



**BESTEMMINGSPLAN
VOETGANGERSVERBINDING
CASTRICUM - LIMMEN**

Afdeling Ontwikkeling
24 januari 2013

1.	INLEIDING	1
1.1.	Aanleiding en Doelstelling	1
1.2.	Ligging van het plangebied	1
1.3.	Vigerend Bestemmingsplan (afbeelding 2)	2
1.4.	Leeswijzer	2
2.	BELEIDSKADERS	2
2.1.	Rijksbeleid	2
2.2.	Provinciaal Beleid	3
2.3.	Gemeentelijk Beleid	4
3.	HET PLAN	6
3.1.	Inleiding	6
3.2.	Stedenbouwkundige Structuur	6
3.3.	Functioneel ruimtelijke indeling	6
3.4.	Locatiekeuze	10
3.5.	Inrichtingsvereisten	10
3.6.	Eigendomssituatie	10
4.	ONDERZOEK	11
4.1.	Inleiding	11
4.2.	Planologische aspecten	11
4.3.	Watertoets en Waterhuishouding	12
4.4.	Externe veiligheid	13
4.5.	Landschappelijke en natuurlijke waarden	16
4.6.	Cultuurhistorische waarden en archeologie	16
5.	WIJZE VAN BESTEMMEN	18
5.1.	Opzet van het Bestemmingsplan	18
5.2.	Verhouding tot andere Regelgeving	18
5.3.	Toelichting op de Regels	18
5.4.	Toelichting op de Bestemmingen	19
6.	UITVOERBAARHEID VAN HET PLAN	20
6.1.	Wettelijk kader	20
6.2.	Economische Uitvoerbaarheid	20
6.3.	Maatschappelijke Uitvoerbaarheid	20
7.	PROCEDURE	21
7.1.	Overleg ex artikel 3.1.1 Bro	21
7.2.	Inspraak	21
7.3.	Zienswijzen	22

Nota van inspraak en overleg voorontwerpbestemmingsplan 'Voetgangersverbinding Castricum-Limmen'

Nota van zienswijze ontwerpbestemmingsplan 'Voetgangersverbinding Castricum-Limmen'

1. INLEIDING

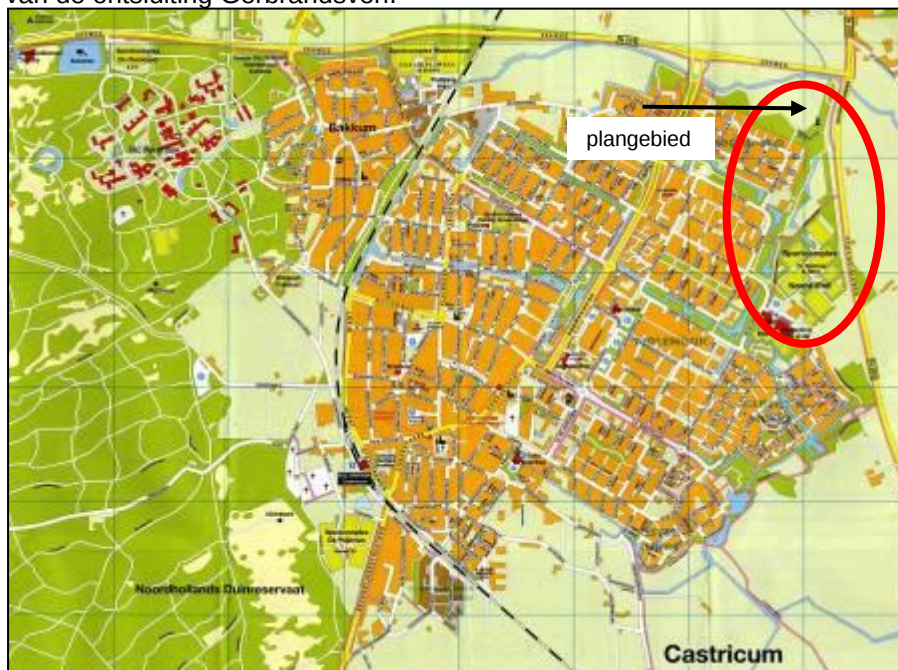
1.1. Aanleiding en Doelstelling

Al ruim vóór de gemeentelijke herindeling per 1 januari 2002, waarbij de voormalige gemeenten Castricum, Limmen en Akersloot samengevoegd werden tot de nieuwe gemeente Castricum, bestond de behoefte om aan de rand van Castricum, ter plaatse van de vroegere Alkmaarderstraatweg, de directe verbinding voor voetgangers tussen Castricum en Limmen weer te herstellen. Doel van dit bestemmingsplan is de planologische kaders te bieden waarbinnen deze interlokale voetgangersverbinding tot stand kan worden gebracht.

De wens om een voetgangersverbinding tussen Castricum en Limmen te hebben komt voort uit de geografische omstandigheid dat voor voetgangers geen andere verbinding tussen beide woonkernen bestaat. De bewoners van Limmen zijn echter wel voor een belangrijk deel op voorzieningen in Castricum aangewezen en zowel recreanten als toeristen hebben met name behoefte aan een recreatieve wandelverbinding tussen het Noordhollands duinreservaat en het oostelijk buitengebied van de gemeente, het nationaal landschap Hollands Midden en het Alkmaardermeer. Het Gerbrandsven vormt een dergelijke verbinding voor het (brom)fietsverkeer, maar leent zich vanwege de locatie, uit het oogpunt van verkeersveiligheid, minder voor het gecombineerd gebruik met voetgangers. Voorkomen moet worden dat de voetgangers zich genoodzaakt zien grote afstanden af te leggen over het fietspad van de Provincialeweg en het Gerbrandsven of de Zeeweg. Voorwaarde is derhalve dat de beoogde voetgangersverbinding zo veel mogelijk voorziet in een aan de stedenbouwkundige lokatie gebonden functionele scheiding van verkeersoorten.

1.2. Ligging van het plangebied

Het plangebied bevindt zich ten noordoosten van de woonwijk Noord-end te Castricum binnen een parkachtige randzone tussen de woonstraten Grutto / Kempphaan / Karrekiet in het noorden en De Bloemen in het zuiden. Het plangebied volgt het bestaande voetpad vanuit het noorden in de richting van de ontsluiting Gerbrandsven.



afbeelding 1 Ligging plangebied

1.3. Vigerend Bestemmingsplan (afbeelding 2)



Voor het plangebied "Voetgangersverbinding Castricum - Limmen" geldt thans het bestemmingsplan "Castricum Noord, Oost en West" van de gemeente Castricum, zoals (gewijzigd) vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 12 februari 2009. Dit plan wijst de bedoelde gronden voornamelijk aan met de bestemming "Groen" als bedoeld in artikel 9 van de regels. Door het gebied loopt tevens een dubbele gasleiding. De geprojecteerde voetgangersbrug bevindt zich gedeeltelijk niet binnen een vigerend bestemmingsplan. Er is sprake van een zogenoemde witte vlek, waarop alleen de bouwverordening van toepassing is. Hoewel beide kaders de aanleg van voetpaden op zich zelf niet uitsluiten vraagt de aanwijzing van een doorgaande voetgangersverbinding een generieke bestemming die de basis vormt voor handhaving van de gebruiksfunctie als zodanig. Het gaat dus om een partiële herziening van de vigerende bestemming welke met name

tegemoet komt aan de voetgangersfunctie van het betreffende pad.

1.4. Leeswijzer

Na de inleiding van hoofdstuk 1, waarin de aanleiding voor de herziening van het bestemmingsplan wordt gegeven, beschrijft het volgende hoofdstuk van deze toelichting, hoofdstuk 2, verdeeld naar rijk, provincie en gemeente, de hoofdlijnen van beleidskaders die aan dit bestemmingsplan ten grondslag liggen. In hoofdstuk 3 wordt nader ingegaan op de betekenis en inpassing van de betreffende voetgangersverbinding in de omgeving. Daarbij komen tevens de uitgangspunten en voorwaarden voor de uitvoering aan de orde. Een uitgebreide beschrijving van de met betrekking tot de planontwikkeling belangrijke onderzoeksresultaten en de daaraan verbonden conclusies komt in hoofdstuk 4 aan bod. Vervolgens geeft hoofdstuk 5 een overzicht van de juridische opzet van het bestemmingsplan. De uitvoerbaarheidsaspecten van het plan komen aan de orde in hoofdstuk 6, waarna de resultaten van overleg en inspraak in hoofdstuk 7 worden weergegeven.

2. BELEIDSKADERS

2.1. Rijksbeleid

Het ruimtelijke rijksbeleid, waaronder de Nota Ruimte, is gebundeld in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). De SVIR geeft een

totaalbeeld van het huidig ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. De SVIR kent een realisatieparagraaf, waarin per nationaal belang de aanpak is uitgewerkt op basis van lopende en voorziene projecten. Het Rijk heeft voor de realisatie van de nationale belangen de beschikking over de volgende vier instrumenten:

- Kaders (gebiedsgerichte of thematische uitwerkingen van de SVIR, relevante wetgeving);
- Bestuurlijke prestatieafspraken (bijvoorbeeld afspraken met provincies en gemeenten, internationale
- afspraken met overheden in buurlanden);
- Financieel (bijvoorbeeld Infrastructuurfonds, Deltafonds) ;
- Kennis (bijvoorbeeld inzetten van het College van Rijksadviseurs bij ruimtelijke ontwikkelingen, verspreiden
- van best practices).

Voor het juridisch borgen van de nationale belangen uit de SVIR heeft het Rijk, op basis van de Wet ruimtelijke ordening (Wro), twee besluiten waarmee dat mogelijk is. Deze twee besluiten zijn verschillend van elkaar in aard (beleidsmatig versus procesmatig):

- Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Dit geeft de juridische kaders die nodig zijn om het vigerend ruimtelijk rijksbeleid te borgen.
- Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het Bro stelt vanuit de rijksverantwoordelijkheid voor een goed systeem van ruimtelijke ordening juridische kaders aan de processen van ruimtelijke belangenafweging en besluitvorming bij de verschillende overheden. De ladder van duurzame verstedelijking wordt in 2012 opgenomen in het Bro.

In het huidige Barro zijn opgenomen:

- Het Project Mainportontwikkeling Rotterdam;
- Militaire terreinen en -objecten;
- De Wadden;
- De kust (inclusief primaire kering);
- De grote rivieren;
- De Werelderfgoederen.

In de wijziging van het Barro dat in 2012 in werking zal treden, worden de volgende onderwerpen toegevoegd:

- Reserveringen uitbreidingen weg en spoor;
- Veiligheid vaarwegen
- Het netwerk voor elektriciteitsvoorziening;
- De buitendijkse uitbreidingsruimte in het IJsselmeer;
- Bescherming van de (overige) primaire waterkeringen;
- Reservering voor rivierverruiming Maas;
- De Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

Het ruimtelijke beleid is hiermee in vergaande mate gedecentraliseerd. Het realiseren van de voetgangersverbinding kent geen directe samenhang met het rijksbeleid.

2.2. Provinciaal Beleid

Provinciale Staten hebben de Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie van Noord-Holland op 21 juni 2010 vastgesteld. Op 3 november 2010 is de verordening in werking getreden. De regels van de Prvs vloeien voort uit de Structuurvisie Noord-Holland 2040.

De Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie schrijft voor waaraan bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen moeten voldoen. Hierdoor heeft de provincie invloed op de ruimtelijke ordening in Noord-Holland.

Structuurvisie

De structuurvisie gaat vergezeld van een aantal kaarten. De locatie valt binnen de volgende onderwerpen:

- Grond-, drink- en oppervlaktewater (fijmazige waterberging)
- Duurzame energie (kleinschalige oplossingen voor duurzame energie)
- Cultuurlandschappen (strandwallen en vlaktelandschap)
- Groen om de stad en recreatie (Laag Holland)
- Landbouw (gebied voor gecombineerde landbouw)

Het realiseren van de verbindingroute heeft in relatie tot deze onderwerpen geen ingrijpende wijzigingen tot gevolg en is in lijn met de structuurvisie.

Daarnaast grenst het gebied direct aan de ecologische hoofdstructuur, de ecologische verbindingzone, weidevogelleefgebied en transformatiegebied meervoudig (natuur). Gelet op de aard van de bestemming en de ebstaande situatie is het niet te verwachten dat de verbindingroute een onacceptabel negatief effect heeft op dit gebied.

Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie

Net als de structuurvisie gaat deze verordening vergezeld van een aantal kaarten. Het plangebied valt binnen de reikwijdte van de kaarten 3 (landelijk gebied), 4 (ecologie), 5 (nationale en metropolitane landschappen), 6 (langbouwgebieden), 9 (duurzame energie) en kaart 10 (aardkundige waarden).

De PRVS wijst in de regels de begrenzingen van bestaand bebouwd gebied (bbg) aan. Het park en het aangrenzende gebied waarbinnen de brug wordt gerealiseerd is op de verbeelding die bij de PRVS hoort niet aangewezen als bbg. De op de verbeelding aangegeven contouren zijn niet de enige maat voor bbg. In de regels Aangezien het plangebied buiten het bestaand bebouwd gebied valt, dient er getoetst te worden aan de inpasbaarheid in het landelijk gebied. De bestemmingen passen binnen de functie van het landelijk gebied. Voetgangers die van het gebied gebruik zullen maken om van de ene naar de andere kern te wandelen, kunnen dit nu via de Zeeweg of langs de Provincialeweg. Ook deze route ligt binnen het landelijk gebied. Met dit bestemmingsplan worden geen nieuwe verhardingen of bebouwing mogelijk gemaakt.

2.3. Gemeentelijk Beleid

Actualisatie Strategische Visie Buiten Gewoon Castricum 2005-2030 / Structuurvisie

Sinds het in werking treden van de Wet op de ruimtelijke ordening in juli 2008 schrijft de Wro voor dat elke gemeente voor het gehele grondgebied een of meer structuurvisies opstelt. Een structuurvisie dient als instrument om, naast het in beeld brengen van kerndoelen voor de lange termijn, de snelle uitvoering van projecten op de korte termijn mogelijk te maken. De gemeente Castricum bezat weliswaar een strategische visie, maar deze voldeed in juridische zin niet aan de eisen die de Wro aan een structuurvisie stelt. Middels een actualisatie van voornoemde strategische visie (2005) wordt in deze ommissie voorzien. De Actualisatie vormt de basis voor de "Structuurvisie Buitengewoon Castricum 2030". De geactualiseerde strategische visie richt zich op negen thema's, te weten: 1. identiteit; 2. bevolking en wonen; 3. landelijk gebied; 4. verkeer; 5. economie; 6. winkelvoorzieningen; 7. Welzijnsvoorzieningen ontwikkelings-strategie; 8. en 10. duurzaamheid; en 9. water.

