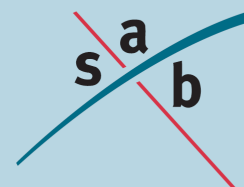


Bestemmingsplan – Toelichting

Doorgaande Fietsverbinding Castricum – Akersloot II

Gemeente Castricum

Datum: 19 April 2012
Projectnummer: 100146
ID: NL.IMRO.0383.BPCFietsverbinding2-VS01



Toelichting

INHOUD

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Opbouw	5
1.3	Het plangebied	5
1.4	Vaststelling	6
2	Het plan	7
2.1	Inleiding	7
2.2	Plan doorgaande fietsverbinding Castricum – Akersloot fase II	7
3	Haalbaarheid van het plan	9
3.1	Inleiding	9
3.2	Beleid	9
3.3	Milieu	18
3.4	Externe veiligheid	21
3.5	Water	23
3.6	Flora en fauna	28
3.7	Archeologie	33
3.8	Verkeer	35
3.9	Economische haalbaarheid	35
4	Beeldkwaliteitsplan	37
4.1	Inleiding	37
4.2	Beeldkwaliteitplan	37
5	Wijze van bestemmen	39
5.1	Algemeen	39
5.2	Dit bestemmingsplan	40
6	Procedure	42
6.1	Inspraak	42
6.2	Overleg	42
6.3	Zienswijzen	42

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

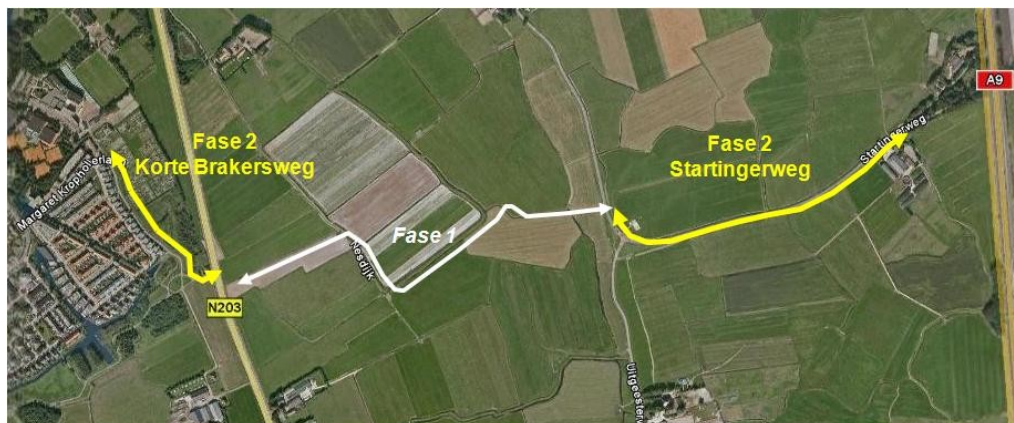
De gemeente Castricum is voornemens om een nieuwe fietsverbinding aan te leggen tussen de kernen Akersloot en Castricum. De fietsverbinding loopt grotendeels door het agrarisch gebied van de gemeente Castricum. In een eerder stadium is voor het gedeelte van het te realiseren fietspad tussen de Korte Brakersweg en de (genaamd fase 1), al een bestemmingsplan opgesteld om de ontwikkeling planologische en juridisch mogelijk te maken. Teneinde de doorgaande fietsverbinding tussen Castricum en Akersloot te completeren zal nu fase II van de doorgaande fietsverbinding worden aangelegd. Deze tweede fase bestaat uit de ontbrekende delen van de doorgaande fietsverbinding gelegen langs de Startingerweg en de Korte Brakersweg. De ontwikkeling van deze delen is niet in overeenstemming met het vigerende bestemmingsplan. Om de fietsverbinding juridisch – planologisch mogelijk te maken is het gewenst een bestemmingsplan op te stellen. Voorliggende bestemmingsplan maakt de ontwikkeling van fase II van de doorgaande fietsverbinding tussen Castricum en Akersloot mogelijk.

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. Het tracé van de doorgaande fietsverbinding Castricum – Akersloot loopt evenwijdig aan het bestaande tracé van de Brakersweg tot aan de provinciale weg N203. Ten oosten van de Brakersweg zal de bestaande sloot gedempt worden en het nieuwe fietspad aangelegd worden. Naast het fietspad komt een nieuwe sloot. Dit gedeelte hoort bij fase 2 van het project. Tussen de N203 en de Uitgeesterweg is fase 1 van de fietsverbinding reeds gerealiseerd. Deze volgt deels de route van de Nesdijk en haakt zo veel mogelijk aan bij de bestaande structuur van het landschap (zie het beeldkwaliteitsplan behorende bij het bestemmingsplan Doorgaande Fietsverbinding Castricum - Akersloot, d.d. 22 februari 2010). Vanaf de Uitgeesterweg volgt de fietsroute het tracé van de Startingerweg tot aan het viaduct over de A9. Het tracé van het nieuwe fietspad is direct ten noorden van de Startingerweg gelegen. Het projectgebied ligt grotendeels in het landelijk gebied tussen Castricum en Akersloot en de gronden hebben een overwegend agrarisch gebruik. Het gedeelte langs de Brakersweg ligt tussen bestaande woningen en een volkstuinencomplex. De Brakersweg loopt hier over een dijkje met aan beide zijde een slootje. Deze staan niet in directe verbinding met de waterstructuur van Castricum. Zie ook afbeelding volgende pagina.



Luchtfoto plangebied met tracé doorgaande fietsverbinding Castricum – Akersloot Fase I en II.

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 “Castricum Noord, Oost en West”, gewijzigd vastgesteld door de gemeenteraad op d.d. 12 februari 2009.

1.3.2 Strijdigheid

De vigerende bestemmingsplannen laten 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 fase II”.

1.4 Vaststelling

Op 19 april 2012 heeft de gemeenteraad van Castricum het bestemmingsplan gewijzigd vastgesteld. Deze wijziging betreft het plandeel Korte Brakersweg. Dit deel van de fietsverbinding is tijdens de behandeling in de raad in zijn geheel verwijderd uit de plannen, dit in verband met de kosten. Omdat in het gehele proces is uitgegaan van het aanleggen van beide delen van fase 2 van de fietsverbinding, Startingerweg en de Korte Brakersweg, wordt in deze toelichting en in de onderzoeken over beide delen gesproken. Dit om extra werk, en daarmee kosten, te voorkomen. De regels en de verbeelding zijn de juridisch bindende onderdelen van het bestemmingsplan. Uit de verbeelding blijkt duidelijk dat uiteindelijk alleen het deel Startingerweg is vastgesteld.

