

DATUM 16 april 2026
KENMERK 20231344; 20251500/254577/EvdA
VAN Buddy de Groot / E. van der Aa

PROJECT 20231344 Omgevingsplan - Geesterduin Castricum
OPDRACHTGEVER Hoorne Vastgoedontwikkeling B.V.

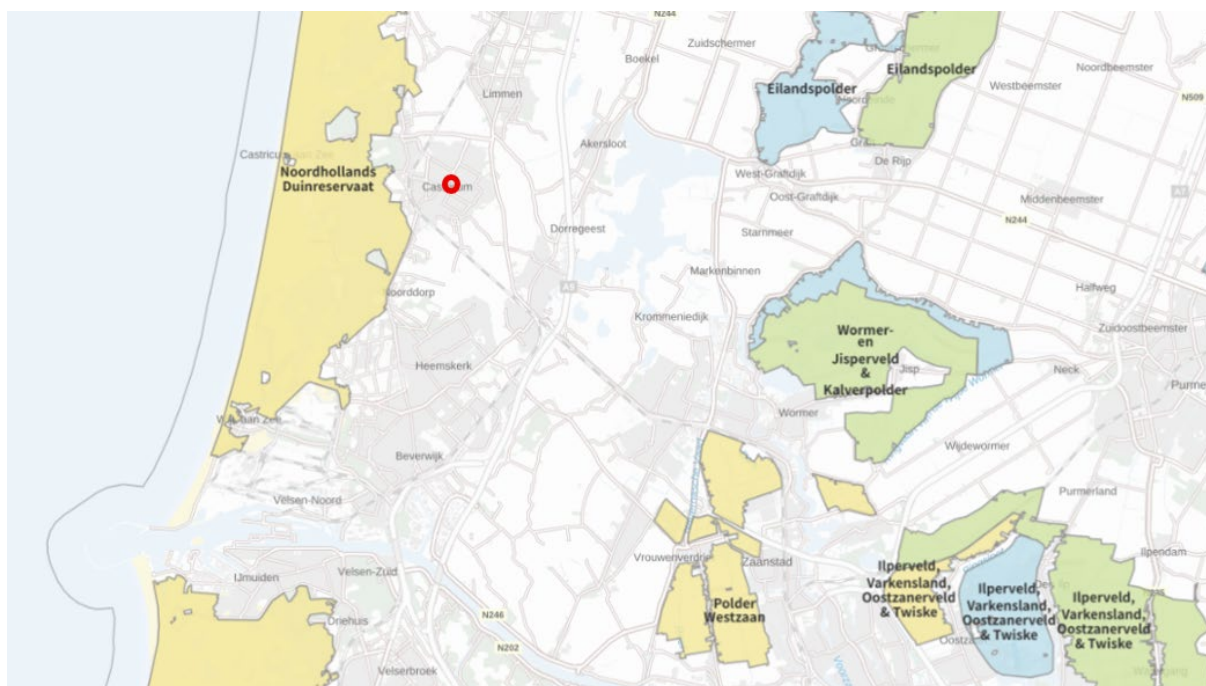
PASSENDE BEOORDELING GEESTERDUIN

1. INLEIDING

Het winkelcentrum Geesterduin in Castricum wordt herontwikkeld. Daarbij wordt de totale winkelvloeroppervlakte uitgebreid en worden 215 appartementen gerealiseerd. Tegelijkertijd komen twee bestaande functies, namelijk het tankstation en de wasstraat, te vervallen. De woningen worden op- en aansluitend aan het winkelcentrum gebouwd en beide ontwikkelingen zijn ook financieel met elkaar verweven. Beide ontwikkelingen worden daarom als één project beschouwd. De herontwikkeling dient getoetst te worden aan de eisen uit de Omgevingswet, waarbij de mogelijke gevolgen voor de stikstofdepositie binnen Natura 2000-gebieden een rol spelen. Op basis van recente uitspraken van de Afdeling bestuursrecht-spraak van de Raad van State, dienen het bestaande winkelcentrum en de geplande uitbreiding inclusief woningen als één project te worden beoordeeld. Dit heeft gevolgen voor de wijze waarop de stikstofeffecten in beeld worden gebracht. Om de effecten van de herontwikkeling inzichtelijk te maken, worden in dit memo de volgende situaties toegelicht:

- Huidige situatie: Het bestaande winkelcentrum inclusief het tankstation en de wasstraat.
- Uitbreiding: De toename van winkelvloeroppervlakte en de toevoeging van 215 woningen.
- Externe saldering: met een deel van de emissierechten van een veehouderij nabij Uitgeest.
- De aanlegfase
- Totale gebruiksfase: Het winkelcentrum inclusief uitbreiding, exclusief het tankstation en de wasstraat.