In relatie tot de voetgangersverbinding tussen Castricum en Limmen zijn de kerndoelen 1, 3 en 4 (en deels 8) van bijzonder belang. De identiteit van Castricum wordt in belangrijke mate bepaald door het contrast tussen de kernen en het wisselende landschap. Dit doet zich met name voelen in overgangszones, de stads- en dorpsranden. De bijzondere kwaliteit van de woonomgeving komt tot uitdrukking in de relatie van de bewoners tot hun omgeving. In stedenbouwkundige zin betekent dit dat de bereikbaarheid van de kernen onderling en van de recreatieve omgeving van grote waarde is. Versterking van de (recreatieve) mogelijkheden voor de beleving van het omringende landschap laat zich ondermeer vertalen in verbetering van de ontsluitingsstructuur naar de te onderscheiden verplaatsingsvormen: fiets-,

wandel- en vaarroutes. Dit heeft bovendien een directe relatie met het realiseren van een duurzame omgeving. Een aantrekkelijke en gezonde omgeving om in te wonen kan niet zonder de mogelijkheden om vanuit de woning te recreëren in diverse vormen en op diverse schaalniveaus.

Integraal Verkeers- en Vervoersplan (IVVP)

In 2005 heeft de gemeenteraad van Castricum het Integraal Verkeers- en Vervoersplan (IVVP) vastgesteld. Door het college van burgemeester en wethouders is daaraan het Uitvoeringsplan IVVP 2007-2010 gekoppeld (2007). Het IVVP benadrukt het belang van een goede kwaliteit van de voorzieningen voor het langzaamverkeer. Daaronder wordt, naast de fysieke kwaliteit en de veiligheid, tevens het invullen van ontbrekende schakels in het netwerk verstaan, zowel in als tussen de kernen. De realisatie van de voetgangersverbinding tussen Castricum en Limmen is een uitvoeringsproject ingevolge het IVVP en als project in het uitvoeringsplan opgenomen. Dit betekent dat reeds in de financiering van het project voorzien is.

De looptijd van het oorspronkelijke uitvoeringsprogramma voor de eerste vijf jaar is inmiddels verstreken. De voetgangersverbinding is opnieuw opgenomen in het geactualiseerde uitvoeringsprogramma 2011-2014. In het uitvoeringsprogramma is voor de uitvoering van dit project opnieuw budget gereserveerd.

3. HET PLAN

3.1. Inleiding

In het kader van een (partiële) herziening is het vigerende bestemmingsplan van belang. Daar is immers de basis vastgelegd van de stedenbouwkundige en functionele structuur waarmee in de nieuwe situatie rekening gehouden moet worden. Alle veranderingen zullen daarbij goed gemotiveerd moeten worden. Voor zover het hier de functie van openbaar groen betreft zal er geen sprake zijn van een verandering ten opzichte van de huidige situatie. Anders ligt het voor het voetpad dat deze groene dorpsrand ontsluit. Dit voetpad zal in elk geval zijn primaire functie als lokale wandelroute in de nieuwe planologische situatie behouden, met dien verstande dat er tevens de functie van interlokale voetgangersverbinding aan toegevoegd wordt.

3.2. Stedenbouwkundige Structuur

Karakteristiek voor de groenstructuur van Castricum is een combinatie van overwegend parkachtig groen en water. Dit impliceert tevens een relatief lage gebruikswaarde, zodat groene gebruiksruimte meer in de dorpsranden gezocht moet worden. In tegenstelling tot de natuurlijke overgang aan de westzijde, waar het verstedelijkt gebied van Bakkum begrensd wordt door het aangrenzende duingebied, is aan de noord- en oostzijde sprake van een echte groene dorpsrand in de zin van een aangelegde bufferzone tussen verstedelijkt en landelijk gebied.

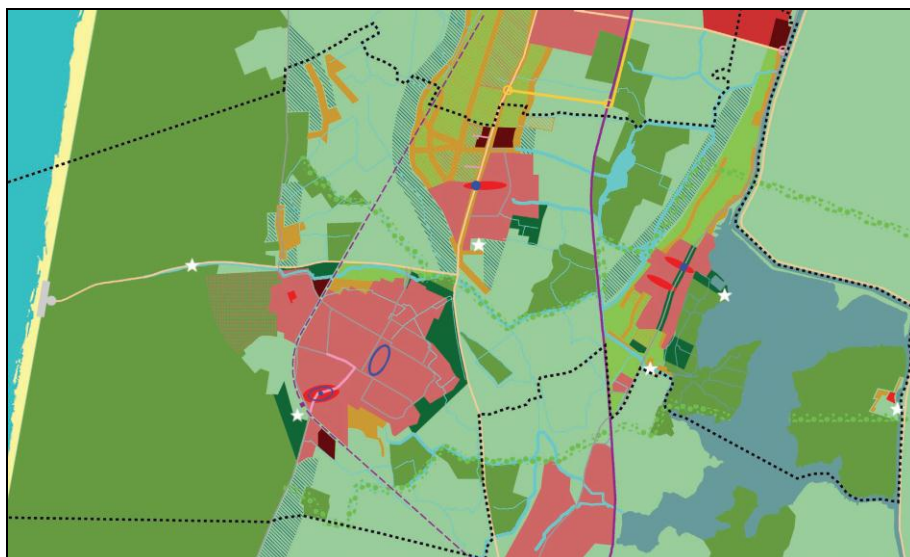
3.3. Functioneel ruimtelijke indeling

Het plangebied van dit bestemmingsplan is gelegen in de openbare ruimte, waaronder verstaan kan worden alle ruimte die een gemeenschappelijk gebruik kent, zoals verkeersgebied, verblijfsgebied, groenstructuur en water. De huidige bestemmingen van deze openbare ruimten worden gekenmerkt door een hoge mate van flexibiliteit. Dat wil zeggen dat binnen "Verkeer" bijvoorbeeld, ook groen of water mogelijk is en dat binnen "Groen" ook paden, water of parkeerplaatsen gerealiseerd mogen worden. Hierdoor is het in de praktijk mogelijk de inrichting van openbare ruimten af te stemmen op de meest actuele eisen zonder het bestemmingsplan daarvoor te hoeven aanpassen. Binnen de zogenaamde 'groene bestemmingen' wordt vanwege beschermende maatregelen wel onderscheid gemaakt tussen het stedelijk groen en natuur. In de dorpsrand aan de noord-oostzijde van Castricum, de overgang van de wijk Noord-end naar het landelijk gebied, komen de beide groenbestemmingen dan ook naast elkaar voor.

In "Buitengewoon Castricum 2030", de strategische structuurvisie is gesteld dat Castricum de ambitie heeft om blijvend te voorzien in een waardevol en gevarieerd landschap, gekenmerkt door afwisseling, openheid, rust en ruimte. Een landschap dat zich binnen de gemeentegrenzen uitstrekt van kust tot en met meer, en dat in recreatief, economisch en ecologisch opzicht aansluit op de netwerken in de omgeving. Het landschap vormt als zodanig de contramal van de kernen. Vanuit voorgaande constatering is onderstaand 'kerndoel 6' van de strategische visie ontwikkeld. De actualisatie van 2009 heeft in dit kerndoel (4a) geen verandering gebracht.

Kerndoel 4a: 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).



afbeelding 3a + 3b Ruimtelijk beeld Castricum 2030 + detailuitsnede (2005)

In afbeelding 3a is zichtbaar hoe de functionele gebieds-indeling van Castricum in de loop der tijd vorm gegeven is. Uit de nevenstaande uitsnede (3b) blijkt dat de locatie voor deze voetgangersverbinding een breed scala aan groene potenties herbergt. Tot aan de T-kruising van de N203 en de



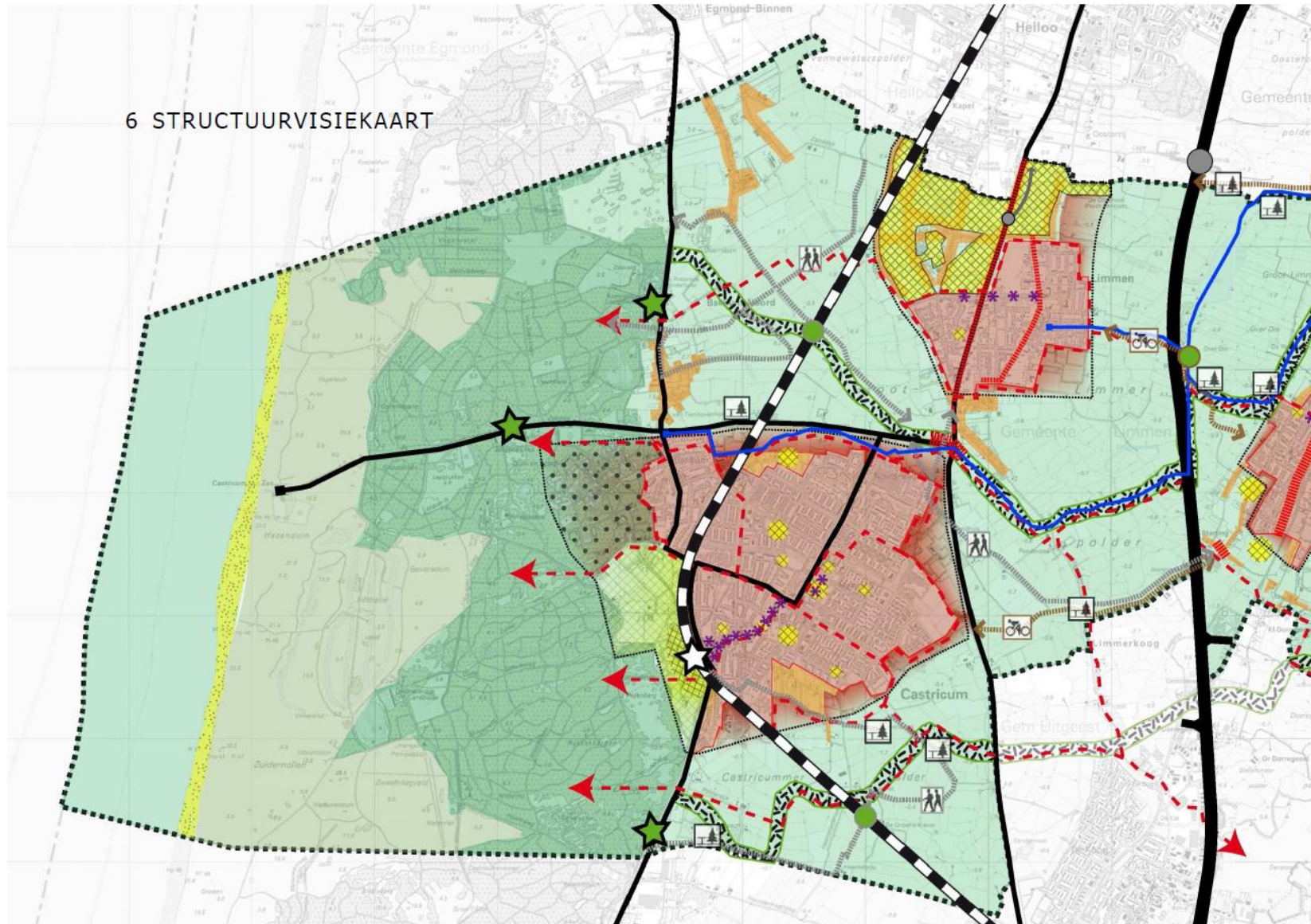
N513 worden ondermeer onderscheiden: dorpsgroen, natuur en natuurontwikkelingsgebied, hoofdwateren met waarde voor recreatie en natuur, ecologische verbindingszone, en landelijk gebied met agrarisch gebruik en recreatief medegebruik; met ecologische waarde. De tussen Castricum en Limmen geplande voetgangersverbinding is voornamelijk gesitueerd binnen het als functioneel dorpsgroen aangeduide gebied.

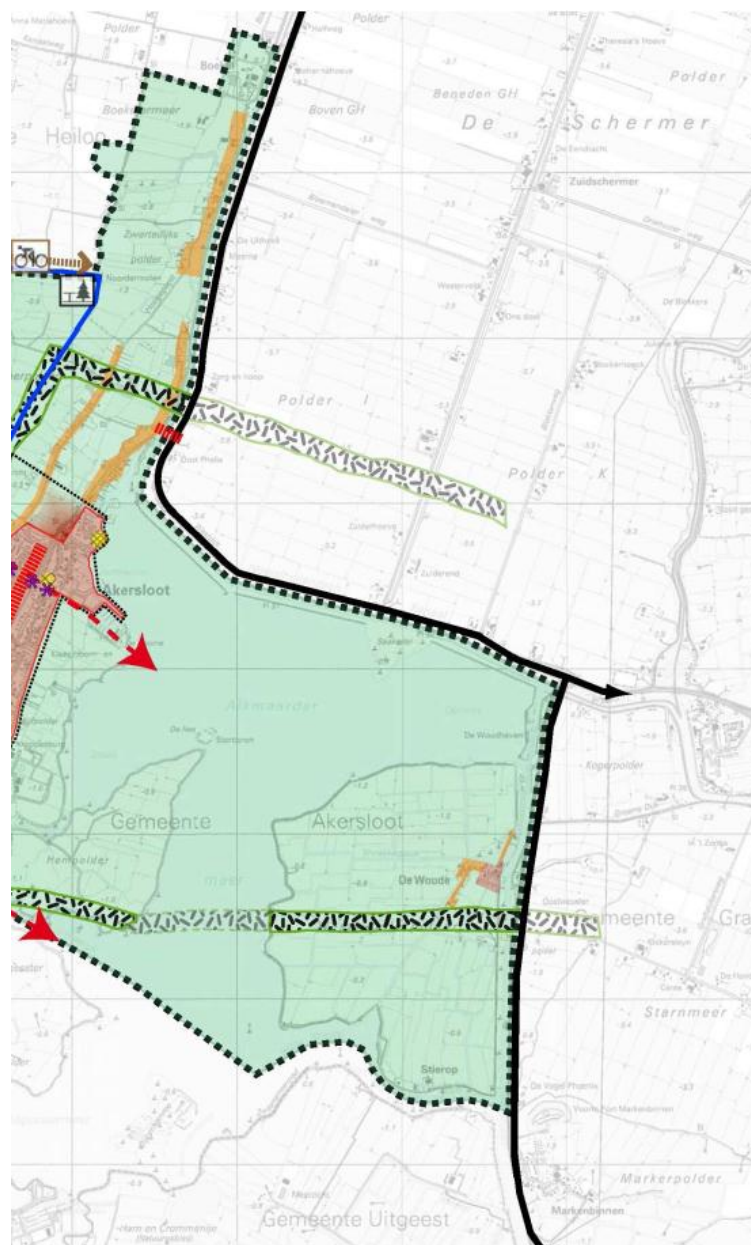


Op de kaart die deel uitmaakt van de structuurvisie is te zien dat de locatie een overgangsllocatie betreft. Op het kaartbeeld zijn de gewenste wandelroutes weergegeven. De

onderhavige voetgangersverbinding vormt de verwezenlijking van deze visie. Op de hierna volgende pagina 's is het kaartbeeld met de bijbehorende legenda in totaliteit weergegeven.