2 Het plan

2.1 Inleiding

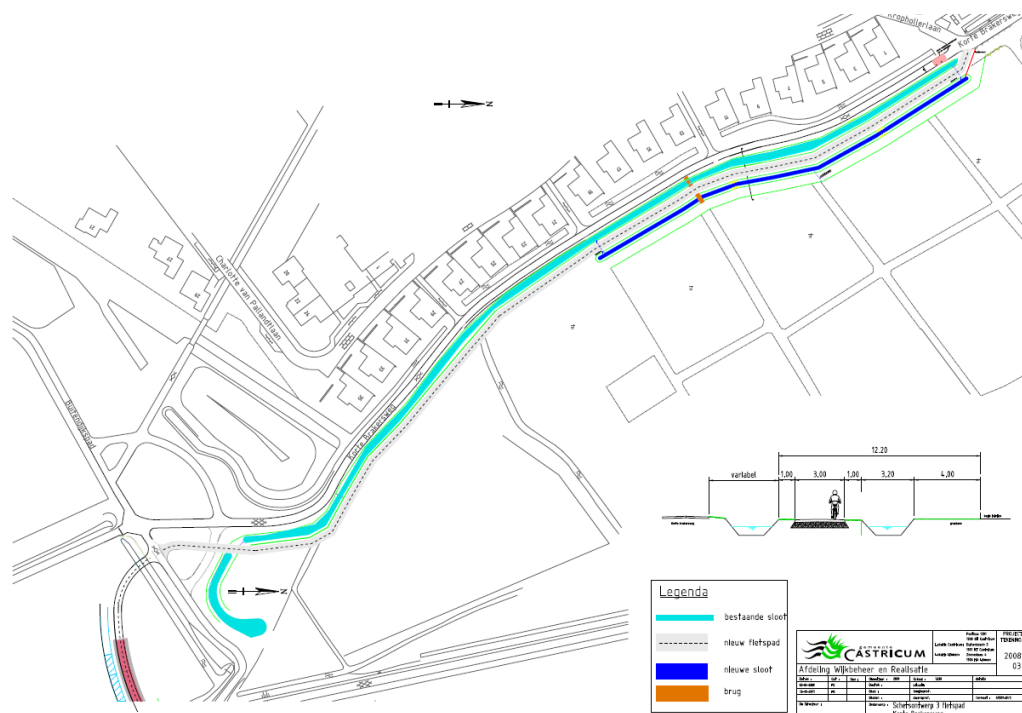
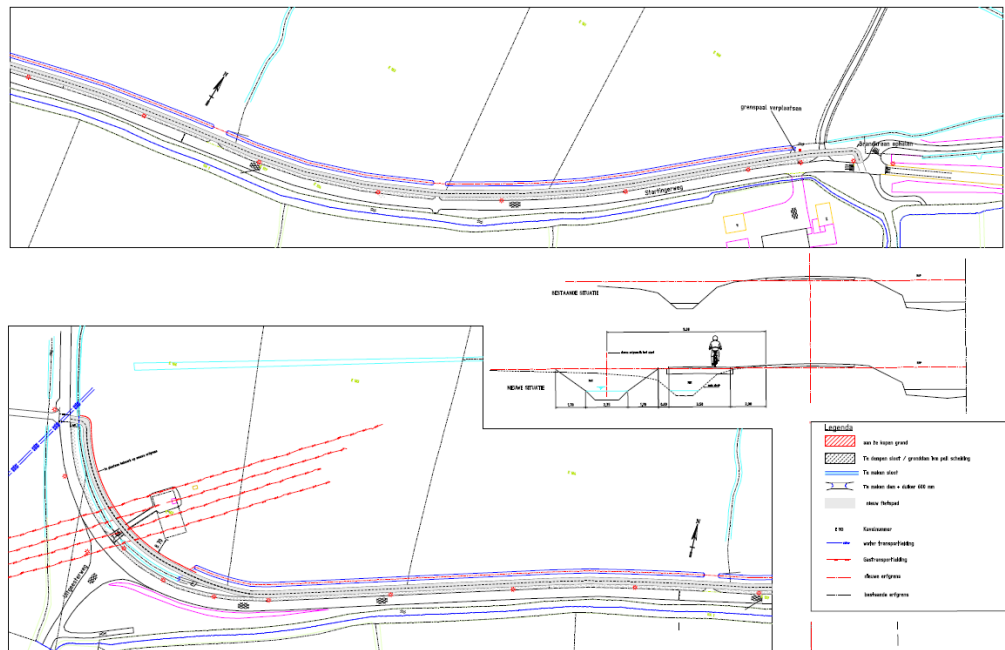
De gemeente Castricum is voornemens om een nieuwe fietsverbinding aan te leggen tussen de kernen Akersloot en Castricum. De fietsverbinding loopt grotendeels door het agrarisch gebied van de gemeente Castricum. In een eerder stadium is door SAB, voor het gedeelte van het te realiseren fietspad tussen de Korte Brakersweg en de Startingerweg (genaamd fase 1), al een bestemmingsplan opgesteld. Deze fase van de doorgaande fietsverbinding is inmiddels aangelegd.

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 Startingerweg en de Uitgeesterweg, om van Akersloot naar Castricum te reizen. Met name in de spitsuren zijn beide wegen een, door fietsers, veel gebruikte route, die met name door schoolgaande jeugd wordt gebruikt.

2.2 Plan doorgaande fietsverbinding Castricum – Akersloot fase II

Het ontwerp voor de tweede fase van de doorgaande fietsverbinding bestaat uit twee delen: een vrijliggend fietspad parallel aan de Korte Brakersweg en een vrijliggend fietspad parallel aan de Startingerweg. Het tracé gelegen langs de Startingerweg start ter hoogte van de aansluiting Uitgeesterweg – Nesdijk (doorgaande fietsverbinding fase I) om in oostelijke richting te lopen en te eindigen bij de voet van het viaduct over de A9. Het tracé gelegen langs de Korte Brakersweg start ter hoogte van de aansluiting met de Nesdijk (doorgaande fietsverbinding fase I) om in noordelijke richting te lopen en aan te sluiten aan de Margaret Krophollerlaan.

Ten behoeve van de aanleg van de twee tracés zullen delen van enkele sloten worden gedempt. Deze sloten zullen vervolgens parallel aan de nieuwe fietsverbinding opnieuw worden aangelegd. De bestaande lichtmasten zullen de nieuwe vrijliggende fietspaden voldoende verlichten. Er wordt geen extra verlichting aangebracht. Afbeelding op de volgende pagina geven een weergave van het ontwerp.



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 ontwikkelingsgerichte 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 provincie en rijksoverheid hebben vastgelegd inzake de voorgestelde ontwikkeling van een doorgaande fietsverbinding tussen Castricum en Akersloot ter plaatse van de Korte Brakersweg en Startingerweg

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 ruimteveragende 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 Brakersweg - Startingerweg verbetert de toegankelijkheid en bereikbaarheid van het

landelijk gebied. 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 parallel aan de Korte Brakersweg en de Startingerweg vergroten de toeristische 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 een doorgaande fietsverbinding tussen Castricum - Akersloot en mede langs de Korte Brakersweg en Startingerweg 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 cultuurhistorisch erfgoed. Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient daarom bovenstaande strategie als overkoepelend uitgangspunt te worden genomen.

Conclusie

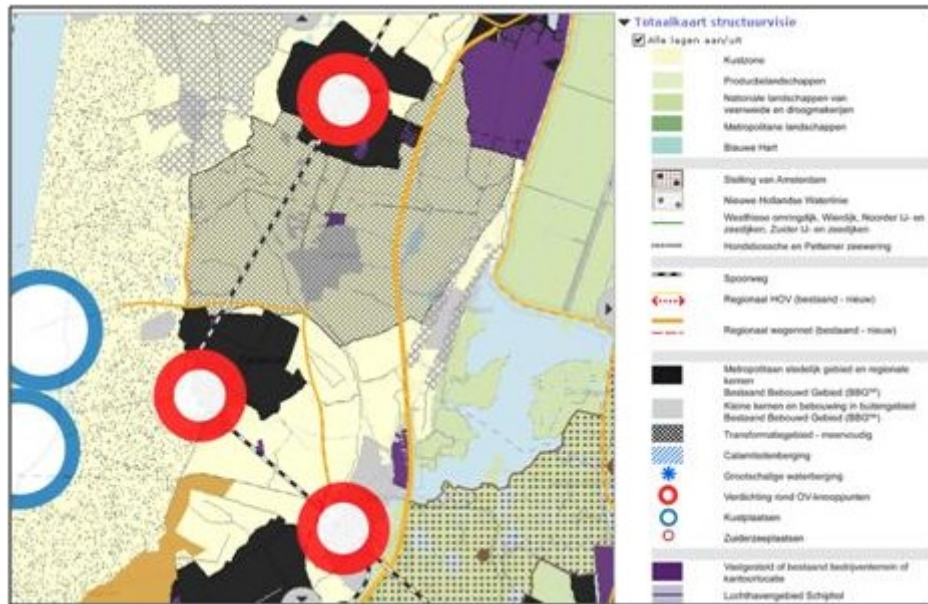
Onderhavige ontwikkelingen maken deel uit van de doorgaande fietsverbinding tussen Castricum en Akersloot en betreffen de deeltracés langs de Korte Brakersweg en langs de Startingerweg. De genoemde deeltracés sluiten aan op het al gerealiseerde deel van de doorgaande fietsverbinding die loopt over de, cultuurhistorisch waardevolle, Nesdijk. De waardevolle dijk wordt hierdoor geaccentueerd en toegankelijker gemaakt. Hiermee wordt aangesloten bij de strategie "behoud door ontwikkeling" zoals verwoord in de Nota Belvédère.

3.2.2 Provinciaal beleid

Provinciale Structuurvisie (2010)

Sinds juli 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening van kracht geworden. Deze wet kent geen streekplan. In plaats daarvan beschikt de provincie over het instrument van de structuurvisie. De provinciale structuurvisie is op 21 juni 2010 vastgesteld door Provinciale Staten. De Structuurvisie geeft inzicht in de ruimtelijke ambities van de provincie Noord-Holland. De provincie is veelzijdig met een aantal belangrijke economische motoren van Nederland, bruisende steden, natuurparken, het strand en open grasland vol weidevogels. Dit bijzondere karakter wil de provincie bewaken. Tegelijkertijd zijn er ontwikkelingen als globalisering, klimaatverandering en trends zoals vergrijzing en krimp die een grote ruimtelijke impact hebben. In de Structuurvisie beschrijft de provincie hoe en op welke manier ze met deze ontwikkelingen en keuzes omgaat en schetst ze hoe de provincie er in 2040 moet komen uit te zien.

In de Structuurvisie behoort het plangebied tot het de "Kustzone". De Provincie Noord-Holland wil de kustzone en de kustplaatsen voor recreatieve en toeristische ontwikkelingen beter benutten. Door het verlengen van het toeristisch seizoen en verbreding van het toeristische product kunnen de aanwezige voorzieningen beter benut worden. De mogelijkheden voor "jaarrond" strandpaviljoens zijn daarom onder voorwaarden verruimd.



