclusie

Met de ontwikkeling van een fietsverbinding tussen Castricum en Akersloot wordt een van de ontbrekende schakels in het regionale fietsroutenetwerk gerealiseerd. De voorgenomen realisatie van de verbinding tussen Akersloot en Castricum is hiermee conform het beleid zoals opgesteld in het integrale verkeer- en vervoerplan.

Strategische visie Buiten gewoon Castricum

In 2002 zijn de gemeenten Akersloot, Castricum en Limmen samengegaan in de nieuwe gemeente Castricum. Een belangrijke leidraad bij dit fusieproces was de wens om een sterke groene buffer te vormen tussen de stedelijke gebieden ten noorden (Alkmaar, Heerhugowaard) en ten zuiden (Velsen, Beverwijk) van de nieuwe gemeente. Om dit streven gestalte te geven, is besloten een strategisch visie voor de nieuwe gemeente Castricum op te stellen. In de strategische visie wordt de gewenste koers van de gemeente op de lange termijn weergegeven. Het gaat daarbij niet alleen om vraagstukken van fysiek ruimtelijke aard, ook de sociaal-culturele en economische invalshoek speelt bij de strategische visie een rol. Door uit te gaan van een planhorizon van 2030 wordt in een brede en ruime context naar wenselijkheden en mogelijkheden van Castricum gekeken. De strategische visie biedt daarmee een kader voor het strategische beleid van de gemeente op de langere termijn.



Ontbrekende fietsverbinding Castricum - Akersloot "Strategische visie Buiten gewoon Castricum"

Een van de geformuleerde kerndoelen is de ontwikkeling van routes voor langzaam verkeer. De ontwikkeling van fiets-, wandel- en waterroutes voor het faciliteren van het recreatieve gebruik van het landelijk gebied is een belangrijke ambitie. Daarnaast is het ook van belang om goede verbindingen tot stand te brengen voor veilige langzaam verkeer routes tussen de kernen. Nieuwe verbindingen zullen zorgvuldig worden ingepast met respect voor en in aansluiting op de veranderingen rond de functie van het landelijk gebied (natuur, landbouw). Door de bestaande recreatieve netwerken te verbinden wordt de recreatieve samenhang tussen de groene ruimten in de gemeente Castricum versterkt. Deze netwerken staan centraal in het recreatieve (en toeristische) aanbod van de gemeente, ook in regionaal verband. Bij het verbinden gaat het vooral om de aanleg van ontbrekende schakels in de polders, gericht op het creëren van een grofmazig netwerk: voor uitloop van de kernen en voor regionale verbindingen. Voor het versterken van de recreatieve kwaliteiten van het buitengebied zal er worden ingezet op rechtstreekse, vrijliggende, utilitaire fietsverbindingen tussen de kernen van de gemeente. De realisatie van een fietsverbinding tussen Castricum en Akersloot is hierbij van groot belang.

Conclusie

De geplande realisatie van een veilige fietsverbinding tussen Castricum - Akersloot is in overeenstemming met de strategische visie omdat hiermee een ontbrekende schakel in het fietsroutenetwerk wordt aangelegd en de recreatieve kwaliteiten van het landelijk gebied worden versterkt.

3.3 Milieu

3.3.1 Milieuzonering

Bij milieuzonering gaat het om afstanden die bij voorkeur in acht genomen moeten worden rondom milieubelastende functies zoals bedrijven. Het gaat hierbij om milieuaspecten als geur, stof, geluid en gevaar die een belemmering kunnen vormen voor gevoelige functies zoals woningen.

Bij het realiseren van nieuwe bestemmingen dient gekeken te worden naar de omgeving waarin de nieuwe bestemmingen gerealiseerd worden. Hierbij spelen twee vragen een rol:

- 1 Past de nieuwe bestemming in de omgeving?
- 2 Laat de omgeving de nieuwe bestemming toe?

Ad 1. Het projectplan bestaat uit de realisatie van een fietsverbinding in het buitengebied tussen Castricum en Akersloot. Een fietsverbinding is geen milieubelastende functie. De nieuwe bestemming past hierdoor in de omgeving.

Ad 2. Het projectplan bestaat uit de realisatie van een fietsverbinding in het buitengebied tussen Castricum en Akersloot. Een fietsverbinding is geen milieugevoelige functie. De omgeving laat de nieuwe bestemming toe.

Conclusie

Vanuit het oogpunt van de milieuzonering zijn er geen belemmeringen die de ontwikkeling van een fietsverbinding tussen Castricum en Akersloot niet mogelijk maken.

3.3.2 Geur

Wettelijk kader

De Nederlandse emissie Richtlijn geeft de algemene eisen aan voor emissieconcentraties, die overeenkomen met de stand van zaken van emissiebeperking. Het doel van de NeR is ten eerste het harmoniseren van de milieuvergunningen met betrekking tot emissies naar de lucht. Ten tweede het verschaffen van informatie over de stand van zaken inzake de techniek op het gebied van emissiebeperking. De NeR is vastgesteld door de gezamenlijke overheden, provincies, gemeenten en rijk. Hierbij heeft de industrie een adviserende rol gehad. De NeR heeft geen formele wettelijke status, maar dient gebruikt te worden als richtlijn voor de vergunningverlening. Eventueel afwijken van de richtlijn is hierom mogelijk, echter moet dit wel adequaat worden gemotiveerd.

Situatie plangebied

Bij geur van bedrijven gaat het om de geuruitstoot (emissie) van bedrijven die zich verspreidt via de lucht en een geurbelasting veroorzaakt op de woon- en leefomgeving. De NeR, de Nederlandse emissierichtlijn lucht, geeft algemene eisen aan emissieconcentraties, die overeenkomen met de stand van de techniek van emissiebeperking. Op grond van de beschikbare informatie kan geconcludeerd worden dat in de omgeving van het projectgebied zich geen geuremitterende bedrijven bevinden die een negatieve invloed hebben op de toekomstige functies in het projectgebied.

Conclusie

Vanuit de Nederlandse emissierichtlijn worden geen beperkingen opgelegd met betrekking tot de uitvoerbaarheid van het project

3.3.3 Geluid

Wettelijk kader

De mate waarin het geluid door het (spoor)wegverkeer en/of door industrieterreinen met een wettelijke geluidzone, het woonmilieu mag belasten, is geregeld in de Wet geluidhinder. De Wet geluidhinder stelt dat in principe de geluidbelasting op een geluidsgevoelige bestemming niet hoger mag zijn dan de voorkeursgrenswaarde, dan wel een nader te bepalen hogere grenswaarde. Indien een bestemmingsplan nieuwe geluidsgevoelige functies toestaat, stelt de Wet geluidhinder de verplichting akoestisch onderzoek te verrichten naar de geluidbelasting ten gevolge van wegen en gezoneerde industrieterreinen op een bepaalde afstand van de nieuwe geluidsgevoelige functie.

Situatie plangebied

Een fietsverbinding is geen geluidhinder veroorzakende bestemming en tevens geen geluidsgevoelig object. Daarnaast is de verbinding gesloten voor motorvoertuigen. Derhalve is een akoestisch onderzoek naar de geluidsbelasting van de fietsbestemming op de omgeving niet noodzakelijk.

Conclusie

Op basis van de Wet Geluidhinder geldt er geen onderzoeksplicht. Derhalve zijn er geen belemmeringen voor de realisatie van de doorgaande fietsverbinding tussen Castricum en Akersloot.

3.3.4 Bodem

Wettelijk kader

De bodemkwaliteit is in het kader van een ruimtelijke ontwikkeling van belang indien er sprake is van functieveranderingen. De bodem moet geschikt zijn voor de nieuwe functie. Het doen van bodemonderzoek bij bouwactiviteiten is een verplichting uit het Besluit Indieningvereisten. Bij functies waarbij sprake is van langdurig verblijf (langer dan drie uur) van mensen is bodemonderzoek noodzakelijk.

Situatie plangebied

De geplande aan te leggen fietsverbinding is gelegen in het buitengebied van Castricum en Akersloot. De gronden hebben, op dit moment, een overwegend agrarische bestemming. Het is niet de verwachting dat de verblijfsduur van mensen op de nieuwe bestemming de drie uur overschrijdt.

Conclusie

Aangezien het de verwachting is dat de verblijftijd van mensen op de nieuwe bestemming de drie uur niet zal overschrijden is het doen van bodemonderzoek vanuit het Besluit Indieningvereisten niet noodzakelijk.

3.3.5 Luchtkwaliteit

Wettelijk kader

Op 15 november 2007 is de nieuwe “Wet luchtkwaliteit” in werking getreden. Hiermee wordt de wijziging van de Wet milieubeheer op het gebied van luchtkwaliteitseisen (hoofdstuk 5 titel 2) bedoeld. Deze wet vervangt het Besluit luchtkwaliteit uit 2005 en is een implementatie van de Europese kaderrichtlijn luchtkwaliteit en de vier dochterrichtlijnen waarin onder andere grenswaarden voor de luchtkwaliteit ter bescherming van mens en milieu zijn vastgesteld.

Deze nieuwe wet- en regelgeving noemt “gevoelige bestemmingen” (zoals scholen en kinderdagverblijven) en maakt onderscheid tussen projecten die “in betekende mate” en “niet in betekende mate” (NIBM) leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Daarnaast moet de mate van blootstelling aan luchtverontreiniging worden meegenomen in de afweging of er sprake is van een “goede ruimtelijke ordening” en moet afgewogen worden of het aanvaardbaar is om een bepaald project op een bepaalde plaats te realiseren.

Situatie plangebied

De geplande aan te leggen fietsverbinding is gelegen in het buitengebied van Castricum en Akersloot. De gronden hebben, op dit moment, een overwegend agrarische bestemming. De nieuwe bestemming behoort niet tot de “gevoelige bestemmingen” (NIBM) zoals in de wet- en regelgeving is genoemd. Verder leidt de nieuwe bestemming “niet in betekende mate” tot een verslechtering van de luchtkwaliteit in de omgeving.

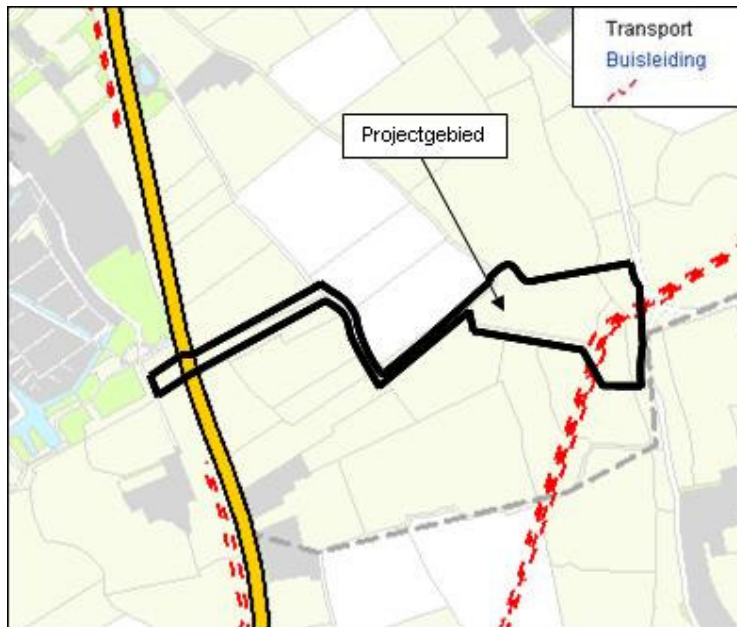
Conclusie

Aangezien de nieuwe bestemming niet tot een “gevoelige bestemming” behoort zoals omschreven in de Wet luchtkwaliteit en de ontwikkeling van de fietsverbinding niet zal leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit in de omgeving is er geen luchtkwaliteitsonderzoek noodzakelijk.

3.4 Externe veiligheid

Wettelijk kader

De externe veiligheid door de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen (productie, gebruik, opslag en vervoer) in en rond het plangebied. Veiligheidsafstanden tussen activiteiten met gevaarlijke stoffen en (beperkt) kwetsbare objecten, zoals woningen, moeten ervoor zorgen dat bij een eventuele calamiteit het aantal dodelijke slachtoffers beperkt blijft. Het Vuurwerkbesluit (2002, herziening 2004) en het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi, 2004) stellen afstandseisen aan risicovolle bedrijfsactiviteiten. De circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS, 2004) adviseert bij transportroutes en buisleidingen met gevaarlijke stoffen veiligheidsafstanden aan te houden.



Uitsnede risicokaart provincie Noord-Holland

Situatie plangebied

In het plangebied zijn kabels en leidingen aanwezig die in combinatie met de zettinggevoeligheid van het gebied voor uitdagingen zorgen. Op basis van de risicokaart (zie bovenstaande afbeelding) van de provincie Noord-Holland kan er worden geconcludeerd dat er zowel in het westelijke deel alsmede het oostelijke deel van het projectgebied buisleidingen wordt gekruist. De leidingen in het oostelijk deel van het plangebied maken deel uit van de "Nationale Leidingenstrook". Deze strook heeft een breedte van 70 m en is in dit bestemmingsplan als "Leiding - Gas 2" bestemd. Uitgangspunt bij de Nationale Leidingenstrook is dat in afwijking van het bepaalde in de overige artikelen in de planregels (in principe) geen nieuwe gebouwen zijn toegestaan.

De aanwezige buisleidingen (bron: Risicokaart provincie Noord-Holland) gelegen in het westelijk deel van het gebied, waarop het plan betrekking heeft, bestaan uit een tweetal hoge druk aardgasleidingen (24 inch, 66 bar en 12,75 inch, 40 bar). In het oostelijk deel van het gebied liggen eveneens een tweetal bestaande hoge druk aardgasleidingen (24 inch, 66 bar en 36 inch, 66 bar).

Voor een hoge drukgasleiding is de richtlijn van het ministerie van VROM “zonering langs hoge druk aardgastransportleidingen” van 26 november 1984, van toepassing. Uit operationele en veiligheidsoverwegingen, zoals bij bereikbaarheid voor onderhoud, bescherming van de omgeving bij lekkage, bescherming van de leiding tegen beschadiging en bereikbaarheid in noodgevallen, is het van belang dat aan weerszijden van de leiding een vrije strook (belemmeringzone) blijft. Voor de verschillende leidingen bedraagt de vrije strook aan weerszijden:

- voor leidingen met 24 inch en 66 bar, 5 meter aan weerszijden;
- voor de leiding met 36 inch en 66 bar, 5 meter aan weerszijden;
- voor de leiding 12,75 inch en 40 bar, 4 meter aan weerszijden.

Tevens is binnen deze strook het uitvoeren van werkzaamheden, die een veilig en bedrijfszeker gastransport in gevaar kunnen brengen of gevaar voor personen en/of goederen kunnen opleveren niet toegestaan, behoudens schriftelijke toestemming van de leidingbeheerder. Deze zone is opgenomen op de plankaart en bestemd als “Leiding - Gas 1”. Verder is het vanuit veiligheidsoverwegingen van belang om een afstand aan te houden tot gebouwen of plaatsen waar frequent en/of langdurig personen verblijven. Deze afstand is in principe zodanig dat daarbuiten de invloed van de leiding op de omgeving verwaarloosbaar mag worden geacht. Dit wordt de toetsingsafstand genoemd. Voor de betreffende leiding in het plangebied geldt een toetsingsafstand van:

- voor leidingen met 24 inch en 66 bar, 80 meter;
- voor de leiding met 36 inch en 66 bar, 115 meter;
- voor de leiding 12,75 inch en 40 bar, 30 meter.

Het externe veiligheidsbeleid van het ministerie van VROM wordt echter vernieuwd (AmvB Buisleidingen). Omdat het nieuwe beleid nog niet is vastgesteld, is bij het opstellen van dit bestemmingsplan evenwel uitgegaan van de eerder genoemde richtlijn. Ook omdat het bestemmingsplan een agrarisch gebied betreft waarin nauwelijks bebouwing is toegestaan. Uitzondering hierop is dat de minimale breedte van de belemmeringzones, zoals opgenomen in de toekomstige AmvB Buisleidingen, is opgenomen in dit bestemmingsplan.

Het streven van de circulaire is er opgericht dat bestemmingen die voorzien in het regelmatig verblijf van personen, buiten deze toetsingsafstand worden gerealiseerd. Dit komt in dit bestemmingsplan niet voor. Overigens kunnen technische, planologische en/of economische overwegingen aanleiding geven om af te wijken van de toetsingsafstand bij leidingen op grond van leidingspecificaties.

Zoals hiervoor vermeld wordt de circulair “Zonering langs hoge druk aardgastransportleidingen” vervangen door een nieuwe zoneringregeling. De in de circulaire opgenomen deterministische afstanden worden in de nieuwe regeling vervangen door een risicobeleid. Hierin zal met name het (PR) plaatsgebonden- en (GR) groepsrisico een prominente rol gaan spelen. Volledigheidshalve zijn de nieuwe afstanden, conform het nog vast te stellen nieuwe EV-beleid, in de onderstaande tabel opgenomen.

Leidingnumme.	Diameter	Ontwerpdruk in Bar	Belemmerde strook	1% Letaliteitsgrens	100% Letaliteitsgrens
W-571-01	12"	40	4 meter	140 meter	70 meter
W-550-00	36"	66,2	5 meter	430 meter	180 meter
W-551-00	42"	66,2	5 meter	490 meter	190 meter
W-556-00	36"	66,2	5 meter	430 meter	180 meter
W-562-00	24"	66,2	5 meter	310 meter	140 meter
W-620-00	24"	66,2	5 meter	310 meter	140 meter

Afstanden conform het nieuwe EV beleid

Conclusie

Vanuit het oogpunt externe veiligheid zijn er geen belemmeringen die de realisatie van een doorgaande fietsverbinding tussen Castricum en Akersloot verhinderen. Aparte bestemming voor

3.5 Water

3.5.1 Inleiding

In het kader van het verkrijgen van een duurzaam watersysteem hebben Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen in 2001 de Startovereenkomst waterbeleid 21^e eeuw (WB'21) ondertekend. Onderdeel van het nieuwe waterbeleid is de "watertoets": de check van ruimtelijke plannen aan de gevolgen voor het watersysteem. Hiertoe is er door SAB een watertoets uitgevoerd en de resultaten zijn in deze paragraaf opgenomen.

3.5.2 Beleidskader

In het kader van het verkrijgen van een duurzaam watersysteem hebben Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen in 2001 de Startovereenkomst waterbeleid 21^e eeuw (WB'21) ondertekent. Onderdeel van het nieuwe beleid is de "watertoets: de check van ruimtelijke plannen aan de gevolgen voor het watersysteem.

Europees beleid

Europese Kaderrichtlijn

De Europese Kaderrichtlijn Water is gericht op het bereiken van een goede ecologische waterkwaliteit in alle Europese wateren. In 2015 moet dat gerealiseerd zijn. De lidstaten moeten in 2009 (inter)nationale stroomgebiedbeheersplannen vaststellen waarin zij aangeven welke maatregelen ze gaan nemen om de doelstelling te halen. Provincie Noord-Holland maakt volledig deel uit van het deelstroomgebied Rijndelta en het daarbinnen begrensde deelstroomgebiedsdistrict Rijn-West. Binnen Rijn-West werkt Noord-Holland samen met alle betrokken waterbeheerders (Rijkswaterstaat, buurprovincies, waterschappen en gemeenten) aan het opstellen van het regionale deel van het genoemde stroomgebiedbeheersplan Rijndelta.

Rijksbeleid

Nationaal Bestuursakkoord Water 2003

In het Nationaal Bestuursakkoord Water hebben Rijk, provincies, waterschappen en gemeenten afgesproken dat in 2015 het watersysteem op orde moet zijn en blijven.

Water moet weer de ruimte krijgen en is medesturend voor het ruimtelijk beleid. Als een van de eerste stappen is afgesproken dat de waterschappen in beeld brengen hoeveel; waterberging er nodig is om aan de zogenaamde werknormen te kunnen voldoen. Voor stedelijk gebied houdt dit bijvoorbeeld in de hoeveelheid wateroppervlak die nodig is om te zorgen dat bij neerslag het waterpeil maar een in de 100 jaar tot aan het maaiveld kan stijgen.

Provinciaal beleid

Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord (2004)

Het algemene uitgangspunt voor het waterbeleid is het streven naar een robuust watersysteem. Een robuust watersysteem is een systeem dat in staat is om pieken in neerslag op te vangen. Het gaat hierbij om zowel wateroverlast als watertekort.

Uitgangspunt voor het opstellen van het waterbeleid is dat problemen zo veelmogelijk worden opgelost waar ze ontstaan. Dit betekent dat de initiatiefnemer van een activiteit óók verantwoordelijk is voor de oplossing van eventuele waterproblemen. Dit geldt overigens ook voor problemen van waterkwaliteit. De provincie gaat uit van waterneutraal bouwen voor nieuwe uitleglocaties stedelijk gebied en een vermindering van de wateropgave bij herinrichting van bestaand stedelijk gebied. Waterneutraal bouwen betekent dat functieverandering van het gebied niet leidt tot een grotere aan- en afvoer van water en tot verslechtering van de waterkwaliteit.

Waterneutraal bouwen geldt zowel voor het oppervlaktewater- als het grondwatersysteem. Bij herinrichting van stedelijk gebied zal de wateropgave moeten worden verminderd ten opzichte van de voorafgaande situatie. Waterproblemen mogen niet worden afgewenteld. De oplossing moet daarbij in eerste instantie binnen het bestaand stedelijk gebied of het plangebied worden gezocht.

Het uitgangspunt voor de oplossing van watertekort is dat gebiedsgerichte maatwerk oplossingen boven grootschalige oplossingen gaan. In tijden van droogte is het noodzakelijk om over voldoende (zoet)water te kunnen beschikken. Over de omvang van het watertekortprobleem is nog veel onbekend. De wateropgave voor droogte wordt momenteel landelijk en regionaal onderzocht. Voor de oplossing van zoetwatertekorten zijn zowel grootschalige oplossingen met ruimtelijke consequenties als gebiedsgericht maatwerk denkbaar. (Extra) aanvoer van water van buiten (IJsselmeer/Markermeer) is eveneens een optie.