6 STRUCTUURVISIEKAART





- | | | | |
|--|---|--|--|
| | Gemeentegrens | | Mogelijke aanleg/-rustpunt |
| | Bestaande kern | | Indicatief wandel tracé |
| | Afronding bestaande kern
(voor toelichting zie pagina 31) | | Gewenste fietsroute |
| | Strand | | Kano, natuur en extra waterberging |
| | Lintbebouwing | | Koppelen van binnen en buiten (indicatief) |
| | Opbrengstlocatie | | |
| | Opbrengstlocatie/inbreidingen
(indicatief) | | |
| | Uitbreiding Duin en Bos | | |
| | Snelweg | | |
| | Regionale weg | | |
| | Spoor | | |
| | Ecologische verbindingszone | | |
| | Ruimtelijke ontwikkeling
(infrastructuur en groen in buitengebied) | | |
| | Bovenwijkse voorziening | | |
| | Centrumfuncties | | |
| | Station | | |
| | Entrees duin/ en landelijk gebied | | |
| | Mogelijke passage fauna-wandelaars/fietsers | | |

Buiten Gewoon Castricum
structuurvisie gemeente castricum 2030

Datum: oktober 2010
Schaal: geen



3.4. Locatiekeuze

Door de verbinding op de onderhavige locatie te realiseren worden de volgende doelen gehaald:

- een veiligere voetgangersverbinding tussen Castricum en Limmen;
- versterken sociale cohesie tussen de kernen;
- een schakel binnen het recreatieve voetgangersnetwerk;
- betere bereikbaarheid van het park en het hondenlosloopgebied voor inwoners uit Limmen;
- het oorlogsmonument wordt beter bereikbaar voor inwoners uit Limmen;
- stimuleren voetgangersverkeer.

Om de gestelde doelen te halen wordt de brug zo dicht mogelijk bij de splitsing Zeeweg Provincialeweg gerealiseerd. De voetgangersbrug ontsluit het park dat grenst aan de wijk Noord End. Deze wijk is nog relatief jong en vormt het meest noordelijke deel van de kern Castricum. Het gebied heeft daarmee een stedelijke functie gekregen. Naast het park liggen verder de hoofdontsluitingswegen. Op de onderhavige locatie zijn verder geen bijzondere landschappelijke of cultuurhistorische kwaliteiten aanwezig waarop met dit plan inbreuk wordt gemaakt.

Op deze wijze wordt een verbinding gecreëerd die:

- zoveel mogelijk aansluit op bestaande infrastructuur;
- uitgaat van de kortste loopafstand tussen de kernen Castricum en Limmen;
- geen extra doorkruising van het open gebied met zicht meebrengt;
- ingepast wordt tussen overige stedelijke functies.

Ieder ander alternatief zou niet voorzien in het behalen van alle doelen en daarnaast mogelijk een negatief effect op het landschap hebben. Aangezien de kernen Castricum en Limmen niet op elkaar aansluiten is het niet mogelijk om een verbinding te realiseren die volledig binnen de bebouwde kom gesitueerd is. Doordat de aansluiting tussen bestaande infrastructuur, te weten het fietspad en de provinciale weg, en de bestaande parkzone wordt gerealiseerd is een goede functionele inpassing mogelijk, die geen negatief effect heeft op het landschap. Ter plaatse zijn ook geen andere waarden aanwezig die door dit plan doorkruist worden.

3.5. Inrichtingsvereisten

Om de gewenste interlokale voetgangersverbinding tot stand te brengen kan voor het grootste deel gebruik worden gemaakt van het Pad van de mensen-rechten dat vanaf de Grutto de dorpsrand ontsluit het bestaande voetpad in de richting van Gebrandsven. De fysieke verbinding wordt middels een voetgangersbrug over de bermsloot van de Provincialeweg tot stand gebracht, op of nabij de locatie waar tot op heden jaarlijks op 4 mei een zodanig brugje wordt geplaatst in verband met de herdenkingsceremonie bij het aldaar aanwezige oorlogsmonument. De vaste verbindingsbrug wordt zoveel als mogelijk in de richting van de Zeeweg gerealiseerd.

Om van het bedoelde brugje een permanente gebruiksvoorziening te maken dient in elk geval te worden voorzien in een vaste fundering en tevens ter weerszijden een aansluiting op bestaande voetpaden te worden aangesloten. De vormgeving van zowel de brug als van de aansluitende paden dient zodanig te geschieden dat het onmiskenbaar als "voetgangersverbinding" wordt herkend. Er zullen maatregelen getroffen worden om (brom)fietserverkeer te ontmoedigen. Dit wordt vormgegeven bij de projectrealisatie. Dit wordt door dit bestemmingsplan noch gehinderd noch geregeld.

3.6. Eigendomssituatie

De in het plan begrepen gronden zijn voor een belangrijk deel in eigendom bij de gemeente Castricum. Alleen ter plaatse van de aansluiting op het fietspad van de Provincialeweg is de provincie Noord-Holland eigenaar. Dit betekent dat de gemeente bij Gedeputeerde Staten een uitwegvergunning zal moeten aanvragen en een ontheffing voor de aanleg van de brug. Gelet op het feit dat de provincie Noord-Holland al in een eerder stadium van de planontwikkeling een dergelijke ontheffing/vergunning heeft

verleend mag worden verondersteld dat dit geen belemmeringen zal opleveren. Vaststaat dat de wegberm en de bermsloot in beheer en eigendom bij de provincie blijven.

4. ONDERZOEK

4.1. Inleiding

In gevolge het Besluit ruimtelijke ordening dient in de toelichting van een bestemmingsplan, mede vanuit het zorgvuldigheidsbeginsel (Algemene Wet bestuursrecht artikel 3:2) te worden verklaard dat relevante aspecten met betrekking tot de ruimtelijke ontwikkelingen die middels het plan mogelijk zijn of worden, zijn onderzocht en/of afgewogen. Deels is dit reeds gebeurd in de hoofdstukken 2 en 3. Een aantal specifieke aspecten komt in dit hoofdstuk aan de orde, zoals de planologische aspecten: bodem, geluid, luchtkwaliteit, naast waterhuishouding, externe veiligheid, landschappelijke en natuurlijke waarden, cultuurhistorie en archeologie.

4.2. Planologische aspecten

Bodem

De bodemkwaliteit is in het kader van ruimtelijke ontwikkelingen van belang als er sprake is van een functieverandering in welk geval de bodem geschikt moet zijn voor de nieuwe functie(s). Bij functies waarbij sprake is van langdurig verblijf van mensen (langer dan drie uur) is bodemonderzoek noodzakelijk. Het bestemmingsplan heeft betrekking op het gebruik van een bestaand voetpad als doorgaande externe voetgangers-verbinding wat gepaard gaat met de bouw van een voetgangersbrugje. Omdat de bodem per definitie geschikt is voor het beoogde gebruik is in dit geval geen nader bodemonderzoek vereist.

Geluid

De Wet geluidhinder ziet er op toe dat binnen zones rond industrieterreinen en (spoor-)wegen wordt onderzocht of met optredende geluidsbelastingen de toegelaten grenswaarden ten opzichte van geluidgevoelige objecten niet worden overschreden. Dergelijk akoestisch onderzoek is wettelijk verplicht indien een bestemmingsplan nieuwe geluidproducerende bronnen, danwel geluidgevoelige objecten, toestaat. Realisatie van de voetgangersverbinding Castricum - Limmen heeft geen andere invloed op de geluidsaspecten met betrekking tot de locatie dan welke wordt veroorzaakt door het menselijk gedrag. Een zodanige geluidsproductie is inherent aan het openbaar gebied. Er is in dit geval geen sprake van een aangewezen stiltegebied. Het gebied maakt bovendien deel uit van het functionele dorpsgroen als onderdeel van de recreatieve randzone. Ondanks gebleken relevantie van de voorziening bestaat niet de verwachting dat deze voetgangersverbinding een zodanige gebruiksfrequentie zal kennen dat van onacceptabele overlast voor de omgeving sprake zal zijn. Bovendien wordt het achtergrondniveau voor geluid in de gegeven situatie hoofdzakelijk bepaald door de aangrenzende hoofdverkeerswegen. Conclusie is dat geluid geen belemmering vormt voor de realisatie van het voornemen dat met voorliggend bestemmingsplan nagestreefd wordt.

Luchtkwaliteit

In de Wet milieubeheer vervangt titel 5.2 (15 november 2007) het Besluit Luchtkwaliteit 2005. Deze bevat alle basisregels over luchtkwaliteit. In augustus 2009 is de Nederlandse wetgeving aangepast op de Europese richtlijn. Het doel van het luchtkwaliteitonderzoek is het geven van inzicht in de gevolgen van een plan voor de luchtkwaliteit om een goede kwaliteit in de toekomst duurzaam te kunnen garanderen. Om tijdig te kunnen sturen in de ontwikkeling moet luchtkwaliteit al in een vroeg stadium van de planvorming worden meegewogen. Nadat gegevens over de luchtkwaliteit verzameld zijn kan worden bepaald of er voor het doorgaan van het project al dan niet aanvullende maatregelen nodig zijn. In de praktijk zullen met name fijn stof en stikstofdioxiden moeten worden onderzocht. Daarnaast kan een goede ruimtelijke ordening met zich brengen dat een afweging wordt gemaakt rondom de

aanvaardbaarheid van een project op een bepaalde locatie, waarbij de mate van blootstelling aan luchtverontreiniging een rol speelt.

De nieuwe wet- en regelgeving noemt “gevoelige bestemmingen” en maakt onderscheid tussen projecten die “in betekende mate” en “niet in betekende mate” (NIBM) leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Volgens artikel 5.16 Wet milieubeheer behoeft luchtkwaliteit geen belemmering meer te vormen voor ruimtelijke ontwikkelingen als:

- geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een plan of project niet in betekende mate (NIBM) bijdraagt;
- een project per saldo niet tot verslechtering van de luchtkwaliteit leidt;
- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) dat eveneens voorziet in maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren.

De voorgenomen realisatie van de voetgangersverbinding Castricum - Limmen zal ‘niet in betekende mate’ bijdragen aan de luchtkwaliteit en als zodanig dus niet leiden tot een verslechtering van de situatie. Voorts is er geen sprake van een gevoelige bestemming, waarvoor de heersende waarden een beperking opleveren. Het plan is daarmee in overeenstemming met de luchtkwaliteitseisen.

4.3. Watertoets en Waterhuishouding

In de aanloop naar de 21^e eeuw is in Nederland naar aanleiding van een aantal calamiteiten hernieuwde aandacht ontstaan voor de water-huishoudkundige inrichting van ons land. De erkenning van water als ordenend principe is de basis voor het nieuwe beleid. Het gaat daarbij zowel om waterbeheer als om waterbeheersing, kort samengevat als integraal waterbeheer. Integraal waterbeheer houdt rekening met zowel de (interne) relaties tussen kwantiteits- en kwaliteitsaspecten van het oppervlakte- en grondwater als met de externe relaties tussen waterbeheer en beleids-terreinen zoals ruimtelijke ordening, milieu, ontgronding, natuur & landschap, landbouw, recreatie en landinrichting.

Na ondertekening van de startovereenkomst Waterbeheer in de 21^e eeuw is de watertoets geïntroduceerd als instrument om in een vroegtijdig stadium van ruimtelijke planvorming water deel te laten uitmaken van het ruimtelijk afwegingskader. Toepassing van het instrument ligt sinds 2003 verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening. Nu de gemeentelijke ruimtelijke plannen op basis van de Wro geen provinciale goedkeuring meer behoeven en inmiddels de Waterwet in algemene zin de waterbelangen vertegenwoordigt, zullen op termijn zowel het Nationale Waterplan als de provinciale of regionale waterplannen de primaire toetsingkaders vormen in het watertoetsproces. De algemene basisprincipes van het waterbeleid blijven gehandhaafd en zullen door Rijkswaterstaat en de waterschappen worden bewaakt, te weten:

- niet afwentelen van problemen op een ander gebied, zowel water-beheertechisch, bestuurlijk, als financieel bezien;
- het handelen naar mogelijkheden in de volgorde: vasthouden, bergen en afvoeren van water;
- het schoonhouden, scheiden en zuiveren van water vanuit de gedachte dat de waterkwaliteit en de ecologie in de bestaande situatie niet mogen verslechteren (stand-still beginsel).

Het grondgebied van de gemeente Castricum valt grotendeels onder beheer van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK). In dit geval is de invloed van de herziening van het bestemmingsplan of de realisatie van de voetgangersverbinding slechts van zeer geringe betekenis voor de waterhuishouding. Het enige aspect dat in dit verband genoemd kan worden is de toename van verhard oppervlak door het gedeelte van het pad dat de verbinding vormt tussen de aan te leggen brug en het fietspad langs de Provincialeweg. De betreffende oppervlakte is echter van dien aard en omvang dat deze ruimschoots onder de norm voor compensatiewater valt. Vooralsnog hanteert het

hoogheemraadschap daarvoor een ondergrens van 800 m². Hierbij wordt nog opgemerkt dat reeds in het huidige bestemmingsplan paden zijn toegestaan. Dit betekent dat uit overwegingen van waterbeheer(sing) geen belemmeringen bestaan voor de uitvoering van het bestemmingsplan. Het water kan bovendien vrij aflopen in de aangrenzende bermsloot welke loost op de Schulpvaart. Geconstateerd wordt dat een watertoets in dit verband slechts van beperkte betekenis zal zijn.