Uitsnede Provinciale Structuurvisie

De kustplaatsen zijn, na Amsterdam, de belangrijkste toeristische trekpleister van Noord-Holland. De concurrentiepositie van de kustplaatsen staat onder druk, omdat ze qua accommodaties, voorzieningen en uitstraling niet altijd de kwaliteit bieden die tegenwoordig wordt gevraagd. De Provincie Noord-Holland wil dat de kustplaatsen ook in de toekomst met andere toeristengebieden kunnen concurreren en richt zich op het stimuleren van de verbetering van de (ruimtelijke) kwaliteit en de versterking van de identiteit van de badplaatsen. Hiertoe is een integrale ontwikkeling van de Noordzeekust nodig, waarbij belangen op het gebied van kustversterking, recreatie, toerisme, bereikbaarheid, landschap- en natuurontwikkeling en eventueel kleinschalige woningbouw/landgoedontwikkeling worden gewaarborgd.

Conclusie

Onderhavig plangebied maakt onderdeel uit van de kust van Noord-Holland. De realisatie van de doorgaande fietsverbinding tussen Castricum en Akersloot die zal aansluiten op het regionale fietsnetwerk, sluit aan bij de doelstelling recreatie en toerisme te waarborgen en te verbeteren. Hiermee is onderhavige projectplan conform het in de Provinciale Structuurvisie gehanteerde beleid.

Provinciale ruimtelijke verordening Noord-Holland (2009)

Provinciale ruimtelijke verordening is gelijktijdig door Gedeputeerde Staten vastgesteld als de Structuurvisie. In de verordening is het plangebied gelegen in “Kustzone” en het is niet toegestaan zonder ontheffing stedelijke functies te ontwikkelen. In onderhavig geval betreft het echter geen stedelijke functie. De realisatie van de doorgaande fietsverbinding tussen Castricum en Akersloot sluit dan ook aan op het beleid uit de verordening van de provincie.

Conclusie

Onderhavig projectplan betreft de realisatie van de tweede fase van de doorgaande fietsverbinding tussen Castricum en Akersloot en betreft slechts een beperkte uitbreiding van de bestaande verharding. Gezien het voorgaande wordt aanleg de doorgaande fietsverbinding Castricum – Akersloot fase 2 niet als een stedelijke functie

beschouwt. Een officieel advies c.q. bevestiging van het voorgaande is bij de provincie Noord-Holland aangevraagd. Uit overleg met de provincie is gebleken dat er met het verlies van 0,225 ha weidevogelgebied er wel sprake is van een substantiële aantasting van het weidevogelleefgebied. Een ontheffing van de Provinciaal Ruimtelijke Verordening Structuurvisie is daarom vereist en compensatie verplicht. De ontheffing¹ is inmiddels verkregen. Over het compensatievoorstel met de bijbehorende overeenkomst is overeenstemming bereikt met de provincie. Het onderhavig projectplan is in overeenstemming met het provinciaal beleid uit de Provinciale ruimtelijke verordening Noord-Holland.

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 detail 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 omvat de realisatie van twee onderdelen van deze fietsverbinding en is derhalve 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

¹ Ontheffing fietsverbinding Castricum-Akersloot, 27 maart 2012

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 optimaliseren 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 geeft 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 NoordWest8-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 en Akersloot sluit hiermee aan bij de integrale opgave om de regionale fiets- en wandelpaden uit te breiden en te verbeteren. Het onderhavige bestemmingsplan omvat de aanleg van twee delen van de doorgaande fietsverbinding tussen Castricum en akersloot en sluit hiermee aan bij de integrale opgave om de regionale fiets- en wandelpaden uit te breiden en te verbeteren.

3.2.4 Gemeentelijk beleid

Strategische Visie Buiten Gewoon Castricum (2008)

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 strategische 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 fysieke 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.

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 zla 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.

Actualisatie Buiten Gewoon Castricum (2010)

Met de invoering van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) inclusief de nieuwe Grondexploitatiewet (Grewwet) per 1 juli 2008 is een nieuw ruimtelijk visie-instrument ingevoerd, de structuurvisie (nieuwe stijl). De Wro schrijft voor dat elke gemeente een of meerdere structuurvisies dient op te stellen voor het gehele grondgebied van de betreffende gemeente. De gemeente Castricum heeft weliswaar een strategische visie, maar deze visie kan in juridische zin niet worden beschouwd als een structuurvisie onder de Wro. Door een structuurvisie nieuwe stijl op te stellen ontstaat een instrument dat, naast het in beeld brengen van kerndoelen voor de lange termijn, de uitvoering van concrete projecten op de korte termijn vergemakkelijkt. De structuurvisie kan ingezet worden om te sturen op ruimtelijke kwaliteit en het ordenen



van de ruimteclaims.

Lopende ruimtelijke trajecten worden daarbij niet overgedaan, maar meegenomen bij deze sturing en ordening. Met het opstellen van een structuurvisie nieuwe stijl wil de gemeente, mede in het licht van de nieuwe kaders, een aantal doelen in een keer verwezenlijken:

- het actualiseren van de strategische visie waarbij de als ingewikkeld ervaren indeling van de strategische visie wordt aangepast en vereenvoudigd;
- het voldoen aan de wettelijke eisen voor wat betreft een structuurvisie nieuwe stijl, zoals verwoord in de Wro inclusief de Grexwet;
- de stand van zaken bepalen van het uitvoeringprogramma zoals verwerkt in de strategische visie;
- het uitvoeringsprogramma uit de strategische visie actualiseren en meenemen in een nieuw te formuleren uitvoeringshoofdstuk/paragraaf als onderdeel van de structuurvisie nieuwe stijl.

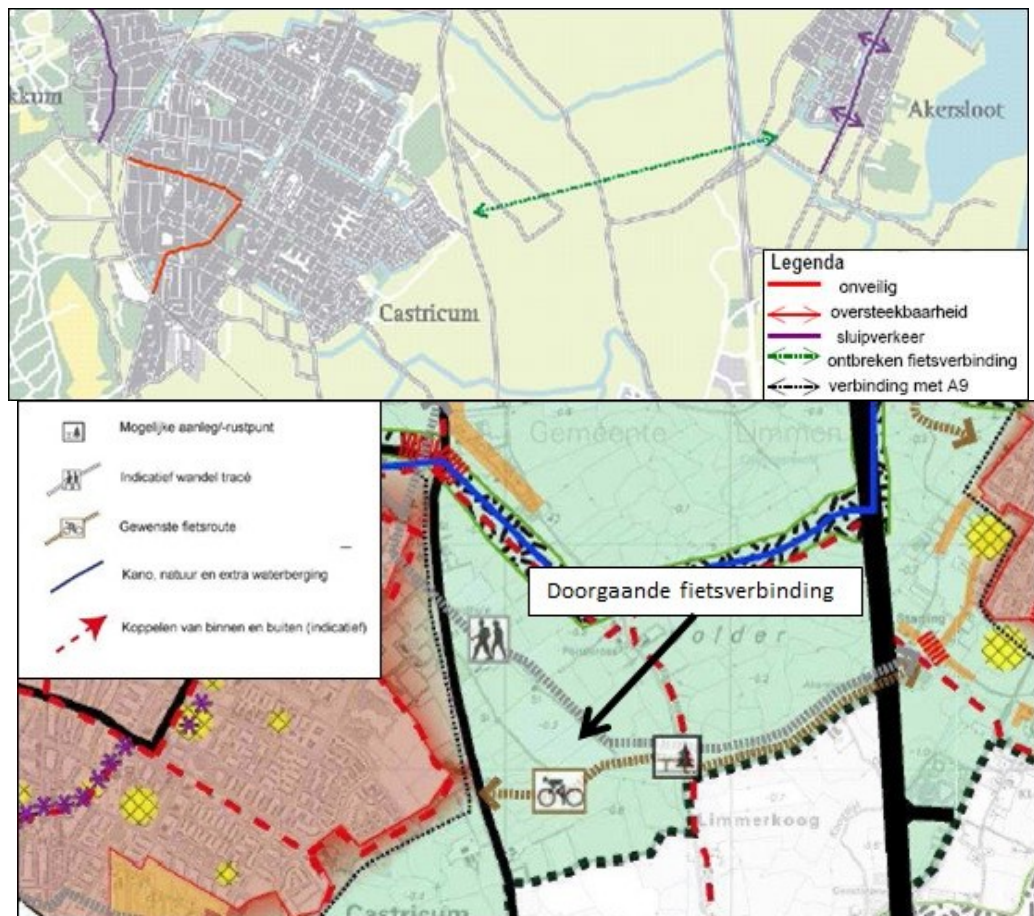
Dit document betreft de actualisatie van de strategische visie met inbegrip van een evaluatie als opstap naar de nieuwe structuurvisie. Er wordt voortgebouwd op de strategische visie Buiten Gewoon Castricum en het in dat traject gedane voorwerk wordt niet overgedaan. De Verkenningennota en Doelstellingennota zijn nog steeds relevant. De kerndoelen vormen het hart van de strategische visie. Daarom worden deze geactualiseerd en wordt er een vernieuwde ontwikkelingsstrategie aan gekoppeld. In dit document wordt een aanzet voor de structuurvisie gedaan. Het vormt een tussenproduct op weg naar de structuurvisie. Inmiddels is er een ontwerp structuurvisie opgesteld.