Het uitgangspunt voor de oplossing van waterkwaliteitsproblemen is dat verbetering van de waterkwaliteit een randvoorwaarde is bij de verdere uitwerking van de wateropgave. Een brongerichte benadering heeft hierbij de voorkeur. Als dit onvoldoende effect sorteert zijn effectgerichte maatregelen zoals helofytenfilters en scheiding van watersystemen noodzakelijk. Bij het tegengaan van de toevoer van gebiedsvreemd water richten wij ons primair op gebieden met de functie natuur. Water vasthouden is hiervoor een van de middelen.

Provinciaal Waterplan Noord-Holland 2006-2010

In dit Provinciaal Waterplan is het Europese en nationale beleid vertaald naar wat er binnen de provincie moet gebeuren om het water zo goed mogelijk te blijven beheren in de periode 2006-2010 en daarna. Het Waterplan staat niet op zichzelf. Water heeft met heel veel zaken te maken, variërend van landbouw tot recreatie en van stadsuitbreidingen tot gezond drinkwater. Daarom is het Provinciaal Waterplan afgestemd met

het beleid op het gebied van natuur, recreatie, landschap, cultuurhistorie, milieu, landbouw, ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer.

In het Provinciaal Waterplan staat het waterbeleid beschreven aan de hand van de thema's veiligheid, wateroverlast en watertekort, waterkwaliteit en grond- en drinkwater. Het Provinciaal Waterplan is het kader voor de uitvoering: het is de basis voor allerlei te nemen maatregelen door de Provincie, waterschappen en gemeenten gedurende de looptijd van het plan. Het is dus geen uitvoeringsprogramma. Er zal een apart uitvoeringsprogramma worden opgesteld dat jaarlijks wordt aangepast.

Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

Door het Hoogheemraadschap wordt gebruik gemaakt van diverse planinstrumenten. Deze plannen bevatten het door het Hoogheemraadschap te voeren beleid.

Waterbeheersplan 4

Het nieuwe Waterbeheersplan 4 heeft inmiddels ter inzage gelegen en zal binnen niet afzienbare tijd worden vastgesteld. Vooruitlopend op de officiële vaststelling van het WBP4 zullen hier kort de kerndoelen worden weergegeven:

- het op orde houden van het watersysteem en dit onder dagelijkse omstandigheden doelmatig en integraal beheren;
- de verontreiniging van het watersysteem door directe en indirecte lozingen voorkomen en/of beheersbaar houden;
- het op orde houden van de primaire waterkeringen en overige waterkeringen met een veiligheidsfunctie en deze onder dagelijkse omstandigheden doelmatig beheren;
- het in stand houden en ontwikkelen van een calamiteitenorganisatie die onder bijzondere omstandigheden onmiddellijk operationeel is en die beschikt over actuele calamiteitenbestrijdingsplannen voor veiligheid, wateroverlast en waterkwantiteit.

Inzake de watercompensatie zal in het Waterbeheersplan 4 het volgende worden vastgesteld:

- bij de watertoets adviseert het hoogheemraadschap ook over maatregelen die nodig zijn om het watersysteem op orde te houden. Hierbij is het uitgangspunt dat toename van verhard oppervlak en gedempte watergangen worden gecompenseerd. Als peildatum voor nieuwe verharding wordt 1 november 2003 gehanteerd (datum invoering watertoets).

Waterbeheersplan 3

Het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier heeft in 2006 het huidige waterbeheerplan (WBP3) vastgesteld. Het WBP3 verving het tweede waterbeheersplan (WBP2). Het plan beschrijft de uitgangspunten en strategische doelen voor het waterbeheer voor de periode van 1 januari 2007 tot en met 31 december 2009. De volgende thema's komen in het WBP3 aan de orde: het beheer van het watersysteem, de aanpak van lozingen (bronaanpak) en ruimte voor water nu en in de toekomst.

In tegenstelling tot eerdere plannen heeft dit WBP3 een beperkte looptijd, te weten drie jaar: van 1 januari 2007 tot en met 31 december 2009. Dit heeft te maken met de Europese Kaderrichtlijn Water. Deze nieuwe richtlijn schrijft voor dat in 2009 het stroomgebiedbeheersplan voor het Rijnstroomgebied moet worden vastgesteld. Alle waterplannen hebben vanaf dat moment een planperiode van zes jaar. Hollands

Noorderkwartier ligt in het deelstroomgebied 'Rijn-West'. In het licht van deze ontwikkelingen is dit WBP3 te typeren als een overgangsplan. Het is er op gericht een goede uitgangspositie te creëren voor zijn opvolger, het vierde Waterbeheersplan (WBP4). Daarin komen te zijner tijd de doelen, acties en maatregelen te staan die in 2015 gerealiseerd moeten zijn, conform de Europese Kaderrichtlijn Water.

In dit derde Waterbeheersplan wordt het beleid verankerd dat de afgelopen jaren is ontwikkeld onder invloed van het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW), de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) en het Provinciaal Waterplan (PWP). Daarnaast vormen de beleidslijnen uit het Tweede waterbeheersplan (WBP2) een belangrijke basis. Ze worden in dit WBP voortgezet. Op bestuurlijk niveau heeft het hoogheemraadschap in 2004 richting gegeven aan de verdere uitwerking van het beleid via het Meerjarenbeleidskader. De uitgangspunten voor het waterbeheer die in het kader van het WBP2 zijn geformuleerd, heeft het Hoogheemraadschap op basis van een aantal overwegingen bevestigd en aangevuld.

Het WBP3 is geldig van 2007 tot en met 2009. De inhoud van het plan is gebaseerd op reeds vastgesteld beleid zoals:

- het provinciale Waterplan 2006-2010;
- de uitgangspunten van de Europese Kaderrichtlijn Water;
- het door het bestuur van het hoogheemraadschap opgestelde Meerjarenbeleidskader.

De strategische doelen uit het WBP3 zijn:

- het hoogheemraadschap beheert het water onder dagelijkse omstandigheden integraal, volgens de provinciale verordening en de vigerende wetgeving;
- in 2009 voldoet de kwaliteit van het water in het gehele beheersgebied minimaal aan de waterkwaliteit van 2000, conform het provinciaal beleid (Provinciaal Waterplan);
- in 2009 zijn voor ca. 80 procent van de gebieden met een wateropgave met de provincie Noord-Holland, de grondbezitters en gemeenten procesafspraken gemaakt. In 2009 zijn 87 stuwen verbreed, 155 slimme stuwen en 15.000 m³/uur extra bemaling gebouwd en is ca. 300 ha berging gerealiseerd.

De strategische doelen zijn in het plan verder uitgewerkt in subdoelen.

Watercompensatie Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

Hoewel het beleid van het Hoogheemraadschap voor watercompensatie bij verharding niet formeel is vastgelegd, wordt de volgende beleidslijn gehanteerd:

Bij elke nieuwe ruimtelijke ontwikkeling zoals bv. de bouw van woningen dient in principe waterbergende capaciteit te worden aangelegd. Dit dient bij voorkeur binnen het plangebied gerealiseerd te worden. Is dit redelijkerwijs niet (geheel) mogelijk binnen een plangebied dan dient binnen hetzelfde peilgebied van het plan voorzien te worden in de aanleg van waterberging.

In het nog vast te stellen WBP4 is het beleid van het Hoogheemraadschap voor watercompensatie wel vastgelegd. Kern van de opgenomen beleidslijn is dat de toename van verhard oppervlak en gedempte watergangen worden gecompenseerd om het watersysteem op orde te houden

Waterberging ter plaatse realiseren - Het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier wil dat maatregelen worden genomen waarmee een piekbelasting via directe afstroming naar het oppervlaktewater wordt tegengegaan. Indien het water ter plaatse kan worden geborgen alvorens in het oppervlaktewater terecht te komen, dan is compensatiewater niet nodig. Hierbij onderscheidt men drie typen verharding:

1. Verharding met 100 % belasting op het oppervlaktewater. Bijv. de “gewone elementenverharding” en asfalt.
2. Verharding met 50 % belasting op oppervlaktewater. Bijv. grasdaken, open klinkerverharding.
3. Verharding met 0 % belasting op oppervlaktewater. Bijv. toepassen van aquaflow en fietspaden met infiltratievoorzieningen ernaast.

Berekening van het percentage compensatiewater - Het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier werkt met een rekenmodel, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen klei, veen en zandgrond. Aan de hand van de vraag wat een maximale toelaatbare peilstijging in het betreffende peilgebied is waarin de verharding wordt aangelegd, wordt berekend hoeveel compensatiewater benodigd is. Voor alle gebieden wordt op deze manier een percentage te realiseren compensatiewater uitgerekend, uitgaande van een verhardingstype 1, dus met 100 % belasting op het oppervlaktewater. Een initiatiefnemer heeft vervolgens de keuze om een type 2 of 3 verharding te nemen waarmee zo min mogelijk openwatercompensatie nodig is.

Het hoogheemraadschap heeft voor de kernen Castricum, Limmen en Akersloot de kengetallen berekent. Deze zijn voor alle drie de verhardingskernen gelijk. De kengetallen bevinden zich tussen 15,1% (bij aanleg van een verbeterd gescheiden stelsel) en 17,8% (bij aanleg van een gescheiden stelsel) van de oppervlakte nieuw aan te leggen verharding. Vooralsnog hanteert het hoogheemraadschap een ondergrens van 800 m². Onder deze grens is compensatiewater niet nodig. Ter vergelijking: Het hoogheemraadschap van Rijnland hanteert een ondergrens van 500 m².

Watercompensatie: praktische gevolgen - In principe moet elk plan binnen zijn eigen gebied zorgen voor een goede waterhuishouding. In sommige gevallen is dit mogelijk door de aanleg van een sloot, vijver of wadi ter plaatse. In een behoorlijk aantal gevallen is dat echter onvoldoende of is het niet mogelijk of ruimtelijk ongewenst. In dit soort gevallen dient binnen het peilgebied van het (bouw)plan waterberging gecreëerd te worden. Daar peilgebieden zeer omvangrijk zijn (tot honderden hectares groot) kan dat betekenen dat soms ver van een bouwplan vandaan waterberging kan worden gecreëerd.

Gemeentelijk beleid

Het gemeentelijke waterbeleid is onder andere opgenomen in de Strategische Visie 2030. Wat betreft het water is de positie van het Alkmaardermeer en het Noord-Hollands kanaal als regionale boezem van belang. Voor een duurzaam waterbeheer is extra boezemruimte gewenst. Vooralsnog wordt deze gezocht buiten de gemeente. Binnen de gemeente speelt de vraag naar extra ruimte voor water in relatie tot klimaatverandering, (beperkte) toename van het bebouwd en verhard gebied, en het behoud van schoner water in de polders. Deze ruimte zal moeten worden gecreëerd in de poldergebieden. Van belang is daarbij aan te sluiten op de ontwikkeling van natuurwaarden, recreatiemogelijkheden, nieuwe woonmilieus en waterhuishoudkundige eisen. De ingezette beperking van de grondwaterwinning in de duinen en de te ver-

wachten beperking daarvan door de verdwijnende bollenteelt leiden tot de ontwikkeling van een meer natuurlijk watersysteem van duinen en aanliggende polders. Voor compensatie van bebouwing moet worden uitgegaan van een waterbergend oppervlak van tussen de 11% en 20% van het verharde oppervlak, afhankelijk van de wijze van uitvoering. Verder streeft de gemeente, waar mogelijk, naar afkoppeling van het hemelwater. Infiltratie en berging van het hemelwater is mogelijk binnen de diverse bestemmingen die in het beheergerichte deel van dit bestemmingsplan zijn opgenomen.



Uitsnede strategische Visie 2030

Beleidsnota waterberging en watercompensatie in Castricum (2006)

Het beleid van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier wordt gevolgd. De gemeente neemt een coördinerende rol op zich en betreft zo spoedig mogelijk de waterbeheerder bij de planvorming. De volgende gedragslijn wordt gehanteerd bij nieuwe planontwikkeling:

- waterberging wordt in principe binnen het plan opgenomen;
- kan dit niet, dan wordt waterberging in de directe omgeving van het plangebied gecreëerd, binnen het betreffende peilgebied;
- bestaande waterlopen worden zo mogelijk verbreed;
- pas waar mogelijk natuurlijke opvang/berging toe. Bijvoorbeeld groene daken, vijvers, sloten, wadi's;
- combineer dit waar mogelijk met waterkwaliteitsmaatregelen: bijvoorbeeld natuurvriendelijke oevers;
- de nadruk ligt op zoveel mogelijk vertraagd afvoeren: 100% vertraagd afvoeren betekent dat watercompensatie in open water niet nodig is;
- pas "Aquaflow" toe of andere innovatieve ontwikkelingen, als natuurlijke opvang/berging in de directe nabijheid van het plangebied niet mogelijk is;
- maak een ondergrondse waterberging, met vertraagde afvoer naar het oppervlaktewater, als "Aquaflow" niet mogelijk is;

- als berging in het plangebied of de directe nabijheid onmogelijk is: ga dan steeds iets verderop kijken en probeer zo dichtbij mogelijk waterberging te maken;
- probeer als noodventiel de verplichting tot watercompensatie “af te kopen”.

Coördinerende rol van de gemeente

Met de waterbeheerder is geconstateerd dat het per deelplan aanleggen van compenserend wateroppervlak in veel gevallen niet werkbaar is. In de praktijk zou het immers kunnen betekenen dat verschillende ontwikkelaars voor elk project “een eigen vijver moeten graven”, waarvoor de ruimte vaak ontbreekt en wat bovendien tot versnippering leidt. Gelet op dit ongewenste beeld is een duidelijke coördinatie en een duidelijk beleid van de gemeente hier gewenst. De aanleg van één grote plas en het structureel verbreden van sloten zal een beter resultaat opleveren. Daarbij komt dat de gemeente steeds vaker zelf vervangend water moet aanleggen, onder andere door het nieuwe afkoppelbeleid bij de aanleg van riolering. Met het voorgenomen project De Kleine Polder te Akersloot heeft de gemeente al een eerste aanzet aan de invulling van haar rol gegeven.

Waterbergingsfonds

De Handreiking Stedelijke Wateropgave van de VNG en de UvW geeft aan dat de kostenverdeling tussen partijen gestoeld zou moeten zijn op het Kostenveroorzakingsbeginsel. Dit houdt in dat bij nieuwe ontwikkelingen de kosten voor waterberging van het gebied voor rekening komen van de planexploitatie. In de praktische zin betekent dit dat ontwikkelaars financieel verantwoordelijk zijn voor de aanleg van compensatiewater. Bij een coördinerende rol van de gemeente hierin, kan nog worden gedacht aan een afkoopconstructie, echter alleen als “noodventiel”. Met de toekomstige waterbergingslocatie De Kleine Polder werkt de gemeente in samenwerking met een private partij, de OGL, aan een waterbank voor toekomstige watercompensatie.

3.5.3 Watertoets

Met behulp van de watertoets wordt getoetst of binnen nieuwe plannen aan de waterhuishouding voldoende aandacht is besteed. Uitgangspunt van de watertoets is dat de initiatiefnemer en de waterbeheerder, zijnde het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, samen werken aan het ruimtelijk plan, waarbij het wateraspect volledig wordt ingevuld. In de dagelijkse praktijk van de ruimtelijke ordening is de positie van de waterbeheerder met de introductie van de watertoets sterker geworden. Zonder positieve watertoets is een bouwplan niet goed ruimtelijk onderbouwd. Bovendien is de goedkeuring van een bestemmingsplan zonder positieve watertoets onmogelijk. De provincie is de bevoegde instantie die het plan uiteindelijk goedkeurt. De plannen voor de doorgaande fietsverbinding zijn inmiddels, in het kader van de watertoets, besproken met het Hoogheemraadschap.

Huidig watersysteem

Het projectgebied c.q. zoekgebied is gelegen in Castricumerpolder en maakt onderdeel uit van het watersysteem Beverwijk - Heemskerk - Uitgeest. In het plangebied zijn vele watergangen gelegen, deze waterlopen maken deel uit van de scheiding tussen de verschillende graslanden. (zie ook afbeelding vorige pagina Uitsnede Strategische Visie 2030)

Het gehele plangebied c.q. zoekgebied valt binnen het watersysteem zoals is beschreven in het waterplan Beverwijk - Heemskerk - Uitgeest. Er worden een aantal knelpunten geconstateerd in het huidige watersysteem, zijnde problemen met de inundatie en wateroverlast.

Water in relatie tot de ontwikkeling

De aanleg van een doorgaande fietsverbinding tussen Castricum en Akersloot omvat een toename van 3.359m² aan verharding. Daarnaast wordt er bestaand water gedempt ter grootte van 97m². Het Hoogheemraadschap vereist een watercompensatie van 20% van het totaal aan toename in verharding. Eventuele dempingen dienen één op één te worden gecompenseerd. Dit betekent dat de vereiste watercompensatie uitkomt op 768,80m² (671,8 m² + 97 m²) nieuw te realiseren wateroppervlak. (zie ook onderstaande tabel)

Tabel watercompensatie	Totaal m ² oppervlak	Totaal watercompensatie m ²
Nieuwe verharding m ²	3.354 m ²	671,8 m ²
Gedempt water m ²	97 m ²	97 m ²
		Totaal: 768,8 m²

Tabel watercompensatie

Echter de plannen voor de realisatie van de doorgaande fietsverbinding omvat ook de realisatie van nieuw aan te leggen water ter grootte van 2.164m². Dit betekent dat de compensatie-eis, van het HHNK, ruimschoots wordt gehaald en er sprake is van een wateroverschot van 1.395,2m². Er wordt derhalve ruimschoots voldaan aan de eisen van het Hoogheemraadschap inzake de benodigde watercompensatie.

Conclusie

Gezien het feit dat er circa 80%, zijnde 2.164m², water wordt gecompenseerd (zie ook bovenstaande tabel) kan er geconcludeerd worden dat er ruimschoots wordt voldaan aan de compensatie-eis van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. Het aspect "water" levert geen belemmering op voor de uitvoerbaarheid van de plannen voor de realisatie van een doorgaande fietsverbinding tussen Castricum en Akersloot.

3.6 Flora en Fauna

3.6.1 Wettelijk kader

Bescherming in het kader van de natuur wet- en regelgeving is op te delen in gebieds- en soortenbescherming. Bij gebiedsbescherming heeft men te maken met de natuurbeschermingswet en de Ecologische Hoofdstructuur. In het kader van de Natuurbeschermingswet (NB-wet) en de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) dient er getoetst te worden of de boogde ontwikkelingen een negatieve invloed hebben op de beschermde gebieden. Soortenbescherming komt voort uit de Flora- en faunawet. Door SAB is er een quickscan ecologie², incl. aanvullend ecologisch onderzoek³, uitgevoerd waarvan de resultaten hieronder zijn weergegeven.

² Quickscan Flora en fauna Fietsverbinding Castricum - Akersloot, SAB Arnhem, 2 april 2009.

³ Projectplan Flora en fauna Fietsverbinding Castricum - Akersloot, SAB Arnhem, 2 april 2009.

3.6.2 *Situatie plangebied*

Natuurbeschermingswet 1998

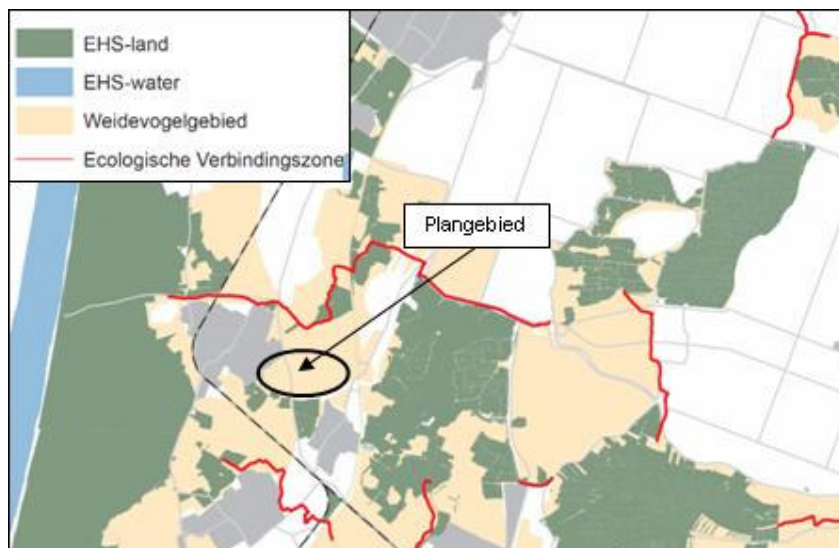
Het plangebied ligt niet in of direct nabij een gebied beschermd in het kader van de Natuurbeschermingswet. Het dichtstbijzijnde beschermde gebied betreft het Natura 2000-gebied “Noordhollands Duinreservaat”, dat op ongeveer 2.500 m afstand van het plangebied is gelegen. Dit Natura-2000 gebied is aangewezen op basis van het voorkomen van de habitats duinen, duinvalleien en kalkhoudende graslanden en moerasen en de nauwe korfslak als habitatsoort. Tevens zijn de Gevlekte Witsnuitlibel, Paapje en Tapuit aangewezen als complementaire soorten.

Het plangebied zelf bestaat voor het grootste gedeelte uit intensief beheerde weidegronden die een voedselrijk karakter hebben. Het plangebied vertoont geen relatie met bovengenoemde habitats. Het is dan ook onwaarschijnlijk dat bovengenoemde soorten in het plangebied voorkomen, waardoor negatieve effecten op instandhoudingdoelstellingen niet zijn te verwachten.

Gezien de afstand en de tussenliggende elementen (Castricum en wegen) zijn zowel directe als indirecte negatieve effecten van de plannen op het beschermde gebied niet te verwachten.