Figuur 1 laat de ligging van het projectgebied ten opzichte van Natura 2000. Het meest nabijgelegen gebied met stikstofgevoelige habitats betreft het Noordhollands Duinreservaat op circa 1,4 kilometer.



Figuur 1 Ligging projectgebied (rood) ten opzichte van Natura 2000-gebied

Met het rekenmodel Aeries zijn berekeningen uitgevoerd voor zowel de aanlegfase als de gebruiksfase. In deze memo wordt achtereenvolgens ingegaan op de gehanteerde uitgangspunten, de resultaten en de conclusie. De Aeries-berekeningen zijn opgenomen als aparte bijlagen.

2. TOETSINGSKADER

Omgevingswet

De aanwijzing en bescherming van de Nederlandse Natura 2000-gebieden is geregeld in de Omgevingswet en de bijbehorende uitvoeringsregelgeving. Elk Natura 2000-gebied is aangewezen door het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit door middel van een aanwijzingsbesluit. Het aanwijzingsbesluit bepaalt voor welke soorten en habitats het gebied wordt aangewezen, welke instandhoudingsdoelen gerealiseerd moeten worden (behoud, herstel, uitbreiding) en de exacte begrenzing van het gebied. Voor elk Natura 2000-gebied is een beheerplan worden opgesteld, waarin maatregelen zijn opgenomen om de instandhoudingsdoelstellingen te bereiken. Beheerplannen worden in de meeste gevallen vastgesteld door de Provincie. In het beheerplan kan ook worden bepaald welke activiteiten in het gebied zijn toegestaan en onder welke voorwaarden. Schadelijke effecten op de aanwezige natuurwaarden waarvoor het gebied is aangewezen moeten daarbij uitgesloten zijn.

Voor Natura 2000-gebieden gelden onder meer de volgende verplichtingen:

- De overheid dient ervoor te zorgen dat de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in de speciale beschermingszones niet verslechtert. Tevens mag er geen verstoring optreden voor de soorten waarvoor de beschermingszones zijn aangewezen.
- Voor elk plan of project dat niet direct verband houdt met of nodig is voor het beheer van het gebied, maar afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor zo'n gebied, wordt een passende beoordeling gemaakt van de gevolgen voor het gebied. Bevoegde nationale instanties geven slechts toestemming voor het plan of project nadat zij de zekerheid hebben verkregen dat de natuurlijke kenmerken van het gebied niet worden aangetast.
- Als een plan of project om dwingende reden van groot openbaar belang toch moet worden gerealiseerd, terwijl significant negatieve effecten niet kunnen worden uitgesloten, moeten alle nodige compenserende maatregelen worden genomen om te waarborgen dat de algehele samenhang van het Europees ecologisch netwerk (Natura 2000) bewaard blijft.

Bij de beoordeling van de gevolgen van plannen, projecten en handelingen voor de instandhoudingsdoelstellingen spelen onder andere de ecologische effecten van verzuring en vermesting door een eventuele toename van stikstofdepositie een rol. Uit jurisprudentie volgt dat in een overbelaste situatie al bij een kleine toename van stikstofdepositie sprake kan zijn van significante negatieve effecten. In dat geval is een ecologische beoordeling noodzakelijk.