Ontwerp Structuurvisie Buiten Gewoon Castricum (2010)

De ontwerp Structuurvisie Buitengewoon Castricum 2030 is tweeledig. Het is een actualisatie van de strategische visie tot 2030 en wordt daarbij gelijktijd omgezet tot een structuurvisie conform de Wet ruimtelijke ordening. In de ontwerp structuurvisie wordt de projectlocatie aangewezen als “landelijk gebied met agrarisch gebruik en recreatief medegebruik met ecologische waarde”. In de ontwerp structuurvisie worden enkele kerndoelen weergegeven, het hierna volgende kerndoel is van toepassing op onderhavige ontwikkeling.

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 worden zorgvuldig ingepast met respect voor en in aansluiting op de veranderingen rond de functies van het landelijk gebied (natuur, landbouw). Zie ook onderstaande afbeelding.



Uitsnede Structuurvisiekaart Ontwerp Structuurvisie Buiten Gewoon Castricum

Conclusie

Met de ontwikkeling van een fietsverbinding tussen Castricum en Akersloot wordt een fietsroute gerealiseerd waardoor het recreatieve gebruik van het landelijk gebied zal worden gestimuleerd. De doorgaande fietsverbinding zal er tevens toe leiden dat er een veilige langzaam verkeer route tussen de kernen Castricum en Akersloot wordt gerealiseerd. De voorgenomen realisatie van de verbinding tussen Akersloot en Castricum is hiermee conform beleid zoals opgesteld in deze ontwerp structuurvisie.

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 uitgevoerde 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 gebruik gemaakt 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 vervoer 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 beleid zoals opgesteld in het integrale verkeer- en vervoersplan.

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 fase 2 van de doorgaande fietsverbinding tussen Castricum en Akersloot. Deze fase bestaat uit de realisatie van een fietspad langs de Korte Brakersweg en langs de , waarmee fase 1 van de

doorgaande fietsverbinding wordt aangesloten op al bestaande fietsverbindingen. 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 fase 2 van de doorgaande fietsverbinding Akersloot – Castricum 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 plangebied 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 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 geluidshinder veroorzakende bestemming en tevens geen geluidsgevoelig object. Daarnaast is de verbinding, met uitzondering van brommers, gesloten voor motorvoertuigen. Bij de akoestisch beoordeling wordt de toename van de geluidshinder bepaald voor en na de aanleg van het nieuwe fietspad. In de huidige situatie rijden de brommers over de rijbaan. In de toekomst zullen de brommers rijden over het nieuwe fietspad, welke een grotere afstand heeft tot de woningen. Door de grotere afstand zal de geluidsbelasting (en daarmee de geluidshinder) bij de woningen afnemen. Doordat de geluidshinder niet toeneemt maar afneemt is er geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wgh. Doordat er sprake is van een afname is op basis van artikel 99 lid 2 van de Wgh geen (cijfermatig) akoestisch onderzoek noodzakelijk.

Conclusie

Doordat de bromfietzers door de aanleg van het fietspad op een grotere afstand van de woningen komen te rijden, zal de geluidsbelasting op de woningen afnemen. Hierdoor is er geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wgh door de aanleg van een fietspad. Op basis van de Wet geluidshinder (artikel 99 lid 2) geldt er daarom geen onderzoeksplicht. Derhalve zijn er geen belemmeringen voor de realisatie van fase 2 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 Indieningsvereisten. 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. Bij het uitvoeren van de werkzaamheden zijn de regels van het Bouwstoffenbesluit van kracht. Wanneer verontreiniging wordt aangetroffen dient dit op een verantwoorde wijze te worden afgevoerd.

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 Indieningsvereisten niet noodzakelijk.

3.3.5 Lucht

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 luchtkwaliteitonderzoek 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.

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 van de provincie Noord-Holland kan er worden geconcludeerd dat ten oosten van het deel van het tracé ter plaatse van de Korte Brakersweg, enkele gasleidingen zijn gelegen. Voorts kan er worden geconcludeerd dat het deel van het tracé ter plaatse van de Startingerweg enkele gasleidingen kruist. De leidingen in dit gedeelte 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 1” en 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 nabij het tracé langs de Korte Brakersweg, waarop het plan betrekking heeft, bestaan uit een tweetal hoge druk aardgasleidingen (24 inch, 66 bar en 12,75 inch, 40 bar). Het tracé Startingerweg kruist enkele aardgasleidingen bestaande uit een viertal hoge druk aardgasleidingen (24 inch, 66 bar, 36 inch (2 maal), 66 bar en 42 inch, 66 bar).

Voor een hoge drukgasleiding is de richtlijn van het ministerie van VROM “zonering langs hoge druk aardgasleidingen” 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 (belemmeringszone) blijft. Voor de verschillende leidingen bedraagt de vrije strook aan weerszijden:

- voor leidingen met 12 inch en 40 bar, 4 meter 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 met 42 inch en 66 bar, 5 meter aan weerszijden.

Tevens is binnen deze strook het uitvoeren van werkzaamheden, die een eilig 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 leidingen in het plangebied geldt een toetsingsafstand van:

- voor de leidingen met 24 inch en 66 bar, 80 meter;
- voor de leiding met 36 inch en 66 bar, 115 meter;
- voor de leiding met 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 overwegend agrarisch gebied betreft waarin nauwelijks bebouwing is toegestaan. Uitzondering hierop is dat de minimale breedte van de belemmeringszones, zoals opgenomen in de toekomstige AmvB Buisleidingen, is opgenomen in dit bestemmingsplan.

Het streven van de circulaire is er op gericht 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 toetsingsafstanden bij leidingen op grond van leidingspecificaties.

Zoals hiervoor vermeld wordt de circulair “Zonering langs hoge druk aardgastransportleidingen” vervangen door een nieuwe zoneringsregeling. 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 prominentere rol gaan spelen. Volledigheidshalve zijn de nieuwe afstanden, conform het nog vast te stellen nieuwe EV-beleid, in de onderstaande tabel opgenomen.

Leidingnum.	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.

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

Europees beleid

Europese kaderrichtlijn water

De Europese Kaderrichtlijn 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. De provincie Noord-Holland maakt volledig deel uit van het deelstroomgebied Rijndelta en het daarbinnen begrensde deelstroomgebiedsdistrict Rijn-West. Binnen Rijn-West werk 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, gemeenten en waterschappen 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 eens in de 100 jaar tot aan het maaiveld kan stijgen.

Provinciaal beleid

Ontwikkelingsvisie 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 waterbeleid is dat problemen zoveel mogelijk 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 een 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 onderzocht. Het uitgangspunt voor de oplossing van watertekort is dat gebiedsgericht 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 richt de provincie zich 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 Provinciaal 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, waterkwantiteit 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 (WBP4) (WBP4) is inmiddels door Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland op 9 maart 2010 goedgekeurd en heeft vanaf 25 mei 2010 gedurende 6 weken ter inzage gelegen.

Het WBP4 heeft de volgende kerndoelen opgenomen:

- 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 is in het Waterbeheersplan 4 het volgende 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. Voorts heeft het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, ten aanzien van watercompensatie, in de Keur 2009 het volgende opgenomen:

Artikel 4.2 Verbod versnelde afvoer door verhard oppervlak

Het is zonder vergunning van het dagelijks bestuur verboden neerslag versneld tot afvoer te laten komen:

- a door bebouwing of verharding van 800 m² of meer onverharde grond;
- b door realisatie van verscheidene min of meer aaneengesloten bouwplannen met een gezamenlijke oppervlakte van 800 m² of meer;
- c door aanleg van nieuw verhard oppervlak dat meer dan 10% van het oppervlak van het desbetreffende peilvak beslaat;
- d door uitbreiding van het verhard oppervlak met minder dan 800 m², indien het desbetreffende watersysteem de toename van de piekafvoer niet kan verwerken.

Artikel 4.2 Keur 2009 HHNK

Gemeentelijk beleid

Het gemeentelijk beleid 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 klimaatsverandering, (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 verwachten 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.

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 en 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 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 waterberging is geconstateerd dat het per deelplan van compenserend wateroppervlak in veel gevallen niet werkbaar is. In de praktijk zou het immers kunnen beteken 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

afkoppelingsbeleid 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 ontwikkelingen.

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 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. Hiertoe is er bij het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier een watertoets² aangevraagd en de resultaten zijn hieronder weergegeven.

Gebiedsbeschrijving

Het westelijk deel van het plangebied is grotendeels gelegen in peilgebied 04290-02 in de Castricumerpolder. Ter plaatse geldt een streefpeil van NAP -0,80 meter. Aan de zuidzijde van dit traject, ter plaatse van de tunnel, is een overgang naar peilgebied 04290-01 aanwezig. Hier geldt een streefpeil van NAP -0,95 meter in de winter. Het oostelijk deel van het plangebied is gelegen in peilgebied 04230-01 in de Groot-Limmerpolder. Ter plaatse geldt in de zomer een flexibel peil tussen NAP -1,05 meter en NAP -1,20 meter en in de winter een vast peil van NAP -1,15 meter.