Ecologische Hoofdstructuur

Het plangebied ligt niet in de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Het dichtstbijzijnde gebied dat aangewezen is als EHS ligt op ongeveer 1.000 m afstand, ten zuiden van het plangebied. Op basis van de afstand zijn negatieve effecten van de plannen op de EHS niet te verwachten.



Ecologische Hoofdstructuur (EHS) provincie Noord-Holland

Weidevogelgebied

Verder ligt het plangebied wel in een gebied dat is aangewezen als weidevogelgebied. Indien kleinschalige activiteiten plaatsvinden geldt het “ja, mits” beleid. Via dit beleid is compensatie niet noodzakelijk, mits goed ingepast wordt en eventueel schade wordt geminimaliseerd. Voor grootschalige ruimtelijke ingrepen, zoals het aanleggen van het fietspad, in weidevogelgebieden geldt het “nee-tenzij” principe. Voor gebieden uit het

ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord geldt voor de weidevogelgebieden dat grootschalige uitbreiding van stedelijke of niet-stedelijke functies en grootschalige nieuwe stedelijke of niet-stedelijke functies niet zijn toegestaan (nee,) tenzij:

- het gebiedsgerichte beleid, dat ter plaatse geldt, een uitzondering mogelijk maakt en;
- een verandering van de begrenzing via een streekplanherziening mogelijk is gemaakt.

De provincie beoordeelt dergelijke initiatieven onder meer vanuit de vraag of er redenen van groot openbaar belang zijn en of er geen alternatieven voorhanden zijn. Als ze dan toch worden toegestaan, is compensatie nodig.

In het Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord is door de provincie opgenomen dat de waarden in uitsluitinggebieden in principe niet aangetast worden, tenzij het hier gaat om een ingreep die van groot maatschappelijk belang is en niet elders kan plaatsvinden. Als de provincie de aantasting toch als onvermijdelijk ziet, zal in eerste instantie bekeken worden of de aantasting substantieel van aard is. Bij eventuele substantiële aantasting zal de provincie aangeven welke compenserende maatregelen nodig zijn om goedkeuring te verbinden aan de activiteit.

Negatieve effecten

Met de aanleg van de fietsverbinding wordt een gedeelte van het weidevogelterrein aangetast. Het is dan ook niet uit te sluiten dat deze fietsverbinding (potentiële) broedlocaties van weidevogels ongeschikt maakt. Ook wordt, gezien de toekomstige verstoring (fietsers, verlichting), een gedeelte van het weidevogelgebied ongeschikt voor weidevogels (verstoringzone). Uit een onderzoek naar het effect van wegverlichting op broedende grutto's is namelijk gebleken dat wegverlichting een aantasting van de habitatkwaliteit voor de Grutto betekent. Wegverlichting heeft een significant negatieve invloed op de geschiktheid als broedterrein, die zich lijkt uit te kunnen strekken over enige honderden meters afstand van de verlichting (de Molenaar et. Al., 2000).

Het fietspad wordt over een lengte van ongeveer 1.000m en een breedte van ongeveer 4m aangelegd. Gezien de grootte van het aangewezen weidevogelterrein in vergelijking met het oppervlakte aan te leggen fietspad (inclusief verstoringzone), zal met de plannen de lokale weidevogelpopulatie niet dermate aangetast worden dat ze niet meer kunnen voortbestaan in de directe omgeving van het plangebied. In de directe omgeving zijn voldoende alternatieve broedlocaties aanwezig, waardoor de gunstige staat van instandhouding van de soort niet in gevaar komt. Met andere woorden: het is aannemelijk dat er geen substantiële aantasting plaatsvindt van het weidevogelterrein.

Beperken verstoring

Echter, door de gemeente wordt de verstoring zo veel mogelijk beperkt. De gemeente is van plan oriëntatieverlichting te gebruiken, hierdoor wordt lichtoverlast voor weidevogels tot een minimum beperkt. Verder is uit onderzoek gebleken dat verstoring door fietsers zeer beperkt zal zijn, omdat de fietser zich relatief snel en geruisloos verplaatst. De eventuele verstoring zal in ieder geval minder zijn dan door wandelaars. Immers, de verstoring duurt minder lang en de voorspelbaarheid van het gedrag van de fietser is groot, namelijk rechtdoor zonder te stoppen (Krijgsveld, et. Al., 2004). Aangezien wandelaars de meeste verstoring op (weide)vogels veroorzaken, wordt

aanbevolen om toekomstige fietsverbinding niet op te nemen in eventuele nieuw te maken wandelroutes. Dit om (eventuele) verstoring tot een minimum te beperken.

Substantiële aantasting weidevogelgebied

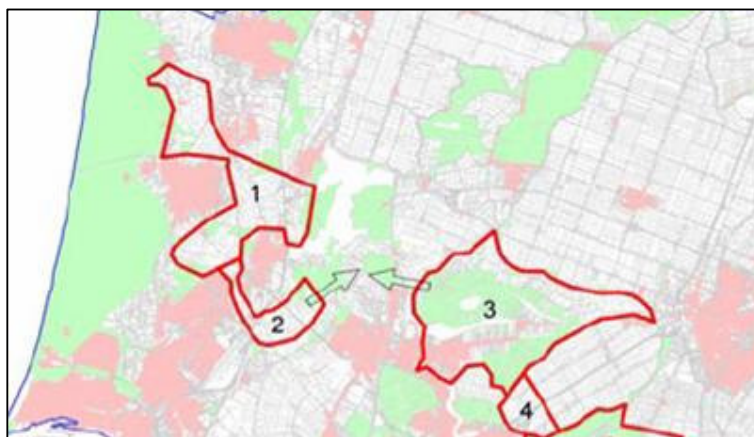
Met de aanleg van de fietsverbinding zal het aantal broedgevallen in de directe omgeving van de weg afnemen, dus er zal sprake zijn van aantasting van de lokale populatie. Echter in de directe omgeving zijn voldoende alternatieven aanwezig, waardoor de lokale populatie in stand kan blijven. Het gehele weidevogelgebied wordt door het fietspad niet ongeschikt voor weidevogels. Hier is geen sprake van substantiële aantasting. Uit het onderzoek van Krijgsveld (2004) blijkt dat sprake kan zijn van gewenning aan verstoring. Er is namelijk gebleken dat de afstand waarop verstoring optrad groter was bij twee bezoeken dan bij zeven bezoeken (95m respectievelijk 79m), wat kan duiden op gewenning.

Conclusie

Met de plannen is er sprake van verlies aan oppervlakte weidevogelterrein, waardoor mogelijk sprake is van compensatie. De provincie Noord-Holland is hier bevoegd gezag over. In het kader van het art. 3.1.1 Bro overleg heeft de provincie Noord-Holland aangegeven geen bezwaren te hebben ten aanzien van de ontwikkeling van een doorgaande fietsverbinding tussen Akersloot en Castricum. Verder heeft de aanleg van de fietsverbinding negatieve effecten op het weidevogelgebied (afname oppervlakte) en het functioneren als weidevogelgebied (toename verstoring mensen en licht). Er zal echter geen sprake zijn van dusdanige lokale aantasting dat het gehele gebied ongeschikt wordt voor weidevogels en dat de gunstige staat van instandhouding in gevaar komt. Wel wordt verwacht dat in het begin een afname in aantal broedparen plaatsvindt. De effecten worden echter zo veel mogelijk beperkt door de gemeente.

Kust voor kust

Het plangebied valt binnen het zoekgebied nieuwe natuur, binnen de Robuuste Ecologische Verbindingszone van Kust voor kust (Landschap Noord-Holland, 2004). Negatieve effecten op het zoekgebied nieuwe natuur zijn niet te verwachten indien maatregelen genomen worden om verstoring te beperken. In de directe omgeving zijn al



Zoekgebied nieuwe natuur

verstorende elementen aanwezig, zoals de provinciale weg N203 en woningbouw. Het aanleggen van een fietspad zal naar verwachting geen negatief effect hebben op het zoekgebied nieuwe natuur of eventuele nieuwe natuurontwikkeling. De verstoring van de omgeving door het fietspad zal dermate klein zijn dat het geen effect zal hebben op soorten die aangewezen zijn voor nieuwe natuurontwikkeling.

3.6.3 *Voorkomen beschermde soorten*

In het kader van de Flora- en faunawet moet worden getoetst of ter plaatse van de ruimtelijke ingrepen sprake is/kan zijn van negatieve effecten op beschermde planten en dieren. De beoogde ontwikkelingen kunnen biotoopverlies of verstoring (indirect biotoopverlies) tot gevolg hebben.

Vaatplanten - Strikt beschermde vaatplanten worden niet verwacht. Aangeplante of gezaaide exemplaren van beschermde soorten (in bijvoorbeeld tuinen) zijn niet beschermd in de Flora- en faunawet, omdat het geen natuurlijke groeiplaatsen betreft.

Grondgebonden zoogdieren - Het plangebied ligt in zijn geheel in het buitengebied en bestaat uit weidegrond, sloten en enkele rommelhoekjes. Hierdoor zijn vaste rust- en verblijfplaatsen van soorten als Egel, Huisspitsmuis en Mol niet uit te sluiten. Voor deze soorten, die onder het 1^e lichte beschermingsregime vallen, geldt een algemene vrijstelling voor het verstoren en/of aantasten van vaste rust- en verblijfplaatsen. Door de plannen zijn er geen negatieve effecten op strikt beschermde zoogdieren te verwachten.

Eekhoorn - Gezien de afwezigheid van (naald)bomen, eiken en/of beuken (voedselbomen) is het uit te sluiten dat de Eekhoorn binnen het plangebied een vaste rust- en verblijfplaats heeft.

Waterspitsmuis en Noordse Woelmuis - Binnen het plangebied zijn voldoende elementen aanwezig, maar schuilmogelijkheden en ruigbegroeide oevers zijn afwezig. Op basis van voorgenoemde en het intensieve beheer is het niet waarschijnlijk dat de Waterspitsmuis en Noordse woelmuis een vast rust- en verblijfplaats in het plangebied hebben.

Vleermuizen - Volgens de verspreidingsgegevens (Broekhuizen, 1992; Limpens, et. Al., 1997) komen in de omgeving van het plangebied de gewone dwergvleermuis (*Pipistrellus pipistrellus*), laatvlieger (*Eptesicus serotinus*), watervleermuis (*Myotis daubentonii*), gewone grootoorvleermuis (*Plecotus auritus*), gewone baardvleermuis (*Myotis mystacinus*), franjestaart (*Myotis nattereri*), rosse vleermuis (*Nyctalus noctula*) en meervleermuis (*Myotis dasycneme*) voor. Alle vleermuissoorten zijn strikt beschermd in de Flora- en faunawet.

Aangezien bomen en gebouwen afwezig zijn in het plangebied is het uit te sluiten dat vleermuizen een vaste rust- en verblijfplaats en vliegroute in het plangebied hebben. Het plangebied kan wel dienst doen als foerageergebied voor soorten. Echter in de toekomstige situatie kan het plangebied tevens functioneren als foerageergebied en zijn alternatieve locaties in de directe omgeving aanwezig. Wel wordt aanbevolen om geen verlichting toe te passen, aangezien vleermuizen gevoelig zijn voor verlichting.

Vogels - Tijdens het veldbezoek zijn er verschillende soorten vogels in het plangebied waargenomen. Alle vogelsoorten zijn beschermd tijdens het broedseizoen. Het betreft dan met name de actieve broedplaatsen en vaste verblijfplaatsen. Voor de meeste vogels loopt het broedseizoen van globaal half maart tot half april. Aangezien bomen niet binnen het plangebied aanwezig zijn, zijn vaste rust- en verblijfplaatsen van waargenomen Torenvalk en Buizerd uit te sluiten. Vaste rust- en verblijfplaatsen van gebouwbewonende soorten (Uilen) zijn tevens uit te sluiten.

Belangrijke onderdelen van leefgebieden van jaarrondbeschermden soorten worden niet aangetast, aangezien het overgrote gedeelte van het weidelandschap behouden blijft. Negatieve effecten op strikt beschermden soorten zijn niet te verwachten. Wel wordt aanbevolen om geen verlichting te gebruiken, hierdoor kan het oriëntatievermogen van uilen verstoord worden.

Weidevogels - Het plangebied is aangewezen als weidevogelgebied, waardoor broedende weidevogels niet zijn uit te sluiten. Nestlocaties en leefgebieden van weidevogels zijn echter niet jaarrond beschermd in de Flora- en faunawet. Indien de werkzaamheden plaatsvinden buiten het broedseizoen van (weide)vogels is het niet noodzakelijk een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet aan te vragen. In de directe omgeving zijn alternatieve locaties aanwezig, waardoor geen sprake is van het ongeschikt worden van de gehele omgeving voor weidevogels. Met de plannen is dan ook geen sprake van substantiële afname van het weidevogelterrein. De omgeving blijkt geschikt voor weidevogels, echter wel in mindere mate dan voorheen.

Veel weidevogels staan op de rode lijst en zijn bedreigd in Nederland. Aanbevolen wordt om met de plannen negatieve effecten op weidevogels zo veel mogelijk te beperken. De gemeente doet dit onder andere door lichtuitstraling tot een minimum te beperken door het toepassen van oriëntatieverlichting. Verder dienen de werkzaamheden plaats te vinden buiten het broedseizoen van weidevogels. Het broedseizoen loopt van globaal half maart tot half juli. Aangezien wandelaars de meeste verstoring op (weide)vogels veroorzaken, wordt aanbevolen om toekomstige fietsverbinding niet op te nemen in eventueel nieuw te realiseren wandelroutes. Dit om verstoring tot een minimum te beperken.

Amfibieën - Aangezien bijna alle algemene amfibieënsoorten zich buiten het voortplantingsseizoen ophouden in wateren waarin vis voorkomt, is het voorkomen van algemeen voorkomende amfibieën niet uit te sluiten. Voor deze soorten, die onder het 1^e lichte beschermingsregime vallen, geldt een algemene vrijstelling voor het verstoren en/of aantasten van vaste rust- en verblijfplaatsen.

In het plangebied zal de Rugstreeppad niet voorkomen, gezien het ontbreken van goed vergraafbaar zand. Gezien het feit dat de Rugstreeppad het liefst leeft en verblijft in permanente pionierssituaties met voldoende zand en door zijn grote activiteit in één nacht behoorlijke afstanden kan afleggen wordt geadviseerd om tijdens de werkzaamheden plassen te voorkomen en het plangebied zo kort mogelijk braak te laten liggen of met paddenschermen af te zetten.

Reptielen - Gezien de afwezigheid van beschutting en struweelrijke vegetatie is het onwaarschijnlijk dat de Ringslang een vaste rust- en verblijfplaats in het plangebied heeft. Zwervende exemplaren zijn niet uit te sluiten, maar dit betreft geen vaste rust-

of verblijfplaats van de soort. Verder zijn in de directe omgeving voldoende overige watervoerende elementen aanwezig die als migratieroute van de soort kan dienen. Hierdoor zal met het eventueel dempen van sloten geen negatieve effecten op de migratie van ringslangen verwacht wordt. Negatieve effecten van de plannen op strikt beschermde soorten zijn niet te verwachten.

Vissen - In de omgeving zijn de strikt beschermde soorten als Kleine Modderkruiper (*Cobitis taenia*) en Bittervoorn (*Rhodeus sericeus*) in de omgeving waargenomen. Om deze reden zijn strikt beschermde vissoorten niet uit te sluiten in de sloten binnen het plangebied. Indien watervoerende elementen worden gedempt, aangetast of vergraven is nader onderzoek naar strikt beschermde soorten noodzakelijk. Als met de aanleg van de fietsverbinding geen activiteiten plaatsvinden in de sloot of oevers is geen nader onderzoek noodzakelijk.

Binnen het plan worden echter enkele watergangen gedeeltelijk gedempt en verbreed en worden duikers en nieuwe watergangen aangelegd. Met deze werkzaamheden zijn negatieve effecten op beschermde vissoorten op voorhand niet uitgesloten. Daarom is op 1 april 2009 door SAB een nader onderzoek naar vissen uitgevoerd. In de volgende paragraaf worden de resultaten van dit aanvullend onderzoek weergegeven.

Insecten - Op basis van verspreidingsgegevens komt de Gevlekt Witsnuitlibel in de omgeving van het plangebied voor. Deze soort is afhankelijk van laagveenmoerassen en vegetatierijke vennen en duinplassen. Deze habitats zijn niet in het plangebied aanwezig. Tevens wordt het plangebied intensief beheerd en gebruikt. Op basis van voorgenoemde is het onwaarschijnlijk dat strikt beschermde libellen in het plangebied voorkomen. Negatieve effecten zijn niet te verwachten. Overige strikt beschermde soorten zijn ook niet te verwachten gezien de aanwezige biotopen.

3.6.4 Aanvullend ecologisch onderzoek

Gezien het feit dat er binnen het plan enkele watergangen gedeeltelijk gedempt en verbreed en worden duikers en nieuwe watergangen aangelegd. Met deze werkzaamheden zijn negatieve effecten op beschermde vissoorten op voorhand niet uitgesloten. Op 1 april 2009 heeft SAB daarom een nader ecologisch onderzoek⁴ naar vissen uitgevoerd.

Vissen in het plangebied

Tijdens het nader onderzoek is op één locatie de Kleine Modderkruiper aangetroffen. Aangezien dit een moeilijk te inventariseren soort is en de watergangen met elkaar in verbinding staan, is het aannemelijk dat deze soort op overige locaties ook voorkomt. Alle watergangen bevatten een dikke modderlaag, dat geschikt is als leefgebied voor de Kleine Modderkruiper. De Kleine Modderkruiper is een vissoort die veel voorkomt in polderwatergangen in het veenweidegebied.

Ook zijn op een tweetal locaties minimaal 11 Bittervoorns aangetroffen, met name in het oosten van het plangebied. Van de Bittervoorn zijn ook verscheidene juveniele soorten aangetroffen dat indiceert dat soorten in de omgeving van het plangebied zich voortplanten.

⁴ Projectplan Flora en fauna Fietsverbinding Castricum - Akersloot, SAB Arnhem, 2 april 2009.

Effecten op Kleine Modderkruiper en Bittervoorn

Met de plannen worden gedeeltes van de watergangen gedempt en verbreed. Dit zorgt ervoor dat de watergangen ten zuiden en noorden van de nieuwe fietsverbinding niet meer met elkaar verbonden zijn. Dit kan een barrière vormen voor de verplaatsing en eventueel migratie van strikt beschermde soorten, waaronder de Bittervoorn. Van deze soort is bekend dat ze lokaal migreren. Met het gedeeltelijk dempen van de watergang en het verbreden hiervan worden verblijfplaatsen van strikt beschermde soorten aangetast. Echter de effecten zijn tijdelijk van aard aangezien de toekomstige situatie geschikt blijft als leefgebied voor beide soorten. Met de plannen worden geen sloten geheel gedempt, hierdoor wordt de lokale populatie niet aangetast.

Mitigerende en compenserende maatregelen

Om de aanwezige vissen zo min mogelijk schade toe te brengen, worden de volgende mitigerende maatregelen getroffen:

- werkzaamheden in de watergangen en oevers worden uitgevoerd buiten de voortplantingsperiode (maart t/m augustus) van beide soorten;
- er dient voldoende waterdiepte in duikers, vistrappen en goten (> 30cm) te zijn en waterval/bodemsprong aan uitgangen van duikers en dergelijk dient vermeden te worden. Een open doorgang moet aanwezig zijn;
- de aanleg van nieuwe watergangen worden op een visvriendelijk manier uitgevoerd. Hierbij wordt eerst de watergang gegraven en vervolgens gewacht totdat deze watergang met grondwater volloopt en de modder is bezonken in de nieuwe watergang. Vervolgens worden pas de overgebleven “dammetjes” open gemaakt middels het langzaam wegscheppen van het zand;
- het beheer van de watergangen dient plaats te vinden op basis van een goedgekeurde gedragscode;
- bij het verbreden of dempen van de watergangen dienen de aanwezige vissen zo veel mogelijk weggevangen te worden. Dit dient te gebeuren met de aanwezigheid van een ter zake kundige op het gebied van vissen. De verwijderde grond en modder dient onderzocht te worden op het voorkomen van strikt beschermde soort, die weer terug geplaatst moeten worden in de watergang.

Om de watergangen in de toekomst weer geschikt te maken voor vissen worden de volgende compenserende maatregelen getroffen:

- de locaties waar de watergangen gedeeltelijk gedempt worden, worden niet gedempt, maar hier zal een brede duiker aangelegd worden. Dit zal gebeuren op drie locaties, twee in het westen en een in het zuiden. Zodat de vissen kunnen migreren van noord naar zuid;
- de nieuwe watergangen zullen geschikt zijn voor beide vissoorten door de stimulering van onderwatervegetatie en ontwikkeling van een modderlaag op de bodem. Hierbij dient aandacht besteed te worden aan het beheer van de sloten.

Voor de plannen is voor beide soorten een ontheffing ex artikel 75 in het kader van de Flora- en faunawet noodzakelijk en deze is inmiddels aangevraagd

3.6.5 Eindconclusie

Het plangebied ligt ten oosten van de kern Castricum (gemeente Castricum, provincie Noord-Holland). Op deze locatie is de aanleg van een fietsverbinding tussen Akersloot en Castricum beoogd.

Gebiedsbescherming

In het kader van de Natuurbeschermingswet (NB-wet) en de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) dient er getoetst te worden of de beoogde ontwikkelingen een negatieve invloed hebben op de beschermde gebieden.

Natuurbeschermingsgebieden

Het plangebied ligt niet of nabij een gebied dat is aangewezen in het kader van de NB-wet. Het dichtstbijzijnde Natura-2000 gebied ligt op ongeveer 2500 meter afstand van het plangebied. Gezien de afstand, tussenliggende elementen en de afwezigheid van een relatie met het beschermde gebied, zijn negatieve effecten van de plannen op het Natura-2000 gebied niet te verwachten.