4.4. Externe veiligheid

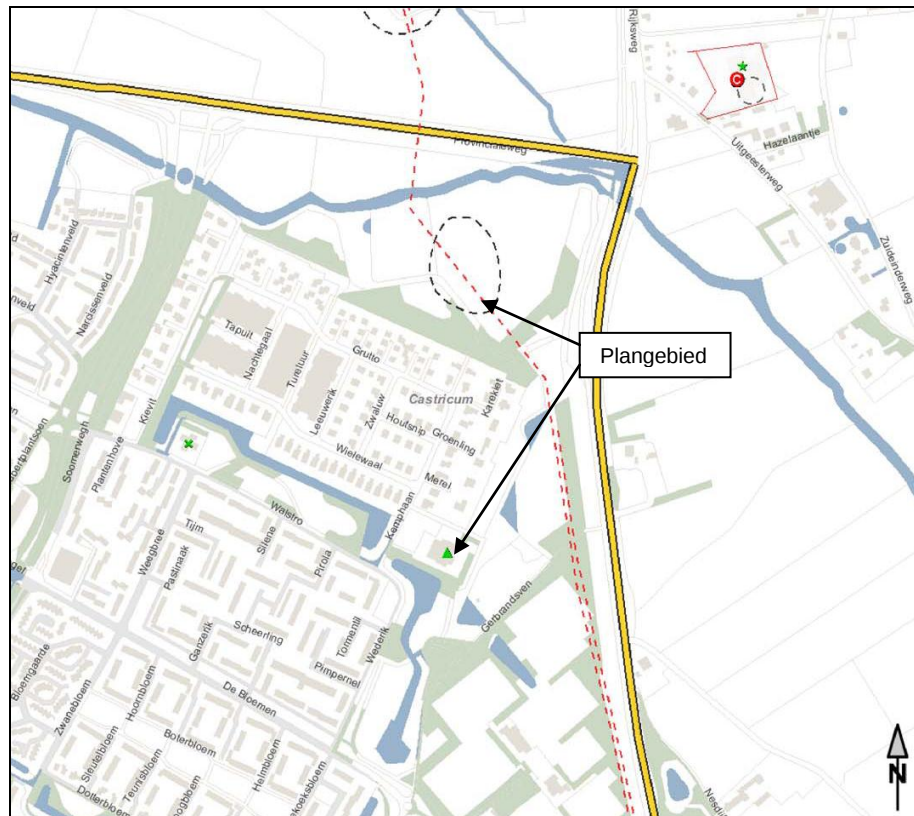
Wettelijke kaders

Het "Besluit externe veiligheid inrichtingen" (BEVI) en gelijknamige Regeling zijn in werking getreden op 27 oktober 2004 en zijn sindsdien de standaard voor het beheersen van de risico's voor de omgeving bij gebruik, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen als vuurwerk, gas en munitie over weg, water en spoor en door buisleidingen. Ook risico's van het gebruik van luchthavens vallen onder de regels voor externe veiligheid.

Het BEVI heeft tot doel zowel individuele als groepen burgers een minimum beschermingsniveau te bieden tegen een ongeval met gevaarlijke stoffen. Om dit doel te bereiken verplicht het besluit het bevoegd gezag om afstand in acht te nemen tussen de kwetsbare objecten en risicovolle inrichtingen. Tevens beperken de regels het totale aantal aanwezige personen in de directe omgeving van een risicovolle inrichting. Gemeenten en provincies moeten de normen uit het besluit onder andere naleven bij het opstellen en wijzigen van een bestemmingsplan en bij het verlenen van de milieuvergunningen. Ook moet de brandweer om advies worden gevraagd. De afstemming tussen de drie taakvelden ruimtelijke ordening, milieubeheer en rampenbestrijding komt zo tot uitdrukking. De normen in het besluit zijn niet effectgericht maar gebaseerd op een benaderingsmethodiek van de kans om als direct gevolg van een calamiteit met gevaarlijke stoffen te overlijden. Gezondheidsschade en de kans op eventuele verwondingen of materiële schade zijn daarin niet meegenomen. Er wordt onderscheid gemaakt tussen plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR). In het BEVI is geen harde norm voor het groepsrisico vastgelegd. Deze norm geldt namelijk alleen als oriëntatiewaarde, met een nadrukkelijke verantwoordingsplicht. In het besluit is een voorschrift opgenomen op grond waarvan inzicht moet worden gegeven omtrent de actuele hoogte van het groepsrisico en de bijdrage aan het groepsrisico van geplande ruimtelijke ontwikkelingen en/of risicovolle activiteiten.

plaatsgebonden risico: risico op een plaats nabij een buisleiding, uitgedrukt als de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die bepaalde plaats zou verblijven, overlijdt als gevolg van een ongewoon voorval met die buisleiding;

groepsrisico: cumulatieve kansen per jaar per kilometer buisleiding dat ten minste 10, 100 of 1000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een buisleiding en een ongewoon voorval met die buisleiding;



afbeelding 5 Detailuitsnede Risicokaart Noord-Holland

Situatie plangebied

Of er in of rondom het plangebied sprake is van risico's als bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen blijkt uit de gegevens zoals deze zijn geïnventariseerd en weergegeven op de Risicokaart Noord-Holland (zie afbeelding 5). Uit de kaartgegevens blijkt dat een agrarisch centrum aan de Uitgeesterweg vanwege de opslag van gevaarlijke stoffen en de mogelijke concentratie van mensen ter plaatse een risicocontour van 10^{-6} heeft die op de terreingrens van het bedrijf is gelegen. Voorts kruist het plangebied twee hogedruk aardgastransportleidingen (24 inch / 66 bar en 16 inch / 40 bar), die als zodanig deel uitmaken van de "Nationale Leidingenstrook". Deze heeft een beschermingszone met een breedte van 70 m waarbinnen in principe geen nieuwe bebouwing is toegestaan. Op dit soort buisleidingen was de VROM-richtlijn "Zonering rondom hogedruk aardgastransport-leidingen" (26 november 1984) van toepassing. In verband daarmee een belemmeringszone van 5 m, respectievelijk 4 m vanuit het hart van de buisleiding. Vanwege specifieke omstandigheden in het betreffende deel van het leidingensysteem is overigens ook sprake van een risicocontour van 10^{-6} in de centrale openbare ruimte tussen De Grutto en de Zeeweg (afbeelding 5).

Er is een nieuw extern veiligheidsbeleid voor buisleidingen vastgesteld. Het beleid is verankerd in een AMvB. Het "Besluit externe veiligheid buisleidingen" (Bevb) is op 1 januari 2011 in werking getreden. Hierdoor is de circulaire uit 1984 vervallen. Naar analogie met het BEVI zijn in het "Besluit Buisleidingen" wederom de begrippen 'plaatsgebonden risico' (PR) en 'groepsrisico' (GR) gebruikt. Deze systematiek brengt met zich mee dat de exploitant verantwoordelijk gesteld wordt voor het treffen van maatregelen om het eigen leidingstelsel aan de normstelling voor externe veiligheid te laten voldoen. De gemeenten zijn op hun beurt ervoor verantwoordelijk dat bij het opstellen van nieuwe bestemmingsplannen rekening wordt gehouden met de normstelling voor externe veiligheid.

Uitvoering Bevb

Om te voorkomen dat nieuwe situaties ontstaan die niet voldoen aan de normstelling heeft de minister van VROM op 22 september 2009 schriftelijk en nadrukkelijk verzocht om nieuwe bestemmingsplannen af te stemmen op de regels van het ontwerp-Bev. Gevolg is dat buisleidingen voor gevaarlijke stoffen, waaronder aardgastransportleidingen, in alle nieuwe bestemmings-plannen, moeten worden opgenomen inclusief de bijbehorende 'belemmerde strook' en een aanlegvergunningstelsel binnen die strook ter bescherming van leiding en energievoorziening.

Voor de beoordeling van de gegeven situatie in het kader van de externe veiligheid in relatie tot de actuele regelgeving wordt er vanuit gegaan dat de beoogde interlokale voetgangersroute, vanwege de infrastructurele functie, beschouwd moet worden als "geprojecteerd beperkt kwetsbaar object". Voor het plaatsgebonden risico geldt blijkens artikel 6, lid 2 Besluit dat op een afstand van ten hoogste 5 meter uit het hart van de buisleidingen (bij aanleg of vervanging / verantwoordelijkheid van de exploitant) zal moeten worden voldaan aan de PR-norm van 10^{-6} per jaar.

Het streven is dat bestemmingen die voorzien in het regelmatig verblijf van personen, buiten de toetsingsafstand worden gerealiseerd. Dit komt in het voorliggende bestemmingsplan niet voor. Technische, planologische en/of economische overwegingen kunnen overigens aanleiding geven om af te wijken van de toetsingafstand bij leidingen op grond van leidingspecificaties.

Risicocontouren

Een risicocontour (ofwel plaatsgebonden risico) geeft aan hoe groot in de omgeving de overlijdenskans is door een ongeval met een risicobron: binnen de contour is het risico groter, buiten de contour is het risico kleiner.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico is de berekende kans per jaar, dat een persoon overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval bij een risicobron, aangenomen dat hij op die plaats permanent en onbeschermd verblijft. Het plaatsgebonden risico wordt gebruikt bij de toetsing of een risico-volle activiteit op een bepaalde plek mag plaatsvinden en wat in de directe omgeving ervan gebouwd mag worden. De geldende regels zijn vastgelegd in het Besluit milieukwaliteitseisen Externe veiligheid inrichtingen (BEVI) en in de nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS). In het plaatsgebonden risico zijn in het kort twee verschillende kansen verwerkt:

- De kans dat er daadwerkelijk een zwaar ongeval of ramp, zoals het ontsnappen van een gevaarlijke stof, plaatsvindt.
- De kans dat een persoon daadwerkelijk overlijdt als gevolg van dit zwaar ongeval of ramp.

Bij een plaatsgebonden risico van 10^{-6} is de kans dat er daadwerkelijk een zwaar ongeval plaatsvindt 1 op de miljoen. Een PR van 10^{-6} wordt in de regels voor ruimtelijke ordening en externe veiligheid echter als een relatief hoog risico beschouwd.

PR 10^{-6}

Bij een PR van 10^{-6} is de kans dat een persoon op die afstand van het ongeval daadwerkelijk overlijdt nog redelijk groot. Wegens dit soort relatief grote overlijdenskansen mogen er binnen de contour van 10^{-6} in principe geen kwetsbare objecten staan. Dit geldt voor situaties die (zijn) ontstaan na het moment waarop de betreffende norm is uitgebracht, te weten 1989 voor inrichtingen en 1996 voor transport.

Overige risico's

Voor de provinciale wegen N203 en N 513 (Zeeweg) geldt vanwege de te verwachten verkeersintensiteit en vormen van transport op dit type wegen een verhoogd risico. Op basis van de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS, 2004) dienen bij dergelijke transportroutes met gevaarlijke stoffen eveneens veiligheidsafstanden te worden aangehouden. Het voorliggende bestemmingsplan brengt in dat kader geen veranderende ruimtelijke omstandigheden met zich mee.

Conclusies

Op basis van de voorgaande onderzoeksgegevens kan de conclusie worden getrokken dat de opslag van gevaarlijke stoffen aan de Uitgeesterweg op te grote afstand van het

plangebied is gelegen om daarop vanuit veiligheids-overwegingen van invloed te kunnen zijn. Het plangebied is ook grotendeels buiten de risicocontour van de aardgastransportleidingen gelegen. De enige risicofactor met betrekking tot de aanwezigheid van de buisleidingen betreft de kruising van de voetgangersverbinding met deze ondergrondse leidingen. Voor de realisatie van de voetgangersverbinding behoeven ter plaatse van de aardgastransportleidingen geen (bouw-)werkzaamheden uitgevoerd te worden, zodat geen sprake zal zijn van direct gevaar voor de leidingen. Behoudens een lichte stijging van de gebruiksfrequentie van het pad zal van een langdurig verblijf van personen ter plaatse, gelet op de functie, geen sprake zijn, zodat voor personen en of goederen evenmin sprake is van een verhoogd risico. Indien binnen de aangegeven zonering eventueel wel werkzaamheden zouden moeten worden uitgevoerd kan worden volstaan met vooraf schriftelijke toestemming van de leidingbeheerder. Gelet op de (dubbel)bestemming van de gronden en het ontbreken van bebouwings-mogelijkheden is in dit geval een aanlegvergunningstelsel overbodig.

PM: op basis van het voorontwerpbestemmingsplan wordt nog vooroverleg gevoerd met de leidingbeheerder. De resultaten hiervan zullen in het ontwerpbestemmingsplan verwerkt worden.

4.5. Landschappelijke en natuurlijke waarden

De groene ruimten rond de steden komen steeds meer onder invloed te staan van de stad en de stedeling. Enerzijds doordat de ruimtedruk groot is door de vraag naar ruimte voor diverse functies. Anderzijds door toename van de recreatieve behoeftes van de stedeling, die op zoek is naar rust, ruimte en (actieve) ontspanningsmogelijkheden. Daarmee staan de functies die het landschap van oudsher droegen, agrarisch en natuur, tevens onder druk. Recreatie kan mede drager zijn van het landschap. Door een goede afstemming van de groene ruimte en rode ruimte binnen de stedelijke netwerken wordt een bijdrage geleverd aan de aantrekkelijkheid van ons land om te wonen en te werken. Het is dan wel nodig dat het recreatieve aanbod aansluit bij de vraag.

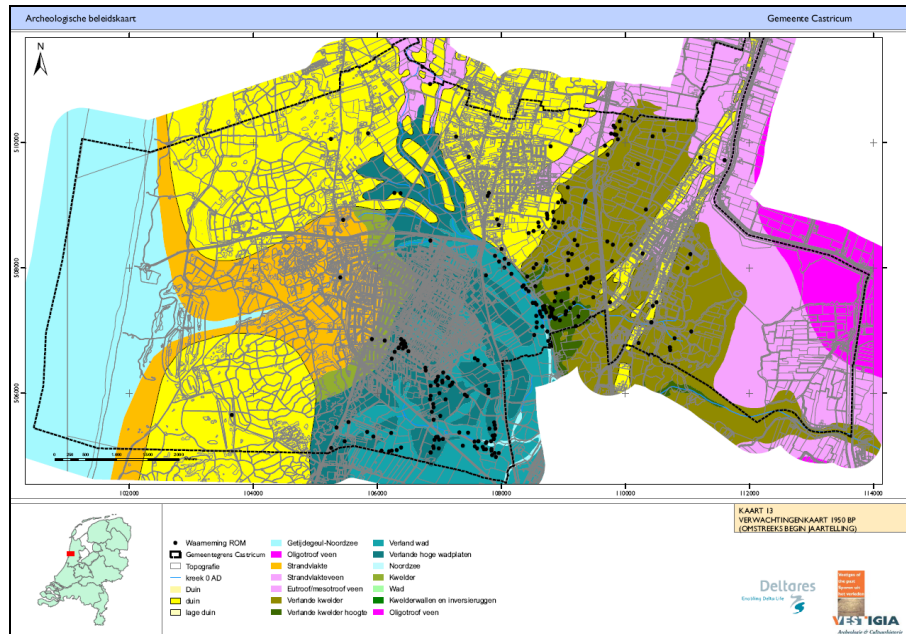
Op grond van de bepalingen van het bestemmingsplan "Castricum Noord, Oost en West" is het betreffende bestemmingsvlak waarin het wandelpad is gelegen, aangewezen met de bestemming 'Groen'. Het nu voorliggende bestemmingsplan brengt hierin geen ruimtelijk relevante verandering.