Waterkwantiteit en verharding

Door de aanleg van het fietspad is er sprake van een substantiële toename van de verharding met 1.191 m² voor het westelijke deel van het tracé en van 3.557 m² voor het oostelijke deel van het tracé. Door deze toename van verharding zal de neerslag versneld worden afgevoerd naar de direct naast de fietspad gelegen waterlopen. Deze waterlopen zijn in de huidige situatie al aanwezig. Om ervoor te zorgen dat de waterhuishoudkundige situatie niet verslechtert ten gevolge van de verhardingstoename zullen er in de desbetreffende peilgebieden compenserende

² Watertoets, fietsverbinding Castricum – Akersloot, fase 2, Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier reg.num 10.35180, d.d. 26 oktober 2010.

maatregelen getroffen moeten worden in de vorm van het creëren van extra wateroppervlak.

Compensatie open water

Om de gevolgen van de verhardingstoename te compenseren heeft het Hoogheemraadschap berekent hoeveel extra waterberging er gerealiseerd moet worden. Hierbij is uitgegaan van een gemiddelde opeilstijging over beide peilgebieden van 0,30 meter, die statistisch eend in de 25 jaar kan voorkomen en een ondergrond van klei. Regenwater stroomt rechtstreeks af naar het oppervlaktewater. Voor het gehele plan bedraagt de benodigde watercompensatie 10% van het extra oppervlak aan verharding dat versneld tot afvoer komt in het oppervlaktewater. Concreet betekent dit dat er in peilgebied 04290-02 119 m² en in peilgebied 04230-01 355 m² extra open water gegraven zal moeten worden. De compensatie wordt bij voorkeur gerealiseerd door het verbreed aanleggen van de naastgelegen wegsloten. Indien voor dit project een noodzaak aanwezig blijkt te zijn om gebruik te maken van waterberging in het gebied “De Kleine Polder”, dan zal dit nader uitgewerkt worden in overleg met het Hoogheemraadschap.

Onderhoud sloten

Gelet op het onderhoud van de naastgelegen watersloten is het aan te bevelen het fietspad zodanig uit te voeren dat er overheen gereden kan worden met een onderhoudsvoertuig. Daarnaast dient er voldoende ruimte in de berm aanwezig te zijn voor het (tijdelijk) opslaan van slootvuil.

Beheer en onderhoud fietspad

Voor zover bekend is er nog geen nadere informatie beschikbaar ten aanzien van het beheer en onderhoud van het fietspad. Hierover zullen gemeente Castricum en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier nog in overleg treden.

3.5.4 Situatie plangebied

In zowel het westelijke deel alsmede het oostelijk deel van het plangebied zijn er wegsloten gelegen naast het tracé van de aan te leggen ontbrekende delen van de doorgaande fietsverbinding Castricum – Akersloot. Deze wegsloten zullen worden gehandhaafd in combinatie met een natuurvriendelijke oever. In totaal zal 4.748 m² aan oppervlakteverharding worden gerealiseerd. Gelet op de specifieke eisen binnen het peilvak is het noodzakelijk 10% daarvan (zijnde 474 m²) te compenseren. Het profiel van de fietsverbinding zal echter zodanig worden aangepast dat het regenwater via de verharding niet direct naar de sloot stroomt, maar via de berm zal wegvloeien. Conform de watertoets zal in het peilgebied 04290-02 119m² en in peilgebied 04230-01 355m² waterberging gerealiseerd zal worden. Dit wordt gerealiseerd middels een gedeeltelijke verbreding van het profiel van de wegsloten in combinatie met natuurvriendelijke oevers. Daarnaast wordt langs een gedeelte van het tracé van de Korte Brakersweg een nieuwe sloot aangelegd. Hiermee wordt ruimschoots voldaan aan de watercompensatie eisen van het HHNK.

Conclusie

Gezien het voorgaande levert het aspect water geen belemmeringen op ten aanzien van de uitvoerbaarheid van het onderhavige projectplan.

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 1998 en de Ecologische Hoofdstructuur.

Soortenbescherming komt voort uit de Flora- en faunawet. Door SAB is er een quickscan ecologie³ uitgevoerd waarvan de resultaten hieronder zijn weergegeven.

Gebiedsbescherming

Natuurgebieden of andere gebieden die belangrijk zijn voor flora en fauna kunnen aangewezen worden als Europees Vogelrichtlijn- en/of Habitatrichtlijngebied (Natura-2000). De verplichtingen uit de Vogel- en Habitatrichtlijn zijn in Nederland opgenomen in de Natuurbeschermingswet 1998. Hierin zijn de al bestaande staatsnatuurmonumenten ook opgenomen. Op grond van deze wet is het verboden projecten of andere handelingen te realiseren of te verrichten die, gelet op de instandhoudingsdoelstelling, de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten kunnen verslechteren, of een verstorend effect kunnen hebben op de soorten waarvoor het gebied is aangewezen.

Een andere vorm van gebiedsbescherming komt voort uit aanwijzing van een gebied als Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Voor dergelijke gebieden geldt dat het natuurbelang prioriteit heeft en dat andere activiteiten niet mogen leiden tot frustratie van de natuurdoelen. Anders dan bij gebieds- en soortenbescherming is de status van de EHS niet verankerd in de natuurwetgeving, maar dient het belang in de planologische afweging een rol te spelen. Dit valt onder de verantwoordelijkheid van het bevoegd gezag.

Soortenbescherming

Soortenbescherming is altijd aan de orde. Hiervoor is de Flora- en faunawet bepalend. Deze wet is gericht op het duurzaam in stand houden van soorten in hun natuurlijk leefgebied. Deze wet heeft de beschermingsregels, zoals ook in de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn zijn opgenomen, overgenomen en voor de Nederlandse situatie toegepast.

Deze bescherming is als volgt in de Flora en faunawet opgenomen:

- het is verboden beschermde plantensoorten te plukken, verzamelen, af te snijden. Uit te steken, te vernielen, te beschadigen, te onwortelen of op enigerlei andere wijze van hun groeiplaats te verwijderen (artikel 8);
- het is verboden beschermde diersoorten te doden, te verwonden, te vangen, te bemachtigen of met het oog daarop op te sporen (artikel 9), opzettelijk te verontschuldigen (artikel 10) en hun nesten, holen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen te beschadigen, te vernielen, uit te halen, weg te nemen of te verstoren (artikel 11).

De procedurele consequenties zijn afhankelijk van de soorten die door de ingreep worden beïnvloed. Kortweg kunnen drie beschermingsregimes worden onderscheiden:

- a beschermingscategorie 1: een groot aantal beschermde soorten is in Nederland algemeen voorkomend. Op basis van het Besluit vrijstelling

³ Flora en fauna rapportage Doorgaande Fietsverbinding fase II, SAB Arnhem, 22 april 2010.

beschermde dier- en plantensoorten uit de Flora- en faunawet mogen ruimtelijke ingrepen worden uitgevoerd die tot effect hebben dat de verblijfplaats van deze soorten worden aangetast;

- b beschermingscategorie 2: voor beschermde soorten die minder algemeen zijn en extra aandacht verdienen, kan een vrijstelling (behalve voor het opzettelijk verontrusten) verkregen worden als de initiatiefnemer een goedgekeurde gedragscode heeft. Indien dit niet het geval is dient voor deze categorie een ontheffing aangevraagd te worden. In zo'n gedragscode worden gedragslijnen aangegeven die men volgt om het schaden van beschermde soorten zo veel mogelijk te voorkomen. Ontheffing is, als wordt gewerkt volgens een goedgekeurde gedragscode, voor deze soorten alleen nog nodig als werkzaamheden afwijkend van de gedragscode worden uitgevoerd;
- c beschermingscategorie 3: voor ongeveer honderd zeldzame soorten geldt géén vrijstelling als het gaat om ruimtelijke ingrepen. Ontheffingen voor deze groep soorten worden slechts verleend wanneer er geen andere bevredigende oplossing voor de ingreep bestaat, de ingrepen een in de wet genoemd belang dienen en de gunstige staat van instandhouding van de soort niet in gevaar komt. Deze uitgebreide toetst geldt ook voor alle vogelsoorten.

Als een ruimtelijke ingreep rechtstreeks kan leiden tot verstoring of vernietiging van bepaalde beschermde soorten of hun leefgebied, kan het project in strijd zijn met de Flora- en faunawet. Voor aantastingen van verblijfplaatsen en belangrijke (onderdelen) van leefgebieden van meer strikt beschermde soorten, is ontheffing ex. art. 75 van de Flora- en faunawet nodig van het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit.

Zorgplicht

Verder geldt altijd artikel 2 van de Flora- en faunawet, een zorgplichtbepaling. Iedereen dient voldoende zorg in acht te nemen voor de in het wild levende dieren en hun leefomgeving. Dit houdt in dat voorafgaand aan sloop- grond- of bouwwerkzaamheden wordt gecontroleerd of dat negatieve gevolgen voor aanwezige soorten kunnen worden voorkomen door het nemen van alle maatregelen die redelijkerwijs kunnen worden verwacht.