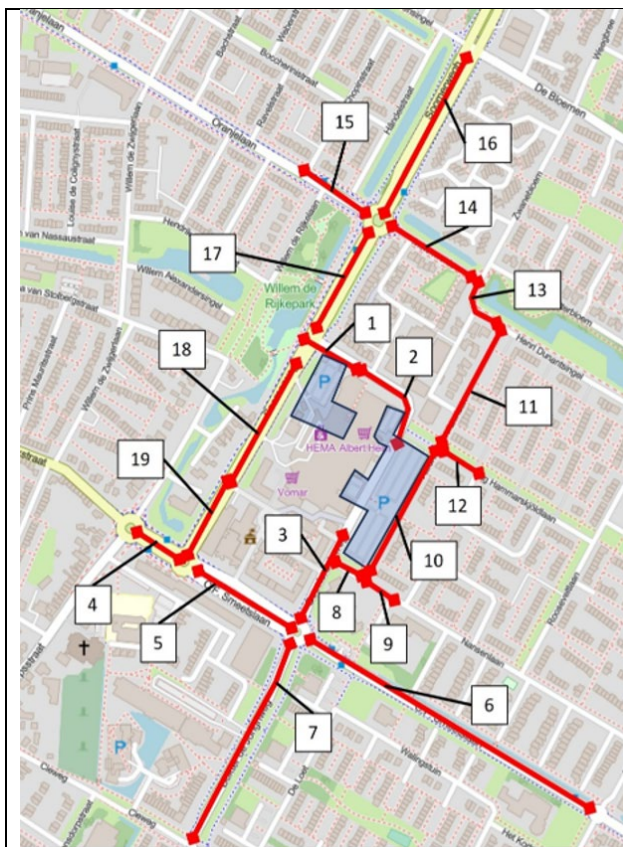
3. UITGANGSPUNTEN

3.1 Algemeen

De uitgangspunten voor de verkeerskundige analyse zijn gebaseerd op het verkeersmodel dat door de gemeente is aangeleverd. Dit model vormt de basis voor het inzichtelijk maken van de verkeersstromen en de effecten van de beoogde ontwikkeling op de mobiliteit binnen het projectgebied en de directe omgeving. De uitkomsten van het verkeersmodel zijn verwerkt in de Mobiliteitstoets Geesterduin, opgesteld door Rho Adviseurs en als bijlage bij het TAM-omgevingsplan opgenomen. De Mobiliteitstoets is gebruikt als input voor de stikstofberekening, waarbij verkeersbewegingen worden vertaald naar emissies van stikstofoxiden (NO_x) en ammoniak (NH_3).

Binnen deze analyse zijn drie scenario's doorgerekend:

- **Referentiesituatie:** Dit scenario beschrijft de huidige situatie zonder de beoogde ontwikkeling. Het fungeert als nulmeting en vormt de basis voor de vergelijking van emissies in de andere scenario's.
- **Beoogde ontwikkeling:** In dit scenario is uitsluitend de geplande ruimtelijke ontwikkeling opgenomen. De verkeersbewegingen die reeds in de referentiesituatie voorkomen, zijn hierin buiten beschouwing gelaten. Dit maakt het mogelijk om de stikstofbijdrage van de ontwikkeling afzonderlijk te bepalen.
- **Toekomstige beoogde situatie:** Dit scenario combineert de autonome ontwikkelingen zoals opgenomen in de referentiesituatie met de geplande ruimtelijke ontwikkeling. Hiermee wordt inzicht verkregen in de totale verkeersbelasting en bijbehorende stikstofemissies in een toekomstige situatie waarin zowel autonome groei als de beoogde ontwikkeling zijn meegenomen.



Voor elk van deze scenario's is de verkeersafwikkeling doorgerekend met behulp van het gemeentelijke verkeersmodel. Dit model simuleert verkeersstromen op basis van input zoals herkomst-bestemmingspatronen, verkeersintensiteiten, wegcapaciteiten en reistijden. De verkeersintensiteiten per wegvak en voertuigcategorie vormen de basis voor de berekening van stikstofemissies in AERIUS Calculator. Figuur 2 laat de onderzochte wegvakken zien.

1	Geesterduinweg tussen Soomerwegh en P1
2	Geesterduinweg tussen P1 en P2
3	Geesterduinweg tussen P2 en C.F. Smeetslaan
4	C.F. Smeetslaan tussen Dorpsstraat en Soomerwegh
5	C.F. Smeetslaan tussen Soomerwegh Geesterduinweg
6	C.F. Smeetslaan tussen Geesterduinweg en Martin Luter Kinglaan
7	Dokter de Jonghweg tussen De Boogaert en C.F. Smeetslaan
8	Nansenlaan tussen Geesterduinweg en Albert Schweitzerlaan
9	Nansenlaan tussen Albert Schweitzerlaan en San Souci
10	Albert Schweitzerlaan tussen Nansenlaan en Dag Hammarskjöldlaan
11	Albert Schweitzerlaan tussen Dag Hammarskjöldlaan en Henri Dunantsingel
12	Dag Hammarskjöldlaan tussen Albert Schweitzerlaan en Gobatstraat
13	Henri Dunantsingel tussen Albert Schweitzerlaan en Molenweide
14	Molenweide tussen Henri Dunantsingel en Soomerwegh
15	Oranjelaan tussen Chopinstraat en Soomerwegh
16	Soomerwegh tussen De Bloemen en Oranjelaan
17	Soomerwegh tussen Oranjelaan en Geesterduinweg
18	Soomerwegh tussen Geesterduinweg en Raadhuisplein
19	Soomerwegh tussen Raadhuisplein en C.F. Smeetslaan

Figuur 2 Onderzochte wegvakken

3.2 Referentiesituatie intern

De omliggende Natura 2000-gebieden zijn op 7 december 2004 aangemeld bij de Europese Commissie en vallen sindsdien onder het beschermingsregime van de Habitatrichtlijn. Het winkelcentrum is al aanwezig sinds 1974 (zie [Winkelcentrum Geesterduin – Het allerleukste Winkelhart van Castricum](#)). Het bestaande gebruik van de bebouwing is planologisch legaal, dateert van voor de datum 7 december 2004 en is sinds die datum permanent aanwezig geweest. De bestaande verkeersbewegingen kunnen dus worden beschouwd als de referentiesituatie.