EHS en weidevogelgebied

Het plangebied ligt tevens niet in de EHS en gezien de afstand zijn negatieve effecten op de EHS niet te verwachten. Daarentegen ligt het plangebied wel in een weidevogelgebied. Met de nieuwe fietsverbinding gaat een deel (de locatie zelf en invloedssfeer) van het weidevogelgebied verloren. Negatieve effecten op het weidevogelterrein zijn daarom niet uit te sluiten. Voor het aantasten van een weidevogelgebied is het “nee-tenzij” beleid van toepassing. Dit betekent dat grootschalige activiteiten niet plaats mogen vinden. De provincie beoordeelt dergelijke initiatieven onder meer vanuit de vraag of er redenen van groot openbaar belang zijn en of er geen alternatieven voorhanden zijn. Als ze dan toch worden toegestaan, is compensatie meestal nodig.

Met de plannen is er sprake van verlies aan oppervlakte weidevogelterrein, waardoor mogelijk sprake is van compensatie van het verlies. De provincie Noord-Holland is hier bevoegd gezag over. Verder heeft de aanleg van de fietsverbinding negatieve effecten op het weidevogelgebied (afname oppervlakte) en het functioneren als weidevogelgebied (toename verstoring door mensen en licht). Er zal echter geen sprake zijn van dusdanige lokale aantasting dat het gehele gebied ongeschikt wordt voor weidevogels en dat daarmee de gunstige staat van instandhouding van de soorten in gevaar komt. Wel wordt verwacht dat een afname in aantal broedparen plaatsvindt. De gemeente zal de negatieve effecten op het weidevogelgebied zoveel mogelijk beperken en de overgebleven negatieve effecten compenseren. Hiertoe is er in het kader van de aanvraag tot ontheffing van de Provinciale Verordening (2008) een compensatieplan Weidevogels⁵ opgesteld. In dit compensatieplan is concreet aangegeven op welke wijze de gemeente Castricum aan haar verplichtingen in het kader van het compensatiebeleid zal voldoen (zie ook bijlagenboek).

Soortenbescherming

In het kader van de Flora- en faunawet dient te worden nagegaan of vaste rust- en verblijfsplaatsen door de ingreep worden aangetast (verwijderd, ongeschikt gemaakt) of dieren opzettelijk worden verontrust. De beoogde ontwikkelingen kunnen biotoopverlies of verstoring (indirect biotoopverlies) tot gevolg hebben, invloeden die leiden tot een verminderde geschiktheid van het plangebied als bijvoorbeeld foerageergebied zijn niet ontheffingsplichtig, tenzij het een zodanig belang betreft dat bij het wegvallen van deze functie ook de vaste rust- en verblijfsplaatsen van soorten niet langer kunnen functioneren.

⁵ Compensatieplan Weidevogels, Doorgaande Fietsverbinding Castricum - Akersloot, gemeente Castricum, d.d. 03 december 2009.

Door de groundbewerking en het nieuwe fietspad, zullen alle aanwezige soorten negatieve effecten ondervinden van de ingreep. Voor de meeste soorten is dit tijdelijk van aard.

Algemene soorten

De meeste van de mogelijk in het plangebied voorkomende soorten zoals Bruine Kikker, Gewone Pad, Egel, Mol en Spitsmuizen zijn beschermd volgens het lichte beschermingsregime van de Flora- en faunawet. Voor deze soorten geldt dat aantasting van vaste rust- en verblijfplaatsen op basis van een vrijstelling mogelijk is, zonder dat er sprake is van procedurele consequenties.

Strikt beschermde soorten

Op basis van de quickscan flora en fauna⁶ (SAB, 2008) waren negatieve effecten van de plannen op strikt beschermde vissoorten niet uit te sluiten. Daarom is op 1 april 2009 nader veldonderzoek uitgevoerd door SAB naar strikt beschermde vissoorten. Tijdens het veldonderzoek zijn de strikt beschermde Kleine Modderkruiper en Bittervoorn aangetroffen. Overige strikt beschermde soorten worden niet verwacht in het plangebied. Voor de plannen is inmiddels voor beide soorten een ontheffing ex artikel 75 in het kader van de Flora- en faunawet aangevraagd waarbij in het projectplan de mitigerende en compenserende maatregelen zijn aangegeven.

Weidevogels

Nestlocaties en leefgebieden van weidevogels zijn niet jaarrond beschermd in de Flora- en faunawet. Indien de werkzaamheden plaatsvinden buiten het broedseizoen van (weide)vogels is het niet noodzakelijk een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet aan te vragen. Aangezien in de directe omgeving voldoende alternatieve locaties aanwezig zijn, is geen sprake van significante aantasting van de lokale populatie. Wel zal er in eerste instantie sprake zijn van een afname in broedgevallen op de locatie waar de fietsverbinding komt te liggen.

Met de plannen worden watergangen gedeeltelijk gedempt en verbreed en worden nieuwe watergangen en duikers aangelegd. Als gevolg van deze ingreep worden verblijfplaatsen van de Kleine Modderkruiper en Bittervoorn tijdelijk aangetast. Voor de plannen is voor beide soorten een ontheffing ex artikel 75 in het kader van de Flora- en faunawet noodzakelijk. Deze ontheffing is inmiddels door de gemeente Castricum worden aangevraagd.

Conclusie

De gemeente Castricum beperkt de overlast, o.a. door middel van het gebruik van oriëntatieverlichting, die ontstaat door de fietsverbinding voor de weidevogels. Voorts zal de gemeente de negatieve effecten op het weidevogelgebied zoveel mogelijk beperken en de overgebleven negatieve effecten compenseren. Hiertoe is er in het kader van de aanvraag tot ontheffing van de Provinciale Verordening (2008) een compensatieplan Weidevogels⁷ opgesteld. Verder zorgen de mitigerende en compenserende maatregelen inzake de aangetroffen strikt beschermde vissoorten ervoor dat de overlast voor de Bittervoorn en Kleine Modderkruiper zoveel mogelijk wordt beperkt. In het

⁶ Quickscan Flora en fauna Fietsverbinding Castricum - Akersloot, SAB Arnhem, 2 april 2009.

⁷ Compensatieplan Weidevogels, Doorgaande Fietsverbinding Castricum - Akersloot, gemeente Castricum, d.d. 03 december 2009.

kader van de aangetroffen strikt beschermde vissoorten is inmiddels een ontheffing⁸ ex art 75 Flora- en faunawet aangevraagd. Vanuit het oogpunt ecologie zijn er derhalve geen belemmeringen die de realisatie van de doorgaande fietsverbinding tussen Castricum en Akersloot verhinderen.

3.7 Archeologie

3.7.1 Wettelijk kader

Met de ondertekening van het verdrag van Malta (Valletta, 1992) heeft Nederland zich verplicht tot het beschermen van het archeologisch erfgoed. Uitgangspunt van het verdrag is het archeologische erfgoed waar mogelijk behouden. Tevens dient door de wijziging van de Monumentenwet 1988 bij ruimtelijke planvorming aandacht te worden geschonken aan het aspect archeologie.

Ten aanzien van de cultuurhistorische aspecten kan er op basis van de Cultuurhistorische Waardenkaart (CWK) worden geconcludeerd dat de Historische Geografie in het projectgebied van hoge tot zeer hoge waarde is. Zie hiervoor bovenstaande afbeelding.

In het kader van het Verdrag van Malta en de wijziging van de Monumentenwet 1988 is gekeken naar de waarden die op de Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden voor het projectgebied gelden. Hieruit is gebleken dat er in het projectgebied sprake is van een hoge en middelhoge kans op het aantreffen van archeologische waarden. Naar aanleiding van de archeologische verwachtingskans is conform het beleid van de gemeente Castricum en de provincie Noord-Holland een archeologisch bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek⁹ uitgevoerd op basis van het zoekgebied.



Uitsnede CWK provincie Noord-Holland + onderzoeksgebied

Situatie plangebied

Op basis van de resultaten van het bureauonderzoek gold bij aanvang van het veldonderzoek voor het plangebied een hoge tot middelmatige verwachting voor het aantreffen van archeologisch overblijfselen uit de periode (Late) IJzertijd, Romeinse tijd en

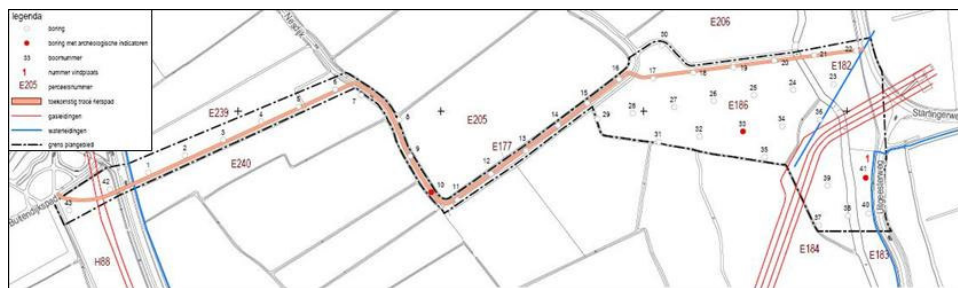
⁸ Projectplan Flora en fauna Fietsverbinding Castricum - Akersloot, SAB Arnhem, 2 april 2009.

⁹ RAAP-Notitie 3050, Plangebied fietsverbinding Castricum - Akersloot, Archeologisch vooronderzoek: een bureau- en inventariserend veldonderzoek, RAAP archeologisch adviesbureau BV, april 2009-04-23.

Middeleeuwen. In de omgeving van het plangebied liggen een aantal terreinen van (hoge) archeologische waarde en archeologische vindplaatsen uit alle perioden.

Het plangebied loopt voor een groot deel over de Nesdijk, langs de Langenes (een geest). Samen met de Uitgeesterweg (voorheen Stratingerdijk) en de Dye (oude getijdengemaal van het Oer-IJ) in het oosten en de Brakersdijk in het zuiden en westen van het plangebied, zijn dit belangrijke historisch-geografische elementen van (hoge) waarde in het plangebied. Deze elementen stammen uit de Middeleeuwen.

Tijdens het veldonderzoek is in het zuidoostelijke deel, zie onderstaande afbeelding, van het plangebied één archeologische vindplaats aangetroffen. Hier zijn in een boring archeologisch indicatoren waargenomen in de top van de kwelderwal (tussen ca. 65 en 80 cm -Mv). Het betreft waarschijnlijk een nederzettingsterrein uit de periode (Late) IJzertijd-Romeinse tijd. De Gaafheid en conservering van de vindplaats lijken redelijk goed te zijn. Gezien de afronding van sommige fragmenten aardewerk, waaronder een randje, is het niet duidelijk of het archeologisch materiaal nog *in situ* ligt of verspoeld is en van elders komt.



Overzicht boringen en archeologische vindplaatsen

Conclusie

Gezien de onderzoeksresultaten en de voorgenomen ingrepen in het plangebied (uitgaande van het tracé, zoals aangegeven op projecttekening 200813-01; voorlopig ontwerp fietspad Castricum - Akersloot; gemeente Castricum) is geconcludeerd dat bij de uitvoering hiervan vermoedelijk geen archeologische waarden zullen worden verstoord. Op basis hiervan wordt aanbevolen om in het plangebied geen aanvullend archeologisch onderzoek te laten verrichten en het plangebied vrij te geven.

Indien bij de uitvoering van de werkzaamheden onverwacht toch archeologische resten worden aangetroffen, dan is conform artikel 53 en 54 van de Wet op de archeologische monumentenzorg 2007 aanmelding van de desbetreffende vondsten bij het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap c.q. het RACM verplicht (vondstmelding via ARCHIS). Indien bodemverstoringen gaan plaatsvinden op het perceel E183 met vindplaats 1 wordt archeologisch vervolgonderzoek aanbevolen om de kwaliteit (gaafheid en conservering), aard, datering, omvang en diepteligging van de vindplaats nader te bepalen.

3.8 Verkeer

Inleiding

Bij het realiseren van een nieuwe functie dient gekeken te worden naar verkeersaspecten zoals ontsluiting, bereikbaarheid en verkeersveiligheid.

Verkeersaspecten

De te realiseren fietsverbinding tussen Castricum en Akersloot is een van de ontbrekende schakels in het regionale fietsroutenetwerk. De verbinding zal dan ook aansluiten op de al bestaande fietsverbindingen in de regio.

Verkeersveiligheid

Op dit moment wordt de Uitgeesterweg benut als fietsverbinding tussen Castricum en Akersloot, dit leidt tot een onveilige verkeerssituatie voor met name de fietsers. Met de realisatie van de fietsverbinding wordt deze onwenselijke situatie opgeheven.

Conclusie

De aspecten ontsluiting, bereikbaarheid en verkeersveiligheid zorgen niet voor belemmeringen ten aanzien van de uitvoerbaarheid van het projectplan.

4 Beeldkwaliteitplan fietsverbinding Akersloot Castricum

4.1 Inleiding

Het gebied waarin de percelen liggen is op de Streekplankaart van de provincie Noord-Holland aangewezen als “uitsluitinggebied”. Het beleid van de provincie is gericht op zoveel mogelijk behouden van de cultuurhistorische en landschappelijke waarden bij de nieuwe ontwikkelingen in het landelijk gebied. De provincie Noord-Holland eist voor het gebied waar het fietstracé beoogd is dat een beeldkwaliteitplan onderdeel vormt van het bestemmingsplan. Het beeldkwaliteitplan geeft een toelichting op de relatie tussen het bouwplan en kernkwaliteiten (beeldkwaliteit) van het gebied. Aan de hand van het opgestelde beeldkwaliteitplan wordt het bouwplan getoetst.

Door SAB Amsterdam is een beeldkwaliteitplan¹⁰ opgesteld. Deze is als bijlage bij deze toelichting opgenomen. In het beeldkwaliteitplan is aandacht besteed aan de ontwikkelingsgeschiedenis en de patronen van het landschap. Tot slot is er een visie opgesteld hoe de karakteristieken van het landschap zoveel mogelijk kunnen worden behouden en de waar mogelijk kunnen worden versterkt.

4.2 Beeldkwaliteitplan

De locatie is gelegen in het Nationaal Landschap “Laag Holland”. Specifiek voor dit landschap zijn de veenweidegebieden en de droogmakerijen. Het plangebied is gelegen in het deelgebied Veenweiden West. Het gebied Veenweiden West bestaat uit grote en kleine veenweidenpolders (weiland op laagveen). In het noorden liggen het Alkmaarder- en Uitgeestermeer, met aansluitend de droogmakerij Starnmeer. Aan de meren, de oude zeedijk, binnendijken, molens en gemalen is het ontstaan van het landschap af te lezen. In dit gebied liggen een aantal forten van de Stelling van Amsterdam, die op de Werelderfgoedlijst van Unesco staat. Fietzers kunnen het gebied verkennen via de zogenaamde “pontjesroute”. Watersporters gaan naar het Alkmaardermeer. De landbouw is in Veenweiden West relatief goed ontwikkeld. Ook is het een belangrijk gebied voor weide- en moerasvogels, en voor de overwintering van verschillende beschermde vogelsoorten.

De inpassing van deze ontwikkeling zal daarom afgestemd worden op de volgende kernkwaliteiten die het landschap zo uniek maken:

- de grote openheid van het landschap;
- de vele weide en moerasvogels;
- de kenmerkende verkavelingstructuur.

Zo nodig kunnen er maatregelen worden genomen om negatieve effecten op deze kernkwaliteiten op te heffen.

¹⁰ Beeldkwaliteitplan “fietsverbinding Akersloot Castricum”, SAB Amsterdam, april 2009.

4.2.1 **Randvoorwaarden en conclusie**

Er kan gesteld worden dat de locatie geschikt is voor het realiseren van het voorgenomen fietspad mits aan een aantal randvoorwaarden wordt voldaan:

Uitgangspunt

- zo veel mogelijk integreren in het bestaande landschap.

Maatregelen om negatieve effecten op kernkwaliteiten op te heffen

- behouden van de openheid van het landschap;
- het tracé van het fietspad dient vrij te blijven van bebouwing en opgaande beplanting;
- verlichting niet hoger dan de in het landschap aanwezige elementen, zoals hekjes en paaltjes;
- zo min mogelijk verkeersborden.

Straatmeubilair

- terughoudend omgaan met straatmeubilair en verlichting;
- straatmeubilair voegt zich bij de omgeving;
- verlichting tot een minimum beperken i.v.m. lichtvervuiling in de donkere polder;
- voorkeur voor lage verlichtingselementen, tot ca. 1,5 meter hoog.

Bestrating

- donkergrijs asphalt, zo veel mogelijk aansluiting zoeken bij materiaal en kleur van verharding van de Nerdijk. Geen rood asphalt;

Principe

- uitstraling van een oude polderweg.

Beplanting

- geen bomen en struiken. Eventueel lage oeverbeplanting langs en in de sloten als begeleiding van de fietsroute en/of ten behoeve van de ecologie.

Uitgangspunt bij de ontwikkeling moet de inpassing in het bestaande landschap zijn. De strandvlakte kenmerkt zich door de grote openheid van het landschap en een rijke (landschappelijke historie). De inpassing van het fietspad mag deze openheid niet aantasten.

Het fietspad kan, mits zorgvuldig ingepast, een kans zijn om mensen bewust te maken van het ontstaan van het landschap en de natuur. Hiermee kan het fietspad een educatieve functie krijgen voor scholieren en recreanten.

Conclusie

Door het toepassen van de randvoorwaarden en beeldkwaliteitseisen zoals vermeld in het "Beeldkwaliteitplan fietsverbinding Akersloot Castricum"¹¹ is een goede aansluiting op de omgeving gegarandeerd.

¹¹ Beeldkwaliteitplan "fietsverbinding Akersloot Castricum", SAB Amsterdam, april 2009.

5 Economische uitvoerbaarheid

Het project wordt volledig op initiatief van de gemeente Castricum gerealiseerd. Op basis van de noodzakelijk investeringen is er door de gemeente Castricum een financiële verkenning uitgevoerd. De geraamde projectkosten inclusief voorbereiding en toezicht bedragen € 1.500.000,-- De kosten voor de grondaankopen bedragen € 155.000,--.

De financiering van de projectkosten komen enerzijds uit de subsidie: "Impuls Fiets 2008-2012", anderzijds zijn gelden beschikbaar gesteld in het kader Integraal Verkeers- en Vervoersplan (hierna IVVP).

Ter realisatie van dit fietspad is op 23 februari 2009 door de provincie Noord-Holland een subsidie aan de gemeente Castricum beschikbaar gesteld van €1.350.000,--. Dit is 90% van de totale projectkosten. Bij overleg van een bestek, wordt een verschot van ten hoogste 80% verleend. De overige 10% projectkosten en de voorfinanciering worden volledig gefinancierd uit het budget van het IVVP.

Het budget voor de aankoop van de gronden wordt gedekt uit de post grondaankopen.

Conclusie

De realisatie van het fietspad is voor de gemeente economisch uitvoerbaar.

6 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De procedure zoals die in de Wet ruimtelijke ordening is vastgelegd wordt doorlopen. In het kader van deze procedure heeft het voorontwerp bestemmingsplan gedurende 6 weken ter inspraak gelegen. Op basis van de huidige wetgeving is inspraak geen verplicht onderdeel van de bestemmingsplanprocedure. Om echter de belanghebbenden te informeren en te komen tot een kwalitatief goed bestemmingsplan is het voorontwerp bestemmingsplan ter inspraak gelegd

Vervolgens is het voorontwerp door middel van de inspraakreacties verwerkt tot een ontwerp bestemmingsplan. De inspraakreacties en het “Eindverslag beantwoording inspraak” zijn opgenomen in de bijlage van dit ontwerpbestemmingsplan. Vervolgens heeft het ontwerpbestemmingsplan in het kader van de procedure, gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Gedurende deze periode heeft een ieder een zienswijze bij de gemeente kunnen indienen. De ingediende zienswijzen zijn als separate bijlage bijgevoegd. De Raad van Castricum neemt op basis van de zienswijzen een besluit inzake de vaststelling van het onderhavige bestemmingsplan.

7 Communicatie

Op basis van de huidige wetgeving is inspraak geen verplicht onderdeel van de bestemmingsplanprocedure. Om echter de belanghebbenden te informeren en te komen tot een kwalitatief goedbestemmingsplan heeft het voorontwerp bestemmingsplan gedurende 6 weken ter inspraak gelegen. Een ieder die gebruik wil maken van de mogelijkheid tot inspraak is hierdoor in de gelegenheid gesteld hiervan gebruik te maken. De praktijk heeft geleerd dat het ter inzage leggen van een voorontwerp bestemmingsplan leidt tot een kwalitatief goed ontwerpbestemmingsplan.

8 Afweging en conclusie

In de vorige hoofdstukken zijn het project, het plangebied, het beleid van de verschillende bestuurslagen, de uitgevoerde haalbaarheidsonderzoeken en de overige van toepassing zijnde aspecten beschreven. De beschrijving van al deze aspecten biedt het College van burgemeester en wethouders de mogelijkheid om op basis van de Wet ruimtelijke ordening het uiteindelijke bestemmingsplan vast te stellen.

Op basis van rijks, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid, de uitgevoerde haalbaarheidsonderzoeken en de toetsing aan de overige van toepassing zijnde aspecten is gebleken dat het projectplan zowel op basis van ruimtelijke als milieuhygiënische aspecten uitvoerbaar is en geen onaanvaardbare negatieve effecten heeft op de in de omgeving aanwezige waarden en belangen.

Bijlagen

Eindverslag inspraak / artikel 3.1.1. Bro overleg Voorontwerp bestemmingsplan “Doorgaande fietsverbinding Castricum - Akersloot”

Vastgesteld bij besluit van burgemeester wethouders van 12 mei 2009

Inspraak

Het bestemmingsplan wordt gemaakt om de aanleg van een fietsverbinding tussen de Uitgeesterweg (nabij de kruising met de Startingerweg) en de het Buitendijkspad planologisch mogelijk te maken. Met de aanleg van dit fietspad wordt een veiligere en kortere fietsverbinding gerealiseerd tussen Akersloot en Castricum. Hiermee wordt uitvoering gegeven aan het door de raad op 6 oktober 2005 vastgestelde “Integraal verkeers- en vervoersplan”

Het voorontwerp van het bestemmingsplan heeft vanaf 12 februari 2009 gedurende zes weken voor de inspraak ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn door de onderstaande mensen/instanties inspraakreacties ingediend.