3.6.2 Situatie plangebied

Het plan betreft de realisatie van de tweede fase van de doorgaande fietsverbinding tussen Castricum en Akersloot (gemeente Castricum, provincie Noord-Holland). Voordat deze ingreep wordt uitgevoerd, dienen de gevolgen voor beschermde natuurwaarden en de consequenties in het kader van de geldende natuurwet- en regelgeving in beeld te zijn gebracht.

Gebiedsbescherming

In het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 (NB-wet) en de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) dient er getoetst te worden of de beoogde ontwikkelingen een negatieve invloed hebben op de beschermde gebieden.

Het plangebied ligt niet in of direct nabij een gebied beschermd in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998. Het dichtstbijzijnde beschermde gebied betreft het

Natura 2000-gebied “Noordhollands Duinreservaat”, dat op ongeveer 2.250 meter afstand van het plangebied ligt. Het Natura 2000-gebied is aangewezen op basis van het voorkomen van de habitats duinen, duinvalleien en kalkhoudende graslanden en moerassen en de nauwe korfslak als habitatsoort. Tevens zijn de Gevlekte witsnuitlibel, Paapje en Tapuit aangewezen als complementaire soorten. 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.

Het plangebied ligt in aangewezen weidevogelgebied, maar niet in de EHS. Negatieve effecten op de EHS zijn met de plannen uit te sluiten. In de toekomstige situatie zal geen verlichting langs het fietspad geplaatst worden, waardoor de verstoringzone (100 meter) door verlichting niet verder het weidevogelgebied in komt te liggen. Het fietspad zal tevens gebruikt worden door brommers. Echter ten aanzien van de geluidsproductie door deze brommers kan er worden gesteld dat de zone van het fietspad ruim binnen de geluidszone van de autoweg valt. Hierdoor zal de totale geluidsverstoring niet toenemen. Overigens rijden in de huidige situatie ook al brommers op de weg waarlangs het nieuwe fietspad is gesitueerd. Fietzers produceren weinig tot geen geluid. Op de locatie van het nieuwe fietspad zijn geen broedgevallen van weidevogels aangetroffen. Hier worden ze ook niet verwacht, gezien de ligging direct grenzend aan een drukke weg. Nestlocaties worden niet direct aangetast. Wel zal het oppervlak van het weidevogelgebied, wat reeds verstoord is, met 0,225 ha afnemen. In overleg met de provincie zal dit moeten worden gecompenseerd.

Soortenbescherming

In het kader van de Flora- en faunawet dient te worden nagegaan of vaste rust- en verblijfplaatsen 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 verblijfplaatsen van soorten niet langer kunnen functioneren. Door de werkzaamheden kunnen alle aanwezige soorten negatieve effecten ondervinden van de ingreep. Voor de meeste soorten is dit tijdelijk van aard.

Algemene soorten

De meeste van deze soorten zijn beschermd maar vallen onder het lichte beschermingsregime van de Flora- en faunawet (tabel 1). Hiervoor geldt dat aantasting van vaste rust- en verblijfplaatsen op basis van een algehele vrijstelling mogelijk is, zonder dat er sprake is van procedurele consequenties. Dit betekent dat voor deze soorten de werkzaamheden uitgevoerd kunnen worden zonder ontheffing.

Strikt beschermde soorten

Een aantal van de mogelijk voorkomende soorten staat vermeld op tabel 2 en 3 van de Flora- en faunawet en is daarmee strikter beschermd. Voor deze soorten geldt dat bij een aantasting van vaste rust- en verblijfplaatsen een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet moet worden aangevraagd. De strikt beschermde Bittervoorn (*Rhodeus amarus*) en Kleine modderkruiper (*Cobitis taenia*) zijn, gezien de

verspreidingsgegevens, aanwezige habitats en soortspecifieke eisen niet op voorhand uit te sluiten binnen het plangebied.

Verder kunnen bij de start van werkzaamheden in het broedseizoen, broedende vogels worden verstoord, of hun nesten worden aangetast. Er is geen vrijstelling te verkrijgen in het kader van de Flora- en faunawet voor activiteiten die vogels in hun broedseizoen zou kunnen verstoren. Werkzaamheden dienen plaats te vinden buiten het broedseizoen of tijdens het broedseizoen, als broedende vogels binnen en in de directe omgeving van het plangebied uitgesloten kunnen worden.

	Jan.	Feb.	Mrt.	April	Mei	Juni	Juli	Aug.	Sep.	Okt.	Nov.	Dec.
Broedvogels												

Tabel 1: Indicatieve periode uit te voeren werkzaamheden. Groen: werkzaamheden kunnen uitgevoerd worden. Oranje: werkzaamheden mogen uitgevoerd worden mits geen broedgevallen aanwezig zijn.

Nader onderzoek

Uit de quick scan is naar voren gekomen dat een aantal strikt beschermde soorten mogelijk voor kunnen komen in het plangebied. Nader onderzoek dient uitgevoerd te worden naar:

- Vissen: onderzoeksperiode gehele jaar;

Het gebruik van het plangebied door deze soorten kan door middel van nader onderzoek in beeld worden gebracht zodat het werkelijke effect van de ingreep op (het leefgebied van) daadwerkelijk aanwezige soorten kan worden bepaald. Pas dan kan worden bepaald welke maatregelen noodzakelijk zijn om te voorkomen dat de Flora- en faunawet wordt overtreden. Mocht het niet mogelijk zijn om dit te voorkomen, dan is een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet noodzakelijk. Een dergelijke ontheffing is alleen onder beperkte omstandigheden verkrijgbaar.

Aanbevelingen

Naast de consequenties die voortkomen uit de Flora- en faunawet is ook een aantal vrijblijvende aanbevelingen te doen ten aanzien van de inrichting van het plangebied, zoals:

- het creëren van een geleidelijke overgang van de sloot naar het plangebied. Hierbij dient vegetatieontwikkeling in deze overgang gestimuleerd te worden. Dit kan positieve effecten hebben op het voorkomen van amfibieën en weidevogels.
- Het toepassen van speciale verlichting langs de Startingerweg om lichtuitstraling naar de omgeving (weidegronden) te voorkomen. Hierbij kan gedacht worden aan oriëntatieverlichting of speciale armaturen.

3.6.3 Nader veldonderzoek Flora en Fauna

Zoals uit de quickscan is gebleken blijkt dat strikt beschermde soorten als de Bittervoorn en Kleine modderkruiper niet zijn uit te sluiten binnen het plangebied. Hiertoe is er door SAB BV aan nader onderzoek⁴ uitgevoerd om te specificeren of strikt beschermde soorten een vaste rust- en verblijfplaats in het plangebied hebben.

⁴ Flora en fauna rapportage Doorgaande Fietsverbinding fase II, SAB Arnhem, 22 april 2010.

Resultaten nader onderzoek

Tijdens het gerichte veldonderzoek zijn de Driedoornige stekelbaars (*Gasterosteus aculeatus*) en Tiendoornige stekelbaars (*Pungitius*) aangetroffen in de watergangen. De strikt beschermde Bittervoorn en Kleine modderkruiper zijn niet aangetroffen in de watervoerende elementen. Verder zijn met het onderzoek de Gewone pas, Kleine watersalamander en Bastaardkikker waargenomen. Strikt beschermde soorten zijn niet aangetroffen.

De aangetroffen soorten zijn niet strikt beschermd. De stekelbaarzen zijn niet beschermd in het kader van de Flore- en faunawet. De Gewone pad, Kleine watersalamander en de Bastaard kikker zijn beschermd volgens tabel 1 van de Flora- en faunawet. Voor deze soorten geldt dat aantasting van vaste rust- en verblijfplaatsen op basis van een algehele vrijstelling mogelijk is, zonder dat er sprake is van procedurele consequenties. Dit betekent dat voor deze soorten de werkzaamheden uitgevoerd kunnen worden zonder ontheffing.

3.6.4 Conclusie

Uit overleg met de provincie is gebleken dat er met het verlies van 0,225 ha weidevogelgebied er sprake is van een substantiële aantasting van het weidevogelleefgebied. Een ontheffing van de Provinciaal Ruimtelijke Verordening Structuurvisie is daarom vereist en compensatie verplicht. De gemeente heeft een ontheffingsverzoek voorzien van een compensatievoorstel ingediend, de ontheffing is inmiddels verkregen.