Het deel van de randzone, bekend onder de naam Castricummerhout blijft in die zin onaantast. De verandering die zal optreden is het functionele gebruik van het Pad van de Mensenrechten dat deel gaat uitmaken van een interlokale voetgangersroute tussen Castricum en Limmen en het nationaal landschap "Hollands Midden". Van mogelijke aantasting van natuurlijke of landschappelijke waarden zal daarom geen sprake zijn. De realisatie van de voetgangersverbinding zal daarentegen bijdragen in het opwaarderen van het woon- en leefmilieu van de lokale bevolking.

4.6. Cultuurhistorische waarden en archeologie

Het grondgebied van de gemeente Castricum is bijna geheel archeologisch interessant. Karakteristiek voor het bodemarchief is de complexe stapeling van oude landschappen. Deze situatie is ontstaan door dat het gebied gevormd is vanuit het Oer-IJ estuarium, een trechtervormig getijde-systeem in de vorm van een wijde riviermond. Kenmerkend voor de ontstaans-geschiedenis is de hoge dynamiek ten gevolge van de geomorfologische processen die sinds het holoceen door verzanding en verstuing ter plaatse het landschap hebben gevormd. Uiteraard hebben de locaties die naar verwachting nog resten van de vroege bewoningsgeschiedenis bevatten de hoogste archeologische betekenis. In een kustgebied zijn dat per definitie de hoger gelegen delen. In dit geval betreft het plangebied een verland wad. Een relatief lage stroomgeul in de delta van het Oer-IJ (zie verwachtingen-kaart omstreeks begin van de jaartelling - Vestigia kaart 13). Verwacht mag worden dat op deze locatie geen of pas in een laat stadium bewoning heeft plaatsgevonden. Los van het feit dat de trefkans op de aanwezigheid van belangrijke archeologische waarden hier zeer laag moet worden geacht kan worden opgemerkt dat de planologische ingreep die met het voorliggende bestemmingsplan

wordt beoogd hoofdzakelijk gericht is op het bouwen van een vaste brugverbinding over de berm-sloot. Gelet op de beperkte ingreep in de bodem (de fundering van 2 brughoofden van geringe omvang) zal van een reële kans op versterking van het bodemarchief geen sprake zijn. Op nationaal niveau ligt de verantwoordelijkheid met name op behoud en bescherming van de als zodanig aangewezen 'beschermde archeologische terreinen', waarvoor het bevoegd gezag wordt uitgeoefend door de RCE, de Rijksdienst Cultureel Erfgoed. In de gemeente Castricum bevinden zich echter geen rijksbeschermde archeologische terreinen.



afbeelding 6 Archeologische beleidskaart Noord-Holland - Vestigia (kaart 13)

5. WIJZE VAN BESTEMMEN

5.1. Opzet van het Bestemmingsplan

Het bestemmingsplan regelt de gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden van de gronden binnen het plangebied. De wijze waarop deze regeling juridisch is vormgegeven is in grote lijnen bepaald door het gestelde in de Wet ruimtelijke ordening en het daarbij behorende Besluit ruimtelijke ordening. Om in voldoende mate inhoud te kunnen geven aan de beheersfunctie die met het plan wordt nagestreefd is gekozen voor een gedetailleerd plan. Teneinde de bestemmingsplannen van de gemeente Castricum op elkaar af te stemmen is een juridisch planologische systematiek gekozen die een goed hanteerbaar product oplevert.

5.2. Verhouding tot andere Regelgeving

Voor wat betreft de opzet van de bestemmingssystematiek is nadrukkelijk aansluiting gezocht bij de wet- en regelgeving die past bij het specifieke gebruik van de verkeersvoorziening als voetgangersverbinding, te weten de Wegenverkeerswet 1994. Concreet betekent dit dat de gebruiksfunctie van het pad in dit bestemmingsplan op juridisch planologische wijze is geregeld, maar dat de handhavingstaak primair ligt in het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990). In dat verband wordt er nadrukkelijk op gewezen dat Artikel 2 van het RVV 1990 gehandicaptenvoertuigen gelijk stelt met voetgangers voor zover zij van een voetpad of trottoir gebruik maken.

Artikel 2 (RVV 1990)

1. De regels van dit besluit betreffende voetgangers zijn mede van toepassing op bestuurders van een gehandicaptenvoertuig, indien zij van een voetpad of trottoir gebruik maken of van het ene naar het andere voetpad of trottoir oversteken.
2. De regels van dit besluit betreffende voetgangers zijn voorts mede van toepassing op personen die te voet een motorfiets, bromfiets of fiets aan de hand meevoeren, alsmede op personen die zich verplaatsen met behulp van voorwerpen, niet zijnde voertuigen.
3. De regels van dit besluit betreffende wagens zijn mede van toepassing op door voetgangers gevormde kolonnes, optochten en uitvaartstoeten voor zover deze de rijbaan volgen.

Om iedere twijfel omtrent de bedoelingen van de route uit te sluiten zal de betreffende voetgangersverbinding tussen Castricum en Limmen worden aangegeven met het hiernaast afgebeelde verkeersbord "voetpad" (G7) .



5.3. Toelichting op de Regels

Algemeen

Omdat een bestemmingsplan in juridische betekenis zowel voorschriften als bepalingen bevat wordt sinds het van kracht worden van de Wet ruimtelijke ordening in 2008 gesproken van 'regels'. De regels van een bestemmingsplan geven inhoud aan de middels de verbeelding aan de betreffende gronden toegewezen bestemmingen. Ze geven aan voor welke doeleinden de gronden en opstallen gebruikt mogen worden en wat en hoe er gebouwd mag worden. We spreken daarom van toelatingsplanologie. Bij de opzet van de regels is het aantal regels zo beperkt mogelijk te houden en slechts datgene te regelen wat werkelijk noodzakelijk is.

Redactionele Indeling

Voor een duidelijk onderscheid zijn de bij het bestemmingsplan behorende regels onderverdeeld in 3 hoofdstukken, te weten:

- Hoofdstuk 1. Inleidende regels;
Hoofdstuk 2. Bestemmingsregels;
Hoofdstuk 3. Algemene regels.

In hoofdstuk 1 worden enkele in de regels gehanteerde begrippen nader verklaard, zodat interpretatieproblemen zoveel mogelijk worden voorkomen. Het betreft hier standaard definities voor zover ze op dit bestemmingsplan van toepassing zijn (artikel 1). Daarnaast wordt aangegeven op welke wijze bepaalde gehanteerde afmetingen dienen te worden gemeten (artikel 2). Ook daarvoor geldt een overeengekomen standaard.

In hoofdstuk 2 worden de feitelijke bestemmingen omschreven waarmee wordt bepaald voor welke doeleinden en op welke wijze de gronden en opstallen binnen het bestemmingsplan gebruikt mogen worden. Bovendien worden per bestemming de eventuele bebouwingsmogelijkheden vermeld. Bijzonderheid in dit geval is de dubbelbestemming met betrekking tot de in het plangebied aanwezige gasleidingen.

Hoofdstuk 3 bevat tot slot regels die algemeen van toepassing zijn op de bestemmingen, zodat het uit praktische overwegingen de voorkeur verdient om deze in een afzonderlijk hoofdstuk onder te brengen.

5.4. Toelichting op de Bestemmingen

Bestemming Groen

De exacte ligging van de voorziene voetgangersbrug is nog niet bekend. De brug zal aansluiten op de bestaande berm. Binnen het zoekgebied houdt de berm hoofdzakelijk de bestaande groenfunctie. Binnen de bestemming zijn brug(onderdelen) alsmede de interlokale functie van de voetgangersverbinding toegestaan.

Bestemming Verkeer - Verkeer en verblijf

Door het plangebied loopt een bestaande voetgangersverbinding. Binnen het vigerende plan zijn reeds paden en fietspaden toegestaan. De verkeersbestemming wordt met dit plan op de bestaande voetpaden van kracht. Hierdoor wordt expliciet bepaald dat de voetpaden niet alleen een lokale, maar ook een interlokale functie hebben.

Bestemming Water

Door water als water te bestemmen en niet op te laten gaan binnen andere bestemmingen, wordt demping van watergangen tegengegaan. Binnen deze bestemming zijn bouwwerken zoals bruggen toegestaan. Deze mogen tevens gebruikt worden ten behoeve van een interlokale voetgangersverbinding.

Bestemming Leiding - Gas (artikel 4)

In het plangebied lopen gasleidingen. De leidingen met hun bijbehorende belemmeringszone zijn bestemd als Leiding – Gas. Bebouwing ten behoeve van andere bestemmingen is uitsluitend toegestaan indien de belangen van de gasleiding niet worden geschaad. Alvorens een omgevingsvergunning te verlenen, dient de leidingbeheerder om advies te worden gevraagd.

6. UITVOERBAARHEID VAN HET PLAN

6.1. Wettelijk kader

Ingevolge artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient het bestuursorgaan dat belast is met de voorbereiding van een bestemmings-plan overleg te plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. Deze fase van de plan-ontwikkeling staat bekend als het “overleg” en heeft een zeer belangrijke taak in de onderlinge afstemming van alle ruimtelijke ontwikkelingsplannen, waarmee een belangrijk deel van de uitvoerbaarheid wordt aangetoond. Een en ander vindt plaats onder de voorwaarde van artikel 3.6 van de Algemene wet bestuursrecht, namelijk een redelijke adviestertermijn. Op grond van artikel 3.1.6 van het Bro dient de Toelichting tevens inzicht te verschaffen in de uitvoerbaarheidsaspecten van een bestemmingsplan. In dat kader kan onderscheid worden gemaakt in de economische uitvoerbaarheid en de maatschappelijke uitvoerbaarheid.

6.2. Economische Uitvoerbaarheid

Aangezien het plan de juridisch planologische regeling voor de realisatie van een voetgangersverbinding betreft in een openbaar gebied is de gemeente primair verantwoordelijk voor de financiering van het project. Bovendien is de gemeente voor het grootste deel eigenaar van de grond en kan voor een aanzienlijk deel van de route gebruik worden gemaakt van het bestaande voetpad. Voor zover gronden in eigendom zijn bij de provincie kan op basis van gevoerd ambtelijk overleg worden vertrouwd op medewerking in de zin van het gebruik van de betreffende gronden voor dit doel. De realisatie van de voetgangersverbinding Castricum - Limmen is overigens een uitvoerings-project ingevolge het IVVP (Integraal Verkeers- en Vervoersplan) en als zodanig in het kader van het uitvoeringsplan IVVP. Dit betekent dat vooraf al in de financiering van het project is voorzien. Het plan kan dientengevolge economisch uitvoerbaar worden geacht.

6.3. Maatschappelijke Uitvoerbaarheid

Het bestemmingsplan Voetgangersverbinding Castricum - Limmen biedt de planologische kaders om uitvoering te kunnen geven aan de realisatie van een voetgangersverbinding tussen de kernen Castricum en Limmen. Deze verbinding voorziet in een voorziening voor een deel van de lokale bevolking. Tevens vormt het pad een ontbrekende schakel in het recreatief langzaamverkeersnetwerk van de gemeente Castricum waar het gaat om de verbinding met het landelijk gebied. Om die redenen is deze voorziening destijds opgenomen in het Integraal Verkeers- en Vervoersplan (IVVP) zoals vastgesteld door de gemeenteraad op 6 oktober 2005 en in dat kader van een uitvoeringsbudget voorzien. Wandelaars hebben voordeel bij deze voetgangersverbinding. De kernen Limmen en Castricum worden immers op een betere wijze met elkaar verbonden. Eerder is gebleken dat het plan niet alleen maar op draagvlak kan rekenen, maar ook op weerstand kan stuiten. Dit is aan de orde geweest op een door de gemeente georganiseerde informatieavond op 16 maart 2009. De gemeente is op basis van eerdere reacties niet tot de conclusie gekomen dat het plan in strijd is met een goede ruimtelijke ordening of dat persoonlijke belangen zodanig worden geschaad, dat zij op het algemene belang prevaleren.

7. PROCEDURE

7.1. Overleg ex artikel 3.1.1 Bro

In kader van het eerder genoemde overleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) wordt het plan toegezonden aan diverse (overheids-) instanties. De daarop ontvangen reacties worden weergegeven en voorzien van een gemeentelijk commentaar in een te zijner tijd toe te voegen separate bijlage. De eventuele daaruit voortkomende aanpassingen zullen in het ontwerpbestemmingsplan worden verwerkt.

7.2. Inspraak

Procedureel kader

De inspraak op ruimtelijke plannen is in de communicatie tussen overheid en burger een zodanig algemeen gebruik geworden dat inmiddels is afgezien van de wettelijke verplichting daartoe. De wijze waarop de inspraak wordt vormgegeven is daarmee een lokale aangelegenheid geworden en biedt mogelijkheden om de te volgen procedure af te stemmen op de concrete situatie.

Verantwoording

Ingevolge de in de gemeente Castricum gebruikelijke procedure heeft het voorontwerpbestemmingsplan van 10 november 2011 gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen. Deze termijn stemt overeen met de termijn die op 16 maart 2009 met omwonenden is afgesproken. Tevens is op 30 november 2011 een inloopbijeenkomst gehouden, waar de aanwezigen de gelegenheid hebben gekregen om vragen te stellen en/of opmerkingen te plaatsen.

Er zijn 46 inspraakreacties ingediend. De ingediende inspraakreacties zijn grotendeels gelijklopend en hebben niet geleid tot een inhoudelijk aanpassing van het plan. De inspraakreacties zijn in de "Nota van inspraak en overleg 'Voetgangersverbinding Castricum – Limmen'" samengevat en van een gemeentelijke reactie voorzien.

De inspraakreactie zijn hoofdzakelijk ingediend door bewoners uit de vogelbuurt die wordt begrensd de Soomerwegh, Walstro en het park. In de meeste gevallen is een gelijklopende inspraakreactie ingediend. Met name de vrees voor overlast en een verkeersonveilige situatie blijkt uit de reacties. De overlast zou nu al bestaan en daarmee dus geen direct gevolg zijn van de geplande voetgangersbrug. Het volledige uitsluiten van overlast in een stedelijke omgeving is onmogelijk. In een dergelijke omgeving en in parken is per definitie sprake van een zekere geluidsproductie door mensen en of dieren. Het is niet gebleken dat in redelijkheid een dermate belasting verwacht mag worden, dat het plan om die reden niet uitvoerbaar is en er moet worden afgezien van deze voetgangersverbinding tussen de kernen Castricum en Limmen. In de nota is daar meer gedetailleerd op ingegaan.