1. **Stichting tot behoud van natuurlijke en cultuurhistorische waarden in de Alkmaardermeeromgeving.**
2. **Firma J. Res & Zn., Provinciale 1, 1902 LA Castricum.**
3. **Vogelwerkgroep Midden Kennemerland**

Stichting tot behoud van natuurlijke en cultuurhistorische waarden in de Alkmaardermeeromgeving.

De brugverbinding over de Koogvaart wordt niet genoemd.

In het eerste ontwerp van het fietspad was op deze locatie een dam/duiker constructie voorzien. Inmiddels is besloten op deze locatie een brug aan te leggen. Aan deze inspraakreactie is dus inmiddels voldaan.

Gelet op de cultuurhistorische waarden het profiel van de Nesdijk handhaven.

Bij de aanleg van het fietspad zal het huidige profiel gehandhaafd blijven. Er zal alleen een andere verharding aangebracht worden. De huidige halfharde verharding wordt waarschijnlijk vervangen door asfalt. Aan deze inspraakreactie wordt dus voldaan.

Firma J. Res & Zn.

Het probleem met betrekking tot de veiligheid op de Uitgeesterweg wordt verplaatst naar de Korte Brakersweg. Suggestie: het aanleggen van een fietspad over de groenstrook van het volkstuinencomplex.

Op de Uitgeesterweg is het veiligheidsprobleem aanzienlijk groter. Het aantal autobewegingen op de Uitgeesterweg is namelijk vele malen groter dan op de Korte Brakersweg. Met name in de ochtendspits leidt dit tot veel onveilige situaties. Daarnaast ligt de maximaal toegestane snelheid op de Uitgeesterweg hoger.

Het nieuwe fietspad en de Korte Brakersweg zullen vooral door scholieren gebruikt gaan worden. Het aantal fietsers zal in de ochtenduren (vooral tussen 8 en 9 uur) wanneer de lessen op het Jac. P. Thijssen beginnen het grootst zijn. Op deze tijdstippen zal het gebruik door campinggasten met brede caravans beperkt zijn.

In de inspraakreactie wordt aangegeven dat er ook onveilige situaties kunnen ontstaan doordat veel mensen hun loslopende honden uitlaten op de Korte Brakersweg. Op Korte Brakersweg mogen de honden niet loslopen. Indien dit daadwerkelijk leidt tot gevaarlijke situaties is intensiever handhaven een optie.

De suggestie voor het aanleggen van een fietspad over de groenstrook van het volkstuinencomplex nemen wij ter harte. Op dit moment wordt er al in overleg met de provincie gekeken naar de haalbaarheid hiervan.

Vogelwerkgroep Midden Kennemerland

In het vooroverleg tussen de Vogelwerkgroep Midden Kennemerland en de gemeente Castricum van 3 september 2008 is door de gemeente aangegeven dat zij zouden onderzoeken welke natuurwaarden het gebied exact kent en of compensatie noodzakelijk is binnen vigerend wet- en regelgeving. Een integrale benadering is hierbij benoemd. Deze integrale benadering blijkt uit onderzoek niet verplicht. Uit onderzoek is gebleken dat het plangebied geen geschermd karakter heeft op basis van de Natuurbeschermingswet 1998. Mitigerende maatregelen en zorgplicht zijn op basis van de Flora en Faunawet van toepassing, maar natuurcompensatie is niet aan de orde. De kader Nota Buitengebied zal een integrale benadering verder vorm geven. De terugkoppeling van het onderzoek heeft plaatsgevonden door het toezenden van een integraal exemplaar van het bestemmingsplan.

Het huidige plangebied ligt in het zoekgebied voor nieuwe natuur binnen de Robuuste Ecologische Verbindingszone van Kust tot Kust, dit is niet vermeld in de toelichting. Het plangebied valt inderdaad binnen het zoekgebied nieuwe natuur binnen de Robuuste Ecologische Verbindingszone "van Kust tot Kust" (Landschap Noord-Holland, 2004). Voor de toelichting is gebruik gemaakt van de provinciale kaart "Weidevogelgebied" (april 2008). Het weidevogelgebied overlapt deels de Robuuste Ecologische Verbindingszone en dit overlaptte deel is opgenomen in het weidevogelgebied. Bij het opstellen van de toelichting is gebruik gemaakt van de meest recente informatie. Volledigheidshalve is bovenstaande aan de Quicksan Ecologie toegevoegd en tevens zal dit aan de toelichting op het bestemmingsplan worden toegevoegd.

Gelet op de provinciale "Handreiking ruimtelijke bescherming en compensatie natuur en recreatie" geldt voor de aanleg van een fietspad geen "ja, mits", maar een "nee tenzij" beleid. Daarnaast is natuurcompensatie vereist.

Het plangebied ligt in een gebied dat is aanwezen als weidevogelgebied en is derhalve in het ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord aangewezen als uitsluitingsgebied.

In het streekplan is door de provincie het volgende opgenomen:

"De werking van de gedragslijn houdt in dat wij (lees provincie) de bovenbeschreven waarden in de uitsluitingsgebieden in principe niet willen aantasten, tenzij het hier gaat om een ingreep die van groot maatschappelijk belang is en niet elders kan plaatsvinden. Als wij de aantasting toch als onvermijdelijk zien, zullen wij in eerste instantie bekijken of aantasting substantieel van aard is. Daarbij zullen aard en omvang van de ingreep en de waarde van het gebied factoren zijn die in de afweging worden betrokken. Bij substantiële aantasting zullen wij aangeven welke compenserende maatregelen nodig zijn om onze goedkeuring te verbinden aan de activiteit."

In dit geval is er geen sprake van een substantiële aantasting en is derhalve compensatie niet verplicht. De provincie heeft in het vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro niet aangegeven dat compensatie vereist is.

Met de aanleg van de fietsverbinding wordt een gedeelte van het weidevogelterrein aangetast. Het fietspad wordt over een lengte van ongeveer 1000 meter en een breedte van ongeveer 4 meter aangelegd. Gezien de grootte van het aangewezen weidevogelterrein in vergelijking met het oppervlakte aan te leggen fietspad (inclusief verstoringszone), zal met de plannen de lokale weidevogelpopulatie niet dermate aangetast worden dat ze niet meer kunnen voortbestaan in de directe omgeving van het plangebied. In de directe omgeving zijn voldoende alternatieve broedlocaties aanwezig, waardoor de gunstige staat van instandhouding van de soort niet in gevaar komt. Met andere woorden: Er vindt geen substantiële aantasting plaats van het weidevogelterrein, compensatie is derhalve niet vereist.

Er zijn goede alternatieve voorhanden, zoals het autoluw maken van de Uitgeesterweg of het maken van een vrijliggend fietspad langs de Uitgeesterweg. Deze zijn onvoldoende onderzocht.

In het Integraal verkeers- en vervoersplan (IVVP) is opgenomen dat een veilige langzaamverkeersverbinding ontbreekt tussen Akersloot en Castricum en dat het zeer wenselijk deze aan te leggen. Deze route wordt onder andere veel gebruikt door scholieren die wonen in Akersloot en in Castricum naar de middelbare school gaan. Dit leidt tot onveilige situaties. Ook de omrijdafstand is er groot. In het IVVP, dat door de raad is vastgesteld, is opgenomen dat er een verbinding moet komen tussen de Uitgeesterweg (nabij de Startingerweg) en het Buitendijkspad. Hierdoor ontstaat er een veilige en korte langzaamverkeersverbinding tussen Akersloot en Castricum. Dit bestemmingsplan vormt de planologische uitwerking van dit vastgestelde beleid.

De gemeente geeft aan het fietspad niet te willen verlichten. Dit is niet te handhaven; de politiek zal namelijk zwichten voor pleidooien over (sociale) veiligheid.

Het fietspad wordt voorzien van oriëntatieverlichting. Hierdoor wordt de lichtoverlast voor de weidevogels tot een minimum wordt beperkt en ontstaat er wat betreft veiligheid een acceptabele situatie .

Voor de plannen is een ontheffingsaanvraag in het kader van de Flora- en faunawet noodzakelijk.

Deze ontheffing is niet noodzakelijk is. Leefgebieden en nestlocaties van weidevogels zijn in het kader van de Flora- en faunawet niet jaarrond beschermd. Indien de werkzaamheden plaatsvinden buiten de broedperiode van weidevogels wordt de Flora- en faunawet niet overtreden. De gunstige staat van instandhouding komt door de plannen niet in gevaar. Alternatieve broedlocaties zijn in de directe omgeving aanwezig.

Vooroverleg met instanties ex artikel 3.1.1. Bro

Provincie Noord-Holland

De provincie staat positief tegenover de realisatie van deze belangrijke fietsverbinding. De provincie geeft aan dat er wel ontheffing op basis van artikel 8 en 9 van de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2009 aangevraagd moet worden. Hierbij moeten vooral de aspecten ecologie en landschappelijke inpassing betrokken worden.

Er wordt een beeldkwaliteitsplan opgesteld, waarbij aandacht wordt besteed aan de landschappelijke inpassing. Zodra de gegronde inspraakreacties en de reacties uit het artikel 3.1.1. Bro overleg zijn verwerkt in het ontwerp bestemmingsplan zal de ontheffing aangevraagd worden.

Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

Op pagina 21 en 22 van de toelichting van het voorontwerp bestemmingsplan wordt nog verwezen naar het Waterbeheersplan 3, terwijl het ontwerp Waterbeheersplan 4 inmiddels ter inzage heeft gelezen. Graag hiernaar verwijzen.

Deze opmerking wordt ter harte genomen en de toelichting zal worden aangepast.

Onder het kopje Watercompensatie Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier op pagina 22 wordt gesteld dat het beleid voor compensatie niet formeel is vastgelegd. In het Waterbeheersplan 4 (WPB4) wordt wel vastgelegd dat de toename van verhard oppervlak en gedempte watergangen worden gecompenseerd om het watersysteem op orde te houden. Deze opmerking wordt ter harte genomen en de toelichting zal worden aangepast.

Zodra het definitieve tracé bekend is is ook bekend hoeveel compenserende maatregelen genomen moeten worden. Het Hoogheemraadschap wordt graag betrokken bij deze uitwerking.

De uitwerking van het tracé vindt in overleg met het Hoogheemraadschap plaats en zal voorzien is voldoende waterberging.

Al het huidige water als zodanig te bestemmen. Dat is in het voorontwerp niet het geval. Het water aan weerszijden van den Nesdijk zal de bestemming water krijgen. Voor het overige blijft de plankaart, wat de bestemming water betreft gehandhaafd. Het definitieve tracé moet nog verder uitgewerkt worden. Hierdoor is het niet mogelijk om nu al exact aan te geven waar het fietspad en de nieuwe sloten worden gesitueerd. Dat het fietspad exact het tracé van de Nesdijk gaat volgen is wel bekend, waardoor de sloten aan weerszijde van deze dijk wel de bestemming water kunnen krijgen. De planregels zijn zodanig geformuleerd dat voldoende waterberging gewaarborgd is.

Gasunie

De nationale leidingenstrook opnemen op de plankaart en een medebestemming / dubbelbestemming geven in de planregels. Artikel 6.3 uit te breiden dat de werkzaamheden "het indrijven van voorwerpen in de bodem", uitgevoerd binnen een zone van 4 of 5 meter ter weerszijden van de hartlijn van de leiding, behoudens vrijstelling niet zijn toegestaan.

Op de plankaart en in artikel 6 van de planregels is al een medebestemming opgenomen voor Leiding – Gas. Deze zal worden aangepast conform de opmerkingen van de Gasunie.

In hoofdstuk 3.4 "Externe Veiligheid" van de toelichting de diameters en drukken van de leidingen te vermelden.

Deze opmerking wordt ter harte genomen en de toelichting zal worden aangepast.

VROM-Inspectie

De VROM-Inspectie heeft geen opmerkingen.

Ambtelijke wijzigingen

Ten tijde van het opstellen van het voorontwerp bestemmingsplan was het definitieve tracé van het fietspad nog niet bekend. Inmiddels is het definitieve tracé wel bekend. Als gevolg hiervan zal de plankaart ten oosten van de Nesdijk worden aangepast. Het plangebied aan de oostzijde wordt versmald. Doordat ontwerp van het tracé nog verder uitgewerkt moet worden is enige flexibiliteit vereist en is het plangebied wel breder dan de breedte die voor een fietspad met bijbehorende werken noodzakelijk is. De noordelijke plangrens wijzigt niet, de zuidelijke plangrens komt aanzienlijk noordelijker te liggen.

> Retouradres Postbus 1006 2001 BA Haarlem

College van burgemeester en wethouders
van de gemeente Castricum
De heer R. van den Haak
Postbus 1301
1900 BH Castricum

Datum 26 maart 2009
Betreft reactie op voorontwerp bestemmingsplan Doorgaande fietsverbinding
Castricum-Akersloot

Geacht heer Van den Haak,

Op uw verzoek om advies ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) over het voorontwerp bestemmingsplan "Doorgaande fietsverbinding Castricum-Akersloot", ontvangen op 12 februari 2009, bericht ik u het volgende.

Het Kabinet heeft op basis van de sturingsfilosofie van de Nota Ruimte en de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) aangegeven het wenselijk te vinden dat de regionale rijksdiensten zoveel mogelijk samenwerken. Besloten is dat de inspecteur van de VROM-Inspectie Regio Noord-West de reactie op voorontwerp bestemmingsplannen en projectbesluiten van alle belanghebbende regionale rijksdiensten zal coördineren en zoveel mogelijk in één rijksreactie zal verwoorden.

Het bovengenoemd voorontwerp bestemmingsplan geeft geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Een afschrift van deze brief heb ik gezonden aan het College van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland.

Hoogachtend,
de inspecteur,

ir. H.P. de Vries



IN09/02961

Datum 25 februari 2009

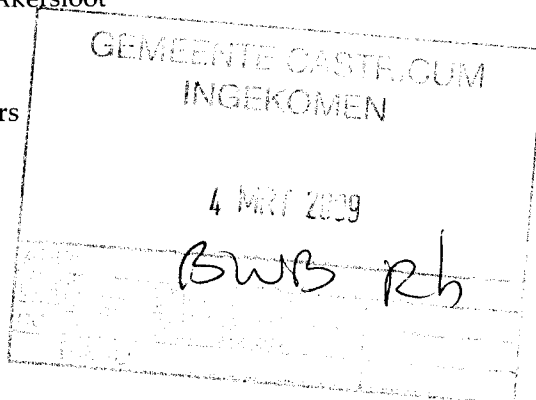
Ons kenmerk 2009-12008



Provincie
Noord-Holland

Onderwerp vooroverleg ex art. 3.1.1. Bro
Fietsverbinding Castricum Akersloot

Burgemeester en Wethouders
van Castricum
Postbus 1301
1900 BH CASTRICUM



Bezoekadres
Houtplein 33
Haarlem

Postadres
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

Tel (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

VERZONDEN - 3 MAART 2009

Directie Subsidies, Handhaving en Vergunningen

Bijlage(n)

Behandeld door P.J.P. Ruber

Telefoon (023) 514 3321

Uw kenmerk

E-mail ruberp@noord-holland.nl

Geacht College,

Op 10 februari 2009 ontvingen wij uw verzoek om het voorontwerp bestemmingsplan Doorgaande fietsverbinding Castricum - Akersloot te beoordelen.

Gelet op de nieuwe Wet ruimtelijke ordening is de beoordeling beperkt tot de provinciale belangen zoals die zijn vastgelegd in de Structuurvisie / het Overgangsdokument geldend streekplanbeleid en de provinciale verordening.

In onze reactie zijn de opmerkingen verwerkt van alle sectoren van de provincie die bij het plan betrokken zijn

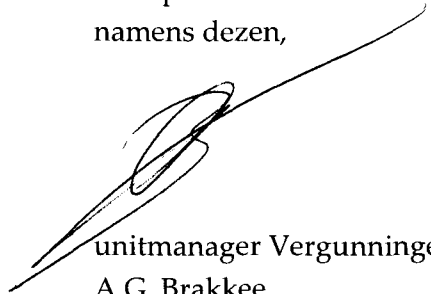
Wij staan positief tegenover de realisatie van deze belangrijke fietsverbinding tussen Castricum en Akersloot.

Het gebied waar het fietspad doorheen gaat is landschappelijk waardevol en maakt deel uit van de ecologische hoofdstructuur.

Zoals u zelf al constateert moet voor de vaststelling van het bestemmingsplan ontheffing aangevraagd worden op basis van artikel 8 en 9 van de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2009. Wij verzoeken u de ontheffing tijdig aan te vragen en bij de aanvraag met name de aspecten ecologie en landschappelijke inpassing te betrekken.

Wij adviseren u bij de opstelling van het ontwerp met de opmerkingen rekening te houden.

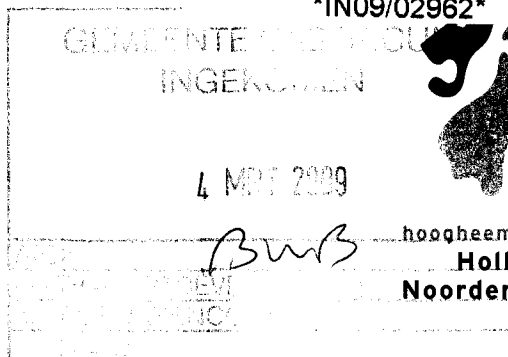
Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,
namens dezen,



unitmanager Vergunningen Omgeving
A.G. Brakkee



IN09/02962



hoogheemraadschap
**Hollands
Noorderkwartier**

College van burgemeester en wethouders
van de gemeente Castricum
De heer R. van den Haak
Postbus 1301
1900 BH CASTRICUM

Datum
2 maart 2009

Uw kenmerk
09/01750

Contactpersoon
E. Swolfs

Onderwerp
Art. 3.1.1 Reactie - Fietsverbinding
Castricum-Akersloot

Registratienummer
09.6196

Doorkiesnummer
0299-39 14 32

Geacht college,

Graag maken wij gebruik van de mogelijkheid ons advies te geven op enkele onderdelen van het ontwerpbestemmingsplan "Doorgaande Fietsverbinding Castricum - Akersloot".

Waterbeheersplan 3 en 4

Op pagina 21 en 22 van het plan wordt uitgebreid ingegaan op het Waterbeheersplan 3 en wordt er kort gerefereerd aan het Waterbeheersplan 4. Wij willen erop wijzen dat het ontwerp Waterbeheersplan 4 (2010-2015) inmiddels ter inzage heeft gelegen en nu de verdere vaststellingsprocedure zal volgen. Dit beleidsplan zal daarom ongeveer gelijktijdig met de vaststelling van het bestemmingsplan van kracht worden en verdient daarom een plaats in deze paragraaf. De kerndoelen die daarin zijn geformuleerd zijn:

- Het op orde houden van het watersysteem en dit onder dagelijks omstandigheden doelmatig en integraal beheren.
- De verontreiniging van het watersysteem door directe en indirecte lozingen voorkomen en/of beheersbaar houden.
- Het op orde houden van de primaire waterkeringen en overige waterkeringen met een veiligheidsfunctie en deze onder dagelijkse omstandigheden doelmatig beheren.
- Het in stand houden en ontwikkelen van een calamiteitenorganisatie die onder bijzondere omstandigheden onmiddellijk operationeel is en die beschikt over actuele calamiteitenbestrijdingsplannen voor veiligheid, wateroverlast en waterkwaliteit.

Onder het kopje **Watercompensatie Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier** op pagina 22 van het plan wordt gesteld dat het Hoogheemraadschap het beleid voor compensatie bij verharding niet formeel heeft vastgelegd. In aanvulling op het bovenstaande willen wij aangeven dat in het nieuwe WBP4 het volgende wordt vastgelegd:

Bij de watertoets adviseert het hoogheemraadschap ook over maatregelen die nodig zijn om het watersysteem op orde te houden. Hierbij is het uitgangspunt dat toename van verhard oppervlak



Datum
2 maart 2009

en gedempte watergangen worden gecompenseerd. Als peildatum voor nieuwe verharding wordt 1 november 2003 gehanteerd (datum invoering watertoets).

Verdere aandachtspunten

In de waterparagraaf wordt al een uitgebreide beschrijving gegeven van het vigerende waterbeleid van het hoogheemraadschap en de gemeente. Aangezien het definitieve tracé van het fietspad nog niet bekend is, zal ook pas later blijken welke waterhuishoudkundige gevolgen het fietspad heeft. Denk hierbij aan het ontwerp en graven van nieuwe watergangen, dempingen, aanleg van duikers, enz.

Zodra het definitieve tracé bekend is zal bekeken moeten worden of, en zo ja hoeveel compenserende maatregelen genomen dienen te worden voor de aanleg van verharding. Als uitgangspunt wordt daarbij gekeken naar de reeds door u in de waterparagraaf beschreven beleidsuitgangspunten. Wij worden graag betrokken bij de nadere uitwerking van het plan.

Tot slot willen wij verzoeken om al het huidige water op de kaart als zodanig te bestemmen. Nu is dit slechts voor een deel van het water gedaan.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Voor eventuele vragen kunt u op bovenstaand telefoonnummer contact opnemen met de heer E. Swolfs van onze afdeling Planvorming.