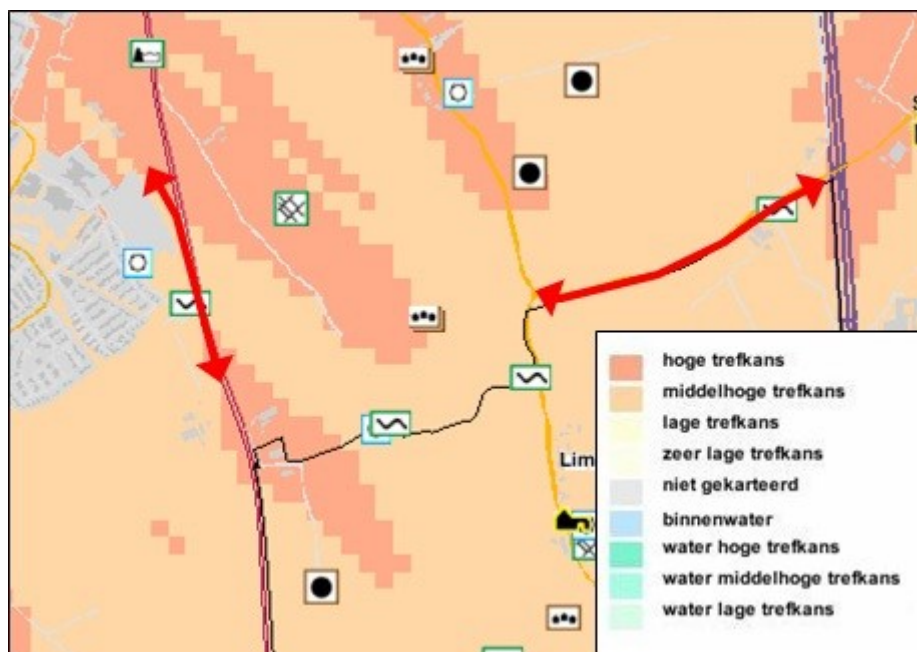
3.7 Archeologie

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 archeologische verwachtingswaarde kan er op basis van gegevens van Kennisinfrastuur Cultuurhistorie worden geconcludeerd dat er in het plangebied sprake is van een middelhoge tot hoge trefkans op archeologische resten. Zie hiervoor ook onderstaande afbeelding. Naar aanleiding van de archeologische verwachtingskans is conform het beleid van de gemeente Castricum en de provincie Noord-Holland een archeologisch bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek⁵ uitgevoerd.

⁵ ArcheoMedia-Rapport A10-056-I, Archeologisch onderzoek Doorgaande Fietsverbinding Castricum en Akersloot – fase 2 (gemeente Castricum, ArcheoMedia BV, augustus 2010).



Uitsnede Kennisinstructuur Cultuurhistorie (KICH)

3.7.2 Situatie plangebied

Naar aanleiding van het voornemen om tussen Castricum en Akersloot een doorgaande fietsverbinding te realiseren, is door ArcheoMedia BV, in opdracht van de gemeente Castricum, voor de deellocaties Korte Brakersweg en Startingerweg een bureauonderzoek en een inventariserend veldonderzoek in de vorm van een verkennend booronderzoek uitgevoerd. De resultaten van het bureauonderzoek en het inventariserende veldonderzoek geven op delen van de tracés Korte Brakersweg en Startingerweg aanleiding tot aanpassingen in de voorgenomen bouwplannen op deze onderzoekslocaties.

Met betrekking tot delen van de onderzoekslocaties Korte Brakersweg en Startingerweg wordt een beperking van de ontgravingsdiepte tot resp. ca. 0,2 m –mv en ca. 0,6 a 0,7 m –mv aanbevolen teneinde hier eventueel aanwezige archeologische resten niet te verstoren. Indien deze planaanpassing niet mogelijk is wordt een karterend booronderzoek van de relevante delen van de tracés aanbevolen teneinde de daadwerkelijke aan- of afwezigheid van archeologische resten te toetsen. Met betrekking tot deze aanbeveling dient contact te worden opgenomen met de bevoegde overheid. Booronderzoek is gebaseerd op het verrichten van een beperkt aantal boringen tot een beperkte diepte. Daardoor blijft het mogelijk dat lokaal archeologische waarden in de bodem aanwezig zijn, die tijdens het onderzoek niet naar voren komen. Bovendien laten bepaalde archeologische resten, zoals vuursteenvindplaatsen, grafvelden, wateren/of beerputten, verkavelingspatronen of andere bijzondere toevalsvondsten, zich met behulp van grondboringen lastig ontdekken. Daarom is de kans aanwezig dat (vondstarme) archeologische sporen en vondsten in de bodem aanwezig zijn en dat deze in de uitvoeringsfase van toekomstige bodemingrepen aan het licht komen. Voor dergelijke vondsten bestaat een wettelijke meldingsplicht ex artikel 53 van de Monumentenwet 1988 en de Wet op de archeologische monumentenzorg. Bij graafwerkzaamheden dient men dan ook attent te zijn op eventuele vondsten. De opdrachtgever verplicht de aannemer(s) om

attent te zijn op eventuele vondsten en/of sporen tijdens de werkzaamheden en verplicht hen archeologische vondsten onverwijld te melden bij de bevoegde overheid.

3.7.3 Conclusie en aanbevelingen

Op basis van het uitgevoerde booronderzoek wordt voor de onderzoekslocatie Korte Brakersweg en Startingerweg een beperking van de ontgravingsdiepte aanbevolen om eventueel aanwezige archeologische resten niet te verstoren. Aangezien een dergelijke plaanpassing niet mogelijk is zal er een aanvullende karterend booronderzoek worden uitgevoerd op de relevante delen van het tracé teneinde de daadwerkelijke aan- of afwezigheid van archeologische resten te toetsen. In overleg met de archeoloog van de gemeente is tot de conclusie gekomen dat een karterend booronderzoek waarschijnlijk niet de gewenste duidelijkheid geeft over de aanwezigheid van archeologische resten. Daar waar het booronderzoek is uitgevoerd zullen de sloten onder archeologische begeleiding worden gegraven. Hiervoor wordt een programma van eisen opgesteld.

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 te realiseren fietsverbinding 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 tweede fase van de doorgaande fietsverbinding wordt deze onwenselijke situatie opgeheven.

Conclusie

De aspecten ontsluiting, bereikbaarheid en verkeersveiligheid zorgen niet voor belemmeringen ten aanzien van de uitvoerbaarheid van de tweede fase van de doorgaande fietsverbinding Castricum - Akersloot.

3.9 Economische haalbaarheid

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 financiering van de projectkosten komen enerzijds uit de subsidie: "Impuls Fiets 2008-2012", anderzijds zijn gelden beschikbaar gesteld in het kader van Investerings Landelijk Gebied (hierna ILG).

Ter realisatie van dit fietspad wordt in 2011 een subsidie aangevraagd bij de provincie Noord-Holland, de subsidie, bestaande uit 90% van € 500.000,-, komt uit "Impuls Fiets 2008-2012" en is al gereserveerd voor het project. Bij overleg van een bestek,

wordt een vershot van ten hoogste 80% van de projectkosten verleend. De overige 10% projectkosten worden beschikbaar gesteld in het kader uit "ILG" gelden. De voorfinanciering van die 20% worden volledig gefinancierd uit het budget van het Integraal Verkeers- en VervoersPlan (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.

4 Beeldkwaliteitsplan

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 beeldkwaliteitplan⁶ 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 veenweidepolders (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 moeten worden op de volgende kernkwaliteiten die het landschap zo uniek maken:

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

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

4.2.1 Randvoorwaarden en conclusie

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

Uitgangspunt

- zo veel mogelijk integreren in het bestaande landschap;

⁶ Beeldkwaliteitplan “fietsverbinding Akersloot Castricum fase II”, SAB Amsterdam, april 2010.

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;
- indien mogelijk gebruik maken van bestaande straatverlichting;
- eventueel bestaande verlichting verplaatsen of met dubbel armatuur uitvoeren;
- nieuwe 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 asfalt, zo veel mogelijk aansluiting zoeken bij materiaal en kleur van verharding van de Nездijk. Geen rood asfalt;

Principe

- uitstraling van een oude polderweg;
- ventweg, minimale ingreep bestaande verkaveling;

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;

Water

- te dempen sloten opnieuw aanleggen. Bestaande loop zo veel mogelijk volgen.

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. Daar fase 2 van de doorgaande fietsverbinding de loop van de bestaande wegen volgt is te verwachten dat de inpassing geen noemenswaardige problemen zal geven.

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 fase II”⁷ is een goede aansluiting op de omgeving gegarandeerd.

⁷ Beeldkwaliteitplan “fietsverbinding Akersloot Castricum fase II”, SAB Amsterdam, april 2010.

5 Wijze van bestemmen

5.1 Algemeen

5.1.1 Wat is een bestemmingsplan

Het gemeentelijk bestemmingsplan is een middel waarmee functies aan gronden worden toegekend. Het gaat dus om het toekennen van gebruiksmogelijkheden. Vanuit de Wet ruimtelijke ordening volgt een belangrijk principe: het gaat om toelatingsplanologie. Het wordt de grondgebruiker (eigenaar, huurder, etc.) toegestaan om de functie die het bestemmingsplan geeft uit te oefenen. Dit houdt in dat:

- 1 de grondgebruiker niet kan worden verplicht om een in het bestemmingsplan aangewezen bestemming ook daadwerkelijk te realiseren, en
- 2 de grondgebruiker geen andere functie mag uitoefenen in strijd met de gegeven bestemming (de overgangsbepalingen zijn hierbij mede van belang).

Een afgeleide van de gebruiksregels in het bestemmingsplan zijn regels voor bebouwing (bouwvergunning) en regels voor het verrichten van 'werken' (aanlegvergunning).

Een bestemmingsplan regelt derhalve:

- 1 het toegestane gebruik van gronden (en de bouwwerken en gebouwen); en een bestemmingsplan kan daarbij regels geven voor:
- 2 het bebouwen van de gronden;
- 3 het verrichten van werken (aanleggen).