Ten aanzien van de verkeersveiligheid wordt onderkend dat de geplande voetgangersbrug zich op korte afstand van de provinciale weg bevindt. Gelet op het aangrenzende hondenlosloopgebied, wordt het noodzakelijk geacht dat honden niet middels de voetgangersbrug zelfstandig de provinciale weg kunnen bereiken. Om die reden is in de planregels een voorwaardelijke verplichting opgenomen die de realisatie van een voorziening om honden te weren zeker stelt.

De veiligheid komt verder in het geding doordat het park toegankelijk zou worden voor fietsers. Ondanks dat het niet ongebruikelijk is dat zowel fietsers als voetgangers gebruik maken van paden in een park, is het niet het doel van dit plan om een extra ontsluiting voor fietsers en bromfietsers te creëren. Sterker nog, de bestemming die wordt toegekend aan het bestaande pad, sluit het gebruik als fietspad uit. Fietspaden zijn volgens het vigerende bestemmingsplan algemeen toelaatbaar binnen de groenbestemming. Door middel van bebording wordt kenbaar gemaakt dat de ontsluiting

niet bestemd is voor fietsers en bromfietsers. Daarnaast is de gemeente voornemens om een fietswerende voorziening te realiseren. De angst dat een onveilige situatie zal ontstaan door brom- en fietsverkeer wordt dan ook niet door de gemeente gedeeld.

Aangezien er al sprake is van overlast, is er contact opgenomen met de politie. De buurtregisseur heeft aangegeven contact op te nemen met de buurtbewoners. Gelet op het aantal meldingen uit 2011 werd de hoge mate van overlast niet door politie herkend. Mogelijk dat het contact met de buurtbewoners hier meer inzicht in geeft. De ruimtelijke relevantie ontbreekt verder om in planologische zin een regeling te treffen. Voorts heeft de politie aangegeven dat een bepaalde mate van overlast nooit is uit te sluiten, maar dat er in relatie tot het onderhavige plan geen angst bestaat voor een onevenredige inbreuk op het woon- en leefklimaat.

In de nota is meer gedetailleerd en volledig op de inspraakreacties ingegaan. Het is niet gebleken dat het plan in strijd is met een goede ruimtelijke ordening of dat anderszins van het plan moet worden afgezien.

7.3. Zienswijzen

Conform de bepalingen van artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening heeft het ontwerpbestemmingsplan vanaf 4 oktober 2012 gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Voor zover gedurende deze termijn ontvankelijke zienswijzen zijn ontvangen zijn deze in een separate, bij deze toelichting behorende, bijlage "Nota Zienswijzen" samengevat weergegeven en van antwoord voorzien.

Er zijn in totaal 4 zienswijzen ingediend. Ten opzichte van het aantal inspraakreacties is het aantal reacties sterk afgenomen. De ingediende zienswijzen zijn inhoudelijk in hoge mate gelijk met de inspraakreacties. De zienswijzen zijn afzonderlijk behandeld. Er is aan de zienswijze tegemoet gekomen waarin is gesteld dat de voetgangersbrug verder naar het noorden gerealiseerd kan worden. De verbeelding is hierop aangepast. De overige zienswijzen hebben niet tot aanpassingen geleid.



**Nota van inspraak en overleg
voorontwerpbestemmingsplan
'Voetgangersverbinding Castricum-Limmen '**

1. Inspraak & overleg voorontwerpbestemmingsplan ‘Voetgangersverbinding Castricum-Limmen ’

Het voorontwerpbestemmingsplan heeft van vanaf donderdag 10 november 2011 gedurende 6 weken ter inzage gelegen op het gemeentehuis aan het raadhuisplein 1 te Castricum. Tevens was het plan te raadplegen op www.ruimtelijkeplannen.nl en www.castricum.nl. Binnen deze periode was het mogelijk om, op grond van de Inspraakverordening Castricum, inspraakreacties in te dienen.

Op woensdag 30 november 2011, van 17:30 tot 20:00 uur, heeft een inloopbijeenkomst plaatsgevonden op het gemeentehuis. Tijdens deze inloopavond kreeg men de gelegenheid om het bestemmingsplan in te zien en kon men vragen stellen aan een van de vertegenwoordigers van de gemeente. De avond is druk bezocht.

Gedurende de periode voor terinzagelegging is tevens het overleg met instanties gevoerd ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

In totaal zijn 46 reacties binnengekomen (in enkele gevallen meerdere personen) en vijf vooroverlegreacties.

In deze nota zijn de ingekomen reacties samengevat en voorzien van een gemeentelijke reactie. In verband met bekendmaking op internet en de bescherming van persoonsgegevens is deze nota geanonimiseerd.

2. Inspraakreacties

Algemeen

Gelet op het feit dat de ingekomen inspraakreacties in grote mate met elkaar overeenstemmen, volgt hieronder één samenvatting voor alle inspraakreacties.

Samenvatting

1. Met betrekking tot de verkeersveiligheid merken reclamanten op dat de brug direct toegang verleent tot de provinciale weg en het fietspad waar divers verkeer (scholieren, bromfietzers, skaters etc.) in twee richtingen gebruik van maakt. Doordat de voetgangersverbinding opengesteld moet worden voor scootmobielgebruikers (antidiscriminatiewet), is de voetgangersbrug te gebruiken door fietsers en brommers.
2. Omdat het wandelgebied een losloopegebied voor honden is, bestaat de kans dat honden over de brug rennen en de provinciale weg op rennen.
3. Reclamanten noemen overlast en geluidhinder als bezwaar.
4. Reclamanten voeren aan dat de voetgangersverbinding overbodig is, gelet op de reeds bestaande acht toegangen tot het wandelgebied.
5. Het milieu rond het park, het monument en de aangrenzende woongebieden wordt verstoord door nu in reeds toenemende mate hinder van lawaaimakende en vernielende (café) bezoekers en hangeugd in het park.
6. De voetgangersverbinding creëert een vluchtweg en kan een toename van de criminaliteit (inbraken) teweeg brengen.
7. Het gemeenschapsgeld wordt op onverantwoorde wijze besteed en er wordt geen gehoor gegeven aan een grote groep burgers die iedere wandelaar in de gelegenheid willen stellen om volop te blijven genieten van het wandelgebied. In aanvulling hierop is door enkele insprekers verzocht om de financiële gevolgen van dit project inzichtelijk te maken.
8. Als alternatief wordt geopperd om een voetpad te creëren in aansluiting op het bestaande voetpad vanuit Limmen richting de stoplichten met een veilige oversteekplaats.
9. De verkeerslichten zijn niet afgestemd op voetgangers en dat geeft een gevaarlijke situatie.
10. Voorzieningen om fietsers te weren zijn niet verzekerd en niet afdoende.
11. In een inspraakreactie wordt gevraagd of de provincie toestemming moet verlenen voor het aansluitend op een provinciale weg.
12. Er is geen behoefteonderzoek uitgevoerd.
13. Voetgangers zullen gedeeltelijk nog steeds gebruik maken van het fietspad.
14. Er wordt gesteld dat er geen sprake is van een goede ruimtelijke ordening, het plan is onvoldoende gemotiveerd en een belangenafweging ontbreekt.

Reactie gemeente

1. In het merendeel van de inspraakreacties wordt verondersteld dat het te ontsluiten gebied toegankelijk zal worden voor fietsers en bromfietzers. Dit is niet juist. Aangezien de brug alleen bestemd wordt voor voetgangers – en niet voor (brom)fietsers – delen wij de mening niet dat de verkeersveiligheid in het park verslechtert. Er is genoeg

overzicht voor het langzaam verkeer.

Met de onderhavige voetgangersontsluiting, wordt de verkeersveiligheid juist vergroot. Het Gerbrandsven vormt de verbinding tussen Castricum en Limmen voor fietsers en bromfietsers. Het komt de verkeersveiligheid derhalve ten goede als er zo veel als mogelijk een aparte verbinding voor voetgangers wordt gerealiseerd (zie ook de reactie van de gemeente op vragen 10 en 13).

De insprekers hebben niet toegelicht welke specifieke wetgeving wordt bedoeld met de antidiscriminatiwet en welke regels worden overtreden. Aangenomen wordt dat de Algemene Wet Gelijke Behandeling of een daarmee vergelijkbare wet wordt bedoeld. Met dit plan wordt niets gewijzigd aan de bestaande ontsluitingswegen en de toegankelijkheid voor scootmobielgebruikers. Uit de inspraakreacties en uit eerdere contactmomenten is gebleken dat er veel angst bestaat voor het toelaten van fietsverkeer in het park.

Ondanks dat betwijfeld wordt dat het toelaten van fietsers over de te realiseren brug zou leiden tot een situatie die in strijd is met een goede ruimtelijke ordening, wenst de gemeente tegemoet te komen aan deze bezwaren. Het is ons bekend dat de angst bestaat dat bebording niet voldoende is om fietser te weren. Een fysiek obstakel is daarom wenselijk. Een voorziening die wel fietsers weert maar scootmobiels doorlaat is ons niet bekend. Wij hebben overwogen dat de geplande fietswerende voorziening als neveneffect heeft dat het park via de geplande voetgangersbrug niet ontsloten wordt voor scootmobiels. Alleen hieruit blijkt al dat scootmobiels en fietsers meer fysieke gelijkenis vertonen dan fietsers en voetgangers. Een scootmobiel neemt op het fietspad vanuit verkeerskundig oogpunt ook dezelfde rechtspositie in als een fietser. Wij achten de aanwezigheid van een scootmobiel op het fietspad niet bezwaarlijk en de toepasselijke verkeerswetgeving onderschrijft dit. Tevens wordt het park op een voldoende wijze ontsloten voor scootmobiels. De insprekers hebben te kennen gegeven dat zij er veel waarde aan hechten dat de verbinding niet wordt opengesteld voor fietsverkeer. Het weren van fietsers prevaleert en scootmobiels worden niet uit het park geweerd of onevenredig benadeeld. Er is dan ook geen sprake van een ongerechtvaardigde ongelijke behandeling. Voor de volledigheid merken wij op dat in vele andere situaties voorzieningen worden getroffen om gebruik van het voetpad door (brom)fietsers te voorkomen. Dergelijke voorzieningen vormen eveneens een belemmering voor scootmobielgebruikers. Van belang is dan wel dat de achter deze voorziening gelegen bestemming(en) via een andere – meestal langere – route bereikbaar zijn.

2. Wij delen de mening van de insprekers dat het niet wenselijk is dat loslopende honden vrij de provinciale weg kunnen bereiken. Wij zien echter voldoende mogelijkheden om maatregelen te treffen die dit voorkomen. Er bestaan hiervoor verschillende oplossingen, zoals bijvoorbeeld een zogeheten “kissinggate”. De voorziening zal niet alleen loslopende honden verhinderen om op de provinciale weg te komen, maar tevens fietsers verhinderen om via de voetgangersbrug het park in te fietsen. Mogelijke voorzieningen om fietsen te weren zijn beperkter en dit zal dan ook leidend zijn in de keuze. Ten aanzien van de verkeersveiligheid wordt een dergelijke voorziening zelfs noodzakelijk geacht om te kunnen voldoen aan een goede ruimtelijke ordening. Ondanks dat de realisatie van een dergelijke voorziening van uitvoerende aard is, zal op dit punt gehoor gegeven worden aan de inspraakreacties door een voorwaardelijke verplichting op te nemen in de planregels.
3. Insprekers geven aan dat met name fietsers en bromfietsers voor geluidsoverlast zullen zorgen. De vrees bestaat dat dit vooral in de nachtperiode tot overlast zal leiden. Gelet op de specifieke wijze van bestemmen, de mogelijkheden om handhavend op te treden en de mogelijkheden om aanvullende fietswerende voorzieningen te realiseren kan niet aangenomen worden dat hiervoor terecht gevreesd moet worden.

Realisatie van de voetgangersverbinding Castricum - Limmen heeft geen andere invloed op de geluidsaspecten met betrekking tot de locatie, dan welke wordt veroorzaakt door het menselijk gedrag. Een zodanige geluidsproductie is inherent aan het openbaar

gebied. Het gebied maakt bovendien deel uit van het functionele dorpsgroen als onderdeel van de recreatieve randzone. Het is niet aannemelijk dat deze voetgangersverbinding een zodanige gebruiksfrequentie zal kennen, dat van onacceptabele overlast voor de omgeving sprake zal zijn.

Bestaande overlast door jongeren en illegale activiteiten, zijn niet het gevolg van een interlokale voetgangersverbinding. Het betreft immers bestaande overlast. Naar aanleiding van de inspraakreacties is door de gemeente contact gezocht met de politie. Ondanks dat de ruimtelijke relatie met dit plan ontbreekt, ziet de gemeente het wel als haar taak om hierover in overleg te treden en waar mogelijke de overlast te beperken. Hierbij moet opgemerkt dat het te allen tijde uitsluiten van overlast, door middel van bijvoorbeeld een jongeren ontmoetingsplek (JOP) in het zuidelijke deel van het park, niet aannemelijk is. Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat deze JOP al bestaat en geen onderdeel uitmaakt van dit plan.

4. De wens voor de voetgangersverbinding komt voort uit een aantal feiten. Het park wordt gebruikt door wandelaars en hondenbezitters. Het park wordt met de voetgangersverbinding feitelijk en in beleving beter ontsloten voor de bewoners uit de kern Limmen. In het park bevindt zich daarnaast het monument voor slachtoffers van de W.O.-II. Het is gewenst dat dit monument het gehele jaar op een geschikte wijze voor bewoners uit Limmen te voet bereikbaar is. Met de voetgangersverbinding wordt niet alleen beoogd om een extra toegang te creëren tot het wandelgebied en het daar gelegen monument, maar tevens wordt beoogd om de toegankelijkheid van Castricum voor de inwoners van Limmen te vergroten, waarbij er sprake is van keuzevrijheid van de vervoerswijze. Dit is gewenst omdat de bewoners van Limmen voor een belangrijk deel zijn aangewezen op voorzieningen in Castricum en om de (sociale) samenhang tussen de kernen Limmen en Castricum te bevorderen. Wandelaars zullen ook gediend zijn bij de aanleg van de onderhavige voetgangersverbinding. De verbinding draag ook voor hen bij aan een prettige en veilige ontsluiting.

Deze ambitie is expliciet verwoord in het coalitieakkoord (VVD, CKenG, CDA en D66) en wel als volgt:

*Verbindingen langzaam verkeer tussen de kernen Castricum, Akersloot, Limmen
In de fietsverbinding tussen Akersloot en Castricum wordt nu voorzien. In de komende periode wordt gewerkt aan het realiseren van een fietsverbinding tussen Limmen en Akersloot. Ter bevordering van de samenhang tussen de kernen wordt gekeken of een „boerenlandwandelroute,” tussen de kernen gerealiseerd kan worden.*

De bestaande acht ontsluitingen vormen op zichzelf geen reden om geen ontsluiting meer toe te voegen. De ligging van deze ontsluitingen, laten juist goed zien dat het park veelzijdig is ontsloten voor voetgangers uit Castricum en dat er niet één ontsluiting bestaat aan de zijde van de kern Limmen. Met de voetgangersbrug wordt de ontsluiting van het park dus gecompliceerd.