De referentiesituatie beschrijft de huidige verkeersintensiteit zonder de ontwikkeling. Deze situatie fungeert als nulmeting en vormt de basis voor de vergelijking van emissies in de andere scenario's. Onderstaande tabel toont het aantal motorvoertuigbewegingen per etmaal, uitgesplitst naar voertuigcategorie (licht, middel, zwaar) per wegvak (zie figuur 2).

Tabel 1 Verkeersbewegingen mvt/etmaal referentiesituatie

Wegnummer	Licht	Middel	Zwaar	Wegnummer	Licht	Middel	Zwaar
1	2194	314	190	11	15	0	0
2	630	314	190	12	26	0	0
3	1554	0	0	13	141	0	0
4	584	0	0	14	209	0	0
5	361	0	0	15	992	0	0
6	742	0	0	16	660	304	184
7	280	0	0	17	2463	305	185
8	85	0	0	18	215	0	0
9	71	0	0	19	215	0	0
10	13	0	0				

Op basis van het gemeentelijke verkeersmodel bedraagt de totale verkeersgeneratie in de referentiesituatie circa 4.209 mvt/etmaal op een gemiddelde weekdag.

Het aantal koude starts van een tankstation en een wasstraat is nihil. Voor het wijkcentrum en supermarkt wordt ervan uitgegaan dat de helft van het aantal bezoekers (dus een kwart van het totale aantal verkeersbewegingen) langer dan 2 uur geparkeerd heeft. In totaal wordt daarom uitgegaan van **1.052 koude starts per etmaal**.

3.3 Referentiesituatie extern

Door de vergunde emissies van 12 koeien van een veehouderij nabij Uitgeest te verwerven komt een emissie van **156 kg NH₃ per jaar** beschikbaar voor externe saldering. Bij de verschilberekening wordt dit externe saldo afgeroomd met 40%.

Relevante gegevens van deze externe salderingsbron zijn verder:

- Huisvestingssysteem: HA1.100 Overige huisvestingssystemen (Melk- en kalfkoeien van 2 jaar en ouder (inclusief kalveren jonger dan 14 dagen))
- Factor: 13 kg/dier/jr
- Uittreedhoogte: 9,9 m

In bijlage 1 is het vergunningenoverzicht opgenomen van de externe salderingsbron.

3.4 Realisatiefase

In de onderstaande tabel is de inzet van mobiele werktuigen en verkeer tijdens de aanlegfase weergegeven, uitgaande van een bouwtempo van 50 appartementen per jaar. Dit bouwtempo is in dit planstadium nog een aanneme en kan in de projectfase zo nodig naar beneden worden bijgesteld of meer elektrisch worden gemaakt indien dit vanuit stikstofvoegpunt noodzakelijk is. Als rekenjaar is 2026 gehanteerd, in latere jaren worden machines en voertuigen steeds “schoner” zodat een berekening voor 2026 als worst-case kan worden beschouwd.

De verkeersbewegingen zijn ingevoerd als lijnbron. De inzet van het overige materieel is ingevoerd als vlakbron aangezien dit materieel op het hele terrein werkzaam zal zijn. Met het bouwbedrijf zal de afspraak gemaakt worden dat machines uitgezet worden indien deze niet in bedrijf zijn. Zodoende is er geen sprake van stationair draaien van machines. In de berekening is het AdBlueverbruik op 6% van het dieselverbruik gespecificeerd. De **groen** gemarkeerde getallen zijn ingevoerd in AERIUS Calculator.