Het bestemmingsplan is een belangrijk instrument voor het uitvoeren van ruimtelijk beleid, maar het is zeker niet het enige instrument. Andere ruimtelijke wetten en regels zoals bijvoorbeeld de Woningwet, de Monumentenwet 1988, de Algemeen Plaatselijke Verordening, de Wet Milieubeheer en de bouwverordening zijn ook erg belangrijk voor het uitoefenen van ruimtelijk beleid.

5.1.2 Over bestemmen, dubbelbestemmen en aanduidingen

Op de verbeelding wordt aangegeven welke bestemming gronden hebben. Dit gebeurt via een bestemmingsvlak. Voor het op de verbeelding aangegeven bestemmingsvlak gelden de gebruiksmogelijkheden zoals die in de bijbehorende planregels worden gegeven. Die toegekende gebruikers mogelijkheden kunnen op twee manieren nader worden ingevuld:

- 1 via een dubbelbestemming. Een dubbelbestemming is, zoals de naam al zegt een bestemming die óók aan gronden wordt toegekend. Voor gronden kunnen dus meerdere bestemmingen gelden. Er geldt altijd één 'enkel' bestemming (dat is dé bestemming) en soms geldt er een dubbelbestemming (soms zelfs meerdere). IN de regels van de dubbelbestemming wordt omschreven wat ervoor de onderliggende gronden geldt aan extra bepalingen in aanvulling, of ter beperking, van de mogelijkheden van de onderliggende bestemmingen.
- 2 Via een aanduiding. Een aanduiding is een teken op de plankaart. Dat teken kan bestaan uit een lijn, een figuur, of een lettercode ect. Via een aanduiding wordt in de planregels 'iets' geregeld. Dat iets kan betrekking hebben op extra mogelijkheden of extra beperkingen voor het gebruik en/of de bebouwing en/of het aanleggen van werken. Aanduidingen kunnen voorkomen in een

bestemmingsplan, in meerdere bestemmingsregels en kunnen ook een eigen artikel hebben.

5.1.3 Hoofdstukopbouw van de planregels

De planregels zijn verdeeld over 4 hoofdstukken:

- a Inleidende regels. In dit hoofdstuk worden begrippen verklaard die in de planregels worden gebruikt (artikel 1). Dit gebeurt om een eenduidige uitleg en toepassing van de planregels te waarborgen. Ook is bepaald de wijze waarop gemeten moet worden bij het toepassen van de planregels (artikel 2);
- b Bestemmingsregels. In dit hoofdstuk zijn de regels van de bestemmingen opgenomen. Dit gebeurt in alfabetische volgorde. Per bestemming is het toegestane gebruik geregeld en zijn bouwregels en, eventueel, ook een aanlegvergunningstelsel opgenomen. Als er dubbelbestemmingen zijn worden die ook in dit hoofdstuk opgenomen. Die komen, ook in alfabetische volgorde, achter de bestemmingsregels. Ieder artikel kent een vaste opzet. Eerst wordt het toegestane gebruik geformuleerd in de bestemmingsomschrijving. Vervolgens zijn bouwregels opgenomen. Aansluitend volgen ontheffingsbevoegdheden met betrekking tot bouw- en/of gebruiksregels. Ten slotte zijn eventueel een aanlegvergunning en/of wijzigingsbevoegdheden opgenomen. Belangrijk om te vermelden is dat naast de bestemmingsregels ook in andere artikelen relevante informatie staat die mede gelezen en geïnterpreteerd moeten worden. Alleen zo ontstaat een volledig beeld van hetgeen is geregeld;
- c Algemene regels. In dit hoofdstuk zijn regels opgenomen met een algemeen karakter. Ze gelden dus voor het hele plan. Het zijn achtereenvolgens een antidubbelregel, algemene gebruiksregels en algemene ontheffings- en wijzigingsregels. Deze laatste bepaling hangt samen met de ontheffings- en wijzigingsregels in het bestemmingsplan;
- d Overgangs- en slotregels. In het laatste hoofdstuk zijn respectievelijk overgangsregels en een slotregel opgenomen. Hoewel het hier in wezen ook algemene regels betreft, zijn deze vanwege hun meer bijzondere karakter in een apart hoofdstuk opgenomen.

5.2 Dit bestemmingsplan

5.2.1 Inleiding

Dit bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, planregels en een toelichting. De verbeelding en de planregels vormen tezamen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. Beide planonderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden gezien en toegepast. Op de verbeelding zijn de bestemmingen aangewezen. Aan deze bestemmingen zijn bouwregels en regels betreffende het gebruik gekoppeld.

De toelichting heeft geen rechtskracht, maar vormt niettemin een belangrijk onderdeel van het plan. De toelichting van dit bestemmingsplan geeft een weergave van de beweegredenen, de onderzoeksresultaten en de beleidsuitgangspunten die aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen. Tot slot is de toelichting van wezenlijk belang voor een juiste interpretatie en toepassing van het bestemmingsplan.

5.2.2 Bijzonderheden in dit bestemmingsplan

Algemeen

De planregels in dit bestemmingsplan zijn opgezet aan de hand van hetgeen in voorgaande paragraaf beschreven is. Dit bestemmingsplan maakt de realisatie van de tweede fase van de doorgaande fietsverbinding tussen Castricum en Akersloot mogelijk. Er is hierbij zoveel mogelijk aangesloten bij de uniforme regelingen uit planregels van overige bestemmingsplannen van Castricum. Gebruiksmogelijkheden en bebouwingsmogelijkheden sluiten dus zoveel mogelijk aan bij bestaande gemeentelijke regelingen.

Dit bestemmingsplan is ontwikkelingsgericht. De bestemmingsgrenzen zijn op grond van de huidige situatie en toekomstige situatie bepaald aangezien het hier zowel een bestemming- als functiewijziging betreft. Het bestemmingsplan kent twee bestemmingen, namelijk "Verkeer" en "Water". Daarnaast kent het bestemmingsplan drie dubbelbestemmingen, namelijk Leiding-Gas 1", "Leiding-Gas 2" en "Leiding-Water".

Verkeer

De fietspaden en daarmee samenhangende infrastructuur met een functie die hoofdzakelijk is gericht op de afwikkeling van het doorgaande fietsverkeer zijn bestemd tot "Verkeer". Deze bestemming is ook de realisatie van waterstaatkundige werken, waterberging en waterlopen mogelijk.

Water

De voor "Water" aangewezen gronden zijn uitsluitend bestemd voor de waterhuishouding, met de daarbij behorende oevers. De als water aangewezen gronden zijn mede bestemd voor waterhuishoudkundige doeleinden, waterberging, en waterlopen met bijbehorende bouwwerken, geen gebouwen zijnde waaronder bruggen en/of duikers.

Dubbelbestemmingen

Het plan bevat drietal dubbelbestemmingen. Deze bestemmingen dienen ter bescherming van een specifiek ruimtelijk belang. In dit geval het voorkomen van een bepaalde hoeveelheid slachtoffers (Leiding-Gas 1, Leiding-Gas 2 en Leiding-Water). Deze dubbelbestemmingen vallen over "onderliggende" inhoudelijke bestemmingen heen en houden beperkingen in voor de bouw- en/of gebruiksmogelijkheden van die bestemmingen. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat de bepalingen van de dubbelbestemmingen zijn weergegeven in hoofdstuk 3 van de planregels. Dit houdt verband met het bepaalde in de SVBP2008, de nieuwe landelijke standaard voor het opstellen van bestemmingsplannen waarin dergelijke zones worden aangemerkt als gebiedsaanduidingen.

6 Procedure

6.1 Inspraak

Het voorontwerpbestemmingsplan “Doorgaande fietsverbinding fase II” heeft gedurende 6 weken ter inzage worden gelegen en daarop zijn 13 inspraakreacties ingediend. Naar aanleiding van de ingediende reacties is het bestemmingsplan op meerdere punten aangepast. In de separaat bijgevoegde bijlage ‘Nota van inspraak en overleg’ zijn de inspraakreacties op het voorontwerpbestemmingsplan en de gemeentelijke reactie hierop opgenomen.

6.2 Overleg

Het voorontwerpbestemmingsplan “Doorgaande fietsverbinding fase II” is in het kader van het overleg ex artikel 3.1.1. Bro toegezonden aan de overlegpartners. Hierop hebben het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en de Provincie Noord-Holland een reactie gegeven. In de separaat bijgevoegde bijlage ‘Nota van inspraak en overleg’ zijn de overlegreacties op het voorontwerpbestemmingsplan en de gemeentelijke reactie hierop opgenomen.

6.3 Zienswijzen

Het ontwerp bestemmingsplan ‘Doorgaande fietsverbinding Castricum – Akersloot fase 2’ heeft, overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.11 Wet ruimtelijke ordening, juncto afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, tezamen met de daarbij behorende bijlagen, vanaf 8 december 2011 t/m 18 januari 2012 (6 weken) ter inzage gelegen. In een separate bijlage zijn de zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan en de gemeentelijke reactie hierop opgenomen.