Hoogachtend,

Namens het college van dijkgraaf en hoogheemraden,
Hoofd van de afdeling Planvorming,
Voor deze,
Hoofd van het cluster Planadvies,
Voor deze,

Mevrouw A.A. Beems-Kuin
Coördinator van het cluster Planadvies



IN09/03441

gasunie

Het College van Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Castricum
Postbus 1301
1900 BH CASTRICUM

GEMEENTE CASTRICUM	
INGEKOMEN	
06 MRT 2009	
AFD: BWIS / RM	
ONTVANGSTBEVESTIGING	6
cc. BEZWARENCOMM.	
RAAD	

N.V. Nederlandse Gasunie
Postbus 19
9700 MA Groningen
Concourslaan 17
T (050) 521 91 11
F (050) 521 19 99
E RO_West@gasunie.nl
Handelsregister Groningen 02029700
www.gasunie.nl

Datum
4 maart 2009

Ons kenmerk
TAJW 09.1059

Onderwerp

Voorontwerpbestemmingsplan Doorgaande fietsverbinding Castricum - Akersloot

Doorkiesnummer
(0182) 62 33 08

Uw kenmerk
UI 09/01750

Geacht College,

Naar aanleiding van uw brief van 10 februari jongstleden, waarmee u ons bovengenoemd voorontwerp bestemmingsplan in het kader van het vooroverleg zoals bedoeld in artikel 3.1.1 Bro deed toekomen, delen wij u mee dat het plan ons aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen.

In het gebied waarop dit plan betrekking heeft, ligt zowel een regionale alsmede een vijftal hoofdaardgastransportleidingen van ons bedrijf. Vier van deze leidingen zijn gesitueerd binnen de door het Rijk aangewezen Nationale Leidingstrook. De Nationale Leidingstrook is gelegen nabij de Uitgeesterweg en heeft conform het Streekplan Noord-Holland-Noord alsook de Nota ruimte en het Structuurschema Buisleidingen een breedte van 70 meter. De Nationale Leidingstrook heeft als doel zoveel mogelijk leidingen te bundelen. Graag zien wij dat de Nationale Leidingstrook wordt opgenomen op de plankaart en een medebestemming / dubbelbestemming krijgt in de planregels.

Naast de Nationale Leidingstrook welke bescherming biedt aan transportleidingen in het algemeen, dienen onze leidingen ook een specifieke medebestemmingstrook te krijgen. Binnen deze medebestemmingsstrook, ook wel belemmerdestrook genoemd, zijn het oprichten van bebouwing en het uitvoeren van een aantal werkzaamheden niet zonder meer toegestaan.

Voor de 40 bar regionale leiding (rood) geldt deze belemmering voor een zone van 4 meter ter weerszijden van de leiding W-571-01

Voor de 66,2 hoofd leidingen (blauw) geldt deze belemmering voor een zone van 5 meter ter weerszijden van de leidingen A-550, A-551, A-556, A-562, A-620.

Ter informatie is de plankaart bijgevoegd waar in rood en blauw de aardgastransportleidingen van de Gasunie op staan aangegeven. Wij verzoeken u onze leidingen in combinatie met de juiste medebestemmingstrookbreedte nauwgezet op de plankaart weer te geven.

Wanneer u voor het onderhavige gebied over digitale informatie van onze leidingen wenst te beschikken, kunt u hieromtrent een schriftelijk verzoek indienen bij ondergetekende;
g.a.westmaas@gasunie.nl

Datum: 4 maart 2009

Ons kenmerk: TAJW 09.1059

Onderwerp: Voorontwerpbestemmingsplan Doorgaande fietsverbinding Castricum - Akersloot

Zoals in hoofdstuk 3.4 "Externe Veiligheid" staat verwoord, gaat men voor wat betreft de veiligheidsafstanden die horen bij aardgastransportleidingen nu nog uit van de vigerende circulaire "Zonering langs hoge druk aardgastransportleidingen" uit 1984. Door het ministerie van VROM wordt momenteel gewerkt aan een nieuwe zonering-regeling, ter vervanging van de thans vigerende circulaire. De in de circulaire opgenomen deterministische afstanden worden in de nieuwe regeling vervangen door een risicobeleid. Hierin zal met name het (PR) plaatsgebonden- en (GR) groepsrisico een prominente rol gaan spelen.

Wanneer we uitgaan van het nieuwe EV-beleid komen we tot de volgende afstanden.

Leidingnr.	Diam.	Ontwerpdruk in bar	Belemmerde strook	1 % Letaliteitsgrens *	100 % Letaliteitsgrens *
W-571-01	12"	40	4 meter	140 meter	70 meter
A-550-00	36"	66,2	5 meter	430 meter	180 meter
A-551-00	42"	66,2	5 meter	490 meter	190 meter
A-556-00	36"	66,2	5 meter	430 meter	180 meter
A-562-00	24"	66,2	5 meter	310 meter	140 meter
A-620-00	24"	66,2	5 meter	310 meter	140 meter

* Inventarisatie afstand = letaliteitsafstand

Afstanden zijn ter weerszijde van de leiding gemeten uit het hart van de leiding.

Toelichting 1% letaliteitsgrens (9,8 kW/m²-contour):

De 1% is de uiterste grens waarbinnen beïnvloeding van het GR mogelijk is. Dit kan door een toename van bebouwing inclusief bewoning, maar ook door bijvoorbeeld een wijziging van een bestaande bestemming in een nieuwe waardoor meer bemensing mogelijk is. Bijv. een oud pakhuis wordt omgebouwd tot een appartementencomplex, dus toename bewoning.

Toelichting 100% letaliteitsgrens (35 kW/m²-contour):

Binnen de 100% afstand is de invloed van de leiding zodanig groot dat binnen deze afstand geen overleving mogelijk is. Toename van bebouwing en bewoning binnen deze afstand draagt zeer sterk bij aan een verhoging van het GR.

Wij verzoeken u binnen hoofdstuk 3.4 "Externe Veiligheid" van de toelichting de genoemde diameters en drukken van de leidingen aan te passen conform de hierboven afgebeelde tabel.

In artikel 6 "Leiding-Gas" wordt bij lid 6.2 "Bouwregels" onder a bepaald dat in afwijking van het bepaalde bij de andere bestemmingen binnen een afstand van 5 meter aan weerszijde van de gasleiding geen nieuw bouwwerk mag worden gebouwd.

Deze bepaling is van toepassing op de vijf onderhavige 66,2 bar hoofdleidingen (HTL).

Naast deze leidingen is ook een 40 bar regionale leiding (RTL) binnen het plangebied gelegen welke een bebouwingsvrije zone kent van 4 meter ter weerszijde van de leiding.

Graag verzoeken wij u deze differentiatie binnen de bouwregels zichtbaar te maken.

Binnen lid 3 van dit zelfde artikel wordt bepaald dat binnen de op de kaart als zodanig aangewezen gronden het uitvoeren van een aantal werkzaamheden zonder vergunning niet uitgevoerd mogen worden. Naar onze mening zijn echter de thans opgenomen bepalingen onvoldoende ter waarborging van een veilig en bedrijfszeker gastransport en ter beperking van gevaar voor personen en goederen in de directe omgeving van de leiding.

Datum: 4 maart 2009

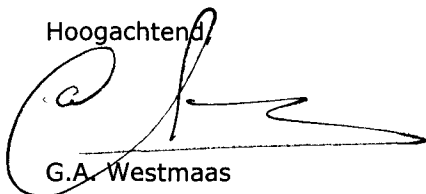
Ons kenmerk: TAJW 09.1059

Onderwerp: Voorontwerpbestemmingsplan Doorgaande fietsverbinding Castricum - Akersloot

Wij verzoeken u daarom lid 6.3 zodanig uit te breiden dat de werkzaamheden 'het indrijven van voorwerpen in de bodem', uitgevoerd binnen een zone van 4 of 5 meter ter weerszijden van de hartlijn van de leiding, behoudens vrijstelling niet zijn toegestaan.

Gezien het feit dat er leidingen zich bevinden in het gebied waarin de aanleg van het fietspad wordt gerealiseerd, verzoeken wij u omtrent mogelijke consequenties en eventueel te treffen maatregelen tijdig overleg te plegen met onze tracébeheerder Dhr. H.D. Koers tel. (0182) 62 34 78. Daarnaast dient er te allen tijde een KLIC-melding (tel: 0800-0080 www.klic.nl) plaats te vinden; daarmee wordt u ook informatie verschaft over de ligging van andere kabels en leidingen.

Hoogachtend,



G.A. Westmaas

Medewerker Juridische Zaken West

Bijlage: - Plankaart bestemmingsplan:
 "Doorgaande fietsverbinding Castricum - Akersloot"



IN09/04814

Vogelwerkgroep Midden-Kennemerland
Werkgroep Ruimtelijke Ordening
p/a Jan Schaank, secretaris
Weberstraat 20
1901 VL Castricum

College van Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Castricum 24 11 2009
Postbus 1301
1900 BH Castricum

Castricum, 21 maart 2009

cwg

Betreft: Voorontwerpbestemmingsplan "Doorgaande fietsverbinding Castricum – Akersloot"

Geacht college,

Op 3 september 2008 vond overleg plaats tussen de gemeente Castricum (W. Voerman, Grondzaken) en de Vogelwerkgroep Midden-Kennemerland (J. Schaank en J. Vroege, Commissie Ruimtelijke Ordening) over de mogelijkheden en belemmeringen van een fietspad tussen Castricum en Akersloot. Tijdens dat overleg werd afgesproken dat met betrekking tot dit fietspad een haalbaarheidsanalyse zou worden uitgevoerd waarin de integrale benadering voor natuurcompensatie die tijdens dit overleg aan de orde kwam, zou worden meegenomen. De bestaande wet- en regelgeving zou daarbij als leidraad worden gehanteerd. Nadat de analyse ambtelijk en bestuurlijk zou zijn vastgesteld, zouden vervolgens alle belanghebbenden worden geïnformeerd over de stand van zaken. (Zie de notulen van dit overleg.)

Door de gemeente is bij de Vogelwerkgroep helaas niet op die haalbaarheidsanalyse teruggekomen. Wel ontvingen wij een brief van de Afdeling Dienstverlening (Team Bouwen, Wonen en Bedrijven - R. van den Haak) waarin werd aangekondigd dat vanaf 12 februari jl. gedurende zes weken een voorontwerpbestemmingsplan ter inlage lag voor de inspraak. Voor de inhoud van dat plan werd verwezen naar de website van de gemeente. In het stuk "Doorgaande fietsverbinding Castricum – Akersloot. Toelichting" van 11 februari jl. dat op de website van de gemeente is terug te vinden, wordt in de hoofdstukken 3 t/m 5 inderdaad verslag gedaan van een haalbaarheidanalyse waarin de bestaande wet- en regelgeving als leidraad wordt gehanteerd. Over de beloofde integrale benadering voor natuurcompensatie wordt in dit stuk echter met geen woord gerept.

Bij lezing van deze haalbaarheidsanalyse valt op dat hierin wel erg naar het uiteindelijke doel – realisering van het fietspad – wordt toe geredeneerd. Zo wordt in paragraaf 3.2.4 bij bespreking van de "Strategische visie Buiten gewoon Castricum" alleen aangegeven dat een van de kerndoelen is het ontwikkelen van routes voor langzaam verkeer. Dat in kerndoel 3 wordt aangegeven dat recreatieve ontwikkelingen slechts dan kunnen plaatsvinden "als geen zodanige aantasting van waarden plaatsvindt, waardoor essentiële zaken dreigen te verdwijnen", is iets waaraan daarbij volkomen voorbij wordt gegaan. In onze brief aan de gemeente van 16 juni 2008 - die aanleiding vormde voor het overleg van 3 september jl. - werd daar desondanks duidelijk op gewezen. Daarbij werd tevens uitgelegd waarom bij aanleg van deze fietsverbinding essentiële zaken zouden verdwijnen: "Rust is immers essentieel voor het behoud van natuurwaarden in het buitengebied, verdere 'versnippering' dient te worden voorkomen. Fietspaden zorgen voor verstoring van de weidevogelstand in een strook van tenminste 100 meter aan weerszijden van het pad en buiten het broedseizoen tot verstoring van de daar foeragerende trekvogels. Door de welhaast onvermijdelijke verlichting zorgen zij verder voor een verdere verstoring van de nachtelijke duisternis".

Dezelfde wijze van redeneren werd van de kant van de gemeente in het overleg van 3 september jl. toegepast. Na lezing van onze brief was de conclusie toen dat de

Vogelwerkgroep in principe akkoord was, mits voldoende natuurcompensatie kan worden gewaarborgd. Tijdens het overleg werd echter duidelijk gemaakt dat de Vogelwerkgroep helemaal niet akkoord was, maar het belang van de verkeersveiligheid wel zag. Vandaar dat de gemeente twee alternatieven werden aangereikt: 1. het autoluw maken van de Uitgeesterweg / Startingerweg, en 2. een vrijliggend fietspad langs de Uitgeesterweg / Startingerweg. Beide alternatieven geven, in tegenstelling tot het geplande fietspad, ook een oplossing voor het weggedeelte tussen de Uitgeesterweg en Akersloot. Indien beide alternatieven geen optie zouden zijn, zou de Vogelwerkgroep alleen kunnen instemmen met het gemeentelijk model (of liever nog: het voorkeursstracé van Oud-Castricum) als voldoende compensatie zou worden geboden. (Zie andermaal de notulen van 3 september jl.)

Van compensatie voor de schade die door de aanleg van dit fietspad wordt aangebracht aan de natuurwaarden in dit gebied is echter geen sprake. In paragraaf 2.2 wordt erkend dat het plangebied bestaat uit belangrijke weidevogelgebieden die onderdeel uitmaken van het Nationale Landschap "Laag Holland". In paragraaf 3.6.4 stelt men bovendien dat de aanleg van de fietsverbinding en het gebruik van wegverlichting negatieve effecten zullen hebben op het weidevogelgebied (afname oppervlakte) en het functioneren als weidevogelgebied (toename verstoring). In hoofdstuk 7 wordt desondanks geconcludeerd dat het projectplan geen onaanvaardbare negatieve effecten heeft op de in de omgeving aanwezige waarden en belangen.

Het moge duidelijk zijn dat die conclusie wat ons betreft ten onrechte wordt getrokken. Dat het plangebied, zoals in paragraaf 3.6.4 wordt gesteld, niet ligt in of direct nabij een 'Natura 2000'-gebied is juist. Dat het plangebied niet in 'begrensd natuurgebied' binnen de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) ligt, klopt eveneens. Wat ten onrechte echter niet wordt vermeld, is dat het plangebied ligt in het 'zoekgebied' voor nieuwe natuur binnen de Robuuste Ecologische Verbindingszone van Kust tot Kust. (Zie de 'Atlas landschappelijke en ecologische betekenis van de robuuste ecologische verbindingzone Kust tot Kust' die in 2004 in opdracht van de Provincie door Landschap Noord-Holland werd uitgebracht.) Wanneer deze verbindingzone is gerealiseerd, maakt hij onderdeel uit van de EHS. Aanleg van dit fietspad op een van de plekken waar de Robuuste Ecologische Verbindingszone moet komen te liggen frustreert de totstandkoming van dit 'Groot Project' van het Rijk.

In paragraaf 3.6.4 wordt verder aangegeven dat het hier gaat om weidevogelgebied, waarvoor volgens het streekplan een "ja/mits" beleid zou gelden: goed inpassen, soms is een beeldkwaliteitsplan nodig en eventuele schade dient te worden geminimaliseerd. Van minimalisering van de schade is echter geen sprake: in dat geval zou immers gekozen zijn voor een van de bovengenoemde alternatieven (1. het autoluw maken van de Uitgeesterweg / Startingerweg, en 2. een vrijliggend fietspad langs de Uitgeesterweg / Startingerweg). Thans wordt alleen gesuggereerd om de werkzaamheden buiten het broedseizoen te laten plaats vinden en om langs het fietspad geen verlichting toe te passen. Dat is echter volstrekt onvoldoende. Of het niet aanleggen van verlichting langs een fietspad – iets wat wij in principe toejuichen – in de praktijk een realistische optie is, valt bovendien te betwijfelen: de ervaring leert immers dat gemeenteraden in de praktijk zwichten voor pleidooien van bezorgde ouders om langs zo'n fietspad wel verlichting toe te passen.

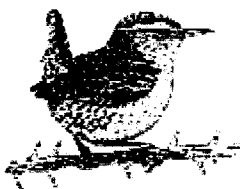
Uit paragraaf 2.3 van de 'Handreiking ruimtelijke bescherming en compensatie natuur en recreatie' die op de website van de Provincie is terug te vinden (Provincie Noord-Holland/Recreatie en Natuur/Inrichting natuur/Natuurcompensatie) valt verder op te maken dat bij de aanleg van dit fietspad geen 'ja, mits'-, maar een 'nee, tenzij'-beleid op zijn plaats is. We hebben het in dit verband immers over "de aanleg van nieuwe infrastructuur" en dat valt onder de "grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen met aanzienlijke ruimtelijke effecten". De provincie beoordeelt dergelijke initiatieven onder meer vanuit de vraag of er redenen van groot openbaar belang zijn en of er geen alternatieven voorhanden zijn. (Die zijn er!) Als ze dan toch worden toegestaan, is compensatie noodzakelijk.

In het kader van de Flora- en Faunawet dient, zoals in paragraaf 3.6.3 wordt uitgelegd, voor alle vogelsoorten te worden duidelijk gemaakt dat er geen andere bevredigende oplossingen voor ruimtelijke ingrepen bestaan, de ingrepen vanwege dringende redenen van groot openbaar belang dienen plaats te vinden en de gunstige staat van instandhouding van de soort niet in gevaar mogen brengen. Dat er geen andere bevredigende oplossingen bestaan, is in dit geval niet juist: zie de bovengenoemde alternatieven voor dit fietspad die door de Vogelwerkgroep zijn aangereikt. Ten aanzien van de weidevogels die in het plangebied broeden en de vogels die daar ook buiten de broedtijd foerageren wordt in paragraaf 3.6.4 opgemerkt dat belangrijke onderdelen van leefgebieden van jaarrond beschermde soorten niet worden aangetast, "aangezien het overgrote gedeelte van het weidelandschap behouden blijft". Verder wordt aangegeven dat negatieve effecten op broedende weidevogels zijn uit te sluiten indien de werkzaamheden buiten het broedseizoen plaats vinden. Dat het broedareaal en foerageergebied van weidevogels – waaronder vele rode lijst soorten – door deze ingreep andermaal wordt beperkt en dit een belangrijke reden is voor de teruggang van deze soorten, is iets waaraan daarbij volkomen wordt voorbij gegaan.

Wij hopen u door middel van deze brief ervan te hebben overtuigd dat de aanleg van dit fietspad niet zonder meer mogelijk is. Het is immers in strijd met de uitspraak in kerndoel 3 van de "Strategische visie Buiten gewoon Castricum" dat recreatieve ontwikkelingen slechts dan kunnen plaatsvinden "als geen zodanige aantasting van waarden plaatsvindt, waardoor essentiële zaken dreigen te verdwijnen". Het plangebied ligt in het 'zoekgebied' voor nieuwe natuur binnen de Robuuste Ecologische Verbindingszone van Kust tot Kust en bestaat uit belangrijk weidevogelgebied. De aanleg van dit fietspad valt onder de 'grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen met aanzienlijke ruimtelijke effecten'. Voor de aanleg van dit fietspad zijn bovendien andere bevredigende oplossingen. Vandaar dat die aanleg in strijd is met het provinciaal beleid en in strijd met de Flora- en Faunawet. Mocht u de aanleg van dit fietspad toch willen doorzetten dan is, conform de provinciale afspraken, compensatie van de te verwachten natuurschade op zijn plaats. (Zie in dit verband andermaal: Provincie Noord-Holland/Recreatie en Natuur/Inrichting natuur/Natuurcompensatie.) Bij het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit zal in dat geval verder ontheffing ex. Artikel 75 van de Flora- en Faunawet moeten worden aangevraagd.

Met vriendelijke groet

Jos Vroege en Jan Schaank
Vogelwerkgroep Midden-Kennemerland
Werkgroep Ruimtelijke Ordening



24 11 2009

1409/049814

ewe
X

VOGELWERKGROEP MIDDEN-KENNERLAND

opgericht 10 april 1958

Vogelwerkgroep Midden-Kennemerland
Werkgroep Ruimtelijke Ordening
p/a Jan Schaank, secretaris
Weberstraat 20
1901 VL Castricum

College van Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Castricum
Postbus 1301
1900 BH Castricum

Castricum, 21 maart 2009

Betreft: Voorontwerpbestemmingsplan "Doorgaande fietsverbinding Castricum – Akersloot"

Geacht college,

Op 3 september 2008 vond overleg plaats tussen de gemeente Castricum (W. Voerman, Grondzaken) en de Vogelwerkgroep Midden-Kennemerland (J. Schaank en J. Vroege, Commissie Ruimtelijke Ordening) over de mogelijkheden en belemmeringen van een fietspad tussen Castricum en Akersloot. Tijdens dat overleg werd afgesproken dat met betrekking tot dit fietspad een haalbaarheidsanalyse zou worden uitgevoerd waarin de integrale benadering voor natuurcompensatie die tijdens dit overleg aan de orde kwam, zou worden meegenomen. De bestaande wet- en regelgeving zou daarbij als leidraad worden gehanteerd. Nadat de analyse ambtelijk en bestuurlijk zou zijn vastgesteld, zouden vervolgens alle belanghebbenden worden geïnformeerd over de stand van zaken. (Zie de notulen van dit overleg.)

Door de gemeente is bij de Vogelwerkgroep helaas niet op die haalbaarheidsanalyse teruggekomen. Wel ontvingen wij een brief van de Afdeling Dienstverlening (Team Bouwen, Wonen en Bedrijven - R. van den Haak) waarin werd aangekondigd dat vanaf 12 februari jl. gedurende zes weken een voorontwerpbestemmingsplan ter inlage lag voor de inspraak. Voor de inhoud van dat plan werd verwezen naar de website van de gemeente. In het stuk "Doorgaande fietsverbinding Castricum – Akersloot. Toelichting" van 11 februari jl. dat op de website van de gemeente is terug te vinden, wordt in de hoofdstukken 3 t/m 5 inderdaad verslag gedaan van een haalbaarheidanalyse waarin de bestaande wet- en regelgeving als leidraad wordt gehanteerd. Over de beloofde integrale benadering voor natuurcompensatie wordt in dit stuk echter met geen woord gerept.