5. De stelling dat het milieu in en rondom het park wordt verstoord door de aanleg van een voetgangersbrug wordt niet onderbouwd. Het gaat te ver om te stellen dat de hinder die kennelijk thans al wordt ondervonden zonder de voetgangersbrug, wordt veroorzaakt danwel verergerd door de aanleg van een voetgangersbrug.

Huidige en toekomstige overlast en hinder van vernieling en/of geluid dient te worden gehandhaafd op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV). Voor het aspect geluidsoverlast verwijzen wij naar de reactie onder punt 3.

6. Het is niet aan te tonen dat de verbinding tussen Castricum en Limmen een toename aan inbrekers zal betekenen. Een inbreker kan op verschillende manieren de wijk inkomen en verlaten. Zoals door insprekers wordt aangegeven, wordt het park nu al op acht plaatsen

ontsloten. De wijk wordt daarnaast op diverse punten voor gemotoriseerd verkeer ontsloten. Uit eigen inzicht noch uit de inspraakreacties is ons t.a.v. inbraakrisico gebleken, dat het realiseren van de onderhavige voetgangersverbinding zorgt voor een strijd met de goede ruimtelijke ordening.

Voorts is de politie betrokken bij het vooroverleg. De huidige heersende overlast is niet ruimtelijk relevant voor het onderhavige bestemmingsplan. De politie heeft in 2011 vijf keer een melding ontvangen ten aanzien van overlast. Het betrof loslopende honden, een melding van een inbraak, handel in softdrugs, een auto in het park en een loslopende koe. Naast de bestemmingsplanprocedure heeft de buurtregisseur contact opgenomen met bewoners om mogelijke overlast beter in beeld te krijgen en te voorkomen.

Met de realisatie van de voetgangersverbinding verwacht de politie niet dat er ten aanzien van de leefomgeving een onacceptabele situatie ontstaat. In de vooroverlegreactie heeft de politie aangegeven dat zij geen voorziening kennen die fietsen weert, maar wel een scootmobiel doorlaat en dat zij daardoor niet op voorhand overlast kan uitsluiten van uitgaanspubliek. Aangezien er een voorziening wordt getroffen die wel degelijk fietsers zal weren, is het in redelijkheid niet te verwachten dat er door toedoen van de voetgangersverbinding een onacceptabele invloed op de leefomgeving ontstaat. In een nader overleg met de politie is dit bevestigd.

Naast dat fietsers en bromfietsers door een voorziening aan de brug geweerd worden, is het niet aannemelijk dat de te realiseren verbinding voorziet in een behoefte bij cafébezoekers. Gelet op de ligging, de route en de fysieke eigenschappen van het wandelpad door het park, vormt deze route vanuit verkeerskundige overwegingen voor fietsers niet de optimale ontsluiting tussen het centrum Castricum en de kern Limmen.

7. In 2005 heeft de gemeenteraad van Castricum het Integraal Verkeers- en Vervoersplan (IVVP) vastgesteld. Door het college van burgemeester en wethouders is daaraan het Uitvoeringsplan IVVP 2007-2010 gekoppeld (2007). De realisatie van de voetgangersverbinding tussen Castricum en Limmen is een uitvoeringsproject ingevolge het IVVP en als project in het uitvoeringsplan opgenomen. Dit betekent dat reeds in de financiering van het project voorzien is. Het in 2007 vastgestelde IVVP heeft een looptijd van 10 jaar; de looptijd is daarmee niet verstreken. Dit zal in de toelichting op het bestemmingsplan aangepast worden. De looptijd van het oorspronkelijke uitvoeringsprogramma voor de eerste vijf jaar is al wel verstreken. De voetgangersverbinding is opnieuw opgenomen in het geactualiseerde uitvoeringsprogramma 2011-2014. In het uitvoeringsprogramma is voor de uitvoering van dit project € 43.000,- gereserveerd. In de economische paragraaf van de toelichting zal nader worden ingegaan op de economische uitvoerbaarheid.
Met de aanleg van de voetgangersverbinding zijn wij voorts van mening dat het genot van het wandelgebied wordt vergroot doordat het gebied toegankelijker wordt voor inwoners vanuit Limmen. De wandelaars die nu al gebruik maken van het park worden niet onevenredig benadeeld door de te realiseren voetgangersverbinding.
8. Dit betreft geen alternatief waarmee de beoogde doelen van de voetgangersverbinding Castricum-Limmen worden gerealiseerd. Deze doelen zijn verwoord bij de reactie van de gemeente op vraag 4. Allereerst is met dit "alternatief" het park en het daar gelegen monument niet via een korte route voor voetgangers ontsloten. Ook voor een bezoek van bewoners uit Limmen aan voorzieningen of bewoners in de kern Castricum is de route aanzienlijk langer en wordt over een veel grotere afstand over het fietspad gelopen.
9. De verkeerslichten kunnen afgestemd worden op het gebruik. Het afstemmen op voetgangers behoort dan ook tot de mogelijkheden. De verkeerslichten staan daarmee de uitvoerbaarheid van het plan niet in de weg.
10. Er is niet onderbouwd waarom de maatregelen om fietsers te weren onvoldoende zouden zijn. In de toelichting op het bestemmingsplan wordt een illustratie opgenomen van een voorziening die fietsers weert, maar gebruik met een rolstoel, rollator of kinderwagen

mogelijk houdt. Voorts moet worden opgemerkt dat het op fysieke wijze weren van fietsers en bromfietser niet strikt noodzakelijk is voor de uitvoerbaarheid van dit plan. Anders dan bijvoorbeeld honden, kunnen fietsers zelf constateren dat een voetpad niet voor iedere vorm van verkeer toegankelijk is.

11. Voor het aansluiten op het fietspad dat bij de provincie in beheer is, is een omgevingsvergunning vereist. Hiervoor is een aanvraag ingediend. Overeenkomstig de bepalingen uit de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht is de gemeente het bevoegd gezag. De provincie dient een verklaring van geen bedenkingen af te geven, voordat de vergunning verleend kan worden. De provincie, die als wegbeheerder nadrukkelijk toetst op het effect op de doorstroming en verkeersveiligheid, heeft inmiddels aangegeven geen bedenkingen te hebben bij de aansluiting. Het is dan ook voldoende aannemelijk dat de vergunning verleend kan worden.
12. De realisatie van de onderhavige voetgangersverbinding is ingegeven vanuit de wens om het park aan de kant van Limmen te ontsluiten. Het is niet gebruikelijk dat voor iedere toegang tot een park of een ander voetpad een uitgebreid behoefteonderzoek wordt uitgevoerd. Het is bij de gemeente bekend dat voetgangers gebruik maken van de fietspaden langs de Zeeweg en de provinciale weg. Het is de gemeentelijke wens om dit gebruik beter te faciliteren. Zoals aangegeven is dit verwoord in het coalitieakkoord, de gemeenteraad heeft hiervoor de benodigde financiële middelen gereserveerd. Nu ons niet is gebleken dat de realisatie van de onderhavige voetgangersverbinding in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en wij niet tot het oordeel komen dat aanwonenden onevenredig en onacceptabel in hun woongenot worden aangetast, zien wij geen verdere beperkingen om van onze discretionaire bevoegdheid gebruik te maken en een betere ontsluiting voor voetgangers te faciliteren.
13. Buiten de bebouwde kom is het voetgangers toegestaan om gebruik te maken van een fietspad. Het is economisch niet haalbaar om langs ieder fietspad buiten de bebouwde kom tevens een voetpad aan te leggen. Met deze ontwikkeling wordt het gebruik van het fietspad door voetgangers teruggebracht.
14. Uit de inspraakreacties is ons onvoldoende concreet gebleken waarom het onderhavige plan in strijd zou zijn met een goede ruimtelijke ordening. Noch is inzichtelijk gemaakt op welke onderdelen dit plan in strijd is met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Wettelijk is het organiseren van een inspraakronde niet verplicht. Wij streven hiermee een vergaande zorgvuldigheid na. De toelichting op het bestemmingsplan, alsmede deze inspraaknota en de later in het proces op te stellen zienswijzennota zullen dit verder versterken. Het is gebruikelijk dat na inspraak en vooroverleg in de toelichting nader wordt ingegaan op het maatschappelijk draagvlak.

Conclusie

De inspraakreacties geven geen aanleiding tot een inhoudelijke aanpassing van het bestemmingsplan. De toelichting wordt op onderdelen aangepast en wel als volgt:

Integraal Verkeers- en Vervoersplan (IVVP)

In 2005 heeft de gemeenteraad van Castricum het Integraal Verkeers- en Vervoersplan (IVVP) vastgesteld. Door het college van burgemeester en wethouders is daaraan het Uitvoeringsplan IVVP 2007-2010 gekoppeld (2007). Het IVVP benadrukt het belang van een goede kwaliteit van de voorzieningen voor het langzaam verkeer. Daaronder wordt, naast de fysieke kwaliteit en de veiligheid, tevens het invullen van ontbrekende schakels in het netwerk verstaan, zowel in als tussen de kernen. De realisatie van de voetgangersverbinding tussen Castricum en Limmen is een uitvoerings-project ingevolge het IVVP en als project in het uitvoeringsplan opgenomen. Dit betekent dat reeds in de financiering van het project voorzien is.

De looptijd van het oorspronkelijke uitvoeringsprogramma voor de eerste vijf jaar is inmiddels verstreken. De voetgangersverbinding is opnieuw opgenomen in het

geactualiseerde uitvoeringsprogramma 2011-2014. In het uitvoeringsprogramma is voor de uitvoering van dit project opnieuw budget gereserveerd.

Hoofdstuk 7 van de toelichting op het bestemmingsplan wordt op basis van deze nota aangevuld. In dit hoofdstuk wordt onder andere ingegaan op de inspraakprocedure.

3. Vooroverleg

1. Provincie Noord-Holland

Samenvatting

De provincie geeft aan dat er provinciale belangen in het geding zijn. Aangezien de voetgangersbrug buiten het bestaand bebouwd gebied valt (bbg), dient een ontheffing te worden aangevraagd van de provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie (PRVS) op grond van artikel 14 lid 3 van die verordening.

Reactie gemeente

In het algemene beleidsdeel van het bestemmingsplan is onder andere ingegaan op de PRVS. De PRVS stelt de grenzen vast van het bbg middels een verbeelding. Bij het opstellen van het bestemmingsplan is geconstateerd dat het plangebied buiten deze begrenzing valt. Naast de verbeelding zijn ook in de regels van de verordening gebieden aangewezen als bbg. Als bestaand bebouwd gebied is aangewezen de bestaande of de bij een – op het moment van inwerkingtreden van de verordening - geldend bestemmingsplan toegelaten woon- of bedrijfsbebouwing en kassen, waaronder mede begrepen de daarbij behorende bebouwing ten behoeve van openbare voorzieningen, verkeersinfrastructuur alsmede stedelijk water en stedelijk groen van een stad, dorp of kern.

Onder verstedelijking wordt in de PRVS verstaan: *verstedelijking: alle functies die verband houden met wonen, bedrijvigheid, glastuinbouw, voorzieningen, bovengrondse en ondergrondse infrastructuur, stedelijk water en stedelijk groen, voor zover deze het oprichten van bebouwing mede mogelijk maken.*

Onder bestaande bebouwing wordt in de PRVS verstaan:

- a. bebouwing en bouwwerken geen gebouwen zijnde die rechtmatig aanwezig zijn of waarvoor een bouwvergunning is of kan worden verleend op het tijdstip van de inwerkingtreding van deze verordening; of*
- b. bebouwing en bouwwerken geen gebouwen zijnde die kan worden toegestaan op grond van onherroepelijke besluiten van Gedeputeerde Staten of Provinciale Staten op het moment van inwerkingtreding van de verordening.*

De voorziene brug en de bijbehorende brughoofden vallen overwegend buiten het bestemmingsplan Castricum noord, oost en west. Op het deel waar de brug voor het grootste deel is voorzien is de bouwverordening van toepassing. Een brug is binnen deze regelgeving toegestaan. Voorts moet worden opgemerkt dat de geplande brug zelfs vergunningsvrij kan worden gerealiseerd indien de in het Besluit omgevingsrecht genoemde maten niet worden overschreden. Of de brug vergunningsvrij mag worden opgericht hangt af van het definitieve ontwerp. Het bestemmingsplan regelt dan ook vooral het doorgaande karakter van de aanwezige voetpaden.

Met het bestemmingsplan 'Voetgangersverbinding Castricum-Limmen' wordt niet meer bebouwing toegestaan dan reeds mogelijk is op grond van het vigerende bestemmingsplan. Het betreft bovendien bebouwing van zeer geringe betekenis aan de rand van stedelijk gebied en binnen het functionele dorpsgroen.

Het plangebied betreft een groot deel van het park. Een park en het aanwezige water zijn aan te merken als stedelijk groen en stedelijk water, dat wordt ingeklemd door de omliggende stedelijke functies (woonwijken en regionale verkeersverbindingen. Hierdoor is het park op zichzelf ook aan te merken als bbg.

2. VROM-inspectie

Samenvatting

De VROM-inspectie geeft aan geen opmerkingen te hebben op het voorontwerpbestemmingsplan.

Reactie gemeente

Wij nemen de reactie voor kennisgeving aan.

3. Gasunie

Samenvatting

De Gasunie geeft aan geen opmerkingen te hebben op het voorontwerpbestemmingsplan.

Reactie gemeente

Wij nemen de reactie voor kennisgeving aan.

4. Veiligheidsregio

Samenvatting

De Veiligheidsregio geeft aan dat het plangebied buiten de invloedssfeer valt van risicovolle inrichtingen en het vervoer van gevaarlijke stoffen. In de nabijheid van het plangebied ligt een hoge druk aardgastransportleiding. Er wordt geen significante toename van personen in het invloedsgebied verwacht, waardoor de Veiligheidsregio geen gebruik maakt van haar adviesrecht.

Reactie gemeente

Wij nemen de reactie voor kennisgeving aan.

4. Ambtshalve wijzigingen

Het beleidsdeel van de toelichting op het bestemmingsplan is geactualiseerd. Overige wijzigingen zijn van ondergeschikte en/of ondergeschikte aard.