Tabel 2 Materieel inzet beoogde ontwikkeling, 50 appartementen

Materieel	Stage Klasse	Vermogen	Totaal uren	Verbruik / uur (ltr)	Totaal liter verbruik (ltr)	AdBlue verbruik (6%) (ltr)
Autokraan	Stage V, >2019	330 kW	12	31	372	22
Graafmachine (middel)	Stage IV, >2014-2018	200 kW	125	20	2500	150
Tractor Kipper	Stage IV, >2014-2018	100 kW	40	10	400	24
Boorstelling	Stage IV, >2014-2018	100 kW	140	10	1400	84
Heistelling	Stage IV, >2014-2018	560 kW	125	54	6750	405
Betonauto	Stage IV, >2014-2018	350 kW	18	34	612	36,72
Rupskraan 50T	Stage IV, >2014-2018	150 kW	315	15	4725	283,5
Totaal 75-560 kW			763		16.759	1006
Zandcement mortel-inst.	Stage IV, >2014-2018	75 kW	120	7	840	50
Verkeer						
Zwaar	1400					
Middel	112					
Licht	5880					
Koude starts	2790					

Voor de helft van het lichte bouwverkeer is tevens een vlakbron *koude start* opgenomen. Het middelzware en zware verkeer komt alleen goederen en bouwmaterieel afleveren en vertrekt weer binnen 2 uur. Dit zijn dus geen koude starts. Het bouwverkeer (omgerekend 19,4 mvt/etm) gaat op de Soomerwegh aan de westzijde op in het heersende verkeersbeeld. De verkeersintensiteit op de Soomerwegh bedraagt circa 8.500 mvt/etm (bron: [CIMLK - Kaart](#)). Het bouwverkeer voegt daar tijdelijk 0,2% aan toe. Deze kortste route naar de Soomerwegh is het meest aannemelijk aangezien het bouwverkeer dan de minste overlast geeft voor het woongebied en het winkelend publiek.

3.5 Gebruiksfase nieuw

De ontwikkeling omvat een uitbreiding van het winkelloppervlak met 694 m² bvo detailhandel en de realisatie van 215 woningen. Onderstaande tabel toont de extra vervoersbewegingen per wegnummer en voertuigcategorie.

Tabel 3 Verkeersbewegingen mvt/etmaal ontwikkeling

Wegnummer	Licht	Middel	Zwaar	Wegnummer	Licht	Middel	Zwaar
1	690	21	11	11	18	0	0
2	596	21	11	12	5	0	0
3	459	0	0	13	21	0	0
4	291	0	0	14	14	0	0
5	292	0	0	15	147	0	0
6	67	0	0	16	466	20	11
7	66	0	0	17	607	20	11
8	52	0	0	18	37	0	0
9	33	0	0	19	31	0	0
10	22	0	0				

De totale verkeersgeneratie als gevolg van de planbijdrage bedraagt circa 1.219 mvt/etmaal op een gemiddelde weekdag. Qua koude starts is uitgegaan van 2 per woning per etmaal dan wel een kwart van het aantal verkeersbewegingen van het wijkcentrum dan wel supermarkt. Het totale aantal koude starts is derhalve $430 + 90 = 520$ mvt/etm.

3.6 Gebruiksfase totaal

De totale situatie bestaat uit het bestaande winkelcentrum met uitbreiding en de woningen. Onderstaande tabel toont de totale verkeersintensiteit per wegnummer en voertuigcategorie.

Tabel 4 Verkeersgeneratie mvt/etmaal toekomstige situatie

Wegnummer	Licht	Middel	Zwaar	Wegnummer	Licht	Middel	Zwaar
1	2884	335	202	11	32	0	0
2	1226	335	202	12	31	0	0
3	2013	0	0	13	162	0	0
4	875	0	0	14	223	0	0
5	654	0	0	15	1139	0	0
6	809	0	0	16	1126	324	195
7	346	0	0	17	3070	325	196
8	137	0	0	18	252	0	0
9	104	0	0	19	245	0	0
10	35	0	0				

De totale verkeersgeneratie in de toekomstige situatie bedraagt circa 5.428 mvt/etmaal op een gemiddelde weekdag. Het totale aantal koude starts bedraagt **1.572 mvt/etm**. Als rekenjaar is 2029 gehanteerd.

4. RESULTATEN EN CONCLUSIE

Uit de verschilberekeningen met AERIUS Calculator (2025.2) blijkt dat zowel in de realisatiefase als de gebruiksfase geen toename is van stikstofdepositie op Natura 2000. Op 2.199 ha stikstofgevoelig Natura 2000-gebied zal sprake zijn van een blijvende afname van de depositie. Dit areaal met depositie-afname zal geleidelijk groter worden doordat de auto's steeds "schoner" worden. Op basis van deze berekening zijn significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden uitgesloten. Vanwege het toepassen van interne en externe saldering moet een passende beoordeling worden opgesteld.

Bijlage 1 Vergunningenoverzicht externe salderingsbron

</