Bij lezing van deze haalbaarheidsanalyse valt op dat hierin wel erg naar het uiteindelijke doel – realisering van het fietspad – wordt toe geredeneerd. Zo wordt in paragraaf 3.2.4 bij bespreking van de "Strategische visie Buiten gewoon Castricum" alleen aangegeven dat een van de kerndoelen is het ontwikkelen van routes voor langzaam verkeer. Dat in kerndoel 3 wordt aangegeven dat recreatieve ontwikkelingen slechts dan kunnen plaatsvinden "als geen zodanige aantasting van waarden plaatsvindt, waardoor essentiële zaken dreigen te verdwijnen", is iets waaraan daarbij volkomen voorbij wordt gegaan. In onze brief aan de gemeente van 16 juni 2008 - die aanleiding vormde voor het overleg van 3 september jl. - werd daar desondanks duidelijk op gewezen. Daarbij werd tevens uitgelegd waarom bij

Website: www.vwg midden-kennemerland.nl

Geregistreerd bij de KvK NW-Holland onder nummer 40634421

aanleg van deze fietsverbinding essentiële zaken zouden verdwijnen: "‘Rust’ is immers essentieel voor het behoud van natuurwaarden in het buitengebied, verdere ‘versnippering’ dient te worden voorkomen. Fietspaden zorgen voor verstoring van de weidevogelstand in een strook van tenminste 100 meter aan weerszijden van het pad en buiten het broedseizoen tot verstoring van de daar foeragerende trekvogels. Door de welhaast onvermijdelijke verlichting zorgen zij verder voor een verdere verstoring van de nachtelijke duisternis".

Dezelfde wijze van redeneren werd van de kant van de gemeente in het overleg van 3 september jl. toegepast. Na lezing van onze brief was de conclusie toen dat de Vogelwerkgroep in principe akkoord was, mits voldoende natuurcompensatie kan worden gewaarborgd. Tijdens het overleg werd echter duidelijk gemaakt dat de Vogelwerkgroep helemaal niet akkoord was, maar het belang van de verkeersveiligheid wel zag. Vandaar dat de gemeente twee alternatieven werden aangereikt: 1. het autoluw maken van de Uitgeesterweg / Startingerweg, en 2. een vrijliggend fietspad langs de Uitgeesterweg / Startingerweg. Beide alternatieven geven, in tegenstelling tot het geplande fietspad, ook een oplossing voor het weggedeelte tussen de Uitgeesterweg en Akersloot. Indien beide alternatieven geen optie zouden zijn, zou de Vogelwerkgroep alleen kunnen instemmen met het gemeentelijk model (of liever nog: het voorkeurstracé van Oud-Castricum) als voldoende compensatie zou worden geboden. (Zie andermaal de notulen van 3 september jl.)

Van compensatie voor de schade die door de aanleg van dit fietspad wordt aangebracht aan de natuurwaarden in dit gebied is echter geen sprake. In paragraaf 2.2 wordt erkend dat het plangebied bestaat uit belangrijke weidevogelgebieden die onderdeel uitmaken van het Nationale Landschap "Laag Holland". In paragraaf 3.6.4 stelt men bovendien dat de aanleg van de fietsverbinding en het gebruik van wegverlichting negatieve effecten zullen hebben op het weidevogelgebied (afname oppervlakte) en het functioneren als weidevogelgebied (toename verstoring). In hoofdstuk 7 wordt desondanks geconcludeerd dat het projectplan geen onaanvaardbare negatieve effecten heeft op de in de omgeving aanwezige waarden en belangen.

Het moge duidelijk zijn dat die conclusie wat ons betreft ten onrechte wordt getrokken. Dat het plangebied, zoals in paragraaf 3.6.4 wordt gesteld, niet ligt in of direct nabij een 'Natura 2000'-gebied is juist. Dat het plangebied niet in 'begrensd natuurgebied' binnen de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) ligt, klopt eveneens. Wat ten onrechte echter niet wordt vermeld, is dat het plangebied ligt in het 'zoekgebied' voor nieuwe natuur binnen de Robuuste Ecologische Verbindingszone van Kust tot Kust. (Zie de 'Atlas landschappelijke en ecologische betekenis van de robuuste ecologische verbindingzone Kust tot Kust' die in 2004 in opdracht van de Provincie door Landschap Noord-Holland werd uitgebracht.) Wanneer deze verbindingzone is gerealiseerd, maakt hij onderdeel uit van de EHS. Aanleg van dit fietspad op een van de plekken waar de Robuuste Ecologische Verbindingszone moet komen te liggen frustreert de totstandkoming van dit 'Grote Project' van het Rijk.

In paragraaf 3.6.4 wordt verder aangegeven dat het hier gaat om weidevogelgebied, waarvoor volgens het streekplan een "ja/mits" beleid zou gelden: goed inpassen, soms is een beeldkwaliteitsplan nodig en eventuele schade dient te worden geminimaliseerd. Van minimalisering van de schade is echter geen sprake: in dat geval zou immers gekozen zijn voor een van de bovengenoemde alternatieven (1. het autoluw maken van de Uitgeesterweg / Startingerweg, en 2. een vrijliggend fietspad langs de Uitgeesterweg / Startingerweg). Thans wordt alleen gesuggereerd om de werkzaamheden buiten het broedseizoen te laten plaats vinden en om langs het fietspad geen verlichting toe te passen. Dat is echter volstrekt onvoldoende. Of het niet aanleggen van verlichting langs een fietspad – iets wat wij in principe toejuichen – in de praktijk een realistische optie is, valt bovendien te betwijfelen: de ervaring leert immers dat gemeenteraden in de praktijk zwichten voor pleidooien van bezorgde ouders om langs zo'n fietspad wel verlichting toe te passen.

Uit paragraaf 2.3 van de 'Handreiking ruimtelijke bescherming en compensatie natuur en recreatie' die op de website van de Provincie is terug te vinden (Provincie Noord-Holland/Recreatie en Natuur/Inrichting natuur/Natuurcompensatie) valt verder op te maken dat bij de aanleg van dit fietspad geen 'ja, mits'-, maar een 'nee, tenzij'-beleid op zijn plaats is. We hebben het in dit verband immers over "de aanleg van nieuwe infrastructuur" en dat valt onder de "grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen met aanzienlijke ruimtelijke effecten". De provincie beoordeelt dergelijke initiatieven onder meer vanuit de vraag of er redenen van groot openbaar belang zijn en of er geen alternatieven voorhanden zijn. (Die zijn er!) Als ze dan toch worden toegestaan, is compensatie noodzakelijk.

In het kader van de Flora- en Faunawet dient, zoals in paragraaf 3.6.3 wordt uitgelegd, voor alle vogelsoorten te worden duidelijk gemaakt dat er geen andere bevredigende oplossingen voor ruimtelijke ingrepen bestaan, de ingrepen vanwege dringende redenen van groot openbaar belang dienen plaats te vinden en de gunstige staat van instandhouding van de soort niet in gevaar mogen brengen. Dat er geen andere bevredigende oplossingen bestaan, is in dit geval niet juist: zie de bovengenoemde alternatieven voor dit fietspad die door de Vogelwerkgroep zijn aangereikt. Ten aanzien van de weidevogels die in het plangebied broeden en de vogels die daar ook buiten de broedtijd foerageren wordt in paragraaf 3.6.4 opgemerkt dat belangrijke onderdelen van leefgebieden van jaarrond beschermde soorten niet worden aangetast, "aangezien het overgrote gedeelte van het weidelandschap behouden blijft". Verder wordt aangegeven dat negatieve effecten op broedende weidevogels zijn uit te sluiten indien de werkzaamheden buiten het broedseizoen plaats vinden. Dat het broedareaal en foerageergebied van weidevogels – waaronder vele rode lijst soorten – door deze ingreep andermaal wordt beperkt en dit een belangrijke reden is voor de teruggang van deze soorten, is iets waaraan daarbij volkomen wordt voorbij gegaan.

Wij hopen u door middel van deze brief ervan te hebben overtuigd dat de aanleg van dit fietspad niet zonder meer mogelijk is. Het is immers in strijd met de uitspraak in kerndoel 3 van de "Strategische visie Buiten gewoon Castricum" dat recreatieve ontwikkelingen slechts dan kunnen plaatsvinden "als geen zodanige aantasting van waarden plaatsvindt, waardoor essentiële zaken dreigen te verdwijnen". Het plangebied ligt in het 'zoekgebied' voor nieuwe natuur binnen de Robuuste Ecologische Verbindingszone van Kust tot Kust en bestaat uit belangrijk weidevogelgebied. De aanleg van dit fietspad valt onder de 'grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen met aanzienlijke ruimtelijke effecten'. Voor de aanleg van dit fietspad zijn bovendien andere bevredigende oplossingen. Vandaar dat die aanleg in strijd is met het provinciaal beleid en in strijd met de Flora- en Faunawet. Mocht u de aanleg van dit fietspad toch willen doorzetten dan is, conform de provinciale afspraken, compensatie van de te verwachten natuurschade op zijn plaats. (Zie in dit verband andermaal: Provincie Noord-Holland/Recreatie en Natuur/Inrichting natuur/Natuurcompensatie.) Bij het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit zal in dat geval verder ontheffing ex. Artikel 75 van de Flora- en Faunawet moeten worden aangevraagd.

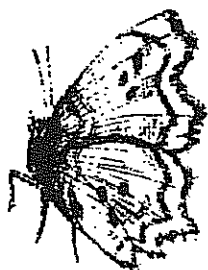
Met vriendelijke groet



Jos Vroege en Jan Schaank
Vogelwerkgroep Midden-Kennemerland
Werkgroep Ruimtelijke Ordening



IN09/04338



Stichting tot behoud van natuurlijke en cultuurhistorische waarden in de Alkmaardermeeromgeving

Secr.: H. Groot-Schermer
Brahmslaan 8
1921 XE Akersloot
Tel.: (0251)310110

Website: www.alkmaardermeeromgeving.nl
E-mail: Alkmaardermeeromgeving@hotmail.com
K.v.K.: 41240561

Akersloot, 12 maart 2009

Aan het College van Burgemeester en Wethouders
Van de gemeente Castricum
Postbus 1301
1900 BH CASTRICUM

GEMEENTE CASTRICUM	
INGEKOMEN	
16 MRT 2009	
PR	
VERGADERING	
M.	

Betreft: doorgaande fietsverbinding Castricum-Akersloot.

Geachte College,

Hierbij enkele opmerkingen betreffende het voorontwerpbestemmingsplan "Doorgaande fietsverbinding Castricum-Akersloot".

In de toelichting op het bestemmingsplan wordt in paragraaf 2.3.1. 'Conceptontwerp' de brugverbinding over de Koogvaart niet genoemd en hij is op geen enkele tekening terug te vinden. Deze brugverbinding staat wel ingetekend op een overzichtstekening van 29-08-2008 die, na enige correspondentie over dit onderwerp, door de heer Wouter Voerman aan onze stichting is toegezonden. Ons verzoek aan uw college is dan ook om deze brugverbinding in de opsomming van paragraaf 2.3.1 op te nemen en de tekeningen in overeenstemming te brengen.

Verder willen wij er graag op wijzen dat het uit cultuurhistorische overwegingen van groot belang is om het huidige profiel van de Nesdijk te handhaven. Het gaat hier toch om een historisch dijkje dat, ook met fietspad erop, als zodanig herkenbaar moet blijven.

Met vriendelijke groeten,

Namens het bestuur van de Stichting tot behoud van natuurlijke en cultuurhistorische waarden in de Alkmaardermeeromgeving,

H. Groot-Schermer, sec.

GEMEENTE CASTRICUM INGEKOMEN	
01 JUL 2009	
AFD: ONTW. & B. / rh	N.V. Nederlandse Gasunie
ONTVANGSTBEVESTIGING	Postbus 19
cc. BEZWARENCOMM.	9700 MA Groningen
RAAD	Concourslaan 17



Aan de gemeenteraad van de
gemeente Castricum
Postbus 1301
1900 BH CASTRICUM

N.V. Nederlandse Gasunie
Postbus 19
9700 MA Groningen
Concourslaan 17
T (0182) 62 33 08
F (0182) 62 33 99
E g.a.westmaas@gasunie.nl
Handelsregister Groningen 02029700
www.gasunie.nl

Datum
30 juni 2009

Doorkiesnummer
(0182) 62 33 08

Ons kenmerk
TAJW 09.2942

Uw kenmerk
UI 09/05905

Onderwerp

Ontwerp-bestemmingplan doorgaande fietsverbinding Castricum-Akersloot

Geachte raad,

Naar aanleiding van uw brief van 15 mei 2009, waarmee u ons verwijst naar de gemeentelijke internetsite ten aanzien van het voornoemde ontwerpbestemmingsplan, willen wij het volgende opmerken.

Bij inzage is gebleken dat de door ons gemaakte opmerkingen uit het vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro niet geheel juist zijn doorgevoerd. Hierbij doen wij u onze zienswijze, als bedoeld in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening c.q. artikel 3:15 lid 1 van de Algemene Wet Bestuursrecht inzake voornoemd onderwerp, toekomen.

In het gebied waarop dit plan betrekking heeft, ligt zowel een regionale alsmede een vijftal hoofdaardgastransportleidingen van ons bedrijf. Vier van deze laatst genoemde leidingen zijn gesitueerd binnen de door het Rijk aangewezen Nationale Leidingstrook.

In tegenstelling tot hoofdstuk 3.4 "Externe veiligheid", waar wordt aangegeven dat in het oostelijk deel van het plangebied (nabij de Uitgeesterweg) de leidingen deel uit maken van de Nationale leidingstrook, is dit middels een specifieke bestemming nog altijd niet zichtbaar gemaakt op de plankaart.

Conform paragraaf 4.8.4.1 van de Nota Ruimte van het ministerie van VROM dienen Provincies en gemeenten de feitelijke ligging van de tracés van het landelijk net van hoofdtransportleidingen onverkort op te nemen in de streek- en bestemmingsplannen. Daarbij moet, uit hoofde van de bestaande regelgeving, rekening worden gehouden met een breedte van 70 meter van de tracés met aan beide zijden een veiligheidsgebied van 55 meter. In het vigerende bestemmingsplan was hier reeds keurig invulling aan gegeven.

Graag zien wij alsnog dat de Nationale Leidingstrook met een breedte van 70 meter middels een specifieke bestemming zodanig op de plankaart wordt opgenomen, dat deze in ieder geval reikt tot 5 meter uit de hartlijn van de buitenste aardgastransportleidingen, en daarnaast nog optimaal ruimte biedt aan mogelijke toekomstige leidingen.

Naast de Nationale Leidingstrook, welke bescherming biedt aan transportleidingen in het algemeen, dienen onze leidingen ook een specifieke medebestemmingstrook te krijgen. Binnen deze medebestemmingsstrook, ook wel belemmerdestrook genoemd, zijn het oprichten van bebouwing en het uitvoeren van een aantal werkzaamheden niet zonder meer toegestaan.

Datum: 30 juni 2009

Ons kenmerk: TAJW 09.2942

Onderwerp: Ontwerp-bestemmingplan doorgaande fietsverbinding Castricum-Akersloot

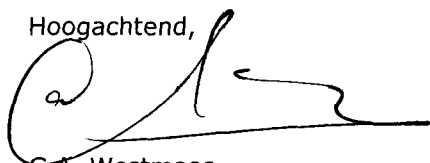
Omtrent deze medebestemmingsstrook wordt in artikel 6 "Leiding-Gas" van de voorschriften zowel in de "Bouwregels" alsook in de aanlegvergunning verondersteld dat de voor Leiding-Gas aangewezen gronden voor alle gasleidingen een gelijke afstand heeft, te weten 5 meter ter weerszijde van de leiding. Conform de in hoofdstuk 3.4 "Externe veiligheid" opgenomen tabel geldt deze belemmering voor een zone van 4 meter ter weerszijden van de 40 bar regionale leiding (W-571-01) en 5 meter ter weerszijden van de 66,2 bar hoofd leidingen (A-550, A-551, A-556, A-562, A-620).

Medio 2010 treedt naar verwachting de AMvB Buisleidingen in werking. Momenteel ligt deze klaar om na het zomerreces in de Tweede Kamer behandeld te worden. In deze AMvB wordt ook het onderscheid gemaakt in de breedte van de belemmeringsstrook voor regionale en hoofdleidingen. Daarnaast wordt gesteld dat alle bestemmingsplannen binnen 5 jaar dienen te worden aangepast aan de beleidsregels welke in de AMvB worden opgenomen. Het lijkt ons niet wenselijk om het voorliggende plan tussen nu en de komende 6 jaar alweer te moeten herzien.

Mede om deze redenen verzoeken wij u de differentiatie tussen een regionale en een hoofd aardgastransportleiding op de plankaart evenals in de voorschriften zichtbaar te maken.

Alvorens tot vaststelling van het onderhavige plan over te gaan verzoeken wij u ons ter verifiëring de beoogde wijzigingen voor te leggen.

Hoogachtend,



G.A. Westmaas

Medewerker Juridische Zaken West



IN09/09503

PWN Waterleidingbedrijf
Noord-Holland

Burgemeester en wethouders van Castricum
T.a.v. de heer R. van den Haak
Postbus 1301
1900 BH CASTRICUM

GEMEENTE CASTRICUM INGEKOMEN	
06 JUL 2009	
AFD:	<i>hwb</i>
ONTVANGSTBEVESTIGING	
cc. BEZWARENGCOMM.	
RAAD	

Hoofdkantoor
Bezoekadres:
Rijksweg 501
Velsbroek
T 023 541 33 33
F 023 525 61 05
E pwn@pwn.nl
I www.pwn.nl

Bijlage(n)
1

Datum
3-7-2009

Ons kenmerk
2009003715

Uw kenmerk
UI 09/05905

Doorkiesnr.
023 - 541 37 72

Onderwerp

Voorontwerp bestemmingsplan "Doorgaande fietsverbinding Castricum-Akersloot"

Geacht college,

Het in het kader van vooroverleg toegezonden voorontwerp bestemmingsplan "Doorgaande fietsverbinding Castricum-Akersloot" geeft ons aanleiding tot het maken van de volgende opmerkingen.

Wij brengen het constructieve overleg met uw gemeente onder uw aandacht betreffende een kruising met onze WRK-leidingen. Helaas zijn deze leidingen niet in het ontwerpplan opgenomen. Wij verzoeken u alsnog de WRK-leidingen in het plan te benoemen.

Verder vragen wij u ter veiligstelling van onze in het plan te leggen c.q. aanwezige leidingen vooral ook die voorwaarden in acht te nemen die openbare nutsbedrijven nu eenmaal moeten stellen om hun taak in het algemeen belang te kunnen uitoefenen. Een zeer belangrijke voorwaarde is die van het beschikbaar stellen van voldoende ruimte in openbare grond voor het ondergronds verkeer. Deze ruimte dient vrij te zijn van bomen en stekelige beplanting, terwijl de overige beplanting van dien aard dient te zijn dat ons leidingnet te allen tijde goed bereikbaar blijft. Ingeval de leidingstrook voorzien wordt van verharding, dient deze verharding 'open' te zijn. Tevens dient het leidingtracé vrij te blijven van opslag e.d.

Wij zullen het op prijs stellen als u, alvorens tot effectivering van het plan wordt overgegaan, in overleg treedt met ons bedrijf, tel. 023 - 541 37 72.

Tevens vragen wij uw aandacht voor het volgende. Het PWN-distributienet ten behoeve van te realiseren nieuwbouw wordt ontworpen op de drinkwatervraag. Vervolgens wordt in overleg met de brandweer (gemeente) bestudeerd of het verzoek om bluswater (op de diverse locaties in het plan) in het ontwerp kan worden ingepast. In de gevallen dat dit niet kan worden gehonoreerd, dient de brandweer (gemeente) naar een alternatieve bluswatervoorziening uit te zien. Wij attenderen u erop dat alternatieven, naar onze inschatting, in een zeer vroeg stadium ontwikkeld dienen te worden zodat er voldoende financiële middelen voor vrijgemaakt kunnen worden.

Wij vragen u eveneens aandacht voor het standaarddocument VANN. Dit document is door de nutsbedrijven in Noord-Holland opgesteld ten behoeve van de aanleg van voorzieningen in nieuwbouwgebieden. Dit document is op te vragen bij ons bedrijf.



In het belang van de volksgezondheid mogen de in het plan gelegen gronden geen gevaarlijke stoffen bevatten, die na leidingaanleg in het drinkwater terecht kunnen komen. Zonder uw tegenbericht nemen wij aan dat in het onderhavige plan geen vervuilde gronden aanwezig zijn.