**Nota van zienswijze
ontwerpbestemmingsplan
'Voetgangersverbinding Castricum-Limmen'**

1. Zienswijzen ontwerpbestemmingsplan 'Voetgangersverbinding Castricum-Limmen'

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van vanaf 4 oktober t/m 14 november 2012 ter inzage gelegen op het gemeentehuis aan het raadhuisplein 1 te Castricum. Tevens was het plan te raadplegen op www.ruimtelijkeplannen.nl en www.castricum.nl. Binnen deze periode was het mogelijk om zienswijzen in te dienen.

Ten tijde van de inspraakperiode zijn er 46 inspraakreacties ingediend. Tijdens de afgelopen zienswijzeperiode zijn er 4 zienswijzen ingediend. Uit de zienswijzen zijn geen nieuwe zwaarwegende bezwaren naar voren gekomen ten opzichte van de inspraakreacties.

In deze nota zijn de ingekomen reacties samengevat en voorzien van een gemeentelijke reactie. In verband met bekendmaking op internet en de bescherming van persoonsgegevens is deze nota geanonimiseerd.

2. Zienswijzen

Zienswijze L. Bink

Samenvatting

De indiener vraagt zich af of de gestelde doelen gehaald worden met deze voetgangersverbinding. Indiener ziet niet in dat recreanten in voldoende mate gebruik zullen maken van de voorziening en acht de bestaande mogelijkheden voldoende en stelt dat voetgangers van het bestaande fietspad gebruik kunnen blijven maken. De indiener acht de afstand die nu moet worden afgelegd tot aan het Gerbrandsven acceptabel.

Indiener merkt op dat het bestaande voetpad (in het park) vernieuwing behoeft om aan de behoefte van een interlokale voetgangersverbinding te voldoen. Zo wordt voorkomen dat voetgangers alsnog het fietspad als ontsluitingsroute zullen kiezen.

De exacte locatie van de brug is niet duidelijk. Het vermoeden bestaat dat de voetgangersbrug op de zelfde locatie komt als waar de jaarlijkse tijdelijke brug tijdens dodenherdenking ligt. Volgens de indiener is de enige “veilige” locatie naast het kruispunt gelegen. Het daar aanwezige steilere talud zou geen bezwaar moeten zijn. Een technische maatregel, zoals het aanbrengen van zand, zou dit op kunnen lossen. In de zienswijze wordt nog gevraagd of er nu een apart voetpad komt vanuit Limmen naar de onderhavige voetgangersbrug en of dit inclusief de verkeerslichten is.

In de zienswijze wordt gevraagd waarom staat beschreven dat de gemeente voornemens is een fietswerende voorziening te realiseren. De indiener zou graag zien dat dit veranderd wordt in dat de gemeente een fietswerende voorziening zal realiseren.

Voorts bevat de zienswijze enkele algemene suggesties die het woon- en leefmilieu ten goede zouden komen en verzoekt de indiener om inzage in alle met dit project samenhangende kosten.

Reactie

Ten aanzien van de veiligheid volgt deze zienswijze twee sporen. Enerzijds wordt gesteld dat voetgangers, net als nu, gebruik kunnen maken van het fietspad en anderzijds is aangegeven dat de enige veilige locatie voor een ontsluiting bij het kruispunt is.

Wij delen de mening niet dat uit het ontwerpbestemmingsplan niet duidelijk blijkt wat de locatie voor de voetgangersbrug is. Er is op de verbeelding namelijk een locatie weergegeven. De verbeelding biedt een relatief beperkte speelruimte voor de realisatie van de brug.

Voetgangers zijn in de huidige situatie genoodzaakt om gebruik te maken van het fietspad. Dit is niet verboden, maar de gemeente streeft er naar om een dergelijk gemengd gebruik te beperken. In het onderhavige geval betreft het een fietspad dat op momenten intensief wordt gebruikt. Voor deze locatie in het bijzonder bestaat dan ook de voorkeur om fietser en voetgangers zoveel als mogelijk van elkaar te scheiden. Op dit punt onderschrijven wij de zienswijze dan ook. De locatie is nogmaals beoordeeld en er is geconstateerd dat, door het toepassen van een langere hellingbaan, het binnen de gehanteerde normen mogelijk is om een voetgangersbrug te realiseren nabij het kruispunt. De verbeelding zal op dit onderdeel worden aangepast en de voetgangersbrug zal meer naar het noorden worden gerealiseerd.

Een gescheiden voetpad vanuit Limmen tot aan de voetgangersbrug maakt geen onderdeel uit van dit plan. De realisatie van voetgangersbrug heeft op zichzelf al een positief effect op de veiligheid. De aanleg van een gescheiden voetpad wordt door dit bestemmingsplan noch geregeld, noch gehinderd.

De onderhavige voetgangersverbinding heeft niet alleen als doel om een goede ontsluiting aan recreanten te bieden. Het park wordt met de onderhavige voetgangersverbinding immers aan de noordzijde ontsloten voor personen die gebruik willen maken van het

hondenlosloopgebied, het oorlogsmonument willen bezoeken of via deze route de faciliteiten van Castricum te voet willen bereiken.

Het is juist dat staat beschreven dat de gemeente het voornemen heeft om een fietswerende voorziening te plaatsen. Een meer gebiedende beschrijving wekt de indruk dat dit vanuit een goede ruimtelijke ordening een vereiste is en dat hiervoor ook een bepaling in de planregels wordt opgenomen. In tegenstelling tot een voorziening die honden weert, is het weren van fietsers geen noodzakelijke vereiste. Het zou een onjuiste indruk wekken als voor een andere beschrijving zou worden gekozen. Dit neemt niet weg dat fietsers geweerd worden en het hier strikt een voetgangersverbinding door het park betreft.

Op het verzoek om inzage te geven in de historische kosten van dit project zal separaat worden gereageerd. Het verzoek is zeer ruim geformuleerd en het project kent een lange historie. Er zal contact worden opgenomen met de indiener, zodat afgestemd kan worden waarover en op welke wijze deze exact geïnformeerd wil worden.

Zienswijze F. Spijker

Samenvatting

De menging van voetgangers, met honden, en fietsers over een lang traject is onveilig.

Een bord dat aangeeft dat het een voetpad betreft zal fietsers niet weren en zorgen voor overlast.

Het openstellen van het gebied Noord End vergroot de kans op criminele activiteiten.

Loslopende honden zullen de brug oversteken en zorgen voor een gevaarlijke situatie op de provinciale weg.

De uitgaven staan niet in verhouding tot het doel om het park bereikbaar te maken voor Limmenaren met een hond. Er is op dit punt geen behoefteonderzoek uitgevoerd.

Reactie

Het standpunt dat een menging van voetgangers en fietsers over een lang traject geen positieve bijdrage levert aan de veiligheid wordt niet betwist. Het onderhavige plan heeft juist ten doel om dit gemengde gebruik te beperken. Het plan draagt dan ook bij aan de veiligheid.

De wijze waarop fietsers worden geweerd wordt niet geregeld door het bestemmingsplan. Buiten het plaatsen van een bord kunnen fietsers geweerd worden door middel van handhaving of door het realiseren van een fietswerende voorziening.

Ten aanzien van loslopende honden is in ontwerpbestemmingsplan een voorwaardelijke verplichting opgenomen. De voetgangersbrug mag alleen gerealiseerd worden als aan de voorwaardelijke verplichting wordt voldaan. Deze verplichting regelt, kort gezegd, dat een voorziening wordt getroffen die voorkomt dat loslopende honden zelfstandig de brug kunnen passeren.

Uit vooroverleg met de politie en uit de vakinhoudelijke ervaring van de gemeente is niet gebleken dat ten aanzien van de veiligheid de onderhavige brug zorgt voor een onacceptabele situatie. In de inspraaknota is hier uitgebreid op in gegaan. De indiener heeft zijn zienswijze op dit punt niet onderbouwd.

Er heeft geen behoefteonderzoek plaatsgevonden onder hondenbezitters in Limmen. Het plan dient meerdere doelen. Hierop is in reactie op de zienswijze van indiener 1 nader ingegaan. De wens om de onderhavige voetgangersbrug aan te leggen is niet nieuw en er is dan ook voldoende budget gereserveerd voor de realisatie. Niet valt in te zien waarom de kosten van deze brug, in verhouding tot andere bruggen en voorzieningen, als bijzonder moeten worden gezien.

Zienswijze J.W. de Nijs

Samenvatting

Deze zienswijze is namens 7 personen ingediend. Eén persoon heeft de zienswijze ondertekend. In de zienswijze is gesteld dat de gemeente de bezwaren bagatelliseert en dat deze bezwaren verder bekend zijn. Indiener geeft aan onderzocht te hebben hoeveel wandelaars van de route gebruik maken. In vier weken tijd, met name in het weekend, zijn twee wandelaars waargenomen die zich in de richting van de sportvelden begaven. De onderhavige verbinding zou daarom overbodig en een verspilling van geld zijn.

Reactie

Het is jammer dat het gevoel bestaat dat de inbreng van omwonenden gebagatelliseerd wordt. Tijdens eerdere contacten en in de vorm van de nota van inspraak is vanuit de gemeente inhoudelijk gereageerd. Uit de inspraakreacties en zienswijzen is gebleken dat het gevoel leeft dat er een onacceptabele situatie ontstaat voor het park en de aangrenzende woningen. In de ingediende zienswijze wordt dit beperkt beargumenteerd. Er is objectief naar de bezwaren gekeken. Helaas wordt niet ingegaan op welke onderdelen het plan niet uitvoerbaar is, niet voldoet aan een goede ruimtelijke ordening of op welke onderdelen de gemeente niet voldoende heeft gereageerd op bezwaren. Hierop kan dan ook niet gereageerd worden.

Het is niet duidelijk hoe en in welke mate door de indiener onderzoek is uitgevoerd. De weergave van de resultaten is summier. Het is bij de gemeente bekend dat er wandelaars zijn die van het fietspad gebruik maken. In de zomer en bij mooi weer zal dit in iets ruimere mate zijn dan in de winter en bij slecht weer. Van een zeer intensief gebruik door recreanten is geen sprake. Vermoedelijk zou de indiener van de zienswijze meer bezwaar hebben tegen het plan indien het een zeer intensief gebruik betreft. De verbinding heeft niet alleen ten doel om als interlokale verbinding te dienen. De bereikbaarheid van het park wordt op deze manier verbeterd. Aangezien de ontsluiting nu nog niet bestaat, kunnen Limmenaren er logischerwijs ook nog geen gebruik van maken.

Zienswijze F. Smaal

Samenvatting

Mede namens de indiener van deze zienswijze is tijdens de inspraakperiode een inspraakreactie ingediend. De door Van Diepen Van der Kroef Advocaten opgestelde inspraakreactie is namens een groep van bewoners ingediend. De overige insprekers die door het advocatenkantoor werden vertegenwoordigd hebben geen zienswijze ingediend.

De indiener van de onderhavige zienswijze heeft geen nieuwe inhoudelijke gronden aangedragen. De indiener verwijst naar de eerder ingediende inspraakreactie en heeft deze reactie integraal als bijlage toegevoegd. De indiener is niet ingegaan op de inhoudelijke reactie van de gemeente, zoals deze is verwoord in de bij dit plan behorende nota van inspraak.

Reactie

Het standpunt is in de tussentijd niet gewijzigd. Nu er geen nieuwe zienswijzen zijn aangedragen en ook geen reactie op de nota van inspraak is ingediend, blijft de beantwoording zoals verwoord in de nota van inspraak van toepassing.

De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het plan.

3. Ambtshalve wijzigingen

In hoofdstuk 7 van de toelichting op het bestemmingsplan (Procedure) is de paragraaf over zienswijzen aangevuld. De paragraaf luidt nu als volgt:

Zienswijzen

Conform de bepalingen van artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening heeft het ontwerpbestemmingsplan vanaf 4 oktober 2012 gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Voor zover gedurende deze termijn ontvankelijke zienswijzen zijn ontvangen zijn deze in een separate, bij deze toelichting behorende, bijlage “Nota Zienswijzen” samengevat weergegeven en van antwoord voorzien.

Er zijn in totaal 4 zienswijzen ingediend. Ten opzichte van het aantal inspraakreacties is het aantal reacties sterk afgenomen. De ingediende zienswijzen zijn inhoudelijk in hoge mate gelijk met de inspraakreacties. De zienswijzen zijn afzonderlijk behandeld. Er is aan de zienswijze tegemoet gekomen waarin is gesteld dat de voetgangersbrug verder naar het noorden gerealiseerd kan worden. De verbeelding is hierop aangepast. De overige zienswijzen hebben niet tot aanpassingen geleid.

Aan hoofdstuk 3 van de toelichting (Het Plan) wordt ter verdere verduidelijking een extra paragraaf toegevoegd. De paragraaf luidt als volgt:

Locatiekeuze

Door de verbinding op de onderhavige locatie te realiseren worden de volgende doelen gehaald:

- een veiligere voetgangersverbinding tussen Castricum en Limmen;
- versterken sociale cohesie tussen de kernen;
- een schakel binnen het recreatieve voetgangersnetwerk;
- betere bereikbaarheid van het park en het hondenlosloopgebied voor inwoners uit Limmen;
- het oorlogsmonument wordt beter bereikbaar voor inwoners uit Limmen;
- stimuleren voetgangersverkeer.

Om de gestelde doelen te halen wordt de brug zo dicht mogelijk bij de splitsing Zeeweg Provincialeweg gerealiseerd. Ter hoogte van de splitsing is dit niet mogelijk door het talud en daarmee het hoogteverschil ter plaatse. De voetgangersbrug ontsluit het park dat grenst aan de wijk Noord End. Deze wijk is nog relatief jong en vormt het meest noordelijke deel van de kern Castricum. Het gebied heeft daarmee een stedelijke functie gekregen. Naast het park liggen verder de hoofdontsluitingswegen. Op de onderhavige locatie zijn verder geen bijzondere landschappelijke of cultuurhistorische kwaliteiten aanwezig waarop met dit plan inbreuk wordt gemaakt.

Op deze wijze wordt een verbinding gecreëerd die:

- zoveel mogelijk aansluit op bestaande infrastructuur;
- uitgaat van de kortste loopafstand tussen de kernen Castricum en Limmen;
- geen extra doorkruising van het open gebied met zicht meebrengt;
- ingepast wordt tussen overige stedelijke functies.

Ieder ander alternatief zou niet voorzien in het behalen van alle doelen en daarnaast mogelijk een negatief effect op het landschap hebben. Aangezien de kernen Castricum en Limmen niet op elkaar aansluiten is het niet mogelijk om een verbinding te realiseren die volledig binnen de bebouwde kom gesitueerd is. Doordat de aansluiting tussen bestaande infrastructuur, te weten het fietspad en de provinciale weg, en de bestaande parkzone wordt gerealiseerd is een goede functionele inpassing mogelijk, die geen negatief effect heeft op het landschap.

Ter plaatse zijn ook geen andere waarden aanwezig die door dit plan doorkruist worden.