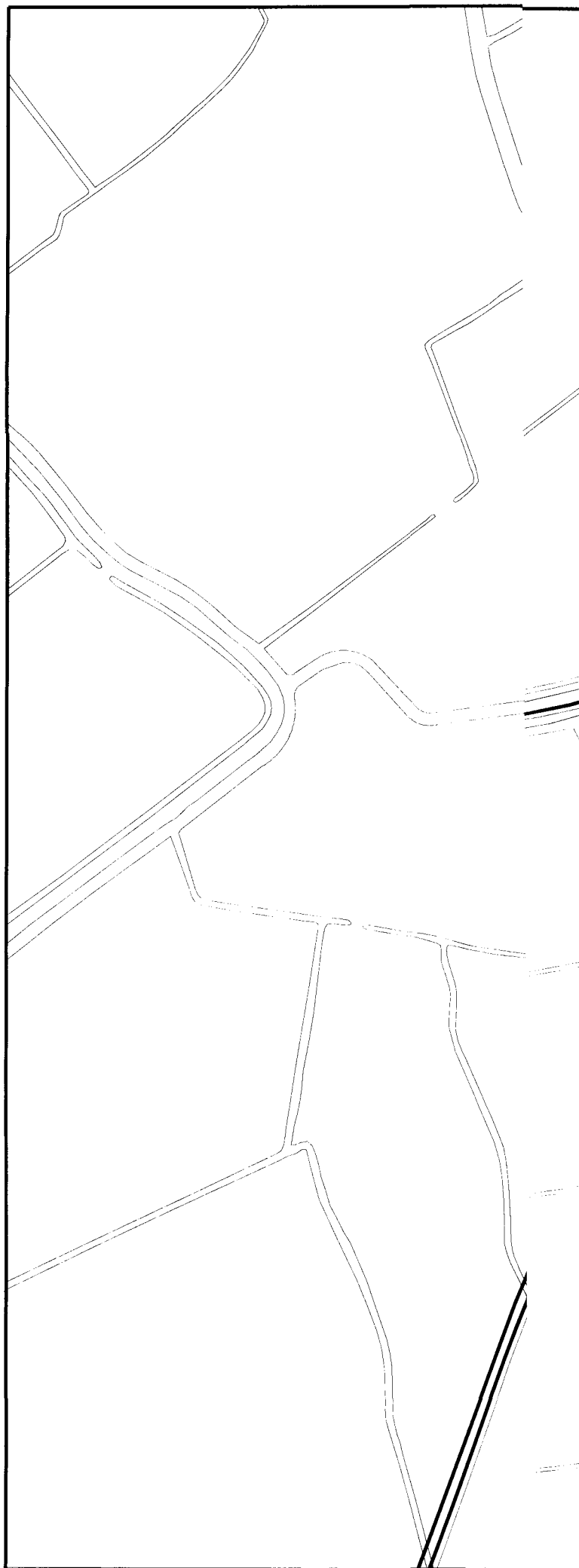
Voor de volledigheid sturen wij u hierbij een revisietekening.

Wij zeggen u dank voor de verleende inzage..

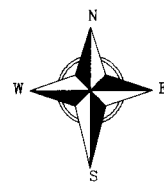
Hoogachtend,
PWN Waterleidingbedrijf Noord-Holland



Drs. A. Bruinekool
Bedrijfsbureau/Juridische Zaken



R 109205 m
H 507394 m



Legenda (Water)

Water Leidingen [Water]

- Leiding.O Distributieleiding - Drinkwater
- Leiding O Productieleiding - Ruwwaterleiding

Abc Def Leiding Tekst.B Label - 2

Abc Def Leiding Tekst.B Label - 4

Water Leiding Inbouwdelen [Water]

- Afsluiter.O Distributiepunt - 21

Legenda (Klos)

line.Line LAAGSPANNING

DE WERKELIJKE LIGGING VAN DE LEIDING DIENT
DOOR HET GRAVEN VAN PROEFSLEUVEN TE
WORDEN VASTGESTELD.
(ZIE BIJLAGE II VAN DE CROW - RICHTLIJN
ZORGVULDIG GRAAFPROCES)

SCHAAL : 1:2649

A3

PWN. Puur water en natuur.



DATUM : 16/06/2009

HOOFDKANTOOR
RIJKSWEG 501

GEBRUIKER : molld1

1991AS VELSERBROEK



IN09/09504

GEMEENTE CASTRICUM
INGEKOMEN

Vogelwerkgroep Midden-Kennemerland
Werkgroep Ruimtelijke Ordening
p/a Jan Schaank, secretaris
Weberstraat 20
1901 VL Castricum

College van Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Castricum 03 JUL 2009
Postbus 1301
1900 BH Castricum

Castricum, 2 juni 2009

AED:	lwb
ONTVANGSTBEVESTIGING	
CC. BEZWAAREN COMM.	
RAAD	

Betreft: Ontwerpbestemmingsplan "Doorgaande fietsverbinding Castricum – Akersloot"

Geacht college,

Op 3 september 2008 vond overleg plaats tussen de gemeente Castricum (W. Voerman, Grondzaken) en de Vogelwerkgroep Midden-Kennemerland (J. Schaank en J. Vroege, Commissie Ruimtelijke Ordening) over de mogelijkheden en belemmeringen van een fietspad tussen Castricum en Akersloot. Tijdens dat overleg werd door ons naar voren gebracht dat de Vogelwerkgroep voorstander is van een veiliger fietsverbinding tussen Castricum en Akersloot, maar niet van de geplande, rechtstreekse verbinding tussen het Buitendijkspad en de Startingerweg. Die voert immers door belangrijk weidevogelgebied! Door de Vogelwerkgroep werden twee alternatieven aangereikt:

1. het autoluw maken van de Uitgeesterweg / Startingerweg, en
2. een vrijliggend fietspad langs de Uitgeesterweg / Startingerweg.

Beide alternatieven zorgen niet alleen voor een beperking van de natuurschade maar bieden, in tegenstelling tot het geplande fietspad, ook een oplossing voor het weggedeelte tussen de Uitgeesterweg en Akersloot. Indien beide alternatieven geen optie zouden zijn, kan – zo stelden wij – de Vogelwerkgroep alleen instemmen met het gemeentelijk model (of liever nog: het voorkeursstracé van Oud-Castricum) als voldoende natuurcompensatie wordt geboden. (Zie de notulen van dit overleg.)

In onze schriftelijke reactie op het 'Voorontwerpbestemmingsplan "Doorgaande fietsverbinding Castricum – Akersloot"' van 21 maart jl. werd dit standpunt door ondergetekenden andermaal naar voren gebracht. Daarnaast spraken wij onze teleurstelling uit over het feit dat - in tegenstelling tot wat in het overleg van 3 september jl. werd afgesproken – door de Gemeente bij de Vogelwerkgroep niet werd teruggekomen op de haalbaarheidsanalyse die zou worden uitgevoerd en waarin de integrale benadering voor natuurcompensatie die tijdens dit overleg aan de orde kwam, zou worden meegenomen. In het stuk "Doorgaande fietsverbinding Castricum – Akersloot. Toelichting" van 11 februari jl. wordt in de hoofdstukken 3 t/m 5 wel verslag gedaan van zo'n haalbaarheidsanalyse. Over de beloofde integrale benadering voor natuurcompensatie wordt, zo werd door ons geconstateerd, in dit stuk echter met geen woord gerept.

In het stuk "Ontwerpbestemmingsplan. Doorgaande fietsverbinding Castricum – Akersloot. Toelichting" dat thans op de website van de Gemeente is terug te vinden, is behalve onze brief van 21 maart jl. (in tweevoud!) op pagina 52 ook een reactie op deze brief opgenomen. Daarin wordt aangegeven dat in de Kadernota Buitengebied een integrale benadering gehanteerd zal worden. Met betrekking tot dit fietspad zou, zo zou blijken uit onderzoek, echter noch een integrale benadering, noch natuurcompensatie verplicht zijn. De terugkoppeling van dit onderzoek aan de Vogelwerkgroep zou hebben plaats gevonden "door toezenden van een integraal exemplaar van het bestemmingsplan". Dat "integraal exemplaar van het bestemmingsplan" heeft de Vogelwerkgroep echter nooit bereikt! Het is via de 'Infopagina' in de gemeentelijke bladen dat wij kennis namen van het bestaan van dit 'Ontwerpbestemmingsplan', met daarin de reactie van de Gemeente op onze brief. Dat is wederom teleurstellend.

Op de door ons aangedragen alternatieven wordt door de Gemeente in de reactie op onze brief niet ingegaan. Het enige dat in dit verband wordt opgemerkt, is dat in het inmiddels door de raad

vastgestelde Integraal Verkeers- en VervoersPlan (IVVP) is opgenomen dat er een verbinding moet komen tussen de Uitgeesterweg (nabij de Startingerweg) en het Buitendijkspad. Of zo'n verbinding valt te realiseren, is echter iets wat in een haalbaarheidsanalyse moet worden uitgezocht. Bij de uitvoering van zo'n analyse kunnen er allerlei dingen boven tafel komen die aanleiding zijn om de eenmaal gemaakte plannen te herzien. Dat bij de totstandkoming van een dergelijke verbinding de natuurschade groter is dan voorzien en dat - indien de plannen toch worden doorgezet - de natuurschade gecompenseerd zal moeten worden, zijn daarvoor mogelijke redenen. In de kerndoelen van de 'Strategische visie Buitengewoon Castricum' - vastgesteld door dezelfde gemeenteraad - wordt immers niet alleen aangegeven dat men routes voor langzaam verkeer wil ontwikkelen, maar ook dat recreatieve ontwikkelingen slechts dan kunnen plaatsvinden "als geen zodanige aantasting van waarden plaatsvindt, waardoor essentiële zaken dreigen te verdwijnen" (kerndoel 3).

Wat de natuurschade als gevolg van de geplande fietsverbinding betreft: door de Vogelwerkgroep is niet alleen in onze brief van 21 maart jl., maar ook daarvoor al bij herhaling naar voren gebracht dat 'rust' essentieel is voor het behoud van natuurwaarden in het buitengebied en dat verdere 'versnippering' dient te worden voorkomen. "Fietspaden zorgen voor verstoring van de weidevogelstand in een strook van tenminste 100 meter aan weerszijden van het pad en buiten het broedseizoen tot verstoring van de daar foeragerende trekvogels. Door de welhaast onvermijdelijke verlichting zorgen zij verder voor een verdere verstoring van de nachtelijke duisternis".

Het is niet alleen de Vogelwerkgroep die waarschuwt voor de effecten van dit soort ruimtelijke ingrepen. In de in maart 2009 door de provincie Noord-Holland uitgebrachte 'Weidevogelvisie Noord-Holland' worden bij de oorzaken van de terugloop van de weidevogeldichtheden (pag. 6) 'verstening' (verlies van weidevogelgrasland door bebouwing en infrastructuur) en 'verstoring' ("de verstoring van de werking van de aanleg van infrastructuur reikt verder dan de oppervlakte die de aanleg zelf inneemt") als eerste genoemd. De provincie Noord-Holland heeft een bijzondere verantwoordelijkheid voor de weidevogels: van de Grutto broedt bijvoorbeeld 15% van Noordwest-Europese populatie op het grondgebied van onze provincie. Vandaar dat de Provincie het dan ook belangrijk vindt om die terugloop tot staan te brengen. "Van de gemeenten met weidevogelrijke gebieden" verwacht men in dit verband "een maximale inspanning om deze gebieden te vrijwaren van schadelijke ingrepen" (pag. 28). Zoals uit bijlage 5 van de Weidevogelvisie valt af te leiden heeft de gemeente Castricum niet alleen veel 'Weidevogelkerngebieden' en 'Gruttokerngebieden' op haar grondgebied, maar loopt het geplande fietspad daar ook nog eens dwars door heen!

In de paragraaf over 'Negatieve effecten' van het 'Ontwerpbestemmingsplan' (pag. 29) wordt erkend dat door de aanleg van het fietspad een gedeelte van het weidevogelterrein wordt aangetast, dat (potentiële) broedlocaties van weidevogels daardoor ongeschikt worden en dat gezien de toekomstige verstoring (fietsers, verlichting) een gedeelte van het weidevogelgebied ongeschikt wordt voor weidevogels (verstoringzone). Daarbij wordt tevens erkend dat de zone waarbinnen de geschiktheid als broedterrein wordt aangetast zich kan uitstrekken tot op enige honderden meters aan weerszijden van het fietspad. Desondanks stelt men: "Gezien de grootte van het aangewezen weidevogelterrein in vergelijking met het oppervlakte aan te leggen fietspad (inclusief verstoringzone), zal met de plannen de lokale weidevogelpopulatie niet dermate aangetast worden dat ze niet meer kunnen voortbestaan in de directe omgeving van het plangebied. In de directe omgeving zijn voldoende alternatieve broedlocaties aanwezig waardoor de gunstige staat van instandhouding van de soort niet in gevaar komt. Met andere woorden: het is aannemelijk dat er geen substantiële aantasting plaatsvindt van het weidevogelterrein". Wij vinden deze redenering echt stuitend. Hier stelt men immers dat bij aanleg van dit fietspad de lokale weidevogelpopulatie zich wel zal verplaatsen. Aan het feit dat verkleining van het broedhabitat één van de redenen is waarom de aantallen weidevogels zo achteruit gaan, wordt daarbij volledig voorbij gegaan. Dat het 'Weidevogelkerngebied' en 'Gruttokerngebied' in onze gemeente wordt verkleind, vindt men niet bezwaarlijk. De door de Provincie verwachte "maximale inspanning om deze gebieden te vrijwaren van schadelijke ingrepen" hoeft de gemeente Castricum kennelijk niet te leveren.

In de paragraaf over het beperken van de verstoring (pag. 29 en 30) wordt aangegeven dat de Gemeente van plan is oriëntatieverlichting toe te passen, zodat lichtoverlast voor weidevogels tot een minimum wordt beperkt. Verder wordt aangegeven dat uit onderzoek zou blijken dat verstoring door

fietzers zeer beperkt zal zijn, omdat de fietser zich relatief snel en geruisloos verplaatst, en in ieder geval minder zal zijn dan de verstoring door wandelaars omdat de verstoring minder lang duurt en voorspelbaarder is. Aangezien wandelaars de meeste verstoring op (weide)vogels veroorzaken, wordt aanbevolen de toekomstige fietsverbinding niet op te nemen in eventuele nieuw te maken wandelroutes. Deze aanbeveling getuigt – net als de aanbeveling in het ‘Voorontwerpbestemmingsplan’ om langs het fietspad geen verlichting aan te leggen – van weinig realiteitszin. Het Buitendijkspad – waarvan dit fietspad in het verlengde ligt – en het fietspad tussen Castricum en Uitgeest worden ook door wandelaars op grote schaal gebruikt, of die nu zijn opgenomen in een wandelroute of niet. En met het geplande fietspad zal dat niet anders zijn. Behalve fietsers en wandelaars zullen verder ook brommers van dit fietspad gebruik maken. En die verplaatsen zich bepaald niet geruisloos! Wat het gebruik van oriëntatieverlichting betreft: als men zou besluiten dat dit fietspad er toch moet komen, zou dat de natuurschade nog enigszins kunnen beperken. Door in samenwerking met de gemeente Uitgeest langs het fietspad tussen beide gemeenten (in de gemeente Castricum eveneens Uitgeesterweg geheten) de huidige verlichting te vervangen door oriëntatieverlichting zou de Gemeente verder kunnen laten zien aan weidevogels toch wel enig belang te hechten.

Hiermee zijn wij aangekomen bij het hoofdstuk compensatie. Tijdens het overleg tussen de Gemeente en de Vogelwerkgroep op 3 september jl. hebben wij al aangegeven dat, indien de door ons aangedragen alternatieven geen optie zouden zijn, de Vogelwerkgroep alleen zou kunnen instemmen met de aanleg van het geplande fietspad als voldoende natuurcompensatie wordt geboden. In onze brief van 21 maart jl. maakten wij duidelijk dat dit niet alleen geldt voor de Vogelwerkgroep, maar ook voor de Provincie. Bij de aanleg van dit fietspad gaat het immers om “de aanleg van nieuwe infrastructuur”. Dat valt onder de “grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen met aanzienlijke ruimtelijke effecten”. Uit paragraaf 2.3 van de ‘Handreiking ruimtelijke bescherming en compensatie natuur en recreatie’, die op de website van de Provincie is terug te vinden (Provincie Noord-Holland/Recreatie en Natuur/Inrichting natuur/Natuurcompensatie), valt op te maken dat hierbij niet – zoals in het Voorontwerpbestemmingsplan werd aangegeven – een ‘ja, mits’-beleid, maar een ‘nee, tenzij’-beleid op zijn plaats is. De Provincie beoordeelt dergelijke initiatieven onder meer vanuit de vraag of er redenen van groot openbaar belang zijn en of er geen alternatieven voorhanden zijn. Als ze dan toch worden toegestaan, is compensatie noodzakelijk. Op welke wijze die compensatie moet plaatsvinden, is vastgelegd in de ‘Beleidsregels compensatie natuur en recreatie’ die eveneens op de website van de Provincie is terug te vinden (Provincie Noord-Holland/Recreatie en Natuur/Inrichting natuur/Natuurcompensatie).

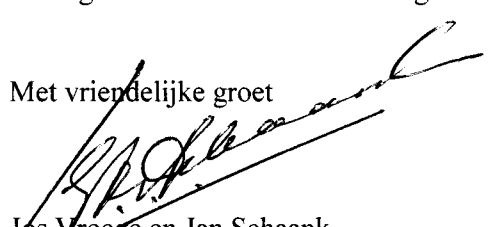
In de reactie van de Gemeente op onze brief (pag. 52) wordt de ‘Handreiking ruimtelijke bescherming en compensatie natuur en recreatie’ volkomen genegeerd. Het enige dat wordt aangegeven, is dat het plangebied ligt in een gebied dat is aangewezen als weidevogelgebied en in het ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord derhalve is aangewezen als uitsluitingsgebied. Het gaat hierbij om gebieden waarvan de Provincie de waarden in principe niet wil aantasten, “tenzij het hier gaat om een ingreep die van groot maatschappelijk belang is en niet elders kan plaatsvinden”. Als de ingreep als onvermijdelijk wordt gezien, wordt in eerste instantie bekeken of de ingreep “substantieel” van aard is. “Daarbij zullen de aard en de omvang van de ingreep en de waarde van het gebied factoren zijn die in de afweging worden betrokken”. Bij substantiële aantasting zal door de Provincie worden aangegeven welke compenserende maatregelen nodig zijn om goedkeuring te verbinden aan de activiteit. Volgens de Gemeente is er geen sprake van een substantiële aantasting en is compensatie dus niet verplicht. In het vooroverleg met de Provincie ex artikel 3.1.1. Bro zou de Provincie ook niet hebben aangegeven dat compensatie verplicht is.

Dat de Provincie tijdens bovengenoemd vooroverleg niet heeft aangegeven dat compensatie verplicht is, wil echter niet zeggen dat de Gemeente bij de aanleg van het geplande fietspad van de noodzaak tot compensatie is ontslagen. Ten tijde van dit vooroverleg beschikte de Provincie nog uitsluitend over een ‘Voorontwerpbestemmingsplan’. In het ‘Ontwerpbestemmingsplan’ dat thans beschikbaar is, zijn nog behoorlijk wat dingen gewijzigd. Bovendien zijn daarin de inspraakreacties terug te vinden, waaronder die van de Vogelwerkgroep. Daaruit blijkt dat voor de aanleg van dit fietspad serieuze alternatieven voorhanden zijn. Het is bovendien moeilijk voor te stellen dat de Provincie de lezing van de Gemeente dat de aanleg van dit fietspad geen ingreep is die ‘substantieel’

van aard is, zou onderschrijven. Het geplande fietspad loopt immers door gebieden die door de Provincie, gezien de hoge dichtheid aan weidevogels, zijn aangewezen als 'Weidevogelkerngebied' en 'Gruttokerngebied' – gebieden waarbij van de gemeenten een maximale inspanning wordt verwacht om die te vrijwaren van schadelijke ingrepen. In die gebieden zal door de aanleg van dit fietspad een strook van ongeveer 1000 meter lang en tenminste 200 meter breed (dat wil zeggen: tenminste 20 ha) deels ongeschikt en deels minder geschikt worden voor weidevogels. Tijdens een telefonisch overleg tussen de Provincie (P. Ruber) en de Vogelwerkgroep (J. Vroege) op 30 juni jl. werd van de kant van de Provincie verzekerd dat uit hun brief aan de Gemeente van 25 februari jl. die in het Ontwerpbestemmingsplan is opgenomen bepaald niet mag worden afgeleid dat een en ander een gelopen zaak is. Door de betrokken ambtenaar werd bij die gelegenheid nadrukkelijk te kennen gegeven dat hij graag een kopie van onze zienswijze zou ontvangen. Dat hebben wij hem uiteraard toegezegd.

Tenslotte nog iets over de door ons gewenste en door de Gemeente eerder toegezegde integrale benadering van het gebied. Hierboven merkte wij reeds op dat, indien de Gemeente zou besluiten dat dit fietspad er toch zou moeten komen, het in samenwerking met de gemeente Uitgeest vervangen van de huidige verlichting langs het fietspad tussen Castricum en Uitgeest door oriëntatieverlichting wat ons betreft onderdeel zou kunnen uitmaken van de compenserende maatregelen. Datzelfde geldt voor het verwijderen van de opgaande beplanting – in het beeldkwaliteitplan wordt op pagina 15 terecht opgemerkt dat "opgaande elementen, zoals bomen" in dit landschap zoveel mogelijk dienen te worden voorkomen. Dat is niet alleen zo vanuit landschappelijk oogpunt, maar ook vanuit weidevogelperspectief. Deze 'opgaande elementen' maken de directe omgeving voor weidevogels immers ongeschikt. Op pagina 15 van het Beeldkwaliteitplan wordt verder de suggestie gedaan om bij het begin en eind van het fietspad borden te plaatsen met informatie over het landschap en de in het gebied voorkomende diersoorten. Ten westen van de N203 zou verder een uitzichtpunt kunnen worden ingericht met een verrekijker waarmee de weidevogels bekeken kunnen worden en borden over de verschillende weidevogels die in het gebied voorkomen. Dat is een voorstel waarover wij niet direct enthousiast zijn, ook al komen er compenserende maatregelen voor de aanleg van het fietspad. Het is immers de vraag of dit wel de meest geschikte locatie is voor een dergelijk uitzichtpunt. Het lijkt ons verstandiger om in een 'totaalplan' voor de Castricumerpolder met alle partijen die de weidevogels in dit gebied een warm hart toedragen hiervoor een geschikte locatie te vinden.

Met vriendelijke groet


Jos Vroege en Jan Schaank
Vogelwerkgroep Midden-Kennemerland
Werkgroep Ruimtelijke Ordening

C.C.: Provincie Noord-Holland, Directie Subsidies, Handhaving en Vergunningen,
t.a.v. dhr. P. Ruber, Postbus 3007, 2100 DA Haarlem (e-mail: ruberp@noord-holland.nl)